

La gare du Vert-de-Maisons a-t-elle tout d'une grande ?

Difficile équation pour la future gare de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express qui va devoir accueillir des flux presque 15 fois plus importants qu'aujourd'hui tout en étant très contrainte par les lignes existantes et le manque d'espace alentour.

« Les lois de la physique ne sont pas solubles dans la rhétorique ou la communication politique ! » Cette réflexion désabusée d'un cadre de la SNCF résume assez bien la problématique de la future gare Le Vert-de-Maisons, l'une des 16 premières gares de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express (GPE) à être construite : pousser les murs dans un environnement urbanisé très contraint pour ne pas dire exigu. Il lui faudra absorber un flux de voyageurs nettement plus important que les quelque 6 500 voyageurs entrants quotidiens actuels qui transitent par cette gare secondaire du Val-de-Marne, située sur la ligne D du RER. La Société du Grand Paris (SGP) y prévoit en effet à terme un trafic quotidien de l'ordre de 90 000 voyageurs... Des clients se trouvant naturellement parmi les 26 000 habitants dans un rayon d'un kilomètre

autour de la gare de Vert-de-Maisons, qui est située à la limite des communes de Maisons-Alfort et d'Alfortville, mais pas seulement. Il s'agit en effet d'une gare d'interconnexion avec la ligne D, une ligne SNCF du réseau Transilien, qui va jusqu'à Melun en Seine-et-Marne. C'est aussi une gare de passage non seulement pour tous les TGV et Intercités de la gare de Paris-Lyon – inutile de préciser que cela ajoute à la complexité de l'agrandissement prévu – ainsi que pour la ligne R en provenance de Montereau, des Seine-et-Marnais qui aimeraient aussi profiter du modernisme du GPE. Alors que les travaux de dévoiement des réseaux ont commencé début juin, nombreuses sont les parties prenantes au projet à se demander encore comment cette réalisation ambitieuse sera possible.

« Les projections actuelles prévoient des flux de correspondances de l'ordre de 10 000 personnes par heure de pointe, rappelle Pierre Messulam, directeur général adjoint de Transilien et Monsieur Grand Paris à la SNCF. Donc beaucoup beaucoup plus de monde que dans la gare actuelle. Le Vert-de-Maisons est à cet égard très emblématique de ce qui va se passer dans toutes les gares d'interconnexion du Grand Paris où la notion de pôle d'échanges prend tout son sens. » En gros, deux types d'installations sont directement impactées par ces flux : les sorties pour se rendre dans les quartiers et les accès routiers pour les bus de rabattement. Et dans le cas présent, « il n'est pas simple de rapprocher une gare routière de la future gare en raison des contraintes de voirie et de bâti », remarque-t-il poliment. Actuellement, les usagers disposent de deux lignes de bus RATP, la 181 en provenance de Créteil, la 103 (côté Alfortville) qui arrive de Rungis, et toutes deux terminus à l'École vétérinaire. « Déjà la 181 il faut aller la chercher sur la nationale à Maisons-Alfort à environ 400 mètres du RER », fait remarquer Marc Pélissier, président de la Fnaut Ile-de-France. Et « pour créer une gare routière, il faudrait raser une bonne partie du quartier ! » Du côté de l'ancienne gare, à l'ouverture de



© SGP

la ligne 15 Sud et de la gare du GPE, « on aura peu ou prou les mêmes installations qu'aujourd'hui », explique encore Pierre Messulam. Mais que s'est-il passé pour qu'on en arrive à un tel blocage ?

En janvier 2012, Pierre Serne, nouvellement chargé des Transports à la région Ile-de-France, se dit qu'il n'est peut-être pas trop tard pour rattraper le coup. Après tout, le chantier n'est pas lancé. D'autant que peu après, avec le Nouveau Grand Paris, la région et le Stif feront de l'intermodalité des gares du Grand Paris l'une des priorités du projet. « Dès le départ la SNCF a expliqué – dit et écrit – qu'il serait impossible d'assurer une correspondance digne de ce nom », se remémore l'élu qui s'était rendu sur les lieux pour constater de visu. « Il nous restait quelques mois pendant lesquels c'était encore récupérable... » L'élu de la majorité régionale d'alors prend donc son bâton de pèlerin pour porter politiquement cette question. Il comprend alors que le fonctionnement bilatéral de la SGP avec les collectivités locales concernées par les tracés est intangible. « Le Stif s'est trouvé de fait exclu de son rôle de supervision du complexe système de transport francilien », regrette encore l'élu EELV. Or, les deux maires, le Socialiste Luc Carvounas à Alfortville et le Républicain, Michel Herbillon à Maisons-Alfort, une fois n'est pas coutume, se sont ligüés pour tenir un seul discours en leitmotiv : contre vents et marées, il faudra garder

