

Novembre 2010

TANGENTIELLE8

Rayonnant sur cinq départements, l'association Tangentielle8 fut officiellement déclarée en juillet 2009. Son objectif est l'amélioration des transports publics en Ile-de-France sud, avec des transversales nombreuses et rapides. Dans un premier temps, nous demandons la mise en valeur de l'axe Est-Ouest que constitue le barreau Juvisy-Massy-Versailles.

Pierre Jacquemard
Président de Tangentielle8

TG8

8, rue Grangier
91600 Savigny-sur-Orge
www.tangentielle8.fr
contact@tangentielle8.fr

Intégration du métro « GRAND PARIS » dans le maillage de la banlieue sud

Renforcer le lien Massy-Palaiseau \longleftrightarrow Juvisy
Prévoir un lien rapide Saclay Sud \longleftrightarrow Évry

Participant à la réunion de concertation qui eut lieu au Génomôle d'Évry le 21/10/2010, nous nous sommes surtout intéressés à la *ligne verte* du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Dans un article de presse, nous avons lu qu'envoyer un métro aussi loin de Paris que Saclay et Massy serait superflu. La prédiction s'avérera fautive, si le maillage des transports publics en Essonne est renforcé. Depuis longtemps existe au sud de Paris un axe ferré Est-Ouest que ses utilisateurs nomment : « la tangentielle huit ». Cette tangentielle relie trois nœuds ferroviaires importants : Juvisy, Massy et Versailles-Chantiers. De Juvisy, on dessert le sud-est francilien. De Versailles, le sud-ouest, l'ouest, La Défense...

Comme l'a rappelé son maire le 21 octobre, Juvisy est la première gare d'interconnexion de toute l'Ile-de-France. Il serait idéal que la ligne verte desserve cette gare. À défaut, **en valorisant le lien Juvisy-Massy existant**, on mettra Massy à 10 mn de Juvisy et l'on amènera à la ligne verte la « clientèle » du sud-est francilien.

Relier la ville nouvelle d'Évry — préfecture de l'Essonne — à la ligne verte pose un problème auquel un tram-train reliant Massy à Évry à travers 15 stations ne fournirait pas une solution pertinente. Avec 40 minutes de trajet, ce tram-train ne concurrencerait pas la voiture. De plus, il supprimerait un lien banlieue/banlieue, alors que le Conseil régional d'Ile-de-France s'est engagé à renforcer ce type de liens !

Centre universitaire et de recherche, Évry devrait être rattaché à Saclay par un maillon rapide. En définitive, si elle s'intègre bien dans le maillage local, la portion essonnoise de la ligne verte servira un public plus large que les seuls habitants ou employés résidant ou travaillant à proximité immédiate des deux stations prévues.



Juvisy, centre névralgique du maillage ferroviaire au sud de Paris

Depuis le Nord et l'Ouest de l'Ile-de-France convergent à Juvisy-sur-Orge les lignes RER D et C qui ont traversé Paris. Passées les gares Austerlitz et Bibliothèque François-Mitterrand, la ligne C suit la rive gauche de la Seine jusqu'à Juvisy. Après la gare de Lyon, la ligne D court sur la rive droite. Sa branche D2 longe le fleuve jusque Villeneuve-St-Georges, puis elle s'en écarte en direction de Melun. Sa branche D4 traverse le fleuve après Vigneux et vient se ranger le long des quais de Juvisy avant de continuer en rive gauche de Seine vers Corbeil-Essonnes et Malesherbes. Une dérivation de la D4 dessert les villes nouvelles d'Évry et de Grigny, les reliant ainsi à Juvisy.

Que devient la ligne C après Juvisy ? Elle se divise en trois branches : C4 vers Dourdan, C6 vers Étampes, C8 vers Massy et Versailles-Chantiers. Notons que la politique centralisatrice des années soixante-dix incita la SNCF à faire de la transversale Est-Ouest Juvisy-Massy-Versailles la branche C8 de son RER, c'est-à-dire une radiale supplémentaire dans la traversée obligatoire de Paris, telle qu'on la concevait à l'époque. Ce rappel historique

explique pourquoi nous nommons Tangentielle8 le barreau transversal que nous voulons voir débrancher du RER-C et **rendu à sa vocation initiale de lien banlieue/banlieue**.

