

Aller à Orly pour travailler, prendre un avion ou un futur TGV : il faut faire cause commune en valorisant d'abord les transports existants

Un nouveau barreau ferroviaire LGV contournant
le Sud de Paris entièrement en souterrain
depuis Massy : à terme bien sûr...
mais il est autrement plus urgent de réaliser
les travaux d'amélioration du tronçon existant
Massy-Valenton

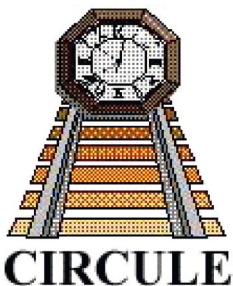
Nous sommes en attente depuis longtemps de "débarrasser" des
TGV, la branche Choisy ↔ Pont de Rungis ↔ Massy du RER C.
En effet, cette cohabitation fait partie des nombreuses fragilités
du RER C qui fonctionne à plein aux heures de pointe, sans
aucun sillon de respiration vers Paris. Pour qu'un RER coïncé
par un TGV rattrape un retard, la SNCF supprime en priorité un
train omnibus entre Juvisy et Brétigny, tronçon qui bénéficie de
8 trains par heure en pointe, ... en principe : voilà entre autres
pourquoi on les voit rarement passer tous.

450 000 voyageurs par jour (source : *transilien.fr, actu ligne C*)
subissent les aléas du RER C, sans remboursement, avec à la

clé correspondances loupées avec les bus, trains surchargés et
obstacle à l'embauche. Nos usagers et nos élus nous remontent
de plus en plus de cas de personnes en recherche d'emploi dont
l'obtention d'un premier entretien ou bien les discussions de
recrutement tournent court lorsque l'employeur apprend que le
moyen de transport envisagé pour se rendre sur le lieu de travail
est le RER C.

Sans attendre ce barreau d'interconnexion, RFF doit réaliser au
plus vite les travaux prévus entre Massy et Valenton ; ils sont
bloqués à l'Ouest par l'opposition des riverains d'Antony qui
craignent l'augmentation des nuisances sonores : l'urgence c'est
donc que RFF leur propose des solutions comme l'élimination du
bruit à la source.

Autre avantage immédiat de ces travaux : l'ensemble de la
branche Choisy ↔ Massy pourrait bénéficier de la fréquence au
¼ d'heure en pointe ce qui doublerait le nombre de trains entre
Pont-de-Rungis et Massy.



CIRCULE

Comité d'initiative pour le rassemblement et la concertation
des usagers de la ligne C en Essonne

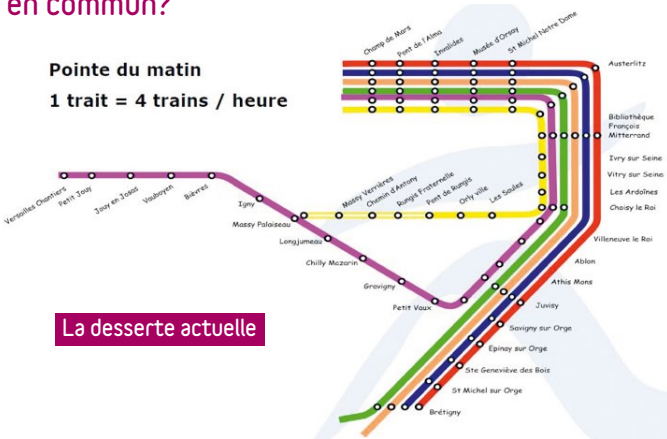
1, rue du Chemin de Fer - 91240 SAINT-MICHEL-SUR-ORGE

E-mail : circulererc@gmail.com

<http://circule.erc.free.fr>



Une nouvelle gare TGV en correspondance avec les aéroports d'Orly : c'est séduisant... mais comment nous - usagers du RER C - pouvons-nous nous y rendre par les transports en commun?