deux gares à la jonction des communes. Comme elles sont distantes de seulement quelque 2 km, déplacer le Vert-de-Maisons faisait immédiatement perdre son intérêt à la gare de Maisons-Alfort-Alfortville plus au nord. Avec le risque de la voir disparaître à plus ou moins brève échéance. « Les élus craignaient que la création d'une gare intermédiaire engendre la disparition d'une des gares actuelles, voire des deux. Impensable pour une ville de 45 000 habitants déjà coincée entre la Seine et la voie ferrée », confirme Jean Mayet, maire adjoint, chargé des Transports à Alfortville. Quant à agrandir l'existant, cela aurait impliqué l'expropriation d'une vingtaine de jolis pavillons à

La gare du Vert-de-Maisons sera en interconnexion avec la ligne D du RER et peut-être une ligne du réseau Transilien.

L'un des défis va consister à gérer le flux de voyageurs par l'unique rampe d'escalier du quai.



© Cécile Naindrognon - Photoraï

Alfortville... Toujours est-il que Pierre Serne devra jeter l'éponge devant l'accueil glacial d'un parterre de maires et d'élus du conseil départemental du Val-de-Marne hostiles. « Pour eux, avec mon idée de revoir le projet à la marge, j'ouvrais la boîte de Pandore, alors que les choses étaient figées, gravées dans le marbre. J'ai même entendu un chantage au calendrier... » Il se contentera de faire entériner son mécontentement par un refus de vote au conseil du Stif lors de l'avis préalable à l'enquête publique de la ligne 15 Sud, qui restera « officiel » puisque noté au PV. Mais il lui reste aussi le goût amer du sentiment de n'avoir pu éviter « un énorme gâchis »...

Bien sûr au moment du choix, en 2010, la SNCF avait donné son avis, fait part de ses inquiétudes et suggéré que l'on déplaçât la gare de quelques centaines de mètres. Elle avait justement une halle de marchandises à cheval sur Maisons-Alfort et Alfortville qui pouvait être réutilisée et qui jouxtait un ancien terrain de ferrailleurs, donc du foncier utilisable. Il lui a plus ou moins été répondu que « qui paye décide ». Il faut donc faire avec ! La plus grosse contrainte résultant de la difficulté à écouler des flots importants de voyageurs par l'unique rampe d'escalier du quai, la première réponse évidente sera de faire stopper tous les trains de la ligne D dans la gare au lieu d'un sur quatre : il y en aura donc 16 au lieu de 4

par heure. « A ce stade, répartir le nombre de montées et descentes des passagers sur un plus grand nombre de trains qui s'arrêtent en gare permet une meilleure fluidité que d'imaginer un escalier plus large, un quai plus large, un nouveau passage souterrain, une nouvelle sortie... Toutes choses qui ne résoudraient que partiellement le sujet », commente Pierre Messulam. Et toutes choses par ailleurs, pas forcément techniquement réalisables dans cet espace trop contraint. « C'est un paradoxe, résume de son côté Marc

Pélessier. Car pour d'autres arrêts GPE, qui auraient pu s'adapter à l'interconnexion du RER, on fait l'inverse : on construit d'énormes et

Au moment du choix, la SNCF avait suggéré que l'on déplaçât la gare de quelques centaines de mètres

coûteuses gares dont on aurait pu se passer – comme Bry-Villiers-Champigny – dans l'idée d'urbaniser le secteur... Et à Vert-de-Maisons, on réalise un truc au chausse-pied ! »

Quant aux trains de la ligne R, le problème reste à ce jour insoluble. « Et pourtant le deal final sur le tracé, signé avec l'appui de Vincent Eblé, représentant de la Seine-et-Marne au CA du Stif s'est fait à la condition expresse que toutes les lignes Transilien soient bien connectées avec le GPE quelle que soit la solution retenue », rappelle Pierre Serne. Ce sont des trains qui passent actuellement par des voies extérieures dotées de quais étroits, de dépannage et non accessibles aux voyageurs. « Actuellement, j'avoue que dans l'état

Une interconnexion souterraine complexe

Simplicité spatiale et visibilité sont deux principes directeurs pour toutes les gares du Grand Paris Express. Celle-ci répondra-t-elle au cahier des charges ? Il est permis de se le demander tant de par sa situation enclavée dans le tissu urbain que de par son éloignement des pôles d'attractions des deux villes sur les territoires desquels se trouvent les potentiels voyageurs. Certes, la gare se développera en souterrain, mais *quid* de la nécessaire intermodalité avec les bus, qu'il est impossible de faire stationner à moins de 400 mètres de celle-ci ? Quid de la signalétique aujourd'hui absente, qui rend la gare invisible, y compris aux Maisonnais pour peu qu'ils ne la pratiquent jamais ?

