

**CIRCULE**

*Contribution au débat sur  
le réseau de transport du  
Grand Paris*

**Tels que proposés, le tracé et les gares du réseau du Grand Paris laissent un profond sentiment de frustration à un large territoire du sud francilien.**

Comme l'ont souligné dans ce débat de très nombreux intervenants de l'Essonne, mais aussi de Seine et Marne, le projet de réseau de transport du Grand Paris n'apporte pas de nouvelle infrastructure performante pour desservir leur territoire ni pour soulager les branches sud des RER C et D, largement saturées.

Il n'apporte pas non plus d'alternative en TC satisfaisante au rabattement vers Orly/Rungis qui s'effectue aujourd'hui à 95% en voiture particulière.

L'arc Sud de la ligne rouge va certes améliorer l'accès aux emplois qui se développent sur l'OIN Seine-Amont, mais au prix d'arrêts supplémentaires sur le RER C qui vont allonger les temps de parcours.

Pour se rendre aux aéroports d'Orly les usagers de l'Essonne du RER C seront tentés de correspondre à Bibliothèque François Mitterrand avec la ligne 14. Mais passer par Paris en venant de l'Essonne pour se rendre à Orly pourtant si proche, ce n'est pas l'objectif affiché du réseau de transport du Grand Paris.

**La branche Choisy↔Massy du RER C n'est pas une solution d'accès au réseau de transport du Grand Paris depuis le sud.**

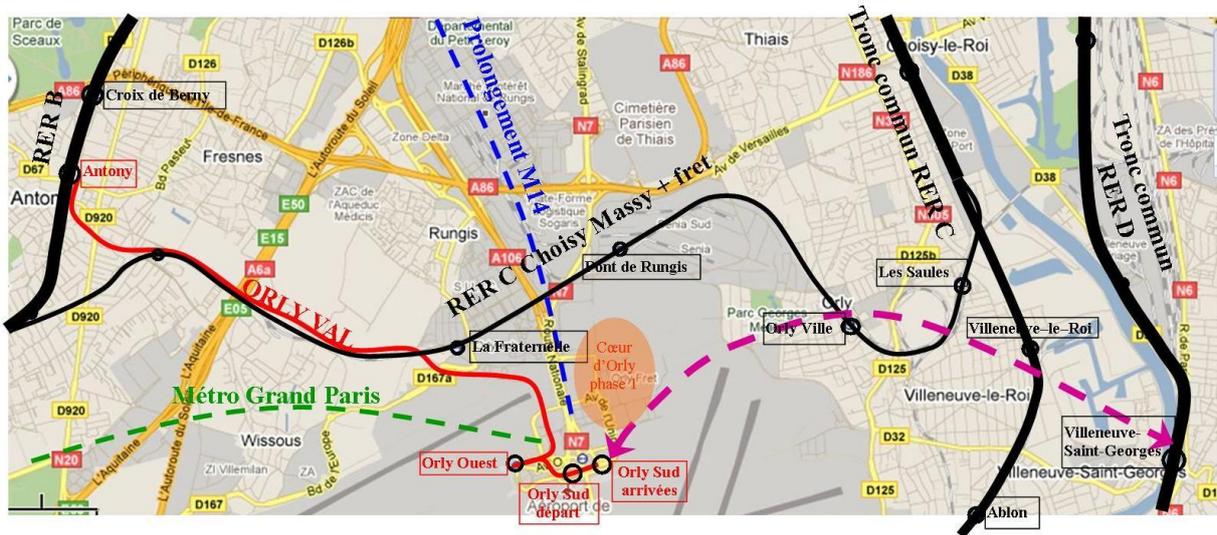
Compter sur la branche Choisy↔Massy du RER C pour desservir depuis le sud l'aéroport, la future gare TGV et l'urbanisation de Coeur d'Orly est illusoire :

- elle n'est orientée que vers Paris et nécessite le plus souvent deux correspondances à Juvisy et Choisy pour l'emprunter depuis l'Essonne ;
- elle n'est pas accessible depuis la branche sud-est du RER D
- sa fréquence est plafonnée au quart d'heure par manque de sillons à l'aval vers Paris, d'où des arbitrages douloureux pour répartir la pénurie avec les branches sud ;
- elle est interrompue à Austerlitz pendant six semaines tous les étés pour cause de travaux, sans qu'un terme soit entrevu pour leur achèvement ;
- elle cohabite avec du fret et des trains de grandes lignes qui limitent sa fréquence trop tôt en fin de journée et interdisent un véritable cadencement des horaires ;
- la saturation globale du faisceau ferroviaire historique Paris/Orléans lui fait subir quasi quotidiennement retards en chaîne et suppressions de trains par contamination d'une mission sur l'autre, le schéma directeur du RER C ne visant qu'à en limiter l'étendue et la durée de retour à la normale, sans augmentation de la capacité nominale ;
- sa seule correspondance prévue avec T7 à la Fraternelle est peu performante, preuve du peu de cas qui est fait de cette branche du RER C.

