

Dans les projets portés au débat public de l'interconnexion LGV Sud Ile-de-France, deux points de correspondance sont envisagés, en option, avec le RER D, ligne SNCF la plus chargée de France avec environ 600 000 voyageurs par jours d'après les derniers comptages (*source : direction de la ligne D*). Aussi, SADUR, l'association des usagers du RER D, souhaite apporter les éléments suivants au débat :

Vu du quai, ce n'est pas l'ajout d'une gare TGV sur le RER D qui va résoudre les problèmes quotidiens des usagers de cette ligne

Depuis le débat public qui s'est tenu concernant Arc Express et le réseau de transports du Grand Paris, il a été annoncé :

- ▶ que 500 M€ allaient être alloués à la remise à niveau de la ligne D,
- ▶ que les études allaient être lancées concernant le doublement du tunnel entre Châtelet les Halles et Paris Nord, réclamé depuis... la mise en service du RER D.

Or ceci est non seulement très insuffisant mais en plus trompeur :

- ▶ Comme nous l'avons écrit dans le cahier d'acteur commun aux deux débats publics ci-dessus mentionnés, nous estimons que plus d'un milliard d'euros sont nécessaires à une vraie remise à niveau des infrastructures de la ligne D, qui limiterait les causes des retards et permettrait surtout d'en réduire les conséquences. Le changement du matériel roulant, qui montre tous les jours qu'il est de plus en plus inadapté au trafic sans cesse croissant du RER D, et le

doublement du tunnel entre la Gare du Nord et Châtelet-les-Halles, actuellement commun aux lignes RER B et D, sont également à réaliser. Chacun de ces chantiers est actuellement estimé à 2 milliards d'euros.

- ▶ Or, les 500 millions d'euros annoncés comprennent 120 millions déjà affectés à des programmes en cours. Autrement dit, il ne reste que 380 millions d'euros pour remettre à niveau le RER D !
- ▶ Il ne semble plus possible de renforcer l'offre au Sud de la ligne sans aménagements, or les présentations qui ont été faites par la SNCF lors du dernier comité de ligne montrent des prévisions de constructions supplémentaires, d'ici 2020, de plusieurs dizaines de milliers de logements supplémentaires (*Cf figure page suivante*). Si l'offre ne peut être renforcée, faute de financements, comment va-t-on faire voyager ces dizaines de milliers de voyageurs supplémentaires ?

