



Association Loi 1901

C'est avec infiniment d'intérêt que nous avons pris connaissance de vos propositions.

En effet, si nous nous battons depuis des années pour la gratuité des tronçons franciliens des autoroutes A10 et A11 c'est à la fois pour corriger une disparité territoriale reconnue de tous, mais aussi en raison de la désertification en transports collectifs de nos territoires péri urbains sud-sud-ouest franciliens.

Notre proposition de gratuité est une réponse partielle, applicable à court terme. Cependant, des réponses de plus long terme sont absolument nécessaires. Elles passent effectivement par un développement des infrastructures ferrées. Compte tenu de la démission récurrente des pouvoirs publics, le retard pris est considérable. Si quelques efforts sont faits pour le cœur de la métropole, les territoires de grande banlieue restent ignorés, d'où le mérite de vos propositions.

Notre association n'ayant pas vocation à proposer un plan de TC à l'ensemble des territoires franciliens, nos remarques seront donc essentiellement limitées à la branche G desservant les territoires proches de l'A10.

Cette contribution est plus celle d'un de nos administrateurs (d'où l'utilisation de la première personne), intéressé de longue date à ces problématiques, que le fruit d'une réflexion collective. Pour autant, elle rejoint nos préoccupations associatives.

Votre projet présente beaucoup d'intérêt, ne serait-ce que le fait qu'il cherche à apporter une solution à un problème qui aurait dû être résolu depuis des décennies. Il suffit en effet de porter nos regards sur quelques autres métropoles européennes qui ont bien avancé sur ce terrain. Et cela depuis de nombreuses années. Londres avec son Underground qui couvre pratiquement tout le Grand Londres. Berlin avec la conjugaison de son U-Bahn et de son S-Bahn qui couvrent bien le Grand Berlin formé en 1920, sans oublier Moscou, dont le métro se classe deuxième au monde, après Tokyo, pour le nombre de voyageurs transportés. Quant à Paris il a bien inauguré son Métro en 1900, pour en fait créer un réseau de tramway souterrain. Points d'arrêt très rapprochés et maillage dépassant guère les limites du Paris de 1860, soit une desserte d'environ 3 millions d'habitants sur les 9 millions que compte la métropole. Les 6 millions restants devant se contenter des transports dits de banlieue. C'est seulement à partir des années 1970 que sont apparus les raccordements des RER A, B, C et D issus de lignes de banlieue créées au XIXe siècle.

Il est clair que le "Grand" Paris manquent cruellement de desserte ferroviaire type RER.

En ce qui concerne le PIDF, j'ai porté principalement mon attention sur le RER G qui devrait desservir notre région. Mais avant cela je voudrais dire quelque chose qui m'interpelle dans le projet. Ce sont les troncs communs (tant ligne F que G). Ne seraient-ils pas un écueil à la bonne gestion du trafic.



Association Loi 1901

La ligne D actuelle a déjà dû tronçonner l'exploitation de bout en bout de la ligne en raison de son partage du tunnel Gare du Nord- Châtelet avec la ligne B. Donc plus de service Creil-Malesherbes sans rupture de charge. Et il est question, si ce n'est déjà fait d'isoler la branche Corbeil-Malesherbes. Noter également les détentes d'horaires sur le tronçon intra-muros de la ligne C (tronc commun pour diverses destinations en branches). A noter aussi chez nos voisins allemands, la modification apportée, après la guerre, à la gestion de l'U-Bahn (métro de Berlin). On a éliminé les branches pour transformer le réseau en lignes à terminus uniques, améliorant ainsi la gestion du trafic.

Dans le cas du projet PLIDF il faudra en tronc commun des lignes F et G au moins 4 voies.... en tunnels.

En ce qui concerne le tracé de la ligne G, celui-ci semble avoir été conçu de façon à desservir des pôles "zones d'emplois" ou encore " multimodaux". Cela a sa logique, mais au prix de parcours assez sinueux. Il eut été intéressant de faire figurer sur le plan les temps de parcours gare après gare.

D'autre part pour ce qui est de la ligne G, la topographie des lieux obligera a des travaux importants et de nombreux ouvrages d'art en raison des vallées traversées (Seine, Bièvre et Yvette) avec des dénivelés atteignant parfois 80 à 90 mètres. Le choix du tracé par la plate-forme de l'ancienne ligne de (Paris-Montparnasse) - Massy-Palaiseau à Chartres par Gallardon pour la branche Saint-Arnoult semble aller de soi bien qu'une partie de celle-ci ait été aliénée.

La mise en service d'un matériel fer lourd sur le tronçon Saint-Arnoult-Les Ulis éventuellement Saclay-Jonction ne me paraît pas en équation avec la population desservie. Un train-tram pourrait peut être suffire. De plus, en observant la carte générale du projet, on a l'impression qu'au-delà de la Francilienne, les deux branches Saint-Arnoult et La Ferté-Alais traversent un désert. Aucune station intermédiaire n'est mentionnée. Par contre, les stations apparaissent sur le plan plus détaillé de la ligne G sud.

A l'inverse la ligne F dans son tronçon qui nous occupe (Paris-Etampes) me paraît tout à fait pertinente. Elle desservirait une zone urbanisée actuellement dépourvue de transports efficaces.

Un développement des transports ferroviaires au-delà du périphérique et en liaison avec les pôles parisiens intra-muros me paraît être de la plus grande nécessité et ce projet mérite une grande attention. Mais comme tout projet il n'échappe pas à certaines faiblesses. Le contraire semble d'ailleurs impossible....

Vous vous engagez dans une bataille de long terme. Alors, permettez-nous de vous adresser tous nos vœux de succès et restons à votre disposition pour conjuguer nos efforts dans l'intérêt des populations de nos territoires.