Chacun reconnaît aujourd'hui la nécessité de développer les transports de banlieue à banlieue, afin de diminuer l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements de ce type. C'est l'engagement qu'a pris le Président de la Région Ile-de-France lorsque, dans l'hémicycle du Conseil régional, il annonça le 26 mars 2010, après sa réélection : « **le renforcement effectif des transports banlieue/banlieue** »

Si l'on veut renforcer le service public de banlieue à banlieue, il ne faut pas détruire un barreau ferré régional au profit d'un tram-train départemental. Il faut débrancher le barreau Juvisy-Massy-Versailles de la ligne C et y faire circuler des navettes reliant entre eux trois nœuds ferroviaires essentiels en Ile-de-France, d'autant que le nœud central de Massy accroîtra sa capacité d'interconnexion par l'ajout d'une station de métro automatique.

Sociologie des déplacements domicile/travail

Pour l'avenir socio-économique de l'Ile-de-France (et celui de la France entière à laquelle notre région sert de locomotive), il convient d'améliorer les trajets domicile-travail des Franciliens, en particulier de réduire la fatigue et le stress que provoquent la lenteur ou l'irrégularité des transports publics. Un bon maillage ferroviaire favorisera l'emploi en permettant de changer d'employeur sans changer de domicile. La flexibilité du travail est liée à la densité et à l'étendue du maillage. Une limite est atteinte lorsque le temps de transport devient dissuasif, parce que trop long ou trop incertain. L'alternative pour l'employé(e) est alors le chômage ou la recherche d'un autre domicile. Changer de domicile ? Perspective peu engageante quand on a installé une famille... ou quand, dans un couple, le rapprochement domicile-travail de l'un signifierait éloignement pour l'autre.

Curieusement, alors qu'en haut lieu on prêche la banlieue/banlieue,

il n'existe pas d'étude approfondie quantifiant les besoins de lignes transversales, pour les déplacements domicile-travail en particulier. Empiriquement, on constate qu'autour de Paris les déplacements du matin vont plutôt dans le sens Est-Ouest, tandis que ceux du soir se font en sens inverse. Sur la ligne A du RER, le trafic passagers illustre ce phénomène : à l'Est, il n'y a pas l'équivalent des tours de La Défense.

Habitude dominante des classes laborieuses franciliennes : elles habitent à l'est, car le logement y est moins cher ; elles travaillent à l'ouest, car les emplois y sont plus nombreux. En forçant par la contrainte des déplacements de population, pourrait-on renverser cette tendance ? Serait-ce démocratique ? Que les responsables du futur ne négligent pas le présent ! Qu'ils étudient le terrain ! Qu'ils évitent les schémas directeurs abstraits et les projets structurants idéalisés !

Les déplacements Est-Ouest au sud de Paris

Il faut faire état de ces déplacements afin de confirmer l'intérêt pour le sud-est francilien de la station **Massy-Palaiseau**. Elle doit être reliée à Juvisy dans les meilleures conditions de rapidité, de fréquence, de régularité. On peut regretter que — après avoir exploré le sud-ouest (Versailles, Saclay, Massy) — la ligne verte de métro automatique s'incline vers le nord et se termine à Orly où elle

rejoint la ligne 14 prolongée. Le sud-est n'est-il pas abandonné ? Il ne le sera pas, si — en dix minutes — on transporte ses habitants depuis Juvisy jusqu'à Massy, sur un peu plus de 15 km. Nous ne demandons pas un record de vitesse, mais une diminution du temps de transport domicile-travail.

Usage actuel du barreau Juvisy-Massy-Versailles (jmv)

Du fait qu'il relie sur 30 km trois nœuds ferroviaires parmi les plus fréquentés d'Île-de-France, l'axe JMV se présente comme un barreau de « convergence/divergence » pour les voyageurs de la banlieue sud. JMV permet des trajets très divers, dont les points de départ (domicile) et les points d'arrivée (emploi ou études) sont multiples. Dans le sens est-ouest (dominant le matin), la convergence/divergence des usagers du Juvisy-Massy-Versailles est issue des départements 77, 94 et 91 (partie Est). Elle aboutit à l'ouest du 91, ainsi qu'aux départements 92 et 78. Nous insistons ci-dessous sur les points de départ de la **convergence matinale en gare de Juvisy** :

