



# PROPOSITIONS D'ACTEVI POUR AMELIORER LA DESSERTE DU QUARTIER LES EPINETTES / LE FORT D'ISSY

## OBJET DE LA PRESENTE NOTE

Le conseil de quartier du centre-ville a invité récemment les riverains des rues directement concernées à une présentation du projet d'aménagement relatif aux « liaisons des Hauts d'Issy – Centre-Ville ». Ce projet d'aménagement est repris dans « Point d'Appui » du mois d'avril 2013, où il est annoncé, en plus du renforcement des dessertes par les bus de la RATP, « *la mise en place d'un circuit plus rapide d'une ou de plusieurs lignes de bus dont le TUVIM* ».

Il est par ailleurs précisé que « *les itinéraires de ce nouveau circuit ne sont pas arrêtés, mais les études en cours privilégient une circulation réservée en priorité aux bus, qui chemineraient par les rues André Chénier et Maximilien Robespierre en site propre* ». L'article se termine en indiquant « *c'est l'objet même de la concertation qui s'ouvre, et qui s'inscrit dans la réflexion plus large des conversations citoyennes sur le cœur de Ville* ».

L'objet de la présente note est la contribution d'ACTEVI à cette concertation souhaitée par la Mairie.

## INTERET DU PROJET DE LIAISON

Il faut préciser, en premier lieu, que ce projet concerne la liaison entre le « Centre-Ville » et le quartier « Les Epinettes/Le Fort » et non avec celui des « Hauts d'Issy » qui est un quartier situé plus à l'Est.

Quoi qu'il en soit, cette desserte locale est une préoccupation tout à fait légitime, même si elle est un peu tardive. ACTEVI s'y était intéressée dès 2010 en faisant des propositions concrètes dans son Livre Blanc sur les transports, mais aussi dans son cahier d'acteurs sur le Grand Paris ou au travers de plusieurs articles sur son blog.

L'importante population des Epinettes à laquelle vont s'ajouter les nombreux nouveaux habitants du Fort justifient pleinement que des solutions efficaces soient mise en œuvre pour améliorer les conditions de déplacement de ces populations actuelles et futures.

## LA PROPOSITION DE LIAISON MAIRIE/GPSO

Telle qu'elle a été présentée aux riverains, cette proposition consisterait à mettre les rues André Chénier et Maximilien Robespierre à double sens et à en réserver l'usage aux bus (TUVIM + 290). Le stationnement et la circulation des véhicules seraient interdits sauf pour les riverains de la rue Chénier où la circulation serait autorisée dans le sens montant et où des stationnements « minute » seraient à l'étude. Pour le passage des bus, la chaussée serait élargie ainsi que les trottoirs mais dans une proportion moindre. Il a été précisé que les arbres seraient maintenus.

L'objectif de cette proposition serait de permettre des liaisons rapides entre les quartiers concernés et de réduire, de ce fait, les temps de trajets pour les habitants qui l'utiliseront.

Elle présente cependant de nombreux inconvénients décrits ci-dessous.

## **ANALYSE CRITIQUE DE LA PROPOSITION MAIRIE/GPSO**

***Elle apporte une réponse incomplète aux besoins diversifiés des habitants du quartier « Les Epinettes/Le Fort ».***

Les habitants des Epinettes et les futurs habitants du Fort n'utilisent et n'utiliseront pas tous, loin de là, la ligne 12 du métro pour se rendre à leur travail : Il y a ceux qui emprunteront le T2 parce qu'ils travaillent à la Défense ou le RER C ou le Transilien N parce qu'ils travaillent plus loin dans Paris ou en grande banlieue, sans compter ceux qui souhaiteront aller à Montparnasse via la Gare de Clamart. A terme, l'arrivée du Grand Paris Express et le prolongement de la ligne 12 vont encore modifier la problématique actuelle.

