



# 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 St Michel sur Orge

E.mail : [circulererc@gmail.com](mailto:circulererc@gmail.com) - Site internet : <http://circule.nerc.free.fr>

**CIRCULE estime ce projet de M 18 prématuré et émet un avis défavorable à sa réalisation en faveur d'un réseau de modes plus légers, plus dense et mieux maillé, dans lequel ORLYVAL repris dans le système général de transport d'Ile de France et prolongé à l'Est assurerait un accès de qualité à l'aéroport d'Orly.**

Les transports en commun d'Ile de France sont malades d'un sous-investissement de longue date. La priorité à donner à la rénovation et la modernisation du réseau ferroviaires existant est soulignée par tous les acteurs. Les projets du Grand Paris Express, après avoir retardé lors de la concertation initiale les décisions à prendre d'urgence pour lancer la rénovation du RER C notamment, aspirent maintenant la plus grande partie des financements d'investissement, alors que la question du financement de leur fonctionnement reste entièrement posée.

Les ressources d'ingénierie ferroviaire ne sont pas non plus illimitées : le réseau express du Grand Paris absorbe tout le potentiel disponible hors SNCF.

Enfin, si la totalité des lignes du réseau express du Grand Paris se réalisent, il faudra l'équivalent de quatre réacteurs nucléaires pour les alimenter.

Cependant, CIRCULE a soutenu la réalisation de la M 15 et du prolongement de la M 14 à Orly, projets qu'il juge salutaires pour soulager, mailler et améliorer la robustesse du réseau ferroviaire sud-francilien.

Ce n'est pas le cas de la ligne M18. L'effet bénéfique d'un transport en commun tient surtout à sa fréquence et à la finesse et la qualité de service du réseau de transport en commun en correspondance. Pour ce qui concerne la M18, ces conditions ne sont pas réunies : trop peu de gares dans un secteur dont l'urbanisation assez peu dense hébergera trop peu de « pendulaires ».

Avant d'en lancer la réalisation, il convient donc de laisser mûrir les choses et surtout d'éviter que le réseau du Grand Paris amène en Ile de France un effet type TGV qui a incité trop de responsables de collectivités territoriales à considérer qu'une ville sans LGV est forcément en déclin.

La question suivante reste posée : quelle est l'utilité socio économique de lignes rapides avec très peu de gares, reliant essentiellement des pôles multimodaux entre eux ? La question est d'autant plus pertinente dans le cas de la M18 qu'elle vise un secteur encore peu urbanisé où on peut aménager sans dégâts à l'environnement et sans expropriations un réseau dense et maillé de lignes plus légères - avec des distances entre stations les rendant accessibles de tout point en marche à pied ou en vélo. Mieux, un tel réseau DEVRAIT de toutes façons être aménagé pour relier les rares futures gares de cette M18 à toutes les activités projetées.

Commençons donc par aménager ce réseau léger en maillage avec les lignes ferroviaires existantes : RER B et RER C. Si ce maillage qui accompagnera la montée en puissance de l'urbanisation, révèle petit à petit des faiblesses, il sera temps de planifier un métro rapide, en tunnel ou pas, s'il s'avère nécessaire et si les finances régionales permettent de le soutenir en investissement et en exploitation.

## Dès lors, comment relier le Plateau de Saclay à l'aéroport d'Orly ?

La concession d'ORLYVAL arrive à son terme. Si le matériel roulant mérite d'être remplacé par sa nouvelle version, l'infrastructure demeure avec ses nombreux franchissements existants d'autoroutes, voies rapides et voies ferrées entre la gare du RER B d'Antony et Orly. Ses trois stations au sein des aérogares desservent finement ceux-ci. Sa correspondance avec le tramway T7 est excellente, alors que celle envisagée entre le T7 et les M14 et M18 sont particulièrement mauvaises. Rapide, pouvant circuler à fréquence très élevée, s'adaptant en temps réel à la demande pour minimiser les coûts d'exploitation, son attractivité n'est aujourd'hui limitée qu'en raison du coût du ticket hors de la tarification générale d'Ile de France.

La SNCF (RFF) ne s'y était pas trompée qui proposait de le mobiliser pour desservir le domaine aéroportuaire dans le cadre de la réalisation de l'interconnexion sud des LGV. La reprise en mains par la puissance publique d'Orlyval et son intégration complète dans le système de transports d'Ile de France pourrait s'accompagner de son prolongement à l'Est jusqu'aux RER C et D par un franchissement de Seine spécifique entre les ponts de Choisy-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges, voire Juvisy-sur-Orge, bien moins coûteux qu'un classique pont routier. Des correspondances avec la M14 prolongée, le T7 Villejuif – gare de Juvisy, la branche Massy-Choisy du RER C et le futur T9 Paris Orly-ville complèteraient le maillage. Il faut à cet égard souligner que les correspondances d'Orlyval - mode léger de surface – avec les autres modes de transports sont de bien meilleure qualité que celles à trente mètres de profondeur des lignes du Grand Paris dont on commence à mieux percevoir les défauts dans les études plus détaillées de la ligne M15.

