



Cahier d'acteur n°7

octobre 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.

Association Qualité de Vie Essonne

Au moment du débat public relatif au projet de LGV Paris/Orléans/Clermont/Lyon (POCL) notre association "Qualité de Vie" est favorable à ce nouveau projet, elle souhaite faire part dans son "Cahier d'acteur" de ses observations, ses remarques et ses propositions.

Le projet est complexe dans son insertion, ses fonctionnalités et ses enjeux. C'est pourquoi nous examinerons particulièrement la partie du tracé concernant notre territoire au sud de l'Ile de France.

Le projet POCL décrit convenablement les enjeux auxquels il doit répondre à savoir :

- *Proposer une solution alternative entre Lyon et Paris tout en améliorant les dessertes du centre de la France,*
- *Inscrire la logique du terminus POCL à Austerlitz compte-tenu de ses réserves de capacité et de la saturation de la Gare de Lyon.*
- *Offrir des solutions favorisant les liaisons directes intersecteurs évitant les correspondances dans les gares Parisiennes saturées.*

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

Qualité de Vie en Essonne

Les buts de l'association

"Qualité de Vie en Essonne"

Veiller à la qualité de la Vie en Essonne en matière d'aménagement, d'urbanisme et de logements, de transport, de bruit routier et aérien, de production et de traitement des déchets, de la qualité de l'eau et des sols.

Association

"Qualité de Vie en Essonne"

7, square Saint Spire

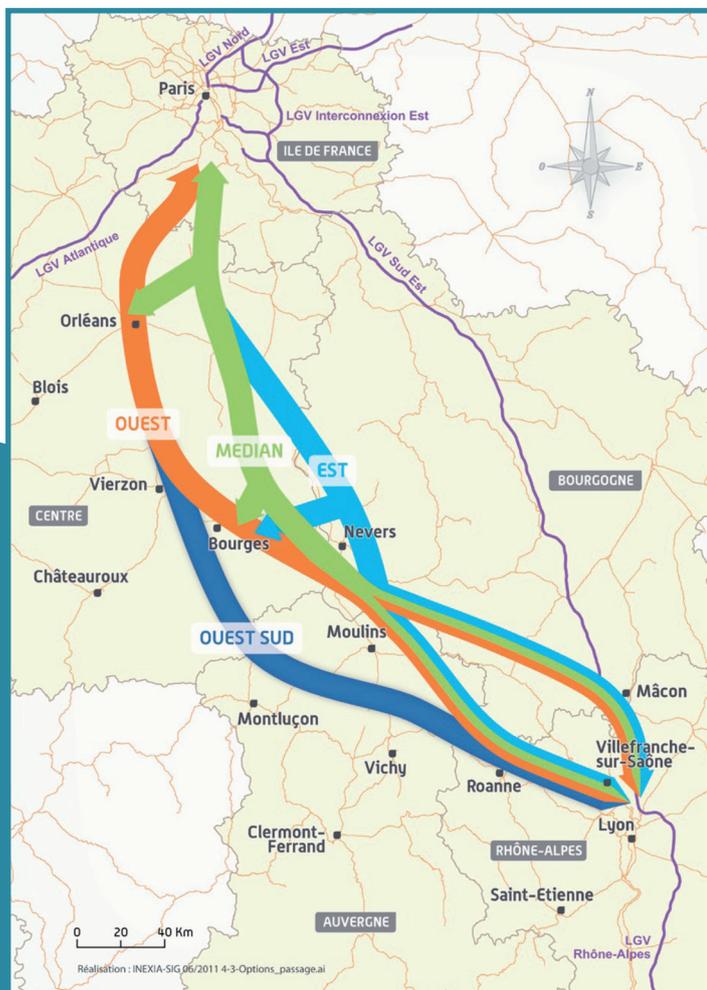
91070 Bondoufle

Tél. : 06 62 12 47 31

Mél : pocl91@hotmail.fr

Les principes de passage et leurs connexions au réseau francilien

Le projet POCL présente au débat public une famille de 4 scénarios OUEST/SUD-OUEST – MEDIAN et EST. A l'intérieur de ces scénarios des variantes sont possibles.



Carte des quatre scénarios possible

En résumé, dans l'état actuel des études et des présentations au "Débat public", les tracés les plus crédibles sont les tracés A et B. En termes d'insertion et de temps de parcours. De plus, une connexion à la branche du RER C permet une gare en Île-de-France (Brétigny ou Juvisy). Un tracé selon plusieurs variantes en **tunnel** permet de desservir éventuellement Orly et de rejoindre Austerlitz. C'est aussi un tracé parmi les moins couteux : 2470 M€.

