

Communauté d'agglomération
du Val d'YerresNon à l'interconnexion Sud sans garanties réelles
et l'amélioration préalable du réseau local existant !

Améliorer en Île-de-France le réseau des transports ferroviaires, locaux et nationaux, est une nécessité. Quant aux populations de la Grande couronne, il s'agit surtout de fluidifier les lignes RER trop souvent engorgées par le trafic TGV, TER et fret, et de créer des gares en banlieue directement reliées au réseau national, permettant ainsi à ses habitants d'éviter Paris pour se rendre en régions par le train.

A cet égard, le projet "interconnexion Sud LGV" présente des perspectives intéressantes, avec notamment la construction d'une nouvelle gare TGV à Orly et peut-être aussi à Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint.

Néanmoins, ces avantages potentiels ne doivent pas masquer les risques environnementaux (cadre de vie et patrimoine naturel) que font peser les différentes hypothèses envisagées pour le Val d'Yerres, dont le secteur sera fatalement impacté par le projet.

Aucun avis en faveur de telle ou telle hypothèse ne peut donc être rendu en l'absence de garanties contraignantes pour le maître d'ouvrage et l'Etat : garantie bien sûr sur la réelle préservation de la tranquillité des riverains - à l'horizon 2025, mais aussi plus lointainement - face aux nuisances ferroviaires et aériennes (avec le développement possible d'Orly), mais aussi sur la totale transparence dont doivent faire preuve les aménageurs, comme sur la faculté effective qui devra être offerte aux habitants de bloquer le projet s'ils le jugent nuisible. Or, aucune de ces garanties n'est véritablement acquise.

Par ailleurs, avant même le lancement de tout nouveau "grand projet" de transport mobilisant des milliards d'euros, il est inacceptable pour les habitants du Val d'Yerres que

les infrastructures de transport existantes, ou qui devraient compléter ces dernières, ne soient pas préalablement réparées et achevées.

En effet, faut-il encore rappeler que les habitants de la périphérie francilienne pâtissent, depuis des lustres, à la fois d'un réseau insuffisant et de coûts de transports élevés !

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 d'une nouvelle ligne TGV sans la remise à niveau et l'achèvement préalables des infrastructures le desservant, en particulier la ligne D du RER, l'une des plus fréquentée et des moins bien loties d'Île-de-France.

Mais il ne faudra pas non plus oublier 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 la tolérance des habitants du Val d'Yerres vis-à-vis d'un projet d'interconnexion Sud demeurant, par ailleurs, suspect de porter atteinte à leur cadre de vie.

Préalablement à la construction de la LGV interconnexion Sud, le Val d'Yerres demande donc aux pouvoirs publics d'engager la modernisation et l'achèvement du réseau routier et ferroviaire existant en Grande couronne au Sud-Est de Paris.

Nicolas Dupont-Aignan

président du Val d'Yerres, maire de Yerres,
député de la 8^{ème} circonscription de l'Essonne



**Communauté d'agglomération
du Val d'Yerres**
78 RN 6 – BP 103
91805 BRUNOY Cedex
www.levaldyerres.fr



Désenclaver le Sud-Est parisien grâce à des transports performants : une nécessité pour un développement juste et durable de l'Île-de-France

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 une nouvelle ligne à grande vitesse ne pourra que renforcer le sentiment d'un aménagement du territoire à deux vitesses et alimenter l'hostilité des habitants à l'égard du projet.

C'est pourquoi, outre l'engagement des pouvoirs publics sur de solides garanties quant à la transparence et à la maîtrise environnementale du projet, la Val d'Yerres demande, avant tout lancement, que quatre dossiers soient prioritairement traités ces prochaines années.

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

Ligne structurante majeure pour le Val d'Yerres, la plus longue et la plus complexe d'Île-de-France (34 passages à niveaux, 19 postes d'aiguillages, 11 bifurcations, 5 postes de régulation), le RER D transporte près de 550 000 passagers par jour (+ 40 % en 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.

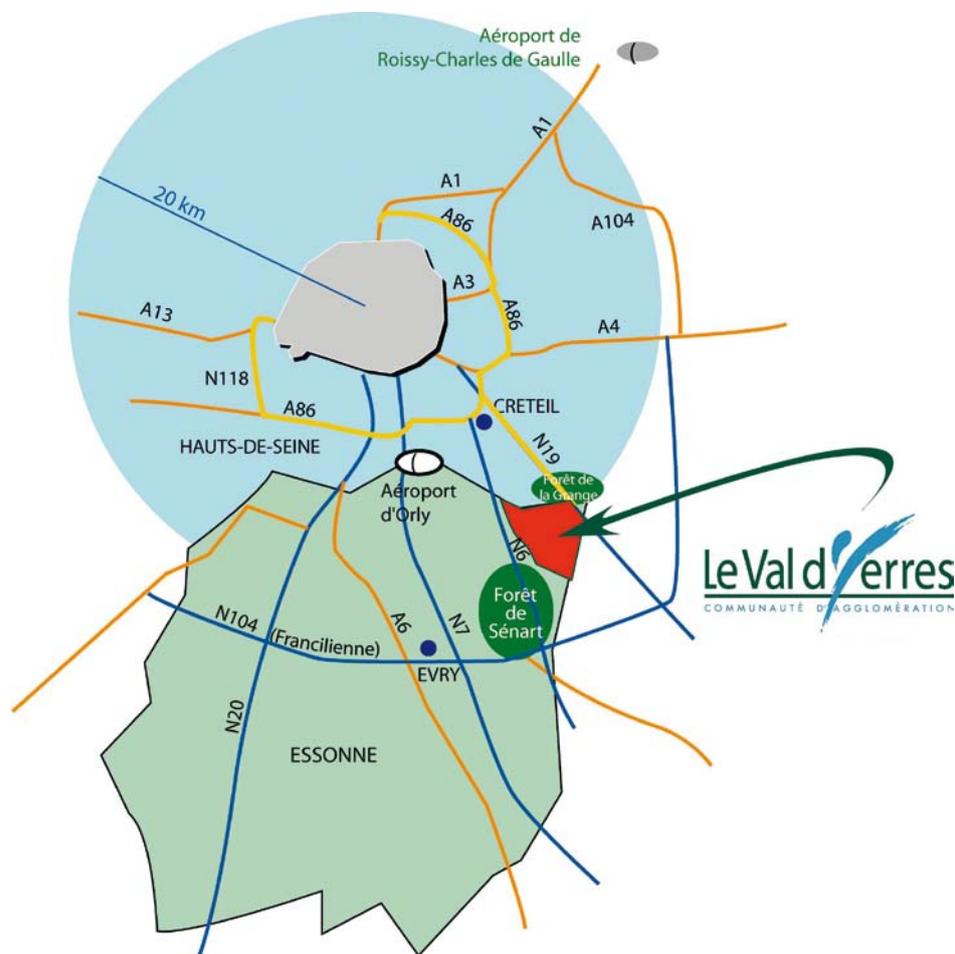
N'ayant bénéficié d'aucun investissement d'infrastructure depuis 20 ans, la ligne D connaît une dégradation continue de sa qualité de service, ce qui se traduit par des incidents quotidiens (retards, trains supprimés,...), des taux d'irrégularité records - jusqu'à 18 % en 2008 ! - et des conditions de 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 rallonge de longues minutes le temps de parcours des voyageurs montés en amont, notamment ceux du Val d'Yerres, qui perdent au moins 5 minutes par jour (soit une demi-heure hebdomadaire).

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 contrepartie s'assurer de l'augmentation correspondante de l'offre de 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 maintenant être hâtée.