La liaison avec le métro à Mairie d'Issy, sur laquelle la Mairie semble mettre la priorité et les principaux moyens, comme cela avait également le cas avec le projet de téléphérique, ne répondra donc qu'à une partie des besoins en déplacements des populations concernées. En l'absence d'une étude sur ces besoins, qu'il serait relativement facile à réaliser (distribution d'un questionnaire simple), il ne serait pas raisonnable d'engager des investissements lourds pour réaliser une liaison dont on ne connaît pas la véritable utilité.

Il faut mener une réflexion plus large. Proposer un plan général répondant à tous les besoins et calibrer les solutions en fonction de ces mêmes besoins.

### ***Elle crée d'importantes nuisances***

Il est louable de vouloir permettre aux habitants du quartier « Les Epinettes/Le Fort » de se rendre rapidement en centre-ville mais cela ne doit pas se traduire par des nuisances excessives pour des centaines d'autres isséens qui après être parvenus à écarter le projet de téléphérique se verraient imposer, un nouveau projet repoussoir.

On peut citer, parmi les principaux effets négatifs :

- La suppression des stationnements et de la circulation : Aucun nouveau dispositif de stationnement gratuit ou payant n'a été mis en place dans le secteur, or les 95 places de stationnement dans les deux rues sont utilisées toute la journée rue Chénier et quasiment tous les après-midi et le week-end rue Robespierre.
- La pénalisation pour les commerçants de la rue Chénier qui se trouveront coupés de la zone d'attraction commerciale liée au centre-ville et dont les clients ne pourront plus se garer pour faire leurs courses.
- Les contraintes d'accès pour les familles qui viennent se détendre au Parc Henri Barbusse ou pour les joueurs et les spectateurs qui fréquentent le club « les Boules Lyonnaises ».
- La pollution avec le recours à des bus fonctionnant au gazole. Le recours à des bus électriques (minibus Gruau ou Oréos 20 ou 40) pourtant utilisés avec succès dans des sites escarpés comme Montmartre n'apparaît pas dans le projet présenté.

D'une manière plus générale, la sanctuarisation par le trafic des bus, de ces deux rues qui se situent à proximité du Parc Henri Barbusse va à l'encontre de sa fréquentation et va détériorer son environnement.

Dans l'article de « Point d'Appui » déjà cité, il est écrit que la Ville, GPSO, le STIF et la RATP « partagent la même volonté de privilégier les liaisons douces piétonnes et cyclistes et privilégiant

*les transports en commun* ». Dans cet esprit, parallèlement aux liaisons par bus, une liaison piétonne via la rue Chénier puis le Parc Henri Barbusse et l'aménagement d'une piste cyclable dans la même rue Chénier puis la rue Robespierre répondraient à cette volonté affichée par ces organismes publics. Il est évident que le projet proposé par la Mairie et GPSO rendrait ces liaisons douces impossibles.

### ***Elle présente de nombreuses contraintes techniques***

Vouloir faire se croiser des bus dans la rue Chénier, l'une des rues parmi les plus étroites de la ville, nous paraît être une aberration.

Cette rue mesure 11,90 mètres de large et la distance entre les arceaux qui protègent les arbres est de seulement 6,35 mètres. Si on conserve les arbres, comme cela a été dit à la réunion d'information, il n'est pas possible de supprimer ces arceaux et donc d'élargir la chaussée. On peut d'ailleurs craindre que la présence de deux voies de circulation pose un problème rédhibitoire de cohabitation avec les arbres que les bus vont raser, voire pire....

La largeur d'une voie de bus est en général de 3 mètres mais il est préconisé 3,25 mètres lorsque ces derniers se croisent. Dans notre cas il faudrait donc disposer de 6,50 de largeur de chaussée alors que rue Chénier n'a, comme on vient de le voir, qu'une largeur de 6,35 mètres.

Il n'est donc, en principe, pas possible de faire se croiser des bus sauf à supprimer une rangée d'arbres et d'empiéter sur le trottoir correspondant. Mais on nous a dit que les trottoirs vont être élargis ! Le croisement d'un bus avec une benne à ordures serait également un sérieux problème, et quant à la possibilité d'aménager une piste cyclable...