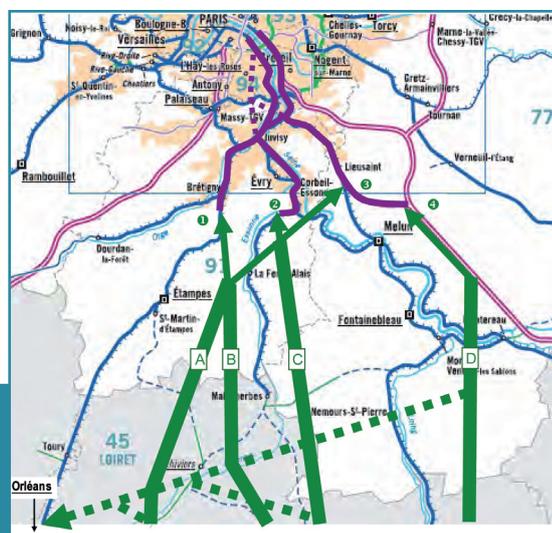
S'agissant de l'Île-de-France, notamment de notre département de l'Essonne, quatre principes de passage (A, B, C, D) ont été présentés. Ces quatre passages permettront de rejoindre quatre principes de connexion (1, 2, 3, 4) au réseau francilien.

Ces différents tracés prennent en compte les enjeux très importants d'insertion en grande couronne où la ligne du POCL doit passer tout en respectant à la fois les zones d'habitat et les zones naturelles identifiées.

Le principe de passage D situé très à l'est ne concerne pas l'Essonne. Ce principe est à écarter, en raison des difficultés d'insertion sur l'actuelle LGV Paris Lyon, il est trop éloigné des villes comme Orléans, Blois, Vierzon.

Le principe de passage C se connecte dans le secteur de Mennecey ou de Lieusaint aux points 2 et 3, il traverse le Gâtinais, la Vallée de l'Essonne, la Forêt de Fontainebleau, il présente des temps de parcours plus importants et impose de lourds investissements sur le réseau du RER D, il est très nocif pour l'environnement. Ce principe de passage est également à écarter.

Le principe de passage A et B se connecte au point 1 au sud de Brétigny ou au point 3 à Lieusaint. Un raccordement au point 3 nécessite un franchissement de la vallée de la Seine très délicat sur le plan environnemental. La gare de Lieusaint deviendrait alors trop complexe dans le cas d'une arrivée du TVG d'Interconnexion Sud dans cette gare. De plus, ce tracé ne peut pas prendre en compte une éventuelle desserte d'Orly, il obligerait à une bifurcation vers Austerlitz dans un tunnel profond créé sous la forêt de Sénart, **il ne doit pas être retenu.**



Présentation des accès à l'Île-de-France
Source : RFF

■ A partir du point d'entrée de Brétigny, plusieurs sous-variantes exploratoires sont possibles.

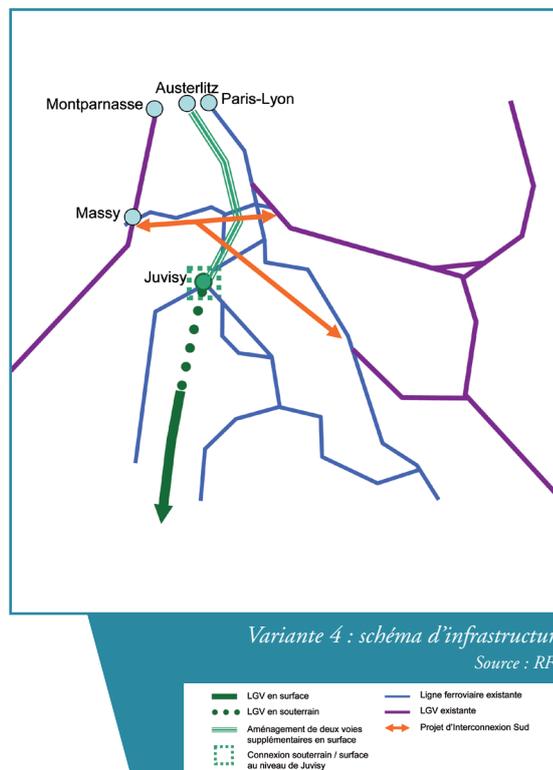
Notre association note avec intérêt que pour répondre aux enjeux d'insertion en petite et moyenne couronne, la ligne doit passer dans des **zones naturelles ou densément urbanisées**, le projet retient des solutions de tracé en tunnel, ou mixte : tunnel/plateforme ferroviaire actuelle.

- **Variante 1** : tunnel jusqu'au nord de Juvisy, puis ligne actuelle avec création de 2 voies supplémentaires jusqu'à Paris. **2570 M€**
- **Variante 2** : tunnel dans la partie urbanisée de l'Essonne, avec gare à Juvisy et tunnel jusqu'à Paris. **3270 M€**
- **Variante 3** : tunnel direct jusqu'aux abords de Paris, avec une desserte possible d'Orly. Bretelle vers Brétigny avec possibilité de gare soit à Brétigny, soit à Juvisy. **3470 M€**
- **Variante 4** : tunnel dans la partie urbanisée de l'Essonne, avec gare à Juvisy, puis ligne actuelle avec création de 2 voies supplémentaires jusqu'à Paris. **2470 M€**

A ce stade de la réflexion, le choix de l'une ou l'autre variante reste prématuré. Les propositions de gare à Brétigny ou Juvisy sont intéressantes dans la mesure où ces variantes permettent une gare en Grande couronne. Le projet POCL offre ainsi un point de desserte sur le réseau des TGV inter-régional et favorise alors les liaisons directes et rapides avec une large partie du territoire.

