

7/09/10 | 17:09 | Jean-Michel Gradt

INTERVIEW JEAN-PIERRE FARANDOU, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SNCF PROXIMITÉS

Jean-Pierre Farandou : «Grand Paris : il faut s'occuper des lignes RER existantes»

La SNCF s'invite dans le débat du Grand Paris. Alors que la procédure de débat public sur la «double boucle» de métro automatique du Grand Paris s'ouvre aujourd'hui, elle milite pour un maillage du réseau de RER existant et la création de trois gares TGV d'interconnexion .

Jean Michel GRADT

27/09
Le Grand Paris

La procédure de débat public pour le projet de «double boucle» pour le futur métro automatique du Grand Paris, s'ouvre ce lundi. Quelles sont vos attentes et vos propositions ?



Ce que j'attends du débat public, c'est qu'il permette d'examiner tous les projets susceptibles d'amener des synergies à ce projet de métro automatique. Dans cette logique, je souhaite rappeler qu'il faut aussi s'occuper des grandes lignes de RER existantes qui sont aujourd'hui proches de la saturation. Il faudra particulièrement veiller à la localisation des gares d'interconnexion entre le métro double boucle et les grandes lignes du RER afin que les correspondances entre les deux réseaux soient les plus fluides et plus simples possibles.

Je rappelle qu'avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France nous soutenons des projets de lignes tangentielles de RER sur lesquelles circuleront des trams-trains, comme c'est prévu pour la tangentielle Nord; qui viendraient opportunément compléter la double boucle.

Par ailleurs, la double boucle offre l'occasion de positionner trois nouvelles gares TGV en Ile-de-France. L'une vers Nanterre, **une deuxième en Seine-Saint-Denis** et une troisième à l'aéroport d'Orly. Enfin, j'estime qu'il ne faut pas oublier le transport de marchandises. Il faut engager une réflexion sur ce dossier qui, jusqu'à présent, n'a été que très peu discuté.

Quels sont les bénéfices pour les voyageurs franciliens des améliorations que vous proposez ?

S'occuper des lignes RER existantes et créer de nouvelles gares TGV c'est offrir, en jouant sur l'effet réseau et les interconnexions, c'est donner des chances supplémentaires de succès à la double boucle. De plus, s'agissant des premières, il ne faut pas oublier qu'il existe des attentes fortes et urgentes de la part des Franciliens.

Le projet de métro automatique double boucle plus les projets défendus par la SNCF créeraient un grand réseau de transport en commun à la hauteur des enjeux que pose la problématique des déplacements en Ile-de-France. Par exemple, les lignes de RER actuelles peuvent, en grande couronne, évoluer vers un Réseau rapide régional reliant les villes éloignées de l'Ile-de-France à la capitale.

Il faut qu'on soit en mesure de développer, parallèlement, un Réseau fréquent régional sur lequel, dans la zone dense de l'agglomération, le RER serait exploité comme un métro, avec des fréquences importantes (c'est-à-dire un train toutes les 3 à 5 minutes).

Les trois nouvelles gares TGV que nous proposons permettraient aux voyageurs un accès facilité aux services TGV. Les habitants des zones concernées n'auraient plus besoin d'entrer dans Paris et de passer par les gares historiques pour prendre le TGV.

J'observe que l'idée de créer des gares TGV supplémentaires fait son chemin, y compris chez les promoteurs du projet de double boucle, et je m'en réjouis.

Un exemple des gains, pour le voyageur, liés à l'effet réseau que nous souhaitons (voir document ci-dessous). Un habitant de Versailles veut se rendre à Lille. Aujourd'hui, il doit aller de Versailles à la gare du Nord et donc prendre un train, puis le métro. Durée du parcours : 1h30, c'est-à-dire plus de temps que pour la liaison TGV ParisNord/Lille ! Demain, ce même voyageur empruntera la double boucle jusqu'à la future gare TGV de Seine-Saint-Denis où il prendra ensuite sa correspondance pour aller à Lille.

Avez-vous chiffré le coût de ces propositions ?

On peut estimer la facture pour l'ensemble des lignes tangentielles ferroviaires à 4 milliards d'euros environ et celle pour le renouveau des lignes de RER C et D pourrait représenter un engagement de 2 milliards d'euros (soit 1 milliard par ligne).

Au-delà des infrastructures, avez-vous développé d'autres projets pour augmenter les cadences des RER ?

Le développement du réseau rapide RER ira de pair avec une évolution de nos systèmes d'exploitation qui permettra d'assurer un haut débit horaire des lignes en toute sécurité.

C'est le projet NEXT (acronyme pour : Nouvelle exploitation Transiliens) que nous voulons mettre en place, avec Réseau ferré de France, pour le démarrage de la ligne Eole étendue à l'Ouest.

Selon moi, cette future ligne Eole sera la nouvelle ligne A du RER; une ligne «demi-millionnaire» au sens où elle sera capable de transporter quotidiennement 500 000 voyageurs entre l'Est et l'Ouest de la région tout en desservant de grands centres clefs d'activité parisiens, notamment La Défense.

Le débat public pour Eole va débiter au mois d'octobre. La mise en service de la première phase est prévue pour 2017 et celle de ligne complète pour 2020 au plus tard.

Vos propositions correspondent-elles au retour de la SNCF, jusqu'ici assez peu consultée, dans la réflexion du Grand Paris ?

Dès lors que le débat ne se limite pas au seul descriptif de la double boucle, on voit que la SNCF est porteuse de projets complémentaires qui peuvent se réaliser dans des délais compatibles, c'est-à-dire à l'horizon 2020.

Photo : DR

PROPOS RECUEILLIS PAR JEAN-MICHEL GRADT