



# Cahier d'acteur n°115

janvier 2012

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



le STIF

39bis-41, rue Châteaudun  
75009 Paris  
Tél. : 01 47 53 28 00  
[www.stif.info](http://www.stif.info)

*Le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), présenté par Réseau ferré de France (RFF) envisage de relier la Région Île-de-France et la Région Rhône-Alpes en traversant les Régions Centre, Bourgogne et Auvergne, selon 4 scénarios différents. Il vise en particulier à offrir une solution alternative à l'actuelle ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon. Si ce projet relève du réseau ferré national, les incidences sur le réseau de transport francilien sont importantes notamment pour l'exploitation à venir du RER C et du RER D. C'est la raison pour laquelle le STIF a souhaité participer activement au débat public en rédigeant un cahier d'acteur portant principalement sur les 5 variantes franciliennes du projet soumis au débat.*



Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Il **organise, coordonne et finance** les transports publics de voyageurs pour toute la région Île-de-France. A ce titre, il est compétent sur l'ensemble des modes de transport notamment RER, trains régionaux, métro, tramways, bus ou navette fluviale. Pour répondre aux besoins des franciliens, le STIF **définit le niveau de l'offre et de qualité de service** au travers des contrats qu'il conclut avec les entreprises de transport. Il pilote également les études et la **réalisation des grands projets d'investissement**. À travers son budget annuel de **8,030 milliards d'euros en 2010**, il vise plusieurs objectifs :

- organiser les transports en **coordonnant l'activité des transporteurs**,
- **renforcer l'offre de transport et améliorer la qualité de service** pour répondre à l'augmentation du nombre de voyageurs et leurs besoins de mobilité,
- **étendre et moderniser les réseaux** en élaborant les projets à venir, en promouvant l'intermodalité, et en procédant au remplacement du matériel roulant.

Le STIF **initie également de nouveaux projets**, avec ses partenaires, à l'instar du projet de prolongement du RER E à l'ouest ou du projet Grand Paris Express, fusion des projets de transport du Grand Paris et Arc Express.

## Des enjeux clairement identifiés

Dans son dossier du maître d'ouvrage, RFF rappelle que l'arrivée en Île-de-France de la LGV POCL doit faire face à de multiples enjeux : ferroviaires, environnementaux et territoriaux. Les 5 variantes de passage en Ile-de-France incluses dans un secteur étendu allant de l'axe Etampes – Brétigny – Paris et Paris- Melun, laissent largement ouvert le champ des possibles. Le maître d'ouvrage a explicitement souhaité que ces variantes alimentent le débat public, sans pour autant apporter la solution technique d'accès en Ile-de-France.

Le STIF prend acte des invariants suivants figurant au dossier du maître d'ouvrage et qui permettent d'esquisser un premier principe de passage en Ile-de-France :

- quel que soit le projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL) retenu, le passage en Île-de-France est en interface forte avec la ligne francilienne du RER C et dans une moindre mesure avec le RER D,

- les variantes franciliennes, sont toutes compatibles avec les 4 scénarios de LGV et reprennent le principe de deux voies nouvelles, en particulier entre Paris et Juvisy,
- la gare terminus parisienne préférée est la gare d'Austerlitz, ce qui confère au projet de LGV POCL une fonction de désaturation de la gare Paris Lyon et de façon plus large de l'axe Paris – Lyon,
- une à deux gares nouvelles recevant une offre trains aptes à la grande vitesse (TAGV) intersecteurs dans le sud de la Région Île-de-France pourraient être créées à Juvisy, Brétigny ou Lieusaint. La gare d'Orly est présentée comme une option possible quoique techniquement complexe et avec un intérêt à confirmer au regard des trafics escomptés,
- la LGV POCL se positionne avant tout comme une ligne radiale destinée à accueillir un trafic intersecteurs limité à ce stade à une dizaine de trains journaliers.

# L'amélioration et la modernisation des RER : une priorité pour le stif

Dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports collectifs et de la Convention Spécifique Transports 2011 - 2013 signée entre l'État et la Région Île-de-France, le STIF pilote les études relatives au

schéma directeur du RER C, approuvé par le Conseil du STIF du 8 Juillet 2009. Ce schéma met en œuvre les investissements nécessaires à l'évolution de la desserte et à une meilleure qualité de service.

## ■ Un "sextuplement" indispensable et prioritaire

Le schéma directeur du RER C identifie la nécessité de construire 2 voies supplémentaires entre Juvisy et Paris. Cette opération dite de "sextuplement" est jugée indispensable et prioritaire afin d'assurer à long terme :

- une offre en adéquation avec la mise en service du Grand Paris Express et les développements urbains majeurs sur le secteur de l'OIN Orly Rungis Seine Amont,
- une qualité de service améliorée de l'ensemble de la ligne. Cette capacité nouvelle permettrait de soulager les voies du RER C du trafic grandes lignes et de disposer d'une

infrastructure dédiée aux circulations franciliennes procurant davantage de souplesse dans l'exploitation et des performances accrues en termes de régularité.