Suite en page 2

SaDUR

SADUR - Association des usagers du RER D

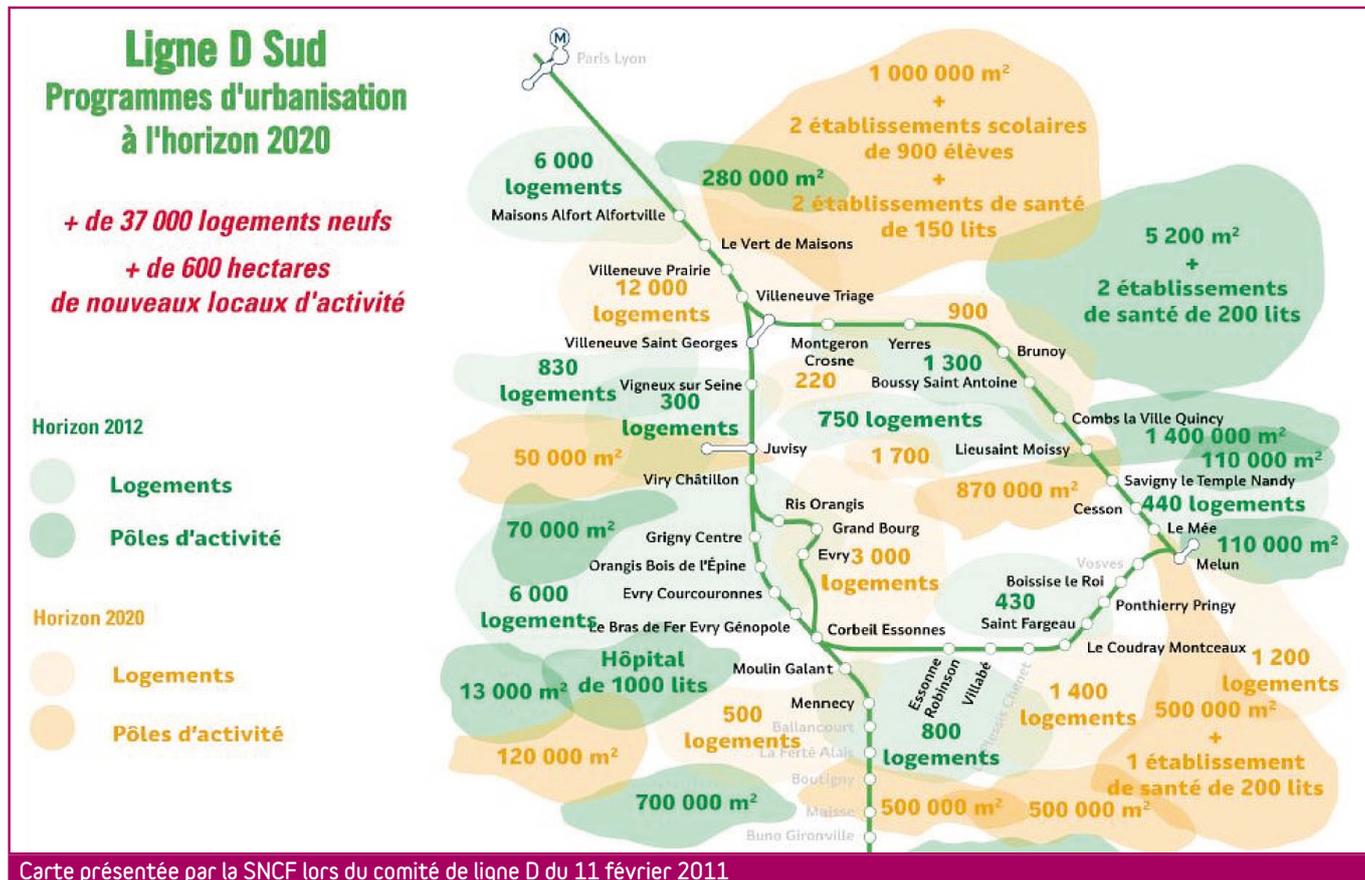
1 rue Janisset Soeber - 77240 CESSON

www.sadur.org

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes morales. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org





Suite de la page 1

Au vu de ces éléments, la remise à niveau du RER D nous semble bien plus prioritaire que l'ajout d'une gare TGV en correspondance avec le RER D :

- Certes, il ne faut pas opposer les projets les uns aux autres mais quand on sait que le RER D transporte quotidiennement plus de voyageurs que l'ensemble des TGV en France, la priorisation des dépenses, pour profiter au plus grand nombre,

doit-elle se faire vers le TGV (dont le modèle économique est de plus en plus remis en cause) ou bien vers le RER ?

- Rappelons également que la ligne D est aussi en correspondance directe avec les réseaux TGV Sud-Est et Nord, et en correspondance quasi directe avec le réseau Est, à une station de métro de la Gare du Nord. C'est dans les gares parisiennes que l'offre TGV est la plus lisible et la plus riche. Autrement dit, l'offre parisienne restera plus attractive sur Paris que dans une gare TGV en Ile-de-France.

Que peuvent espérer les usagers du RER D de l'implantation d'une gare TGV sur leur ligne ?

L'implantation d'emplois sur une ligne traversant aujourd'hui majoritairement des zones résidentielles

A ce jour, les territoires desservis par le RER D sont peu lotis en termes de bassins d'emplois, la qualité de service du RER D rendant cette ligne peu attractive pour les employeurs.

En parallèle avec la remise à niveau de la ligne, on peut penser que l'implantation d'une gare TGV permettrait de créer un bassin

d'emploi sur la ligne. Ceci permettrait à certains habitant dans ces secteurs de trouver un emploi plus près de chez eux, et par conséquent de limiter leur temps de trajet domicile travail et aussi... de moins prendre la ligne D.

Comme nous l'avons expliqué précédemment, une de nos principales inquiétudes, avec la fragilité de la ligne D, est également l'impossibilité d'augmenter sensiblement son offre de transport alors que les prévisions de fréquentation à terme sont alarmantes.

Ceci est aussi dû à l'aménagement du territoire en Ile-de-France, qui fait que le RER D traverse majoritairement des zones résidentielles, et donc assure principalement un flux pendulaire vers des bassins d'emplois situés à partir de lignes en correspondance... sur Paris.

De ce fait, si une gare TGV est créée sur la ligne, nous espérons que ceci permette la création d'un nouveau bassin d'emplois en Moyenne ou Grande couronne, et que ceci soulagera la ligne d'autant de voyageurs.

Pour les voyageurs amenés à prendre le TGV - ou l'avion ? - un gain de temps potentiel

Bien entendu ce gain est d'autant plus significatif que la gare TGV est éloignée de Paris. D'ailleurs, une gare à Sénart bénéficierait également autant aux habitants du Nord de la Bourgogne comme aux habitants situés sur la ligne R qu'aux habitants du RER D. Comme expliqué précédemment, ce gain de temps est

à relativiser par le tracé même du RER D, en correspondance directe ou quasi directe avec trois des quatre réseaux TGV au départ de Paris, seule la gare Montparnasse étant aujourd'hui difficilement accessible depuis le RER D.

Le fait que la gare de Sénart serait située sur une branche sera d'ailleurs à mettre en parallèle avec :

- ◆ La mise en service très prochaine du T-Zen entre Sénart et Corbeil-Essonnes,
- ◆ La très probable mise en service avant la LGV Interco Sud du tram train Evry-Massy et du prolongement du T7 jusqu'à Juvisy, qui permettrait aux habitants résidant sur la branche Corbeil Essonnes d'accéder rapidement aux gares d'Orly ou bien de Massy,
- ◆ La possibilité de correspondance pour les TER Bourgogne, les Transilien de la ligne R et les Corail Intercités.

Une gare TGV ne peut réellement profiter aux voyageurs du RER D que si et seulement si elle est également desservie par des navettes dédiées reliant les gares d'Ile-de-France entre elles

A titre d'exemple, il est tentant pour le voyageur francilien de penser que grâce à une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges il pourrait enfin facilement rallier le secteur d'Orly-Rungis, trajet ô combien compliqué ce jour... Malheureusement ceci risque très certainement de ne rester qu'un espoir, puisque l'accès aux TGV en correspondance dans ces gares d'Ile-de-France ne devrait tout simplement pas être possible avec un abonnement francilien !

Autre exemple : dans le cas d'une gare à Sénart, alors que la N104 entre Sénart et Marne-la-Vallée est saturée, il serait également impossible de se rendre de Sénart à Chessy TGV avec un titre de transport francilien, alors que de nombreux conducteurs pourraient être tentés de profiter de cette liaison pour utiliser les transports en commun !

Autrement dit, et ce quelle que soit la gare éventuelle retenue sur le RER D, les voyageurs quotidiens de la ligne (aujourd'hui 600 000, combien demain ?) ne doivent pas être condamnés à regarder les TGV circuler sans pouvoir en bénéficier ou bien s'en servir comme solution de rabattement en cas de situation perturbée sur la ligne, cas malheureusement trop fréquent... En effet, le projet, tel qu'il a été présenté au débat public, ne propose pas de navette TGV franciliennes !

Comme nous l'avons écrit dans notre précédent cahier d'acteurs commun aux débats Arc Express / RTGP, il faut proposer des

solutions pour répondre à l'augmentation des déplacements de banlieue à banlieue en Ile-de-France, et ce projet de création de LGV ne fait pas exception.

Aussi, pour permettre la circulation de navettes reliant les gares TGV IdF entre elles :

- ◆ Cette nouvelle portion doit s'accompagner du doublement soit de Valenton-Coubert, soit de Coubert-Crisenoy, pour faire en sorte que les circulations supplémentaires ne viennent pas perturber la bonne marche des TGV.
- ◆ Il faut (re-)dimensionner les gares TGV franciliennes en conséquence.
- ◆ Ces navettes doivent être cadencées et accessibles avec un abonnement francilien.

Dans le cas où l'implantation de la future gare TGV serait retenue, nous demandons également :

- ◆ que les études pour permettre une liaison ferrée Villeneuve-Saint-Georges (RER D) - Villeneuve-le-Roi (RER C) - Orly présentées dans la carte de synthèse du réseau Grand

Suite en page 4

Paris Express (Cf figure ci-dessous) soient aussi accélérées. Ceci permettrait aux utilisateurs du RER C d'accéder plus facilement à la nouvelle gare TGV d'Orly (ainsi qu'à l'aéroport), et aux utilisateurs des lignes C et D d'avoir une solution de rabattement en cas de perturbation sur l'une des deux lignes, chose faisant aujourd'hui trop cruellement défaut aux voyageurs.

- ◆ Que la création d'une gare TGV en correspondance avec la ligne D n'entraîne pas d'augmentation du temps de parcours pour ses usagers quotidiens. Autrement dit nous privilégions les gares de Sénart ou Villeneuve-Saint-Georges, et demandons, dans le cas où le site de Villeneuve Triage (avec déplacement de la gare actuelle) serait retenu, à ce que la desserte de cette gare n'évolue pas : le temps de parcours des voyageurs les plus éloignés de la ligne est déjà supérieur à 30 voire 40 minutes pour rejoindre la gare de Lyon, l'augmenter encore (et ce deux fois par jour) deviendrait vraiment pénalisant pour eux.



En conclusion, l'opportunité et le choix de l'implantation d'une gare TGV en correspondance directe avec le RER D sont des problématiques assez secondaires pour les usagers de cette ligne par rapport à la remise à niveau du RER D :

- ◆ cette éventuelle correspondance ne remettra pas la ligne à niveau d'un coup de baguette magique,
- ◆ Une gare TGV sur le RER D ne rendra un territoire attractif en termes d'emplois qu'à condition d'être facilement accessible depuis Paris, et donc que le RER D offre une qualité de service bien meilleure que ce qu'elle est actuellement.

Par ailleurs, cette implantation, si elle est décidée, doit apporter aux utilisateurs du RER D de nouvelles solutions pour répondre à leurs besoins de déplacements et doit surtout être un outil permettant l'amélioration de leur quotidien. Ce qui à nos yeux implique une étude approfondie du renforcement soit du tronçon Coubert - Crisenoy, soit du tronçon Valenton - Coubert, pour que des navettes accessibles avec un abonnement de transport Île-de-France puissent également circuler sur cette nouvelle ligne.

L'association SADUR a pour but de représenter et de défendre les usagers de la ligne D du RER. Son objectif est de contribuer à l'amélioration de la régularité de la ligne par des actions et des propositions concrètes soumises aux acteurs décisionnaires (STIF, SNCF, RFF).