



Cahier d'acteur n°22

décembre 2011

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Conseil Economique et Social de la région Ile-de-France

Seconde assemblée régionale, le Conseil Économique Social et Environnemental Régional (CESER) est une instance consultative composée de membres de la société civile organisée. Placée par la loi auprès du Conseil régional, il "concourt, par ses avis, à l'administration de la région".

Les mondes de l'entreprise, des organisations syndicales et de la vie collective et associative organisés en commissions thématiques et une Section de la prospective, débattent ensemble des grands sujets qui préoccupent, au quotidien, les habitants de la région. Directement concerné par les sujets de société et de la qualité de vie des habitants, le CESER d'Ile-de-France s'est mobilisé, depuis sa création, il y a quarante ans, sur le grand dossier de l'aménagement du territoire régional et du Grand Bassin parisien.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Conseil économique, social
et environnemental régional

**Conseil Economique
et Social de la région Ile-de-France**

29, rue Barbet de Jouy

75007 Paris

Tél. : 01 53 85 66 25

Courriel : cesr@iledefrance.fr

Objectifs et opportunité du projet

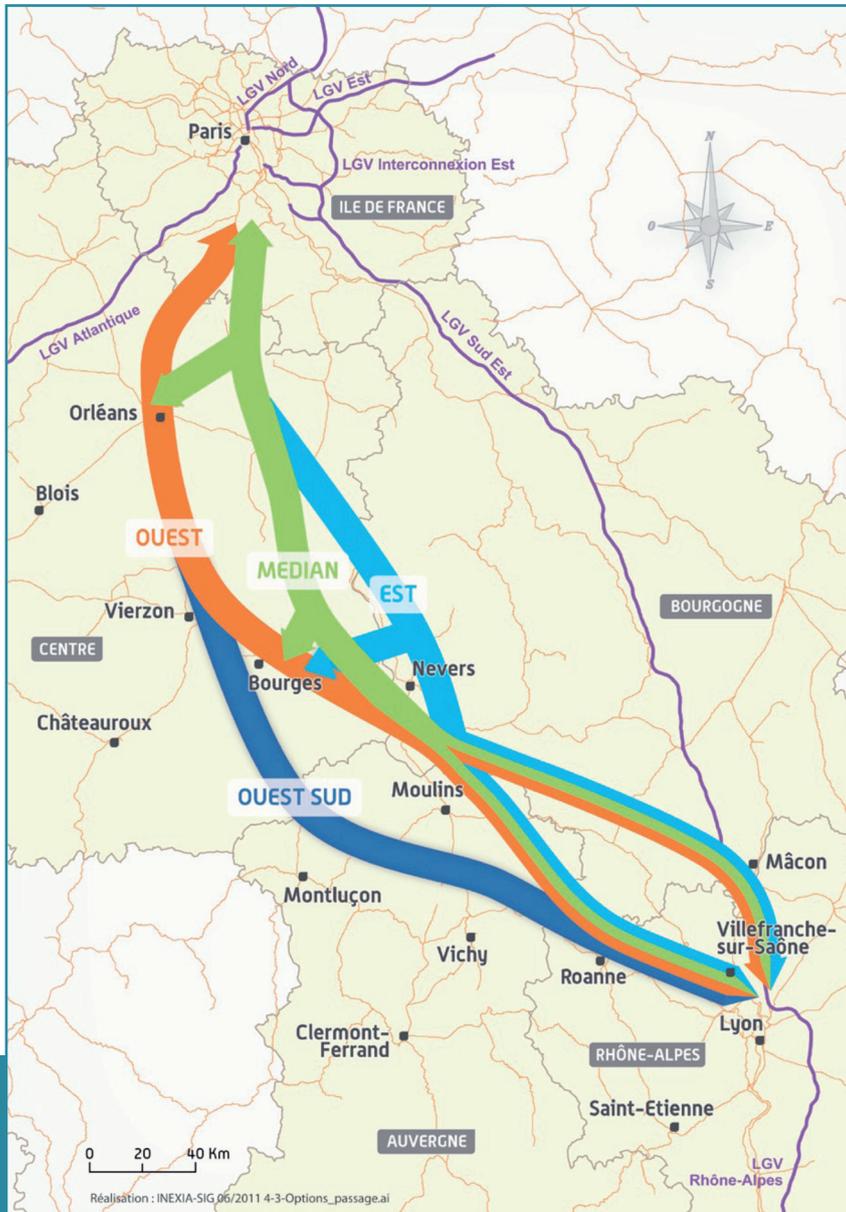
Le premier objectif consiste à offrir **un itinéraire alternatif à l'actuelle ligne TGV Paris – Lyon** qui atteindra bientôt les limites de capacité de l'infrastructure, notamment avec :

- le développement du nombre de TGV inter-secteurs ;
- et l'ouverture de la liaison Rhin – Rhône, le 12 décembre 2011, qui amène les trains en provenance du sud de l'Alsace et de la Franche-Comté et la Suisse à emprunter aussi une partie de cette ligne vers Dijon.

