

La mobilité menacée, les transports du quotidien sacrifiés au profit du Grand Paris Express

L'association RERD ouvre la séance en situant l'attente des usagers et de leurs associations qui subissent journalièrement des problèmes récurrents : nombreux retards ou suppressions de trains, rames vieillissantes souvent bondées du fait de l'accroissement constant du nombre d'usagers ; l'aménagement régional est centré sur la première couronne au détriment de la grande couronne. RERD, SADUR, ADUMEC soulignent une prestation du RER D très insuffisante.

L'ADUMEC précise que le SA 2019 a introduit une rupture de charge soit à Corbeil soit à Juvisy obligeant les usagers les plus lointains à un changement de train et craint que cette séparation en deux « lots » soit une préfiguration en vue d'un appel d'offre pour un nouvel exploitant. Son objectif : récupérer des trains directs pour Paris sans attendre les grands travaux potentiels : terrier de Bercy, améliorations entre Châtelet et Paris Nord. L'association, créée en 2005, et soutenue par de nombreux maires des vallées de la Seine et de l'Essonne voit son Président autorisé à ester en justice ; elle a déposé un recours contre Ile-de-France Mobilités et le SA 2019.

L'association SADUR travaille plutôt sur la branche Combs-la-Ville, Sénart et Melun et constate aussi de nombreux retards et suppressions, des trains bondés malgré la création de trains directs depuis Lieusaint (au SA 2019, 3 trains directs pour Paris entre 7h00 et 7h45 (pas de retour le soir) ; l'association souhaite 12 trains/h (actuellement 8/h). Sur la branche Nord, malgré le SA 2019, l'offre n'est pas remplie. Sur la ligne R, la capacité d'emport est mal adaptée, les trains sont surchargés le soir. Le terrier (saut de mouton) de Bercy semble acté mais on parle de délais trop lointains pour améliorer la situation actuelle. La ligne R créée en 1975 comporte deux branches (Paris à Montargis et Paris à Laroche-Migennes avec une branche parallèle entre Melun et Montereau par Héricy) qui impliquent 3 régions : Ile-de-France, Bourgogne et Centre ; ces lignes sont le siège de nombreux conflits d'usage entre trains de banlieue RERD, TER, fret, grandes lignes et TGV déroutés parfois ; il n'y a ni réserve (matériel roulant ou humain) ni moyens de secours et chaque incident implique de grands retards. La branche Melun Montereau par Héricy nécessite un changement à Melun pour rejoindre Paris.

Créée en 1991, l'association COURB couvre la vallée de Chevreuse et le RER B et lutte pour de bonnes conditions de transport et l'accessibilité pour le million de voyageurs/jour. Les problèmes : fréquence de passage des trains, durée des trajets, manque d'informations voyageurs. Les demandes : priorité du RERB, refonte de la grille horaire, modernisation de la ligne et du pôle de St-Rémy, correspondances de bus vers le plateau de Saclay et Courtaboeuf.

Le président d'Essonne Nature Environnement (ENE) intervient pour souligner la surcharge de toutes les lignes évoquées à cause de l'entassement de la population dans des villes, des villages de plus en plus éloignés de la capitale ce qui provoque la saturation de tous les réseaux, ferroviaires ou routiers ; il s'agit clairement d'un problème d'aménagement de la région parisienne nécessitant la révision urgente du schéma régional (SDRIF).

L'association PAR3EJ de Jusisy, adhérente à ENE expose ensuite les difficultés de prolongement du tramway T7 qui est censé être relié Athis-Mons jusqu'au pôle multimodal de Juvisy qui vient d'être inauguré. Ce prolongement se heurte à de grandes difficultés pour descendre du plateau jusqu'en vallée (parc boisé du coteau, présence de deux nappes phréatiques impliquant des précautions et des moyens coûteux sans éliminer les risques de dégâts pour l'observatoire Camille

Flammarion) ; en conséquence, l'association propose une jonction par bus en site propre, entre le terminus actuel et la gare de Juvisy.

La FNAUT propose de coordonner les actions des associations afin que la deuxième couronne ne soit pas défavorisée ; celle-ci a subi un déséquilibre dans la répartition des investissements ; les usagers ne sont pas consultés pour choisir les solutions d'aménagement des dessertes et correspondances : les décisions sont prises ailleurs, et pas suffisamment de consultations publiques.

Jean-Pierre Moulin, président d'ENE, constate un appauvrissement de la grande couronne, une dégradation des temps de transports ; faut-il construire de nouvelles lignes et gares nouvelles ? (cf lignes 17 et 18 du Grand Paris Express), tout du moins pas avant d'avoir réglé les problèmes actuel des transports du quotidien.

Catherine Giobellina (ENE) regrette que l'unanimité qui avait réuni les associations contre le projet de Charles de Gaulle Express n'ait pas perduré ; elle approuve la demande de priorité favorable aux réseaux existants, relayé par Harm Smith (ENE et COLOS) qui énonce une solution alternative à la ligne 18 (téléphériques).

Proposition unanime : agir ensemble et organiser les « états généraux de la grande couronne » rassemblant associations et élus de toute la région. Les propositions devront être soigneusement étudiées et formulées de façon à ne défavoriser aucun secteur.

Daniel Jouannes
administrateur Essonne Nature Environnement
référent transport à FNE-IDF