La logique voudrait que nous changions à Juvisy, puis Choisy-le-Roi pour nous rendre à Pont-de-Rungis (1 train tous les ¼ d'heure en pointe !) et prendre ensuite la navette bus qui dessert les aéroports. On comprend pourquoi tous ceux qui le peuvent y vont en voiture (95 %) (source : enquête déplacements Insee à l'occasion de recensements en Île-de-France).

Pourtant l'aéroport d'Orly a été le principal levier du développement urbain de notre secteur dans les années 60 et 70 : 20 % des actifs de nos villes travaillent dans le pôle Orly / Rungis.

Pour proposer enfin une première solution, le tramway T 7 en construction sur l'ex RN 7 jusqu'à Athis-Mons était censé se prolonger jusqu'à Juvisy ; on attend toujours son financement ainsi que celui de la rénovation de la gare de Juvisy prévu avec. Il mettrait Juvisy à une vingtaine de minutes de la station située à l'extrémité Nord du tunnel de la RN 7, sous la zone des départs de l'aéroport Sud. Même si ce n'est pas la panacée pour les voyageurs de l'aérien ou de la grande vitesse (absence de service pour les bagages, moindre régularité, médiocre correspondance

avec les aérogares, unique station en extrémité de tunnel sous la zone départ de l'aéroport Sud), achever le T 7 est pour nous une urgence.

Les nouvelles solutions envisagées pour mieux desservir Orly en transports en commun :

A l'issue de la concertation sur les transports franciliens de cet hiver, il est prévu de prolonger la ligne de métro M14 à partir d'Olympiades jusqu'à Orly en passant par Rungis.

Par contre, la Région et l'Etat ne se sont pas mis d'accord pour une solution de transport performante depuis Massy : espérons qu'une solution efficace à la fois pour les usagers au quotidien et pour les voyageurs en correspondance dès à présent entre l'aérien et la grande vitesse à Massy sera trouvée et mise en œuvre rapidement.

Les usagers du RER B disposent d'ORLYVAL à Antony toutes les 4 minutes pour rallier Orly en 7 minutes ; mais à 8 euros le trajet, c'est inabordable pour des trajets quotidiens. Or sa concession s'achève dans dix ans ; c'est le moment de le rénover et de l'intégrer enfin dans la tarification générale d'Île-de-France pour que tous puissent en profiter. Il va être fortement concurrencé par la M14 depuis Paris : profitons-en pour élargir sa clientèle.

Ce que nous proposons : prolonger ORLYVAL jusqu'aux RER C et D au tarif général Île-de-France

En l'absence de toute proposition performante par le RER C Sud, tant pour les passagers au long cours avec bagages, que pour les déplacements quotidiens, nous demandons la prolongation d'ORLYVAL jusqu'à la branche Sud du RER C, et jusqu'à Villeneuve-Saint-Georges car nous savons bien que les usagers quotidiens du RER D ne sont pas mieux lotis que nous. Elle mettrait les aérogares à moins de 10 minutes de la branche principale du RER C. Les habitants des deux rives de la Seine soumis aux nuisances aériennes pourraient au moins profiter ainsi des emplois de l'aéroport avec un Pass Navigo, sans recourir à la voiture particulière.



**Comment va-t-on à Orly en transports en commun aujourd'hui ?
Ce que nous demandons : prolonger ORLYVAL au tarif général.**

Notre contribution au débat public pour les futures gares TGV

La croisée des deux aérogares Ouest et Sud est le lieu convoité par tous les projets de desserte de l'aéroport et de correspondance avec l'aérien : gare TGV, terminus de la ligne M14, terminus de la liaison Saclay ↔ Orly via Massy, terminus de bus en sites propres venant du Val d'Yerres, de la gare de Choisy, ... et pourquoi pas encore une halte des TGV de la ligne LGV projetée Paris Orléans (POCL) : même en sous-sol, la coupe est pleine pour ce site exigu et fortement contraint ! Ces projets étant bien sûr décalés dans le temps, leur planification serait un casse-tête, leur réalisation sans cesse repoussée et le site un chantier permanent, sans pour autant accompagner correctement l'urbanisation projetée de Cœur d'Orly.