Parmi les autres difficultés techniques, liées au croisement des bus, il faut signaler le passage particulièrement étroit et en épingle à cheveux entre les rues Chénier, Lasserre et Robespierre. Ce passage est l'un **des plus encombrés de la ville aux heures de pointe**, d'où les risques d'aggravation des embouteillages et d'accident. En dehors de cet aspect, seuls d'importants (et onéreux) travaux de voirie permettraient le croisement des bus à cet endroit et, une fois encore en empiétant sur les trottoirs.

Face à tous les inconvénients évoqués ci-dessus, qui ont été dénoncés par un grand nombre de membres et sympathisants d'ACTEVI, nous considérons que le projet de liaison proposé par la Mairie et GPSO n'est pas satisfaisant et qu'il est possible d'envisager d'autres solutions.

# LES PROPOSITIONS D'ACTEVI

## Diversité des liaisons à assurer

Le problème posé est de répondre efficacement à la diversité des besoins de desserte locale des très nombreux habitants des Epinettes et du Fort d'Issy.

Les liaisons principales à assurer sont :

- E1 : Epinettes vers le métro ligne 12 (Mairie d'Issy)
- E2 : Epinettes vers le RER C et la future ligne 15 du métro Grand Paris (Léon Blum)
- E3 : Epinettes vers le tramway T2 (Les Moulineaux ou JH Lartigue)
- E4 : Epinettes vers le Transilien N (Gare de Clamart)
- F1 : Fort d'Issy vers le métro ligne 12 (Mairie d'Issy et/ou Corentin Celton)
- F2 : Fort d'Issy vers le RER C et la future ligne 15 du métro Grand Paris (Léon Blum)
- F3 : Fort d'Issy vers le tramway T2 (Les Moulineaux ou JH Lartigue ou Val de Seine)
- F4 : Fort d'Issy vers le Transilien N (Gare de Clamart)

## Les liaisons existantes et leur inadéquation par rapport à certains besoins

Le plan ci-dessous présente l'existant en intégrant les évolutions programmées évoquées dans le Point d'Appui d'avril 2013 (lien) :



- La ligne RATP 169 (Hôpital Pominidou-Sèvres) au trajet réaménagé avec contournement du sud du Fort
- La ligne RATP 290 (Issy Val de Seine-Vélizy) et la ligne 323 (Issy Val de Seine-Ivry) qui desservent respectivement les Epinettes et le Fort
- une nouvelle ligne RATP (que l'on nommera provisoirement dans ce document : ligne « 999 ») entre Paris et Boulogne via Vanves, Les Epinettes et le T2
- La boucle « Epinettes » du TUVIM

Si l'on ne considère que l'aspect de la desserte géographique, on peut constater que ces lignes assurent la quasi-totalité des liaisons souhaitées à la seule exception notable de l'intérieur du Fort d'Issy. Mais, détourner ces lignes en les faisant traverser le Fort (ou en les en rapprochant) ne suffirait pas à couvrir les besoins des habitants.

En effet, la qualité de service de ces lignes (capacité, fréquence, durée des trajets) ne correspond pas aux besoins des usagers qui veulent atteindre rapidement leur ligne de transport (métro, train ou tram) pour leur trajet quotidien domicile-travail.

- Les lignes RATP sont des lignes « longues » dont la fréquence et la capacité sont insuffisantes
- La boucle longue du TUVIM « Epinettes » n'est pas performante pour le trajet « Epinettes vers Mairie » et est inadaptée aux besoins des habitants du Fort.

