

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Décembre 2010



VAL D'YERRES

La Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres (92.000 habitants), située à l'extrême nord-est du département de l'Essonne, à la frontière du Val-de-Marne et de la Seine-et-Marne, regroupe les villes de Boussy-Saint-Antoine, Brunoy, Crosne, Epinay-sous-Sénart, Quincy-sous-Sénart et Yerres. En bordure de l'agglomération parisienne, comptant de nombreux atouts culturels et environnementaux (présence sur son territoire des massifs forestiers de la Grange et de Sénart), le Val d'Yerres agit pour le désenclavement du secteur et sa meilleure insertion dans la métropole francilienne, clé de son développement économique et de sa qualité de vie.

Nicolas DUPONT-AIGNAN
Président du Val d'Yerres
Maire de Yerres
Député de la 8^e circonscription
de l'Essonne

**COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
DU VAL D'YERRES**

78 RN 6 – B.P. 103
91805 Brunoy Cedex
www.levaldyerres.fr

La réussite du métro automatique dépend de la modernisation des infrastructures de grande couronne

Développer le réseau des transports collectifs dans l'agglomération parisienne, **notamment de banlieue à banlieue**, est une nécessité pour répondre aux besoins de centaines de milliers de Franciliens et décongestionner un trafic routier parmi les plus pénalisants au monde... notamment pour les habitants de la périphérie, pâtissant à la fois d'un réseau insuffisant et de coûts de transports élevés !

Les deux projets alternatifs de métro automatique circulaire en moyenne banlieue (auxquels s'ajoute le projet dit « des Architectes ») visent ainsi à palier cette lacune : la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres mesure l'importance historique de cette future ligne, que beaucoup de ses habitants seront amenés à emprunter. A la condition, naturellement qu'ils puissent aisément y accéder !

Territoire enclavé, situé au nord-est de l'Essonne, au-delà de la zone RATP, **le Val d'Yerres tire donc la sonnette d'alarme face à la perspective du futur métro sans la remise à niveau et l'achèvement préalables des infrastructures le desservant, en particulier la ligne D du RER (arti-**

cle 2 alinéa 2 de la loi sur le Grand Paris), l'une des plus fréquentée et des moins bien loties d'Ile-de-France.

Mais il ne faudra pas non plus négliger la modernisation du réseau routier, en particulier l'augmentation de la capacité de deux routes nationales vers Paris, la RN6 et la RN19, afin d'en fluidifier le trafic.

Négliger ces indispensables chantiers du sud-est parisien risquerait de porter gravement atteinte à l'efficacité comme à la légitimité du futur métro, qui serait alors adossé à un réseau rendu défaillant par son inadéquation et le manque de crédits (tarifs par la construction du métro de rocade), et contesté par des habitants de grande couronne qui l'auraient largement financé par l'impôt sans pouvoir pleinement en bénéficier.

Parallèlement à la création du métro de rocade, le Val d'Yerres demande donc aux pouvoirs publics de s'engager sur la modernisation et l'achèvement du réseau ferroviaire et routier existant en grande couronne, notamment au sud-est de Paris.

Désenclaver le sud-est parisien grâce à des transports performants et diversifiés : une nécessité pour assurer la réussite du métro de rocade

Comme beaucoup d'autres Franciliens de grande couronne, les habitants du Val d'Yerres sont victimes d'une « double peine » en matière de transports : d'un côté, l'insuffisance de l'offre, de l'autre la cherté des coûts. Cette situation pénalise le dynamisme économique du territoire et le développement de l'emploi sur place, objectif ultime de l'Agglomération. Or, construire un métro de rocade sans remédier à cette situation ne pourra qu'aggraver la saturation et, à terme, la défaillance des transports existants.

C'est pourquoi la Val d'Yerres demande que trois dossiers soient prioritairement traités ces prochaines années.

2,5 milliards d'€ pour moderniser vraiment le RER D

Ligne structurante majeure pour le Val d'Yerres, la plus longue et la plus complexe d'Ile-de-France (34 passages à niveaux, 19 postes d'aiguillages, 11 bifurcations, 5 postes de régulation), le RER D transporte jusqu'à 550.000 passagers par jour (+ 40% en 8 huit ans !), mais continue de pâtir d'un sous-investissement chronique, ce qui ne permet pas de remédier à son sous-dimensionnement ni à son vieillissement.

