

PROPOSITIONS D'ACTEVI SUR LE PROJET D'ESCALIERS MECANIQUES

Un projet d'escaliers mécaniques entre la gare du RER C «Issy-Ville» et le quartier des Épinettes a été présenté lundi 14 novembre lors d'une réunion publique organisée par la ville et GPSO. Ce projet se compose de deux infrastructures :

- Un escalier mécanique reliant le boulevard Rodin au quartier des Epinettes. Deux tracés ont été proposés avec deux tronçons dans un cas et trois dans l'autre.
- Un tapis roulant le long du sentier de l'Asile reliant le boulevard Rodin aux lignes du RER C.

Au préalable, nous tenons à :

- nous réjouir de cette recherche concrète d'une solution à un réel besoin : la montée des escaliers est en effet une souffrance quotidienne pour de très nombreux habitants des Epinettes ;
- réaffirmer que nous sommes conscients qu'il s'agit d'un très ancien besoin qui ne doit pas être renvoyé aux calendes grecques ;
- saluer l'excellent travail très approfondi effectué par les responsables locaux, les services techniques de la ville et de GPSO et les bureaux d'études sur ce projet d'escaliers mécaniques.

Comme il s'agit d'un projet structurant, il nous semble important d'alimenter le débat avant le choix définitif d'une solution.

Le cahier des charges du projet mériterait sans doute d'être révisé :

Le projet d'escaliers mécaniques présenté à la réunion répond à un cahier des charges qu'on peut résumer par :

« Quelle est la meilleure solution pour une liaison par escaliers mécaniques entre la gare RER C « Issy-Ville » et les Epinettes ? ».

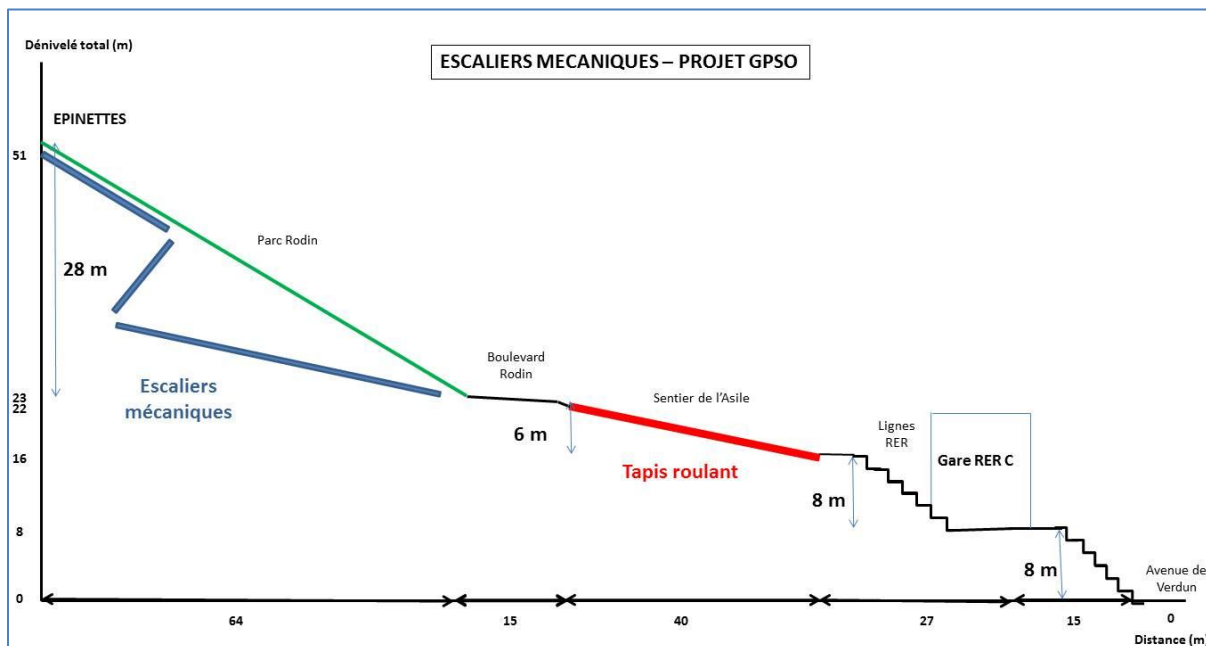
Or, il ne répond pas totalement aux problèmes qui se posent et se poseront et ne devrait-t-il pas plutôt être :

« Quelle est la meilleure solution pour le franchissement par les piétons des déclivités entre le bas Issy (avenue de Verdun / pôle de transport Léon Blum) et le plateau d'Issy / Epinettes ? ».