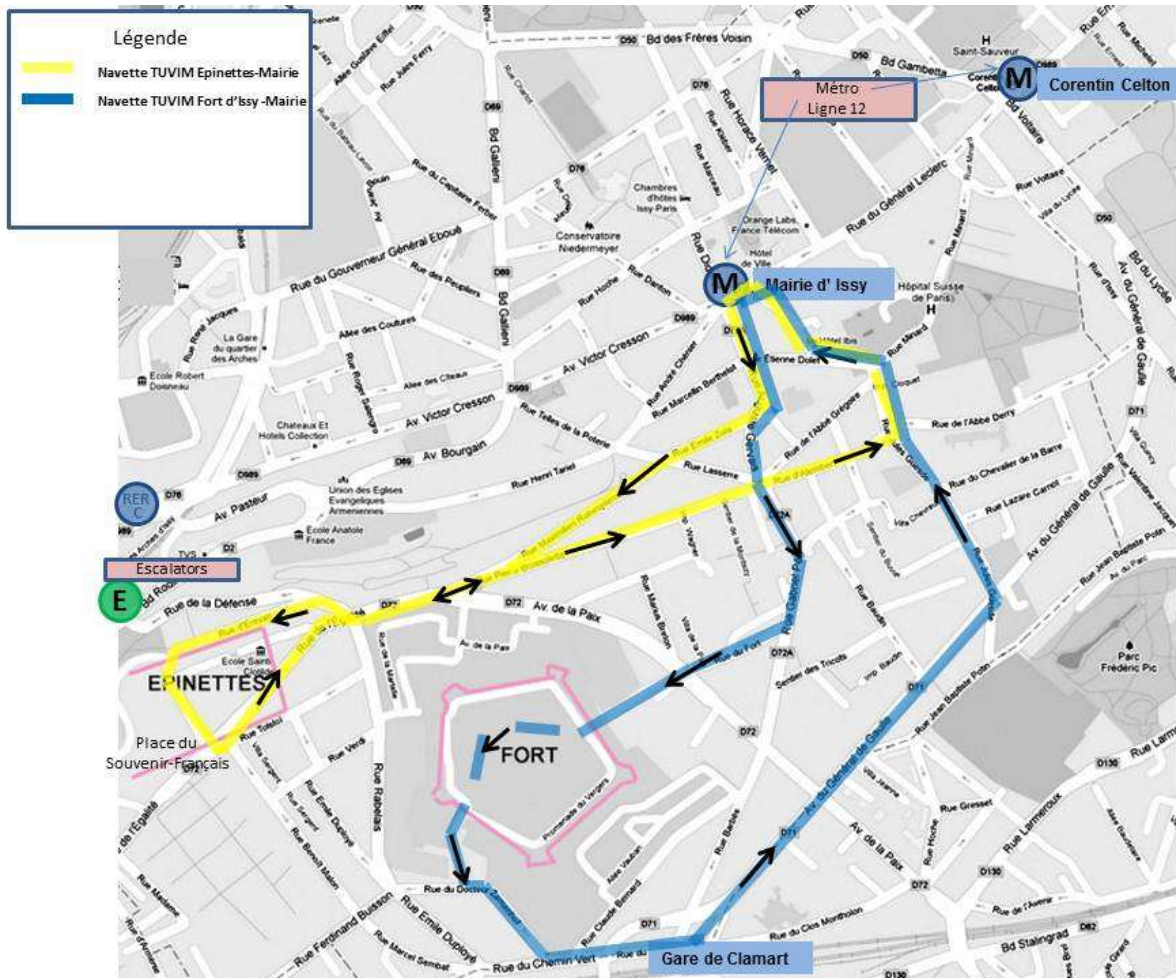
D'où la nécessité d'un dispositif complémentaire de desserte plus locale et plus ciblée avec des trajets plus directs, plus rapides et des fréquences adaptées aux heures de pointe.

C'était l'objectif du projet présenté en mars 2013 lors de réunions organisées par les conseils de quartier. Mais, comme on l'a vu plus haut, ce projet présente beaucoup trop d'inconvénients. C'est pourquoi, ACTEVI soumet au débat d'autres propositions :

## PROPOSITIONS ACTEVI POUR LA DESSERTE LOCALE DU FORT D'ISSY ET DES EPINETTES

### Proposition pour la LIAISON DU FORT ET DES EPINETTES AVEC MAIRIE D'ISSY (métro ligne 12)

Il est proposé de remplacer la boucle TUVIM « Epinettes » actuelle par deux navettes TUVIM assurant respectivement les liaisons « Epinettes-Mairie » et « Fort-Mairie ».