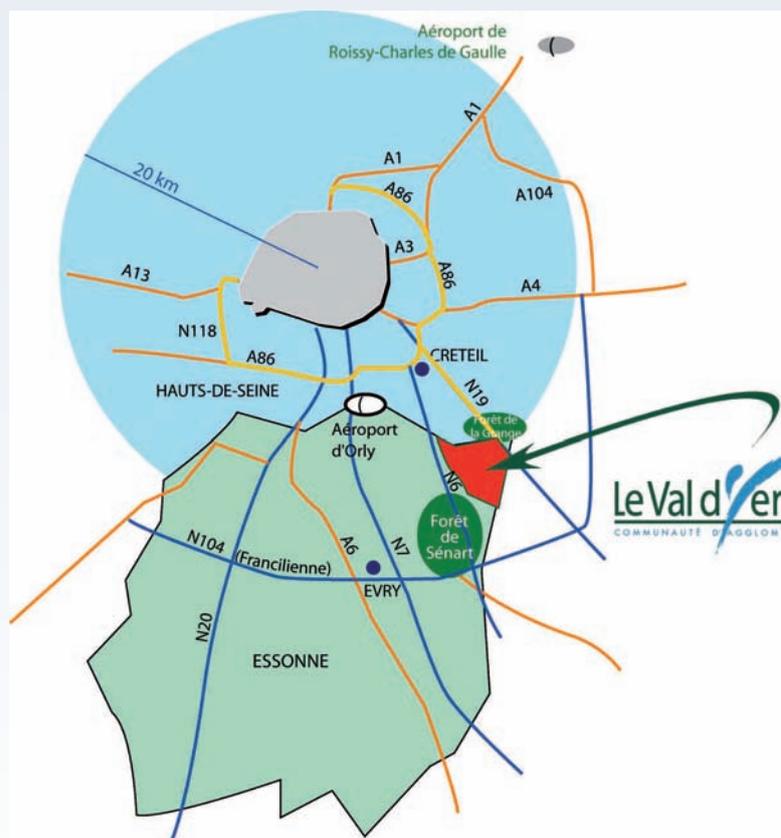
N'ayant bénéficié d'aucun investissement d'infrastructure depuis 20 ans, la ligne D connaît une dégradation continue de sa qualité de service, ce qui se traduit par des incidents quotidiens (retards, trains supprimés,...), des taux d'irrégularité records - jusqu'à 18,1% en 2008 ! - et des conditions de transport de plus en plus pénibles pour les usagers (rames bondées). Par ailleurs, le nombre de trains affectés à la ligne D ne permet pas une gestion satisfaisante : les 7 rames de secours sont en effet insuffisantes pour assurer la maintenance et faire face aux défaillances, ce qui provoque régulièrement des suppressions de train. Enfin, la création de nouveaux arrêts entre Villeneuve-Saint-Georges et Paris allonge le temps de parcours des voyageurs montés en amont, notamment ceux du Val d'Yerres, qui perdent au moins 5 minutes par jour (une demi-heure hebdomadaire), sans pour autant offrir un nouveau service aux Val d'Yerrois.

Le seul moyen de remédier à cette situation qui ne pourra aller qu'en s'aggravant, compte tenu de la croissance démographique du sud-est parisien, consiste à augmenter la capacité de la ligne, de l'ordre de 50% en dix ans. C'est

d'autant plus une nécessité, que cette croissance démographique est contrainte par les pouvoirs publics, qui doivent à tout le moins en retour s'assurer de l'augmentation correspondante de l'offre en transports en commun.

Tout d'abord, **le doublement du tunnel entre Châtelet-Les Halles et la Gare du Nord** constituerait un investissement certes coûteux mais décisif pour fluidifier le trafic des RER B et D, qui se partagent aujourd'hui les voies à raison d'un train toutes les deux minutes ! Sérieusement envisagée par les principaux acteurs du réseau francilien, sa réalisation doit être hâtée autant que possible.

Dans l'attente, il faut remédier à la vétusté ou l'insuffisance des infrastructures de la ligne : l'absence de garage et de terminus dans certaines gares, le sous-dimensionnement de la future gare de Pompadour à Créteil (qui drainera sur la ligne D par bus des passagers supplémentaires du Val-de-Marne), l'ancienneté de l'alimentation électrique et du système d'aiguillage, le trop grand nombre de passages à niveaux, créent des rigidités sur la ligne qui entraînent des répercussions en chaîne sur l'ensemble du trafic dès qu'un incident survient.



La modernisation de ces infrastructures, pour un coût de 500 millions d'euros, constitue une première priorité.

Au-delà de ces travaux, il est urgent de mettre en œuvre le nouveau programme d'optimisation du cadencement du trafic (baptisé « Next »), qui doit permettre d'augmenter considérablement la capacité de la ligne. **500 millions d'€ supplémentaires doivent être engagés.**

Second volet de cet indispensable plan de modernisation, le matériel roulant doit être renouvelé pour offrir aux usagers une meilleure accessibilité aux rames et des conditions de confort décentes. En effet, les trains circulant aujourd'hui sur la ligne D ne comprennent que deux portes par voiture, ce qui limite les flux à la montée et à la descente et augmente d'autant le temps de stationnement en gare. La mise en circulation de rames à deux niveaux et trois portes, à l'instar de celles de la ligne E, est nécessaire, **pour un coût estimé à 1,5 milliard d'€.**

L'investissement total (hors construction du nouveau tunnel) représente ainsi une dépense de 2,5 milliards d'€, ce qui est peu par rapport au coût du Grand Paris – estimé à dix fois plus – et conditionne, encore une fois, la pleine efficacité du futur métro de rocade. Néanmoins, ces travaux ne se réaliseront pas en un jour. Et, d'ici là, **deux améliorations immédiates doivent être mises en œuvre** par la SNCF pour soulager les difficultés de transport des usagers.

