

La Seine-et-Marne veut raccorder le métro du Grand Paris à ses dessertes rail locales

29/10/2013

Jusqu'au 18 novembre 2013 est ouverte l'enquête publique consacrée au premier tronçon de ligne 15 du métro automatique Grand Paris Express entre Pont-de-Sèvres, dans le département des Hauts-de-Seine, et Noisy-Champs en Seine-et-Marne.

Cette 1ère ligne représente un investissement de 5,3 milliards d'euros et devrait compter 300.000 voyageurs par jour. 16 gares seront construites entre 2015 et 2020, dans la foulée du prolongement de la ligne 14 au nord de Paris.

Cette enquête publique est une étape essentielle de ce grand projet d'envergure qui vise à limiter l'usage de la voiture en faveur des transports en commun, soutenir le développement économique, et permettre un meilleur accès à l'emploi ainsi qu'aux zones d'activité et de résidence.

Elle fait suite à la reprise en main du Grand Paris par le gouvernement Ayraut le 6 mars dernier, qui associe désormais dans un même projet les futures lignes de métro automatique et le Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France avec notamment une enveloppe de 7 milliards d'euros par la modernisation des trains du quotidien (RER, Transiliens...).

Tout en prenant acte avec satisfaction de la concrétisation d'un projet essentiel pour l'avenir de l'Ile-de-France, le Département de Seine-et-Marne a posé lors de cette séance publique ses conditions pour que celui-ci profite à un maximum de Seine-et-Marnais.

Les élus départementaux ont notamment tenu à réaffirmer le principe d'interconnexion systématique entre les infrastructures existantes en Seine-et-Marne (Lignes A, D et E du RER, et lignes P et R du Transilien) et le métro automatique Grand Paris Express.

Par conséquent, le Département de Seine-et-Marne demande auprès de l'ensemble des acteurs (Syndicat des Transports d'Île-de-France, Région, Société du Grand Paris et Etat) :

Un engagement financier clair pour la construction d'une nouvelle gare sur le RER E et la ligne P à Bry – Villiers – Champigny, en correspondance avec le métro automatique Grand Paris Express, dès la mise en service de celui-ci. Pour les élus, cet engagement doit également regrouper le financement et la réalisation des aménagements éventuels de l'infrastructure ferroviaire existante.

La mise en place d'un arrêt à la station de Vert-de-Maisons¹ du futur Grand Paris Express pour les usagers de la ligne R du transilien. Pour le Département, cette interconnexion est absolument indispensable pour les Seine-et-Marnais en provenance de Montereau, Melun et Montargis, qui doivent pouvoir bénéficier de cette nouvelle infrastructure.

RédactionDGMag - Mardi 29 Octobre 2013 à 11:21 La première rame du Francilien est arrivée sur la ligne P Paris – Coulommiers le 7 octobre. Elles arriveront au fur et à mesure, jusqu'à assurer la majorité du trafic dès mi-novembre (et à terme 100% du trafic en 2015), pour le plus grand plaisir des 5 300 usagers quotidiens de la ligne.

Le Francilien est le dernier train conçu pour le réseau SNCF Transilien, construit par Bombardier et

financé à parité par le STIF et SNCF pour un montant de 1,85 milliard d'euros :

- écrans pour information du trafic installés dans les couloirs, information sonore et 16 caméras de surveillance dans les voitures,
- un train boa - c'est-à-dire sans portes entre les voitures éclairage LED (20% d'énergie électrique consommée en moins), entièrement climatisé et lumineux grâce aux baies vitrées,
- des marches mobiles pour un meilleur accès depuis le quai et des portes plus larges pour des stationnements en gare plus courts
- 15% d'espace en plus.

De nombreux travaux ont été réalisés par RFF sur la ligne pour l'arrivée du Francilien : il s'agit notamment de chantiers de rehaussement ou d'abaissement des quais et des voies, afin de permettre le déploiement des marches mobiles des trains, ou encore de l'installation, dans les zones de gares, d'éléments de signalisation et de communication spécifiques à ces nouveaux trains. Dans certaines gares, il a également fallu allonger les quais : c'est le cas à Coulommiers, Mouroux, Farmoutiers et Mortcerf.

Au total, 10 millions d'euros financés par le STIF auront été nécessaires pour les travaux d'infrastructures sur la ligne P.

Où en est-on du déploiement du Francilien ?

Depuis février dernier, la ligne P est pourvue de ce matériel nouvelle génération sur l'axe Paris Est-Meaux. Ce sont ainsi 31 rames Francilien qui circuleront sur la P fin 2014.

Elles remplacent les rames « RIB-RIO » à un niveau, mises en service dans les années 70 et 80 et rénovées depuis, ainsi que de vieilles locomotives qui les tractent, mises en service entre 1965 et 1968. Les Franciliens remplacent également des rames plus modernes à 2 niveaux (Z2N), qui seront envoyées en renfort sur les RER C et D. Quelques rames à deux niveaux sont cependant conservées sur la ligne pour assurer les trains les plus chargés du matin et du soir.

Le Francilien a été déployé sur la ligne H à partir de décembre 2009, où circulent dorénavant 82 rames, soit la quasi-totalité des rames en service. Les résultats sont maintenant probants : + 6 points de régularité gagnés entre début 2012 et aujourd'hui. La satisfaction des usagers sur la qualité de service a quant à elle augmenté de 11 points dans ce même délai.

Les premières rames arrivées sur la ligne L entre Paris et Nanterre Université cet été ont également été très appréciées, le déploiement est en cours sur la L, puis la J, avec 55 rames prévues.

Le renouvellement des matériels avance bien, avec toujours le même objectif en ligne de mire : tout le matériel SNCF sera, soit rénové, soit récent, soit neuf d'ici 2016.