Les avantages de cette proposition sont :

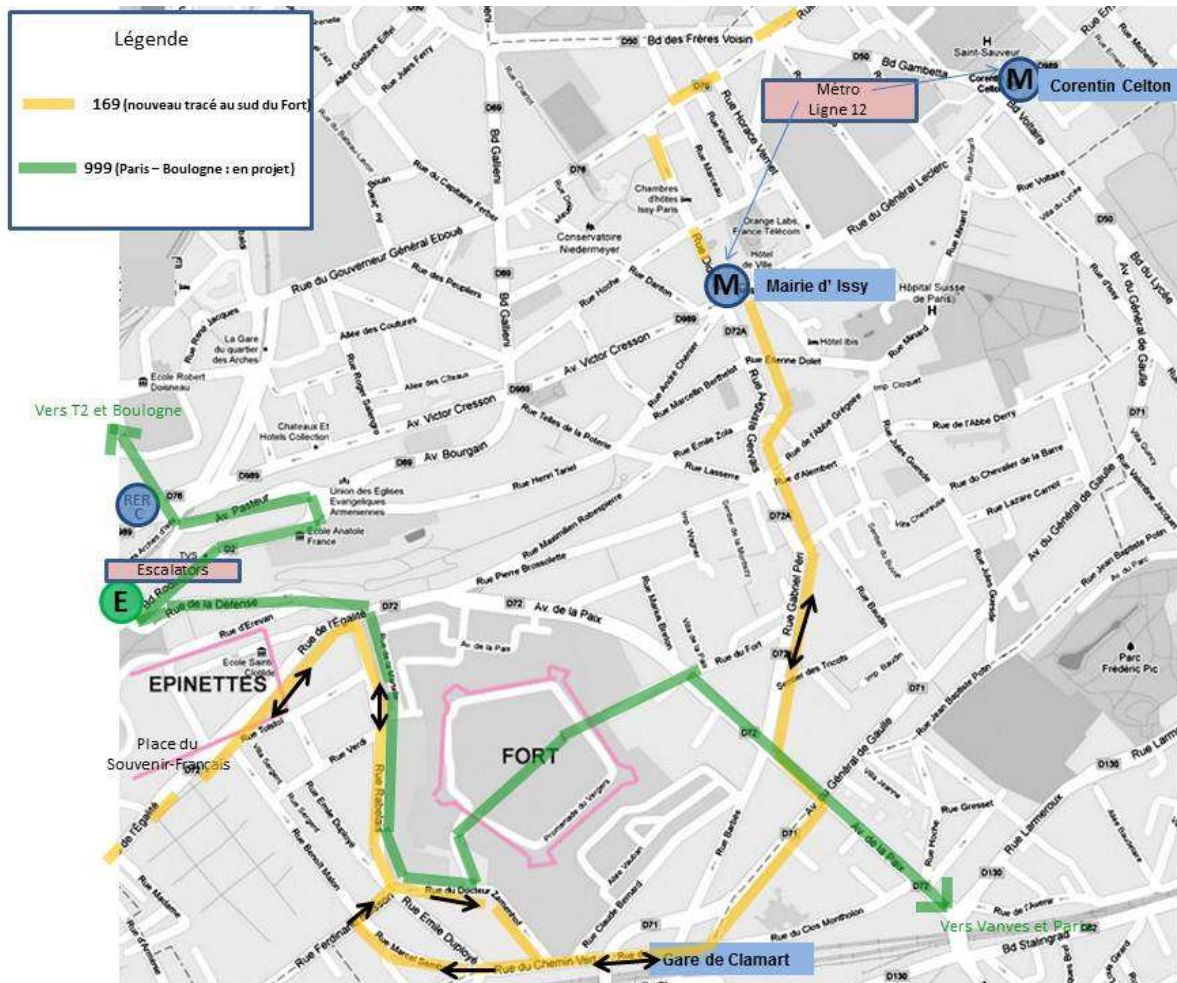
- Bonne desserte des Epinettes, du Fort d'Issy et du siège de la Gendarmerie nationale ;
- Avec les trajets les plus directs possibles sans refonte du plan de circulation (utilisation des sens uniques existants) ;
- Choix d'axes peu encombrés (en particulier, utilisation des rues d'Alembert, Jules Guesde et Jean Jaurès plutôt que la rue Gervais souvent saturée dans le sens de la descente) ;
- Un minimum de travaux d'infrastructure ;
- Pas de virages en « épingle à cheveux » ;
- Pas de croisements de bus dans des rues étroites ;
- Possibilité d'une belle liaison entre la Mairie et le Plateau pour les piétons (via la rue Chénier et le Parc Barbusse) et pour les cyclistes (via les rues Chénier et Robespierre) ;
- Possibilité de rendre la stratégique rue Chénier beaucoup plus attractive pour les commerçants et les piétons avec des trottoirs élargis et des stationnements minute ;