D'une part, il faut donner à la ligne de nouvelles marges de manœuvre en affectant 4 ou 5 rames supplémentaires au RER D et éviter ainsi les suppressions de train pour cause de maintenance.



Pont de Villeneuve enjambant la Seine

De l'autre, il convient d'augmenter le service en mettant davantage en circulation de double rame et en réduisant l'écart horaire entre les trains. Il faut ainsi allonger la période de pointe du matin et surtout du soir : un passage au quart d'heure (au lieu de la demi-heure) jusqu'à 21h au moins, est nécessaire. Il conviendrait également de repousser jusqu'à 9h la double desserte au quart d'heure qui n'existe aujourd'hui que jusqu'à 8h15. De même, l'offre du week-end est largement insatisfaisante et pourrait rapidement être rendue plus efficace en passant toutes les dessertes en double rame (contre des trains courts aujourd'hui) et en passant le dimanche la desserte au quart d'heure (contre la demi-heure aujourd'hui).

Enfin, **la lutte contre l'insécurité** sur la ligne doit être intensifiée, ce qui implique l'augmentation des effectifs et du périmètre d'intervention de la police régionale des transports, ainsi que l'augmentation du réseau de vidéosurveillance.



RER D

Un nouveau pont sur la Seine pour mieux relier le Val d'Yerres à Orly

Le réseau routier (RN19 à l'est, RN6 à l'ouest) reliant le Val d'Yerres au cœur de l'agglomération parisienne, souffre de deux goulots d'étranglement. La réalisation prochaine d'une déviation de la RN19 autour de Boissy-Saint-Léger (en 2016 au plus tard) résoudra le problème à l'est (facilitant, notamment, l'accès à la gare du RER A présente dans cette ville), s'il s'accompagne de l'aménagement d'un boulevard urbain à l'entrée de la commune de Villecresnes. Il n'en va pas de même à l'ouest, où la résorption du fameux « bouchon » de Villeneuve-Saint-Georges nécessite la construction d'un nouveau pont, doublant l'unique ouvrage existant à cet endroit.

La création d'un nouveau pont à hauteur de Vigneux-sur-Seine et Athis-Mons (« pont du Bourbonnais ») – malgré

un large consensus des élus du secteur, le coût modique du projet (de l'ordre de 60 millions d'€) et les études y compris du CRIF en prouvant la pertinence – est aujourd'hui enlisée dans les attermoissements techniques et financiers de la Région Ile-de-France, du STIF et du Conseil général de l'Essonne, qui en repoussent la construction... à 2030 !

Cet ouvrage où circuleraient aussi bien des transports en commun en site propre que des véhicules particuliers, relierait directement le secteur du Val d'Yerres au pôle d'emploi d'Orly, future gare du métro de rocade et du réseau TGV (interconnexion LGV sud) et, au-delà, à Paris. Le dénouement de ce dossier est lui aussi impératif.

RER et BUS : fréquence et performance pour une politique intégrée en faveur des transports en commun

Nécessaire complémentarité du RER, le réseau de bus doit également être amélioré. Les actions conduites ces dernières années ont surtout visé à améliorer les services de rabattement sur gares. La Communauté d'Agglomération s'y est beaucoup investie. Les fréquences aux heures creuses ont été renforcées, de même que les amplitudes horaires en soirée ou l'offre du week-end.

Pour autant, les gares (Yerres, Brunoy, Boussy-Quincy et Montgeron-Crosne) ne constituent pas les pôles uniques de déplacements, sur ou hors du territoire. Les établissements hospitaliers, les zones d'activités économiques, les équipements culturels... sont autant de vecteurs de déplacements internes au territoire. A l'extérieur, les pôles

d'Evry, de Créteil et surtout d'Orly, sont des zones d'emploi importantes pour les habitants du Val d'Yerres.

Il est nécessaire, à destination de l'ensemble de ces pôles, de créer de vrais services de bus suivant des rythmes suffisants et de dissuader ainsi l'utilisation systématique de la voiture, dans un souci tant de diminution de la congestion, que de protection de la qualité de l'air.

Les demandes du Val d'Yerres, très anciennes, sont les suivantes : le prolongement jusqu'au Hub de Brunoy et l'augmentation des fréquences de la ligne B à destination de Créteil (400.000 €), la création d'une ligne spécifique au départ du Val d'Yerres pour rejoindre la plateforme aéroportuaire d'Orly (environ 700.000 € chiffrés en 2008).

En conclusion

Pour que le métro automatique de rocade soit une réussite, il faut l'intégrer à un réseau de transport existant fiable, diversifié et accessible, notamment pour les Franciliens de grande couronne. Concernant le sud-est de la région parisienne, le Val d'Yerres demande :

La remise à niveau du RER D, qui souffre de dysfonctionnements chroniques et croissants, par un investissement de 2,5 milliards d'€ dans les infrastructures et le matériel roulant.

La construction d'un pont sur la Seine doublant l'ouvrage saturé de Villeneuve-Saint-Georges.

L'amélioration du réseau de bus présent sur son territoire et le reliant aux pôles environnants, notamment Orly et Créteil.