- depuis le 77, avec le RER D2 provenant de Melun et un changement à Villeneuve-St-Georges ;
- depuis Draveil, Montgeron/Crosne, Yerres, Brunoy... (Essonne, rive droite de Seine), soit par D2 et changement à Villeneuve-St-Georges, soit par autobus jusqu'à Juvisy ;
- depuis le 91 sud-est, avec la ligne D4 qui longe la rive gauche de la Seine. Elle dessert Évry-village ainsi que les parties basses de Ris-Orangis et de Viry-Châtillon ;
- depuis Évry-Courcouronnes par la ligne D4 (plateau) qui dessert aussi Grigny-centre ;
- depuis les branches C4 (Dourdan) et C6 (Étampes)

Les trajets ci-dessus viennent du sud. D'autres viennent du nord (94 et 91) :

- depuis Villeneuve (tronc commun du RER-D) et Vigneux (D4) ;
- depuis Créteil, avec bus jusque Choisy ;

- depuis Choisy-le-Roi, Villeneuve-le-Roi, Ablon, Athis-Mons, sur la ligne C.

Tous ces trajets ont été identifiés lors d'une enquête que, au moment de sa création, l'association **Tangentielle8** a menée à l'intérieur des trains Juvisy-Versailles. Observons la « divergence » à Massy. Nous parlons de la divergence « ferroviaire », qui n'est pas la seule (voir le succès du TCSP Massy-Polytechnique). Montés à Juvisy ou Savigny, les étudiants de Paris XI-Orsay prennent la ligne B4 vers le sud. D'autres étudiants et des employés prennent la ligne B vers le nord. Pour une partie de la banlieue sud, le Juvisy-Massy sert aussi d'accès au TGV. En bout de ligne, les usagers de JMV « divergent » à Versailles-Chantiers dans les nombreuses directions que leur offre cette gare, outre la direction Juvisy d'où ils viennent. Ils travaillent dans le 78 ou le 92. Ils se rendent à St-Quentin-en-Yvelines, Trappes, Coignières... ; à Plaisir-Grignon, à Bellevue ou Meudon... Certains vont à Issy et d'autres à La Défense, sans emprunter un RER-A surchargé.

Dans le cadre du futur métro, quel sera le rôle du barreau JMV. En voici un exemple : pour aller travailler à La Défense, les Franciliens du sud-est prendront à MASSY le métro automatique, **à condition de pouvoir y accéder rapidement depuis JUVISY**.

Examinons brièvement une autre offre de la ligne verte du futur métro : **l'accès à Orly**. Le métro mettra Orly à six minutes de Massy, nous disait en septembre le maire de cette ville. Accordons dix minutes sur Juvisy-Massy, et les Franciliens du sud-est utiliseront cet itinéraire pour accéder à la zone d'emploi de l'aéroport.

Nécessité d'un Juvisy-Massy-Versailles plus performant

Le barreau ferré Juvisy-Massy-Versailles s'étend sur 30 km à 15/20 km au sud de Paris. Il partage avec du fret les anciens rails de Grande Ceinture. Nous avons montré la fonction première de ce barreau : hors Paris, pour les déplacements quotidiens vers l'ouest le matin et vers l'est le soir, il joue un rôle analogue à celui de la ligne A dans Paris. Analogue, mais pas comparable en ampleur. Son intégration maladroite dans la ligne C du RER a handicapé le barreau JMV. Parente pauvre d'un tronç radial plus fréquenté, la transversale reçut quelques aumônes de survie, mais pas d'investissements sérieux en entretien et en rénovation.

Pour promouvoir les transports banlieue/banlieue au sud de Paris,

nous répétons qu'il faut **débrancher** le barreau JMV de la ligne RER-C. Débranchement, cela veut dire des trains terminus Juvisy à l'est et terminus Versailles à l'ouest. Il faudra remplacer les longs et lourds convois du RER par des navettes légères (exemple : trois voitures, une motrice à chaque bout, comme utilisé dans la plupart des régions françaises). Ces navettes feront l'aller-retour entre Juvisy et Versailles, en utilisant les rails de Grande Ceinture qui passent par Massy. Il faudra une alternance de **navettes express**, qui relieront rapidement ces trois gares majeures, et de **navettes omnibus** qui desserviront les gares intermédiaires.