Profiter de la réalisation de ce doublement pour **désenclaver les régions Centre et Auvergne encore aujourd'hui à l'écart de la grande vitesse** puisque situées entre les lignes TGV Paris – Sud-est et Atlantique constitue le second objectif du projet.

Enfin, cette future infrastructure **offrira aux Franciliennes et Franciliens une opportunité d'accès, avec des temps de parcours très réduits, à l'ensemble des villes du Bassin parisien.**

Les tracés hors Ile-de-France



Les 4 scénarios proposés par RFF
Source : RFF

Quatre scénarios sont proposés. L'emprise des différents tracés et de leur plateforme se situant au-delà d'Orléans, le CESER d'Ile-de-France n'exprime pas d'opinion particulière sur le choix du tracé dans ce secteur.

Il s'interroge, toutefois, sur l'intérêt de réaliser en parallèle une liaison à grande vitesse à voie unique entre Poitiers et Limoges (Sud Europe Atlantique (SEA) Poitiers – Limoges) alors qu'une prolongation des trains à destination de Châteauroux vers cette destination pourrait apporter une réponse satisfaisante pour Limoges et maintenir une bonne desserte de La Souterraine et Argenton-sur-Creuse. D'autant plus que les infrastructures de la gare Montparnasse et de la ligne TGV Atlantique risquent d'être saturées avec le prolongement de cette dernière vers Toulouse et l'Espagne.

L'impact sur le territoire francilien

Pour les habitants de l'Île-de-France et du Grand Bassin parisien, l'intérêt principal du projet POCL réside dans la desserte directe des aéroports d'Orly (projet d'interconnexion sud des LGV), et de Roissy ainsi que, des gares d'interconnexion situées en Île-de-France. Sa mise en correspondance avec le réseau RER représente un atout supplémentaire.

Dans ces conditions, il serait souhaitable que l'accès à la capitale se fasse par la variante V (présentée en page 102 du dossier du maître d'ouvrage), à l'est, et prévoyant la desserte de la gare de Lieusaint appelée à devenir une nouvelle gare TGV dans le cadre de l'interconnexion sud, en correspondance avec le RER D et le TZen à destination de Corbeil – Evry dans le futur. Cela implique la réalisation d'un nouveau raccordement avec la LGV sud est, à Crisenoy.

Les trains pourraient ainsi emprunter le tunnel commun vers l'aéroport d'Orly. Cette infrastructure doit pouvoir absorber le trafic d'une partie du POCL dans les mêmes conditions que si cette interconnexion sud passait par Villeneuve-Saint-Georges. D'autant plus qu'une partie des trains devra se diriger vers la

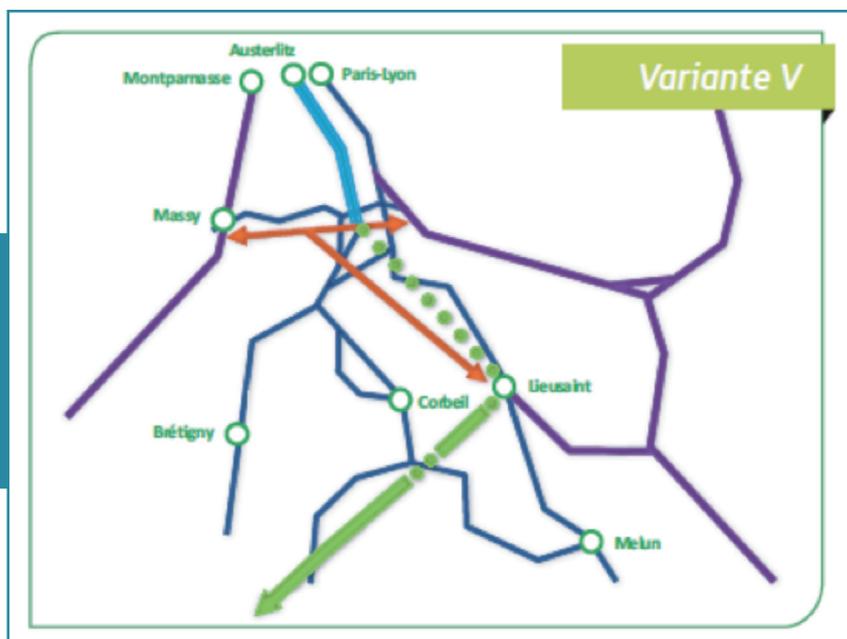
gare de Lyon. Lors du débat public sur le projet d'interconnexion sud des LGV en IdF, le CESER avait d'ailleurs recommandé le passage de la future LGV d'interconnexion sud par Lieusaint.

Quant à l'option d'arrivée des TGV en gare de Paris Austerlitz, il semble intéressant d'étudier aussi, pour certains trains, un arrêt à la gare de passage Bibliothèque François Mitterrand, gare mieux desservie pour accéder au centre de Paris par la ligne 14 du métro.

Ces propositions laisseraient disponibles des sillons pour le fret, tant sur la ligne classique Paris – Lyon que sur Paris – Orléans notamment au profit de la future plateforme multimodale de Brétigny.

