

Sèvres, le 21 octobre 2013

Recommandée AR

Général Jean-Pierre CHAULET
Commission d'enquête publique Ligne
Rouge 15 sud
Préfecture de Région-Préfecture de Paris
5, rue Leblanc
75015 Paris

Référence : Enquête publique Ligne Rouge 15 sud du réseau de transport public du Grand Paris
Arrêté n°2013213-008 du 1^{er} août 2013

Objet : Gare du Pont de Sèvres.

Mon Général,

Vous assurez la présidence de la commission d'enquête publique chargée de la « Ligne Rouge » 15 sud du réseau de transports publics du Grand Paris. C'est à ce titre que j'ai l'honneur de vous adresser ci-après mes observations.

Dans le tracé de la Ligne Rouge tel que présenté lors de réunions publiques et, finalement dans votre dossier d'enquête publique, la Gare « Pont de Sèvres » est prévue quai Georges Gorse à Boulogne-Billancourt. Je me réfère en cela à la pièce D, page 18 du dossier d'enquête publique.

En premier lieu, on notera que cette gare est située sur la rive droite de la Seine. Pour la situer sur cette rive, la Ligne Rouge traversera donc deux fois la Seine La gare suivante est en effet sur la rive gauche. Quant à la gare précédente, celle de Saint-Cloud, elle n'est pas encore soumise à enquête publique, mais il est clair qu'elle sera aussi sur la rive gauche. Le tracé de cette Ligne Rouge impose donc deux traversées de Seine. L'une en aval du Pont de Sèvres, qui servira au chantier du tunnelier et sera le début du tunnel ultérieur vers Saint-Cloud, et l'autre en amont.

Critères	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 2 bis
1. Critères de fonctionnalités			
1.1 Tracé et exploitation du réseau			
1.2 Efficacité de la gare			
1.3 Connectivité de la gare			
1.4 Insertion urbaine (notation de valeur)			
2. Critères techniques et environnementaux			
3. Critères de coûts			
4. Critères de délais			

■ Très favorable ■ Favorable ■ Défavorable ■ Très défavorable

Le scénario soumis à enquête publique, n°2 bis sur tableau ci-contre, extrait du dossier d'enquête, nous est présenté comme le meilleur compromis selon sept critères objectifs.

Sur le critère de connectivité, il ne vous aura pas échappé que le trajet piéton moyen de correspondance entre cette gare et celle de la ligne 9 du Métro représentera 350 mètres de souterrains. Le dossier

d'enquête précité mentionne aussi le tramway T2 comme atout pour cette gare. Or le trajet piéton entre cette gare et celle du tramway est de 740 mètres. Ainsi, mentionner comme « favorable » (vert clair) le critère de connectivité est sans doute très excessif. Il serait intéressant de savoir à partir de combien de kilomètres de trajets piétons, ce critère serait qualifié de défavorable.

Le critère efficacité de la gare est porté en vert clair (favorable), contrairement au scénario 1 où il était en rose (défavorable). Or le scénario 1 dessert sensiblement le même nombre d'habitants. Simplement, les habitants desservis par ce scénario 1 sont surtout des habitants de HLM ou des habitants d'immeubles anciens dont les promoteurs n'ont plus besoin de la proximité d'une gare RER comme argument de vente.

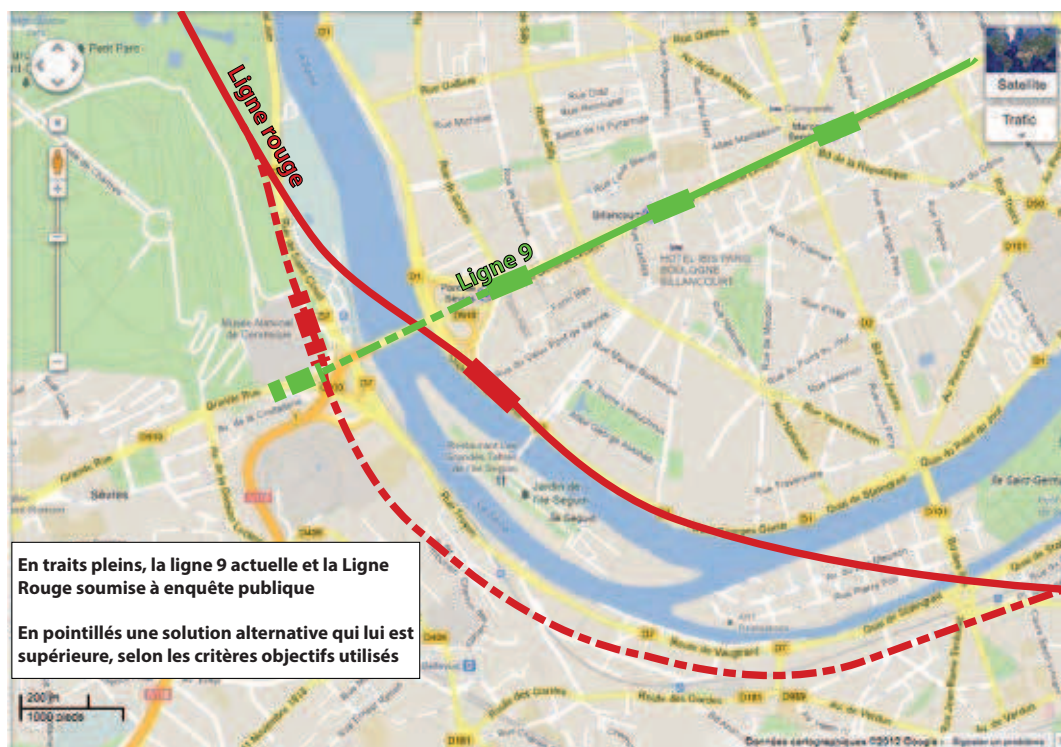
Le critère tracé est classifié vert foncé (très favorable), et pourtant la réalisation de ce tracé sera lourdement compliquée par deux traversées de Seine. De même son coût (critère qui est pourtant figuré en vert, clair il est vrai).

La proposition que j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après, ne vise pas à se substituer aux études déjà faites. Elle vise seulement à montrer que les études n'ont pas suffisamment élargi l'éventail des solutions possibles.

Le rôle d'une enquête publique est, précisément, de mettre en évidence les points que l'étude n'aurait pas pris en compte. Or il en est un, essentiel, qui concerne la ligne 9 du Métro. Certes, le Métro n'appartient pas à la société du Grand Paris. Mais il incombe aux pouvoirs publics, donc à vous, Monsieur le Président, de la prendre en considération, afin de garantir l'intérêt général, lequel ne se limite pas aux intérêts de la Société du Grand Paris, non plus qu'à ceux des habitants du Trapèze ou de l'Ile Seguin.

Imaginons que la ligne de métro n°9 soit prolongée d'une station pour amener son terminus devant le Musée National de Céramique, là où est prévu le chantier par lequel le tunnelier doit entamer sa traversée de Seine. Imaginons aussi que la Ligne Rouge ne franchisse pas la Seine et que la gare « Pont de Sèvres » soit juste à côté ou juste au-dessous de ce nouveau terminus de la ligne 9... Les deux étant aussi juste au-dessous de la station de tramway de la ligne T2, laquelle jouxte le premier arrêt des lignes d'autobus qui, de la gare routière du Pont de Sèvres, vont vers l'ouest, c'est à dire la quasi-totalité des autobus de cette gare routière...

Alors nous avons une vraie station multiple bus-tramway-métro-RER, dans laquelle aucune correspondance n'excèdera 100 mètres de trajets piétons. Voici ci-après, en pointillés, un schéma de ce que cela pourrait être, par comparaison avec le projet du dossier, qui est figuré en traits pleins.



Si, au projet soumis à enquête publique, je compare ce scénario alternatif, j'y vois une configuration d'abord beaucoup plus efficace et confortable pour tous les usagers en correspondance or, *volens nolens*, vue la situation du pont de Sèvres, et même si la gare restait là où elle est prévue, ils seront beaucoup plus nombreux que les usagers habitant le quartier.

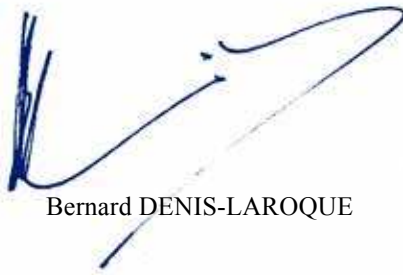
J'y vois ensuite une économie d'infrastructure. Au lieu de deux traversées de Seine par le tunnel à grand gabarit de la Ligne Rouge, cela ne coutera en tout qu'une seule traversée de Seine par un tunnel de petit gabarit de la ligne 9.

Passons en revue les sept critères qui ont présidé au choix du scénario soumis à enquête publique.

- Tracé et exploitation du réseau. Cela économise deux traversées de Seine à la Ligne Rouge. Cela allonge d'une station la ligne 9. Nul n'ignore que la ligne 9 est déjà la plus longue de Paris, mais il ne serait pas convenable que des considérations liées au règlement de travail des agents de la RATP priment sur l'intérêt général des Franciliens.
- Efficacité de la gare. Si l'efficacité se mesure aux usagers de proximité, c'est le seul critère pour lequel le projet soumis à enquête publique est supérieur à la présente solution alternative.
- Connectivité de la gare. Il faudrait inventer une couleur encore plus verte pour la qualifier tant elle est meilleure même que la scénario 1 mentionné dans le dossier comme le meilleur sur ce critère.
- Insertion urbaine (création de valeur). Désenclaver un musée national et un quartier d'affaires par leur raccordement au métro parisien est certainement plus valorisant que de rajouter une gare à un quartier qui en a déjà deux (routière et métro)
- Critères techniques et environnementaux : les deux projets sont équivalents.
- Coûts : remplacer deux traversées de Seine à grand gabarit par une seule à petit gabarit est nécessairement source d'économies.
- Délais : neutre.

Ainsi, sur les sept critères de jugement cités dans votre enquête publique, le projet alternatif que j'ai l'honneur de vous présenter, est moins bon sur un critère, neutre sur deux et meilleur sur quatre. Il mérite donc au moins d'être examiné et soumis à enquête publique. En effet, même avec les critères de choix décrits dans le dossier, c'est lui qui serait retenu, et non pas la gare du quai Georges Gorse... Encore eût-il fallu qu'il fût étudié. Ne pas l'avoir examiné constitue donc, à mon sens, une carence suffisamment grave pour nécessiter la reprise du dossier.

Telles sont, mon Général, les observations que suscite le dossier que vous soumettez à enquête publique. Je vous remercie par avance de bien vouloir annexer la présente lettre à votre rapport et vous prie d'agréer l'expression de ma plus parfaite considération.



Bernard DENIS-LAROQUE