La gare du Vert-de-Maisons est, selon ses concepteurs, le cabinet d'architecte Valode et Pistre, « une gare très profonde ». Ses quais seront en effet à 37 mè-

tres sous terre, et rappelons que les quais du RER D surplombent la ville. Les architectes ont imaginé une cavité qui va en s'élargissant « comme dans les carrières de calcaire », et Denis Valode affirme qu'il « y a aussi un enjeu d'intermodalité, assez complexe à réaliser, et nous avons choisi une interconnexion souterraine, avec une galerie qui se greffe sur le volume principal ». Joutant le square Dufourmantelle cerné d'anciens HBM aux briques rouges, la nouvelle gare sera signalée par un immeuble de bureaux la surplombant. En attendant, pour ce qui est de « l'accès rapide et confortable aux trains pour constituer une nouvelle porte d'entrée au réseau francilien », caractéristique théorique de toute gare du GPE, le moins qu'on puisse

dire est que cela s'annonce extrêmement... complexe, pour paraphraser Denis Valode... C. N.



L'intérieur de la future gare.

© SGGP/Valode & Pistre

La transformation d'une gare secondaire en pôle d'échanges



© Cécile Nangeroni - Photoraïl



© Cécile Nangeroni - Photoraïl

actuel des installations, on ne sait pas assurer le service voyageur dans les conditions souhaitées », confie le DGA de Transilien. Et en particulier dans des conditions de sécurité normales, ce qui est évidemment plus qu'ennuyeux... « Au moment où l'on travaillait sur le projet de gare du GPE, il n'était pas du tout question d'interconnexion avec les Seine-et-Marnais, qui eux-mêmes pétitionnaient pour que les trains soient directs gare de Lyon afin de ne pas perdre 3 minutes ! » rappelle de son côté Jean Mayet. D'ailleurs, sous l'égide du Stif, il avait été formellement entériné qu'il n'y aurait pas de stop à Vert-de-Maisons pour les trains de la ligne R. Sauf que tout récemment, le conseil d'administration du Stif, qui compte naturellement, rappelons-le, des membres de la grande couronne francilienne, après lui avoir dans un premier temps dit qu'il était inutile de perdre son temps avec ça, a voté un vœu demandant précisément à la SNCF d'étudier la possibilité de les arrêter. « Nous allons lancer cette étude », confirme le responsable SNCF. Qui sait déjà que la complexité sera XXL, dans un secteur qui fait partie de ceux du réseau ferré qui voient passer le plus de trains à l'heure. Ne serait-ce qu'en raison de la présence de sauts-de-mouton au sud de la gare, dont la sortie de la LGV Paris-Lyon, ainsi que d'une palanquée d'aiguillages pour rejoindre Villeneuve-Saint-Georges qui contraignent sérieusement la pose de nouveaux aiguillages. Sans parler du franchissement de l'A86

et du carrefour Pompadour... « Il faut se poser la question du retournement des trains au Vert-de-Maisons », suggère l'élus d'Alfortville, dont l'inquiétude actuelle est que la montée en puissance progressive de 4 à 16 RER D à l'heure ne se fasse pas assez rapidement. Fort heureusement, et paradoxalement par rapport aux habitudes ancestrales, ce sont peut-être plus les trains de contre-pointe qui pourraient voir leur trafic enfler : un habitant d'Arcueil ou de Clamart souhaitant se rendre à Evry par exemple transitera par cette gare reliée par souterrain à la nouvelle gare du GPE. La SNCF n'a pas fini de regretter que cette gare n'ait pas été déplacée de quelques centaines de mètres. Et les Franciliens ? Ils pourront toujours se consoler en sachant que, depuis la nouvelle gare, ils rejoindront Châtillon-Montrouge en 15 minutes au lieu d'une heure aujourd'hui... Cécile NANGERONI

Aujourd'hui, les deux entrées de la gare (à gauche Maisons-Alfort, à droite Alfortville) donnent sur un tunnel par lequel on accède aux guichets et à l'escalier menant aux quais.