Cette proposition laisse aussi la possibilité d'une amélioration de l'exploitation des lignes C et D du RER.

En termes d'environnement, l'accès par l'est semble limiter au maximum l'impact des futures infrastructures car elle pourrait passer entre les sites classés des vallées de la Juine et de la Renarde et la forêt de Fontainebleau.



Légende

	LGV en surface		Ligne ferroviaire existante
	LGV en souterrain		LGV existante
	Aménagement de deux voies supplémentaires en surface		Projet d'interconnexion Sud

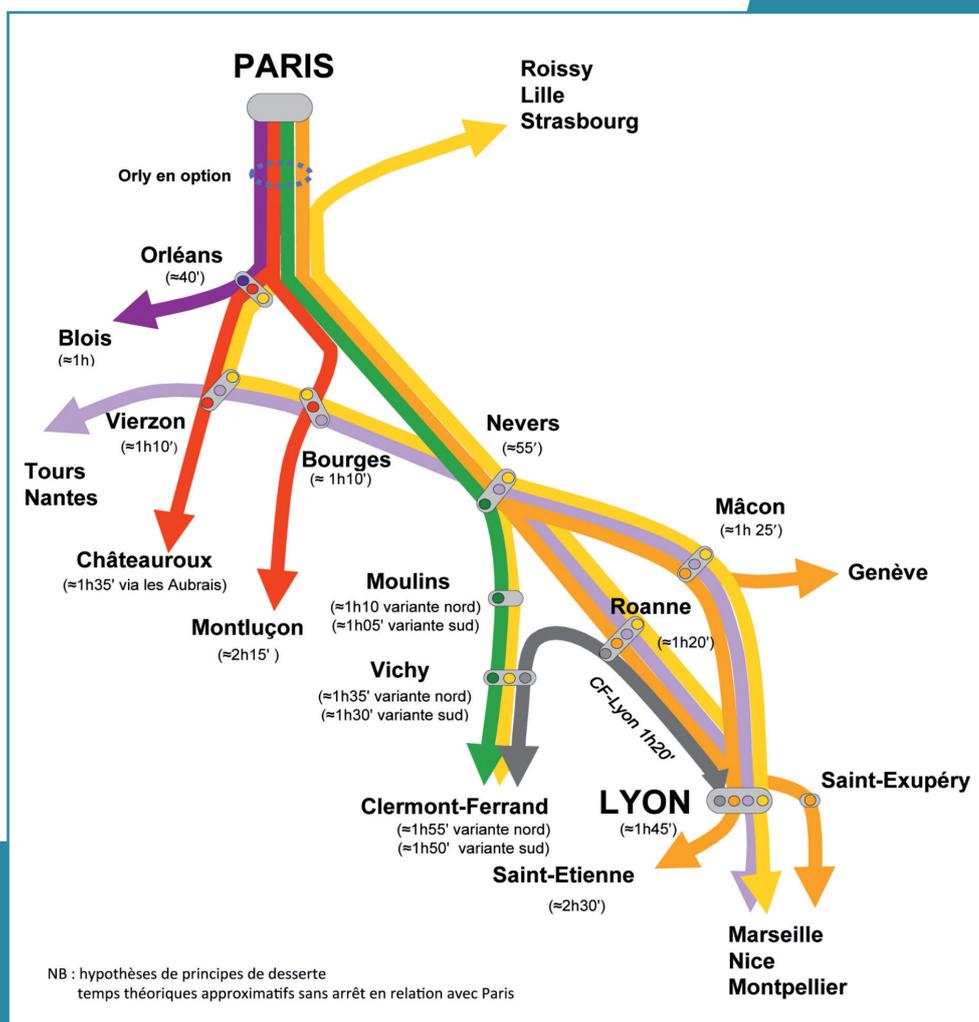
Les scénarios proposés pour le projet POCL
Source : RFF

CONCLUSION

Le CESER d'Ile-de-France est favorable dans le cadre de la réalisation du projet POCL à la variante V – "est" – du tracé proposé en Ile-de-France. En effet, ce tracé permettra :

- aux habitants du Bassin parisien d'avoir un meilleur accès à la région Ile-de-France,
- aux Franciliennes et Franciliens de disposer d'une ouverture plus importante sur les régions qui le constituent,
- et, d'une manière plus générale, d'améliorer l'offre de TGV pour les départements de Seine-et-Marne (Sénart) et de l'Essonne (Evry) aujourd'hui un peu à l'écart des grands projets d'infrastructures régionaux et nationaux.

À l'instar des autres réseaux (Nord, Est, Sud est, Atlantique), le projet POCL devra être conçu pour permettre la desserte d'Orly et de Roissy par des trains TGV inter-secteurs.



Source : RFF



Conseil économique, social
et environnemental régional

Conseil Economique et
Social de la région Ile-de-France
29, rue Barbet de Jouy
75007 Paris
Tél. : 01 53 85 66 25
Courriel : cesr@iledefrance.fr

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL