



## **Avis de la ville de Trilport sur le « réseau du Grand Paris »**

Les deux débats publics organisés autour du réseau de transport public du Grand Paris, donnent le sentiment que les usagers de la grande couronne sont les grands oubliés de ces projets, alors que le développement (vitalité démographique et économique) de la Seine et Marne, surtout sur notre secteur, n'est plus compatible avec un système de transport exclusivement radioconcentrique tourné sur la petite couronne et Paris.

Partant du constat que :

Arc Express a pour vocation d'améliorer la desserte interne de la zone dense du cœur de la métropole tout en permettant sa densification,

Le réseau du Grand Paris a pour objectif d'assurer des liaisons rapides entre des grands pôles régionaux,

Force est de constater que ces deux opérations ne répondent pas aux attentes actuelles des Trilportais et des habitants de la grande couronne francilienne désirant bénéficier avant tout et au plus vite d'une amélioration sensible et rapide de l'offre de transport.

La commune de Trilport souligne l'importance d'améliorer la qualité des rames de Transilien notamment sur la ligne P, de moderniser les lignes de RER A, B et D, de prolonger le RER E vers La Défense afin de permettre aux Seine-et-Marnais de disposer de liaisons directes, mais également de développer les bus se déplaçant en site propre comme les pôles multimodaux en grande couronne ...

Les élus rappellent les conclusions du rapport sur la situation des réseaux de transport ferroviaire en Ile-de France rendu public par la Cour des comptes le 17

novembre 2010, indiquant que si depuis 2001, le trafic sur les réseaux franciliens a augmenté d'environ 20%, les infrastructures n'ont elles que trop faiblement évolué, notamment pour les trains de banlieue. La SNCF et Réseau ferré de France ayant fait porter le gros de leurs efforts financiers sur le développement des lignes à Très Grande Vitesse, ce qui a entraîné une dégradation continue de la qualité du service : lignes régulièrement saturées, trains bondés, retards chroniques; *"l'importance des besoins justifie qu'une priorité soit donnée aux projets de modernisation des lignes existantes et à des extensions limitées du réseau"*, indique sans appel le rapport de la Cour des Comptes.

Ils insistent sur l'urgence d'assurer la mise en œuvre du Plan de mobilisation adopté en 2009 par la Région et l'ensemble des départements franciliens portant sur un investissement de 18 milliards d'euros sur 15 ans. Ce qui nécessite d'assurer au Stif des financements pérennes et un engagement réel de l'Etat aux côtés des collectivités locales.

Ils soulignent l'importance de s'assurer que les interconnexions avec les réseaux existants (RER, TER, transilien...) soient assurés, afin que tous les Seine-et-Marnais, même éloignés des zones les plus denses, profitent des avancées amenées par les deux projets présentés au débat public.

Il est vital pour le devenir même des deux projets proposés au débat public, que ces améliorations soient effectuées en amont, sinon c'est un réseau déjà saturé et en bout de course qui accueillerait les nouveaux usagers prévus, ce qui aurait pour conséquence immédiate, une aggravation conséquente de la situation actuelle.

Afin de mettre en cohérence les réseaux des transports seine-et-marnais avec ceux de la métropole, la ville de Trilport soutient la création d'une gare TGV sur le pôle Sénart-Melun-Villaroche, la réalisation d'une liaison rapide entre Orly, Sénart, Marne-la-Vallée et Roissy, et l'extension du RER E jusqu'à Meaux.

Pour les élus de notre commune, il s'agit :

D'accorder la priorité au traitement des dysfonctionnements actuels, de la saturation de lignes et à l'amélioration de la qualité de service sur les réseaux existants (régularité, sécurité, vitesse commerciale, confort, qualité des matériels,...)

De concevoir un système global aux niveaux régional et départemental associant des lignes omnibus et des lignes express avec des points d'interconnexions, un maillage des réseaux longue distance et de proximité, des rabattements adaptés aux flux actuels et futurs notamment avec les rocade envisagées et d'envisager ces deux

projets dans une logique intermodale intégrant les habitants de la Grande Couronne.

Ces objectifs doivent se traduire par les orientations suivantes:

- mettre en relation par des navettes rapides les grands pôles seine-et-marnais métropolitains entre eux et avec les aéroports d'Orly et de Roissy et les villes nouvelles (mutualisation possible de la ligne à grande vitesse pour les TGV et des TERGV),
- renforcer les radiales et prolonger certaines lignes RER, avec l'objectif de constituer un réseau maillé de ces radiales,
- doubler le tunnel entre Chatelet et la gare du nord afin d'améliorer les conditions de circulation des RER B et D,
- améliorer au plus vite les liaisons internes à la Seine-et-Marne en particulier dans les liaisons nord/sud et les liaisons entre les grands pôles départementaux économiques, administratifs, universitaires ...:

Concernant le financement des deux projets présentés au débat public, la ville de Trilport souhaite attirer l'attention sur :

- les risques d'une concentration des budgets d'investissement futurs sur ces seules opérations au détriment d'autres projets plus urgents et indispensables aux besoins quotidiens des Seine-et-Marnais. A ce titre nous tenons à insister sur la nécessité d'intégrer à ces projets les financements de toutes les opérations rendues nécessaires par Arc Express ou/et le réseau du Grand Paris (création et aménagement de gare, interconnexions, parkings, systèmes de rabattement) qui devront être intégrés dans les enveloppes budgétaires de ces deux réseaux.
- les incertitudes sur le calendrier, les moyens financiers et la faisabilité des projets portés notamment par l'Etat, soulignés récemment par le rapporteur du Budget le député Gilles Carrez, comme sur les conditions de gestion futures du réseau de transport public du Grand Paris comme celles de sa tarification.
- les conséquences pour le STIF d'absorber les déficits futurs d'exploitation du projet de Métro du Grand Paris, ce qui implique la nécessité d'affecter de nouvelles recettes afin de tenir compte des coûts d'investissement, des intérêts de la charge financière de cette dette, des coûts

d'exploitation des lignes nouvelles et l'intérêt de l'intégrer dans la maîtrise d'ouvrage de ces deux projets,

Les élus expriment enfin :

des réserves sur le montage des opérations d'aménagement autour des gares du réseau de transport public du Grand Paris du seul ressort de la Société du Grand Paris en dérogation aux compétences des collectivités territoriales concernées malgré les lois de décentralisation,

l'intérêt pour le contribuable, dans le contexte de raréfaction de l'argent public que nous connaissons, d'unifier ces deux projets au regard de leur complémentarité potentielle, autour d'un consensus fédérateur et constructif.