Concernant la gare d'Orly, nos interrogations sont importantes, dans la mesure où le projet d'Interconnexion SUD prévoit déjà une gare sous la plateforme aéroportuaire d'Orly (650M€), une seconde gare en grande profondeur sur le même site est très coûteuse (600 M€). Notre préférence est plutôt orientée pour des investissements concernant la réduction des impacts induits par les nouvelles infrastructures. De plus une gare à Orly sur le POCL éliminerait probablement les autres gares en Île-de-France, une étude comparative concernant les intérêts sociaux économiques des différentes solutions est nécessaire.

Dans les sous-variantes mixtes : tunnel/ligne Paris-Orléans, la mutualisation des voies et des gares peut constituer un impact important sur la gestion des circulations du RER C entre Brétigny, Juvisy et Austerlitz. Le projet devra faire une transparence complète sur les besoins en infrastructures sur ce tronçon lignes. Ce point devra être clarifié assez rapidement dans la mesure où les études concernant les projets d'améliorations urgentes du RER C sont déjà avancées.



Tout retard dans les travaux du RER C deviendrait vite inacceptable pour les usagers franciliens.

Dans la poursuite du débat public, **nous demandons** à la Commission particulière du Débat Public d'examiner et de répondre aux points suivants :

- Dans la V1 et V3 préciser, après la bretelle de Brétigny, l'impact sur les installations de la gare, ses conséquences sur le schéma directeur du RER C,
- Dans les versions avec gare à Brétigny ou Juvisy, examiner la question importante des accès pour la clientèle, le tissu urbain de ces villes étant très difficile,
- Dans la V 3, après Orly examiner un retour sur le réseau ferroviaire actuel en aval de Choisy, avec création de 2 voies supplémentaires.

En résumé et sous réserve d'études complémentaires, les variantes suivantes paraissent les mieux acceptables.

- **1-bretelle** vers Brétigny et plateforme ferroviaire jusqu'à Austerlitz avec gare à Brétigny ou Juvisy.
- **2-tunnel** de Brétigny à Juvisy avec gare et ensuite 6 voies de Juvisy jusqu'à Austerlitz.

Il conviendrait également d'approfondir

- D'autres solutions de tracés relatifs à la desserte d'Orly, (Pourquoi une gare à 4 voies à **quai** sur l'interconnexion sud ?).

Cependant, un raccordement plus à l'ouest du POCL (voir page 156 des études) permettrait peut-être une desserte dans une seule gare à 4 voies. Dans ce cas un choix de gare entre Juvisy ou Orly devrait être fait.

Pour l'arrêt des TGV POCL à Orly nous notons une assez faible fréquentation à cette gare. L'arrêt des TGV inter-secteur à Roissy restant toujours possible.

- La meilleure adéquation entre les gares susceptibles d'être créées, Villeneuve saint Georges, Lieusaint, Juvisy, Brétigny, Orly. Le meilleur positionnement des unes par rapport aux autres, leurs interactions : en matière de trafic, d'accès, d'interférence dans les périmètres de chalandise.

- A **partir du sud/ouest** des emprises ferroviaires de Brétigny une solution en tunnel pourrait être tracée, (bretelle et/ou tunnel).

Son tracé en provenance du sud, par retour de la ligne TGV dans le secteur d'Angerville aurait un **impact**

moindre, (sans traversée du Gâtinais de l'Essonne et de la Juine). Ce tracé serait plus favorable aux circulations de/vers Orléans, Vierzon, Limoges et par conséquent **réduirait sensiblement l'utilité** d'un TGV Paris-Poitiers-Limoges. Le gain financier de cette dernière infrastructure permettrait de contribuer en grande partie aux investissements et à l'avancée plus rapide de la ligne POCL.

A partir de Brétigny vers Austerlitz, la ligne pourrait être tracée en tunnel selon un axe en tréfonds du D 19 et D 445, cette solution favoriserait l'acceptabilité des populations dans une partie très urbanisée de l'Essonne. Le tunnel déboucherait dans l'avant-gare de Juvisy, puis filerait vers Austerlitz avec une plateforme à 6 voies. Une gare TVG pourrait être inscrite à Juvisy. Cette solution permettrait une vitesse élevée des TGV sur un parcours proche de Paris.

Bien entendu nous notons les travaux assez gigantesques dans le secteur de Juvisy et l'accès difficile à cette gare, mais aussi l'excellente position de cette gare avec les RER C et D ainsi que le tramway sur l'axe de la RN 7 vers Orly.

CONCLUSION

Après avoir donné l'avis de notre association et fait part de nos observations et demandes d'études complémentaire sur le dossier POCL, nous restons dans la défense des intérêts et des droits des riverains de cette nouvelle ligne à grande vitesse. Cependant, nous souhaitons par notre participation contribuer favorablement au développement du projet POCL et concourir à la "Qualité de Vie" de tous nos concitoyens.

Qualité de Vie en Essonne

Association
"Qualité de Vie en Essonne"
7, square Saint Spire
91070 Bondoufle
Tél. : 06 62 12 47 31
Mél : pocl91@hotmail.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