En effet, même si nous ne disposons malheureusement pas de comptages, une observation attentive des mouvements piétonniers au niveau de la gare du RER montre que :

- Les personnes qui descendent des Epinettes et plus généralement du plateau ne prennent pas toutes le RER. Beaucoup d'entre elles descendent plus bas, jusqu'à l'avenue de Verdun, pour se rendre dans les commerces et bureaux de cette partie de la ville et notamment au Centre Commercial des Trois Moulins ou au Lycée Eugène Ionesco ;
- Inversement, les personnes qui prennent le RER ne viennent pas toutes des Epinettes ; beaucoup viennent des quartiers de la Ferme et des Arches et rejoignent le RER en empruntant les escaliers qui relie l'Avenue de Verdun et la gare.

Or, comme le montre le schéma ci-dessous, le dénivelé entre cette avenue de Verdun et la gare du RER est beaucoup plus important et plus raide (près de 8 mètres escarpés) que celui entre le Boulevard Rodin et les quais de cette même gare (environ 6 mètres en pente douce). Enfin, le dénivelé total entre le Boulevard Rodin et l'Avenue de Verdun, peut-être estimé à environ 22 mètres.



Par ailleurs, il faut également tenir compte de la décision récente de réaliser Place Léon Blum une gare Grand Paris Express (GPX) et, probablement même si on n'en connaît pas la date, le prolongement de la ligne 12 du métro (M12) jusqu'à cette même Place Léon Blum ;

Dans ce cadre, ACTEVI propose des variantes au projet actuel de GPSO :

Proposition n° 1 : Réduire l'impact de l'escalier mécanique sur l'environnement du Parc Rodin

Durant la réunion publique du mois de novembre, il a été indiqué que l'emplacement de l'escalier actuel rue de la Défense ne peut malheureusement pas être utilisé. Le trajet choisi conduit donc à amputer une partie du parc Rodin ce qui sera loin d'être négligeable au vu de la maquette présentée durant la réunion.

L'idéal aurait été de substituer à la solution escalator en extérieur, un dispositif enterré comprenant un tunnel passant sous le parc couplé à des ascenseurs (ou à un escalator) qui auraient permis de rejoindre le haut du plateau. Après avoir consulté des spécialistes, nous avons choisi de ne pas proposer cette alternative dont le coût serait trop élevé ce que ne justifie pas la fréquentation attendue de ce dispositif.

Si l'escalier mécanique s'avère la seule solution envisageable, il semble néanmoins important de réfléchir aux moyens pour réduire son impact sur l'environnement : ne pas le « poser » sur le sol du Parc mais tenter au contraire de l'enterrer, au moins en partie, dans une tranchée, choisir des matériaux esthétiques, végétaliser sa toiture...