## Il manque un barreau ferré performant reliant l'aéroport d'Orly à la branche sud du RER C et au tronc commun du RER D.

Pour que le réseau de transport du Grand Paris ne laisse pas de côté deux départements de l'Île de France, il suffirait qu'un barreau ferré supplémentaire de 5 à 6 km de long le relie au tronc commun du RER D, et en passant, à la branche sud du RER C.

La figure suivante illustre en violet un tel barreau complétant le projet de réseau de transport du Grand Paris.



Cette liaison de 5 à 6 km de long pourrait s'effectuer :

1. Soit par une antenne de la ligne verte du métro Grand Paris vers l'Est ;
2. Soit par un prolongement supplémentaire de la M14 (ligne bleue) ;
3. Soit par un prolongement d'Orly-Val (*déjà pris en hypothèse dans le projet de gare TGV à Orly au cas où elle ne serait pas située au plus près des aéro-gares*).
4. Soit par la rocade ferrée sud envisagée par la SNCF, empruntant la ligne Massy-Valenton ; mais c'est une hypothèse à très long terme.

## La solution de prolongement d'Orly Val a plusieurs atouts.

Métro léger, automatique, fréquent (4 minutes) et rapide (7 minutes entre Antony et Orly Ouest), passant déjà à niveau au cœur des aéroports d'Orly et en correspondance future avec les lignes verte et bleue du réseau de transport du Grand Paris et avec la future gare TGV, Orly Val nous paraît avoir des atouts sérieux.

Bien qu'un peu moins performant en terme de vitesse que le métro du Grand Paris, le prolongement d'Orly-Val aurait plusieurs avantages :

- ⇒ Possibilité de stations supplémentaires à celles des RER C branche sud et D tronçon commun ; par exemple dans Cœur d'Orly en bonne correspondance avec T 7 pour une desserte interne plus fine du domaine aéroportuaire, ou bien à Orly-Ville ;
- ⇒ Possibilité de réalisation en anticipation de l'interconnexion Sud des LGV et en accompagnement de l'urbanisation de Cœur d'Orly pour pallier aux risques liés aux écarts de temporalité entre les différents projets ;
- ⇒ Desserte performante du territoire de Villeneuve-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges qui supportent les nuisances de l'aéroport sans bénéficier de son bassin d'emploi ;
- ⇒ Ouverture du champ des possibilités d'évolution du barreau ferroviaire existant entre Massy et Valenton mobilisable pour de multiples usages (fret, ligne verte du réseau de transport du Grand Paris, tangentielle ferrée sud, interconnexion LGV Sud) ;
- ⇒ Réhabilitation et réinsertion dans le système de transport francilien de l'anomalie que constitue aujourd'hui Orly Val.

L'hypothèse du prolongement d'Orly Val serait l'occasion :

- ⇒ de l'intégrer dans la tarification Ile de France en mettant fin à son image de transport réservé aux voyageurs d'affaires, au coût incompatible avec des déplacements quotidiens,
- ⇒ de le remettre à niveau dans sa partie existante.

Quelle que soit la solution retenue, nous pensons qu'un barreau ferroviaire transversal au niveau des aéroports d'Orly les reliant aux RER C et D serait une réponse satisfaisante à la pénurie et à la saturation des transports ferrés de l'Essonne.

## La réalisation des opérations du plan régional de mobilisation des transports est à financer en priorité.

En tout état de cause, les réalisations :

- du schéma directeur du RER C,
- du tram train d'Evry jusqu'à Versailles,
- du T7 jusqu'à Juvisy,
- du pôle gare multimodal de Juvisy, préalable aux deux projets précédents à engager de toute urgence,
- et la mise à l'étude sans tarder du passage de 4 à 6 voies entre Paris et Juvisy,

sont à financer en priorité.