ORLYVAL sera fortement concurrencé depuis Paris par la M 14 ; il faut lui trouver un usage complémentaire. Ses caractéristiques autorisant des stations rapprochées, (cf. les 3 stations existantes au sein des aérogares), sa prolongation nous paraît la solution idéale pour relier au mieux entre eux les multiples pôles de cette plate-forme multimodale, et les relier aussi aux RER B, C et D. ORLYVAL satisfait les attentes de la clientèle d'affaires du transport aérien et de la grande vitesse : nous le valons bien aussi au quotidien !

Y aurait-il alors besoin d'une deuxième gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges - déjà connecté directement à toutes les gares TGV parisiennes (sauf Montparnasse) - pour les désaturer ? Si RFF veut capter également la clientèle du RER C Sud vers la grande vitesse et éviter que certains prennent le TGV à Villeneuve-Saint-Georges pour aller travailler à Orly, il vaut mieux creuser cette bonne idée et mutualiser ORLYVAL pour tous.

C'est dès maintenant qu'il faut lancer cette prolongation d'ORLYVAL, pour qu'elle soit intégrée dans les schémas directeurs des RER C et D, pour compenser le mutisme du



Grand Paris Express sur l'Essonne et la Seine-et- Marne et pour accompagner la montée en puissance de la mutation urbaine du domaine d'Aéroports de Paris.

Si ORLYVAL était prolongé à Villeneuve-Saint-Georges en priorité, il constituerait une navette bien utile pour :

- ◆ Différer le choix de l'implantation d'une gare TGV à Orly,
- ◆ Permettre d'interfacer les autres projets de transports du secteur (M14, liaison Massy / Orly, TCSP Val d'Yerres / Orly, etc.) à différents niveaux du tracé d'ORLYVAL,
- ◆ Servir de transport de substitution pendant le chantier d'évolution de la branche Massy / Choisy du RER C en tram train de Massy à Champigny, esquissé sur la carte de l'accord État / Région du 26 janvier 2011,
- ◆ Récupérer des sillons pour le fret du MIN de Rungis.

CIRCULE Comité d'initiative pour le rassemblement et la concertation des usagers de la ligne C en Essonne

Créé en octobre 1995, le comité d'usagers du RER C en Essonne CIRCULE regroupe actuellement une centaine d'usagers déterminés à obtenir de meilleures conditions de déplacement. Concerné au quotidien par les problèmes de ponctualité, de régularité, d'information aux voyageurs, de tarification, de qualité de service dans les gares, CIRCULE s'investit également dans les projets susceptibles de favoriser l'accès de tous aux transports en commun et d'améliorer à plus ou moins long terme le service

rendu aux usagers. Dans ce but, CIRCULE agit auprès des diverses autorités compétentes : Syndicat des transports de l'Île-de-France (STIF), SNCF, RFF, Région, collectivités territoriales, etc.

CIRCULE est membre de la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT) avec laquelle elle s'efforce d'harmoniser ses positions, à l'échelle de l'Île-de-France.



Conclusion

Avant 2017, nous considérons comme prioritaires les travaux d'amélioration du tronçon Massy-Valenton, l'achèvement du T7 jusqu'à Juvisy/Orge et la réalisation du pôle gare de Juvisy, corollaires du schéma directeur de la ligne C avec le tram-train d'Evry jusqu'à Versailles.

A l'échéance de la concession d'ORLYVAL (2021), nous demandons que sa rénovation et son prolongement jusqu'à Villeneuve-Saint-Georges via Villeneuve-le-Roi soient opérationnels et qu'il soit intégré dans la tarification générale d'Île-de-France.

C'est à l'aune de ces réalisations que nous nous prononçons sur le projet d'interconnexion Sud des LGV avec nouvelle gare à Orly et en option sur le RER D.