Proposition N° 2 : Renoncer au tapis roulant Sentier de l'Asile

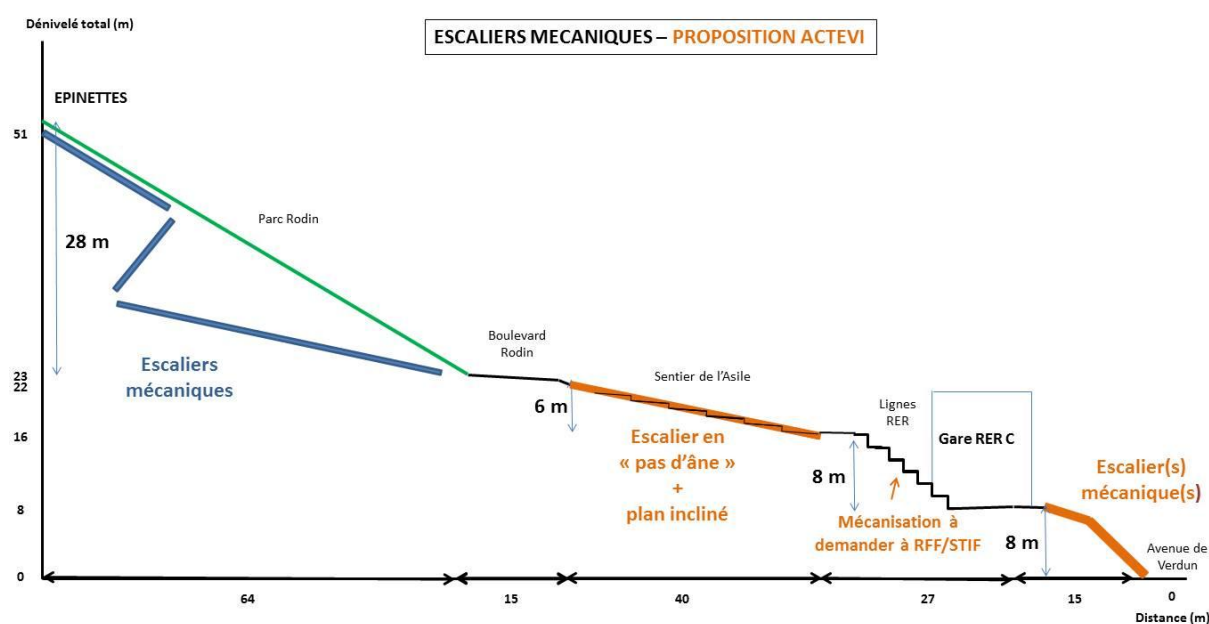
Nous sommes très réservés sur l'intérêt d'un tapis roulant Sentier de l'Asile. Comme déjà indiqué, la pente est douce, environ 6 mètres de dénivelé sur une longueur de près de 40 mètres ce qui ne justifie pas l'installation d'un tel équipement coûteux tant en investissement qu'en maintenance, générateur de nuisances pour les riverains et dégradant le charme du site.

Par contre, la réalisation d'un plan incliné en ciment au milieu des marches ou sur le bord droit en montant, pour faciliter la circulation des poussettes, caddies et valises serait très utile.

Enfin, une attention particulière doit être apportée à la sécurisation de la traversée du Boulevard Rodin avec par exemple un plateau piétonnier, un feu avec bouton poussoir pour les piétons et des panneaux clignotants 30 km/h en amont et en aval du passage (comme dans la rue Auguste Gervais).

Proposition N° 3 : Créer une liaison par escalators entre l'Avenue de Verdun et la Gare RER C

Au lieu d'un tapis roulant pour le Sentier de l'Asile, un escalier mécanique qui relierait la Gare du RER à l'Avenue de Verdun et qui serait situé à l'emplacement des escaliers existants serait tout à fait justifié à cet endroit où le dénivelé est particulièrement fort et escarpé. Cet escalier mécanique sera utilisé par les personnes du Quartier de la Ferme qui prennent le RER C ainsi que par celles qui font le trajet entre ce quartier et le plateau des Hauts d'Issy. Il pourra également être utilisé par les futurs voyageurs de la ligne 12 du métro et ceux de la gare du GPX du fait de la proximité de la place Léon Blum.



CONCLUSION

Comme cela est visualisé dans le schéma ci-dessus, le dispositif proposé permet d'assurer la liaison entre le plateau d'Issy et la partie basse de la ville. Il devrait, de ce fait, répondre aux besoins d'un maximum de personnes effectuant à pied le trajet entre ces deux quartiers.

Il reste cependant un problème non résolu mais qui, cette fois, relève de « Réseau Ferré de France (RFF) et/ou du STIF » : le dénivelé de 8 mètres entre la partie basse de la gare du RER et les quais. Dans ce domaine, ACTEVI ne peut que s'associer aux efforts de GPSO pour convaincre cette entreprise de financer des escaliers roulants du même type que ceux qui équipent la gare RER d'Issy Val de Seine.