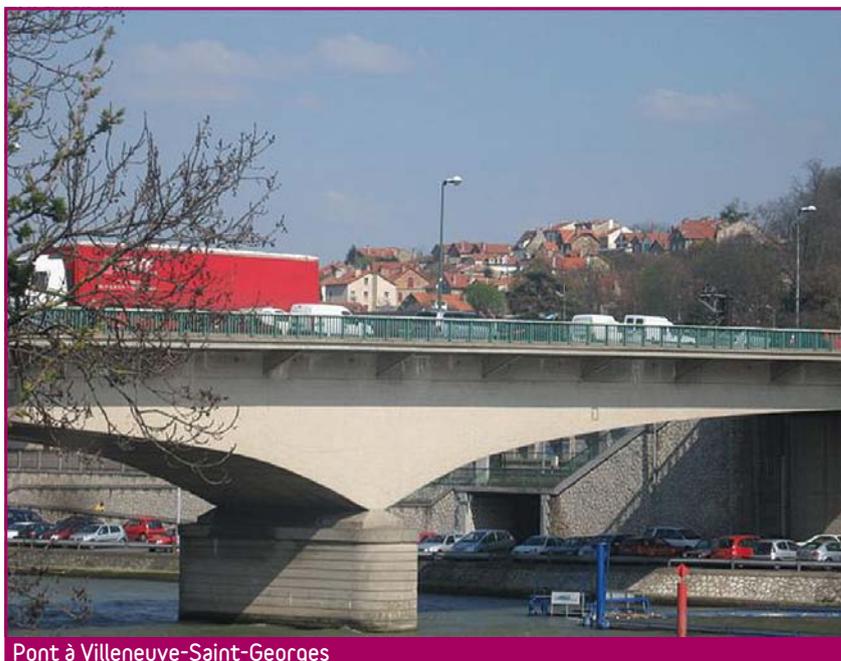
Dans l'attente, il faut remédier à la vétusté ou l'insuffisance des infrastructures : l'absence de garages et de terminus dans certaines gares, le sous-dimensionnement de la future gare de Pompadour à Créteil (qui drainera sur la ligne D par bus des passagers supplémentaires du Val-de-Marne), l'ancienneté 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 de 15 % la capacité de la ligne. **500 millions d'euros 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'euros.**



Pont à Villeneuve-Saint-Georges

L'investissement total (hors construction du nouveau tunnel) représentent ainsi une dépense de 2,5 milliards d'euros, ce qui est peu par rapport au coût du Grand Paris - estimé à dix fois plus - et constitue la condition incontournable d'un développement juste et durable de l'Île-de-France. 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.

De l'autre, il convient d'augmenter le service en mettant d'avantage en circulation de double rame et en réduisant l'écart horaire entre les trains. Il faut ainsi rallonger la période de pointe du matin et surtout du soir : un passage au quart d'heure (au lieu de la demi heure) jusqu'à 21 heures au moins est nécessaire. Il conviendrait également de repousser jusqu'à 9h00 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 efficiente 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'extension du réseau de vidéosurveillance.

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. Or, si la construction prochaine d'une déviation de la RN 19 autour de Boissy-Saint-Léger (en 2015 au plus tard) résoudra le problème à l'Est, il n'en va pas de même à l'Ouest, où la résorption du 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 M€) et les études y compris du Conseil régional d'Île-de-France (CRIF) en prouvant la pertinence - est aujourd'hui enlisée dans les atermoiements techniques et financiers de la région Île-de-France 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 Sud LGV) 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 gare. 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.

Suite en page 4

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.



Le RED D

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 du trafic, que de protection de la qualité de l'air.

Les demandes du Val d'Yerres, très anciennes, sont ainsi : 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 plate-forme aéroportuaire d'Orly (environ 700 000 € chiffrés en 2008).

En conclusion

En préalable de tout projet d'interconnexion Sud LGV, qui devra par ailleurs présenter des garanties aujourd'hui insuffisantes, 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'euros dans les infrastructures et le matériel roulant.
- ◆ La construction d'un pont sur la Seine doublant l'unique ouvrage de Villeneuve-Saint-Georges.
- ◆ L'amélioration du réseau de bus présent sur son territoire et le reliant aux pôles environnants, notamment Orly et Créteil (1,1 M€ annuel).



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.