Malgré la qualité du dossier de RFF, la richesse du débat et les efforts certains de pédagogie qui ont éclairé notre compréhension du projet, nous trouvons que son angle de présentation essentiellement orienté sur la grande vitesse et sa correspondance avec l'aérien est tronqué et ne permet pas d'effectuer des choix globalement pertinents en matière de déplacements.

En prenant en compte les besoins de déplacements urbains du secteur, l'accès à la grande vitesse et la correspondance air / fer s'effectuent sur une spatialité s'étendant du RER B aux RER C et D mis à 10 minutes des aérogares et devant englober la grande vitesse à Massy.

Juger de l'intérêt d'une nouvelle augmentation de capacité des TGV passant par l'Île-de-France, après achèvement des travaux du tronçon Massy Valenton nous paraît prématuré, alors que nous entendons des voix autorisées prôner d'autres priorités (cf. interview de M. Guillaume Pépy, Le Monde du 23 mars 2011 ci-dessous).

Implanter une gare TGV à Orly, postulat du dossier, perd beaucoup d'intérêt si les aérogares sont parfaitement reliées à la gare TGV de Massy en moins de dix minutes.

Une autre gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges ne nous paraît justifiée que si l'on fait fi du rabattement au quotidien sur les aérogares et de la saturation du RER D qui déconseillent en l'état le développement urbain qui l'accompagnerait (voir également l'extrait de l'interview de M. Guillaume Pépy).

Nous n'avons pas d'avis sur une gare à Lieusaint.

Nous espérons que le débat annoncé à l'automne pour la ligne POCL nous apportera la vision globale manquante.

Nous regrettons de n'avoir eu aucun éclairage sur les perspectives d'évolution du fret ferroviaire dans le Sud francilien avec lequel la cohabitation des services voyageurs pose des contraintes techniques et de répartition des sillons de plus en plus fortes. Mais peut-être est-ce un débat public de plus qui s'emboîtera dans un autre ?

Merci en tous cas à la CPDP de son remarquable travail d'animation et à RFF de sa disponibilité, sa compétence et son honnêteté.

Le Monde

Date : 26/03/2011
Pays : FRANCE
Page(s) : 1-15
Rubrique : Economie
Diffusion : (354316)

vignettes, péage urbain ou autre. Il faut développer une fiscalité écologique qui profite aux systèmes de transport vertueux. **Que pensez-vous des nouveaux projets de lignes à grande vitesse prévus par le Grenelle de l'environnement ?**

Le TGV est une fierté française. C'est très ambitieux de construire quatre lignes en même temps quand, jusque-là, on les construisait une par une. Ce faisant, le risque est de faire exploser les péages demandés par RFF ou les concessionnaires. Sur la nouvelle ligne Tours-Bordeaux, les péages prévus, assez dissuasifs, ne permettraient pas de faire circuler

davantage de trains pour rentabiliser la ligne. On risque d'avoir un trafic supplémentaire bien plus faible qu'espéré. **La SNCF n'a-t-elle pas elle-même succombé au tout-TGV dans le passé ?**

Le risque est de se retrouver avec des lignes à grande vitesse de plus en plus longues et de moins en moins utilisées. La construction d'un réseau de LGV en France, c'est l'affaire d'une génération, pas de quelques années. Enfin, le financement des lignes à grande vitesse ne peut se faire au détriment de celui du réseau existant. **Ma priorité – et celle fixée par le chef de l'Etat dans ma lettre de**

mission –, ce sont les trains du quotidien. La SNCF sait ce qu'elle doit au TGV, qui est aujourd'hui la troisième activité après nos trains du quotidien et la logistique de marchandises. Je suis un militant convaincu du réseau classique. **D'autant que certaines lignes de banlieue sont aussi dans une impasse. Il est irrationnel, par exemple, d'installer des entreprises le long des lignes de RER aujourd'hui saturées. Cela ne peut que générer un médiocre qualité de service. ■**

**Propos recueillis par
Benoît Hopquin
et Jean-Michel Normand**

Interview de M. Guillaume Pépy, Le Monde du 23 mars 2011

