

Plusieurs associations s'opposent à la suppression de la ligne tangentielle du RER Juvisy-Versailles

Le projet de tram-train entre Massy et Evry risque de conduire à la suppression d'une des rares lignes de banlieue à banlieue de la région. La SNCF évoque des difficultés à gérer le trafic sur le réseau existant

Le tram-train Massy-Évry (TTME) devrait entraîner la disparition du RER-C8 Juvisy-Versailles. Mais l'enquête d'utilité publique qui s'est achevée le 11 janvier ne fait qu'une mention très discrète de cette suppression dans un dossier de 2 000 pages.

Le projet de TTME est destiné à relier deux pôles économiques de l'Essonne en facilitant les déplacements de banlieue à banlieue par un mode de transport alternatif à la voiture particulière. C'est effectivement une nouvelle ligne de transport pour la partie tramway de Petit-Vaux à Évry mais pas pour la partie train de Petit-Vaux à Massy. Sur ce trajet, le service existe actuellement. Il est assuré par une des rares lignes tangentielles franciliennes, le RER-C8, entre Juvisy-sur-Orge et Versailles-Chantiers. Elle relie ainsi la troisième gare de banlieue (55 000 voyageurs par jour) à la deuxième (70 000 voyageurs par jour) sans passer par Paris.

Gestion artisanale

Le TTME doit « se substituer » à cette liaison jusqu'à Massy, la prolongation vers Versailles étant seulement « à l'étude ». En réalité, ce projet revient à supprimer le RER-C8. En 2009, lors de la concertation dans le cadre du débat public, la SNCF et le STIF ont déclaré que le RER-C était trop « compliqué à gérer ». Ils évoquaient une gestion du réseau tentaculaire que la suppression de la ligne régionale Juvisy-Versailles permettrait de simplifier.

La véritable raison est ailleurs. La gestion du trafic RER est faite de façon artisanale car la SNCF ne dispose pas d'outils informatiques capables de le réguler. Amputer une ligne pour résoudre les problèmes de régulation du réseau est inacceptable pour les 30 000 voyageurs quotidiens qui l'empruntent. Depuis 2009, les associations Tangentielle 8 et Élan-Savigny Environnement alertent les pouvoirs publics, les instances administratives et politiques du STIF, sur l'aberration



Les Juvers (pour Juvisy-Versailles) manifestant contre la suppression de la ligne RER-C8 en 2010.

d'une telle suppression. Pour l'heure, les Franciliens ont la possibilité d'effectuer de longs trajets transversaux en n'ayant aucun changement entre Juvisy et Versailles-Chantiers, un seul s'ils sont en transit dans l'une de ces deux gares d'interconnexion avec le réseau transilien.

Avec le TTME, pour faire le trajet Juvisy-Versailles, les voyageurs devront prendre le RER-C de Juvisy à Épinay-sur-Orge, puis embarquer dans le TTME jusqu'à Massy, et enfin emprunter à nouveau le RER-C de Massy à Versailles. Les deux ruptures de charge imposées sont une régression dans l'offre de transport.

« Titine »

La SNCF a admis qu'il est techniquement possible de créer le TTME sans supprimer le Juvisy-Versailles. Ainsi, la question des hauteurs de quai différentes est aisément soluble : il est possible de réaliser des quais tram en prolongement des quais train. Les associations demandent que soit conservée et modernisée cette ligne, jadis appelée affectueusement « Titine », faisant la navette



entre deux des plus grandes gares de banlieue. Présenté avec la suppression sournoise de la ligne 8 du RER-C, le projet de tram-train Massy-Évry dessert l'intérêt général. Les associations ont été rejointes par la fédération Essonne nature environnement (ENE) dans leur volonté de s'opposer à la suppression programmée d'un barreau ferroviaire tangentiel.

Sylvie Monnotte-Mérigot
présidente d'Élan - Savigny Environnement
secrétaire générale adjointe d'ENE
www.elan-savigny-environnement.org
www.ene91.fr

Pierre Jacquemard
président de Tangentielle 8
www.tangentielle8.fr



Sommaire

- 2 Brèves
- Réglementation**
- 3 Nouvel agrément pour les associations
- Transports**
- 4 La RATP n'abandonne pas le diesel
- Urbanisme**
- 5 Tapis vert pour le tramway
- Nature**
- 7 Les mares réservoirs de biodiversité
- Droit de suite**
- 8 Pas de RN 184 dans la forêt de Saint-Germain
- DOSSIER :**
- 9-12 **Des éléments pour comprendre le SDRIF**
- Paris**
- 13 Roland Garros : victoire des associations
- 14 Le jardin des Tuileries surexploité
- 15 Pour la réouverture de la Petite Ceinture
- Essonne**
- 16 Pour le maintien du RER Juvisy-Versailles
- Seine-Saint-Denis**
- 17 L'usine de déchets de Romainville toujours contestée
- 18 Sauver la cité-jardin de Livry-Garçon
- Val-d'Oise**
- 19 Le lac de Beaumont mal étudié
- Lu et conseillé**
- 20 Le mur écologique d'Hervé Kempf

Quelles limites pour la ville ?

Les principaux objectifs du SDRIF 2013 consistent à densifier l'habitat pour réduire l'étalement urbain et la consommation énergétique moyennant la construction de nouveaux transports pour stimuler l'activité économique. Un programme dans la continuité des deux derniers siècles. Alliée à une meilleure hygiène, l'espérance de vie y est passée de 37 ans en 1810 à 80 ans en 2004, 15 % des enfants nés en 1900 mouraient avant l'âge d'un an mais seulement 0,44 % en l'an 2000. Cette amélioration s'est également faite par la dé-densification des quartiers centraux où s'entassaient près de 80 000 habitants au kilomètre carré et le rejet vers la périphérie de la ville des ouvriers, des salariés pauvres et des immigrés (la zone et les bidonvilles des banlieues). Construire la ville sur la ville, objectif des urbanistes, n'est pas le rêve des Franciliens dont 70 % souhaitent posséder une maison individuelle. On voit par là le grand écart que doivent réaliser les aménageurs de la région pour entraîner une adhésion sur leurs projets allant au-delà des spécialistes.

Un aménagement favorable à la santé doit diminuer la fatigue et le stress en réduisant la durée des trajets domicile-travail. L'étalement de l'urbanisation le long des axes de transports en grande couronne au détriment d'espaces naturels est le contraire d'une ville compacte idéale. Supprimer des espaces verts, réduire les espaces de respiration comme les quartiers pavillonnaires pour y construire des immeubles et des infrastructures de transports est, au contraire, un risque pour la santé. Les dernières études épidémiologiques portant sur 41 millions d'habitants européens montrent clairement les liens entre la santé et la proximité d'espaces verts de qualité.

Paris et ses trois départements limitrophes forment la métropole capitale européenne la plus pauvre en espaces verts. Densifier dans ces conditions pose donc la question de la qualité de vie des habitants. Multiplier des îlots parisiens à 800 logements par hectare comme dans le 9^e arrondissement, soit plus que les densités du 19^e siècle, semble alors une perspective trop élevée. Les épidémies virales mais aussi bactériennes se transmettront d'autant plus rapidement que les individus vivront près les uns des autres. Enfin, la vie dans un espace restreint entraîne des comportements violents. Paris ne doit pas rester la seule mégalopole en France. D'autres métropoles régionales doivent se développer comme l'a indiqué Jean-Marc Ayrault, le premier ministre, dans son discours du 6 mars sur le Nouveau Grand Paris.

Michel Riottot

Président d'Île-de-France Environnement