D'ores et déjà, le STIF et ses partenaires ont lancé plusieurs études portant sur la future ligne C du RER et tenant compte de la réalisation de ce "sextuplement".

**Le STIF note que les 5 variantes franciliennes portées par RFF dans le débat public intègrent ce principe du "sextuplement" de la ligne entre Paris et Juvisy, en cohérence avec le schéma directeur du RER C.**

## ■ Des conditions d'exploitation favorables aux circulations du quotidien

Dans le cadre du projet de LGV POCL, le principe d'affectation des circulations sur les différentes voies (RER, TAGV et trains Grandes Lignes SNCF notamment) reste à ce stade ouvert.

Le STIF, conformément aux schémas directeurs de RER conçus en premier lieu dans l'intérêt des usagers, souhaite favoriser **une exploitation minimisant la**

**mixité des trafics.** A ce titre le RER C devra bénéficier d'une première paire de voies dédiées aux circulations omnibus et d'un accès privilégié à une deuxième paire de voies, pour les circulations rapides. Ces voies devront être largement dédiées aux circulations franciliennes.

Les études menées ultérieurement par RFF devront préciser les conditions de mise en œuvre.

# Une gare pour les relations intersecteurs

La création d'une gare TGV supplémentaire en Île-de-France dans le cadre du projet de ligne à grande vitesse POCL permettrait d'améliorer l'accès des habitants et des entreprises d'Île-de-France au réseau à grande

vitesse en contribuant à multiplier les points d'entrée sur ce réseau à l'échelle du territoire régional, et ce en cohérence avec le projet de ligne d'interconnexion Sud évoquée lors d'un précédent débat public.

## Une connexion indispensable avec le réseau RER

Pour bénéficier d'une attractivité maximale, il apparaît indispensable de localiser cette gare TGV à proximité immédiate d'une gare du réseau RER afin que sa desserte par les transports collectifs d'Île-de-France soit la meilleure possible, à l'instar des gares TGV déjà existantes hors Paris (Massy-Palaiseau, Marne-la-Vallée – Chessy, etc.).

Au-delà du site d'Orly dont l'accessibilité va se trouver renforcée par les nombreux projets le concernant comme cela a été rappelé lors du débat public sur la ligne d'interconnexion Sud, les trois autres sites envisagés dans le cadre du projet de LGV POCL – Juvisy, Brétigny ou Lieusaint – bénéficient déjà d'une desserte RER (RER C et/ou RER D) amenée

à être développée dans les prochaines années. Leur accessibilité est toutefois variable : desserte par une seule ligne ferrée "lourde" (cas de Brétigny desservi par le RER C et de Lieusaint desservi par le RER D) ou par plusieurs (Juvisy desservi par les RER C et D et, à terme, par le futur tramway T7).

Le STIF restera toutefois particulièrement vigilant au maintien des fonctionnalités ferroviaires existantes nécessaires aux circulations franciliennes, notamment dans les gares de Juvisy, Brétigny ou Lieusaint. Le projet de LGV POCL ne pourra ainsi se faire au détriment des trafics régionaux indispensables aux usagers franciliens.

## Des impacts sur les circulations du quotidien à minimiser

**Le choix de RFF de ne pas mutualiser la LGV POCL avec l'interconnexion Sud et de ne pas assurer de raccordements entre ces deux infrastructures implique le passage d'une partie du trafic intersecteur sur la grande ceinture. Cette solution n'est, en l'état, pas satisfaisante pour le STIF car elle pénalisera**

**l'exploitation des RER C entre Massy et les Saules en réinstaurant une mixité des circulations que le projet d'interconnexion sud résorbe.**

Le STIF souhaite donc que de nouvelles études visant à trouver des solutions techniques compatibles soient menées en conséquence.

## CONCLUSION

Le STIF partage l'état des lieux dressé par RFF en ce qui concerne les enjeux spécifiques de l'arrivée de la LGV POCL en Région Île-de-France et notamment la nécessaire amélioration des conditions d'exploitation du RER C.

Il prend note que les 5 variantes présentées intègrent le projet dit de "sextuplement" des voies entre Paris et Juvisy et insiste sur la nécessité de réduire la mixité des trafics (TAGV, classiques ou régionaux) sur les mêmes voies.

Le STIF est favorable à la création de nouvelles gares favorisant l'accès des franciliens au réseau ferroviaire à grande vitesse dès lors que ces gares seront correctement reliées au réseau de transport régional et en cohérence avec le projet de LGV d'interconnexion sud.

Enfin, il réaffirme la nécessité d'une mutualisation des LGV POCL et interconnexion sud pour ce qui est des circulations intersecteurs. Il demande que des études complémentaires soient menées dans l'objectif de supprimer toute mixité de circulation (RER C et TAGV intersecteurs POCL) sur les voies entre Massy et Les Saules afin de ne pas nuire aux projets d'amélioration de l'exploitation du RER C.



le STIF  
39bis-41, rue Châteaudun  
75009 Paris  
Tél. : 01 47 53 28 00  
www.stif.info

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