- Une grande souplesse ; ces liaisons pourront être testées et ajustées en fonction de leur fréquentation.

## PROPOSITION POUR LA LIAISON DU FORT ET DES EPINETTES AVEC TRANSILIEN « N » / RER C / T2

Cette liaison pourra être assurée par :

- Le nouveau tracé du 169 par le sud du Fort
- La nouvelle ligne de bus (*que nous appellerons ligne 999*) Paris-Vanves-Epinettes-T2-Boulogne dont le tracé devra être précisé et prendre en compte les besoins des habitants du Fort avec la desserte du Transilien N et la traversée du Fort.



**NB :** Si la traversée du Fort s'avérait impossible compte tenu de la longueur des bus ou de l'allongement du trajet, la ligne 999 pourrait passer au nord par l'avenue de la Paix sans trop dégrader la desserte.



## SYNTHESE DES PROPOSITIONS

Voici un plan de synthèse et tableau récapitulatif des propositions de desserte du Fort d'Issy et des Epinettes soumises au débat par ACTEVI :



	Liaison	Moyens de transport en commun disponibles ( en gras, le plus performant )
E1	Epinettes -Métro ligne 12	<b>TUVIM jaune</b> ; RATP 290
E2	Epinettes – RER C	<b>Escalators Parc Rodin</b> ; RATP 999
E3	Epinettes – Tram T2	<b>RATP 999</b> ; Escalators Parc Rodin ; 290
E4	Epinettes – Transilien N	<b>RATP 169</b> ; RATP 999
F1	Fort d'Issy – Métro ligne 12	<b>TUVIM bleu</b> ; RATP 323
F2	Fort d'Issy – RER C	<b>RATP 169</b> ; <b>Escalators</b> ; RATP 999
F3	Fort d'Issy – T2	<b>RATP 999</b> ; 323
F4	Fort d'Issy – Transilien N	<b>TUVIM bleu</b>

## CONCLUSION

Les isséens sont bien conscients des contraintes pesant sur ce type de projet. C'est pourquoi un dialogue approfondi avec les habitants et leurs associations est indispensable.

Il apparaît que les besoins sont très variés et qu'ils restent à quantifier précisément. De plus, la mise en service de la ligne 15 du métro (Grand Paris Express) va dans quelques années modifier fondamentalement les flux. C'est pourquoi, il semble raisonnable de ne pas se lancer prématurément dans de lourds travaux d'infrastructure mais de s'appuyer sur l'existant en le renforçant par des liaisons à tester et à adapter en fonction des fréquentations effectivement constatées.

C'est dans cet esprit qu'ACTEVI fait ses propositions qui demandent à être débattues, parmi d'autres, au sein d'un groupe de travail regroupant les entités concernées : la Ville, GPSO, la RATP, le STIF, les représentants des conseils de quartier, les associations d'habitants dont ACTEVI et les représentants des commerçants.