Massy-Évry peut-il remplacer Massy-Juvisy ?

Le STIF garde dans ses tiroirs un projet de Tram-Train Massy-Évry (TTME) qui usurperait les rails de Grande Ceinture et en expulserait les usagers du JUVISY-MASSY-VERSAILLES. Ce projet tangentiellicide (tueur de tangentielle) mérite le sobriquet de tram moins train. Bénéfice pour SNCF et RFF : ils ont à rénover le train Massy-Juvisy- ; ils ne paieraient rien sur l'adaptation de la ligne à un **tram moins train** pris en charge par la région Île-de-France et le département de l'Essonne...

Considérons le nombre de voyageurs qui utilisent chaque jour la gare d'Évry et le nombre de ceux qui convergent à Juvisy : Évry, 15 000 ; Juvisy, 55 000. Faudrait-il supprimer le lien Massy-Juvisy en faveur d'un lien Massy-Évry ? Ce serait stupide aujourd'hui. Ce le sera plus encore demain, quand Massy aura son métro, **à partager avec les villes voisines**.

Note : On pourra consulter le site **tangentielle8.fr** qui fera bientôt part d'un projet **tram+train** reliant Évry au barreau Juvisy-Massy-Versailles. Ce projet est en cours de développement avec les élus des villes concernées.

Conclusions

Il faut ajouter des lignes de transport, non en supprimer

Pour valoriser le transport public, pour lui obtenir plus de 20 % des « parts de marché » dans les trajets de banlieue à banlieue, il faut d'abord améliorer ce qui existe. Voilà un rôle dévolu à l'autorité organisatrice de vos transports en Ile-de-France, c'est-à-dire au STIF. Nous constatons malheureusement que, parallèlement à un projet créateur comme l'Arc Express — qui semble excellent mais ne rentre pas dans notre champ d'action —, le STIF continue de travailler sur un projet destructeur : le TTME.

Nous espérons que le dialogue nécessaire entre STIF et SGP (Société du Grand Paris) permettra de promouvoir ce qui est raisonnablement créateur chez les uns et chez les autres, et que par ce dialogue la suppression d'une ligne banlieue/banlieue telle que le JUVISY-MASSY-VERSAILLES sera renvoyée aux calendes grecques avec l'agrément de la Région et de l'État.

Il faut mettre les différents projets en cohérence

Nous avons montré qu'un lien rapide entre Juvisy et Massy contribuerait au succès de la station Massy-Palaiseau prévue sur la ligne verte du réseau de transport public du Grand Paris. Pourquoi ? Parce que ce lien amènera à Massy des usagers quotidiens provenant de tout le sud-est francilien, telle une rivière puissante qui alimente un fleuve.

Nous pouvons être affirmatifs car nous connaissons bien une ligne que nous pratiquons chaque jour (malgré sa lenteur actuelle et ses incidents). De plus, par l'association **Tangentielle8**, nous sommes en dialogue permanent avec ses usagers. Cette ligne serait plus fréquentée, si elle était mieux entretenue et si elle disposait de navettes rapides aux heures de pointe. Un adhérent de l'association nous a dit : « J'abandonne ; je prends ma voiture ; faites-moi signe quand ce sera meilleur... » Avec ou sans Grand Paris (mais avec de préférence), nous parions que ce sera meilleur bientôt. Car les obstacles à un Juvisy-Massy performant ne sont pas énormes. La ligne existe : il suffit d'y investir.

Sur le projet de liaison Évry-Saclay, nous sommes discrets, car moins compétents. Nous avons entendu évoquer un lien routier de type TCSP (Transport en Commun en Site Propre), un bus rapide roulant le long de l'autoroute francilienne. Quel que soit l'outil adopté, nous estimons que l'objectif à atteindre serait un Évry-Saclay en vingt minutes maximum. De là, le métro automatique (ligne verte toujours) atteindrait :

⇒ vers l'Est, Massy en 5/6 minutes et Orly en 12 ;

⇒ vers le Nord, La Défense en « moins de 25 minutes » écrit la brochure SGP.

Merci aux organisateurs de cette excellente concertation !

Juvisy-Massy-Versailles
la voie du bon sens

