



Cahier d'acteur n°97

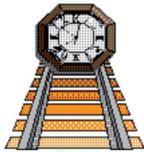
janvier 2012

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. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Créé en octobre 1995, le comité d'usagers du RER C en Essonne – CIRCULE – a pour objet d'obtenir de meilleures conditions de déplacement. CIRCULE est membre de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT).

Concerné au quotidien par les problèmes de ponctualité, de régularité, d'information aux voyageurs, de tarification, de qualité de service dans les gares, CIRCULE s'investit également dans les projets susceptibles de favoriser l'accès de tous aux transports en commun et d'améliorer à plus ou moins long terme le service rendu aux usagers.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



CIRCULE

Comité d'Initiative pour
le Rassemblement et la Concertation
des Usagers de la Ligne C en Essonne

1, rue du Chemin de Fer

91240 St Michel sur Orge

E.mail : circulerc@gmail.com

Site internet : <http://circule.erc.free.fr>

Le projet de LGV POCL s'insère dans le faisceau Paris-Orléans, support du RER C qui transporte 500 000 voyageurs chaque jour. S'il vient opportunément proposer de mutualiser la réalisation d'une troisième paire de voies qui augmenterait de 50% la capacité actuelle du RER C aux portes de Paris, il est tout aussi important qu'il lui garantisse son niveau de service en temps de parcours et en régularité. C'est sur ces critères que CIRCULE précise ici ses attentes.

Face aux besoins du RER C, la réalisation d'une troisième paire de voies sur le faisceau Paris-Orléans à l'approche de Paris est une revendication très ancienne de CIRCULE

L'Opération d'Intérêt National Seine-Amont et le secteur Nord Essonne (Brétigny-sur-Orge) sont en plein essor autour des emprises du RER C sur lequel ils misent pour assurer leur desserte vers Paris. Ces nouveaux besoins, ainsi que les restrictions de toutes sortes à l'usage de la voiture individuelle engendrent une croissance continue de la demande (3% par an ces dix dernières années), croissance que ne suffira pas à enrayer le programme dit du Grand Paris qui ne concerne l'Essonne que de loin.

La situation très dégradée du RER C et la croissance continue de sa fréquentation ont fini par émouvoir Région et Etat qui ont accepté l'été dernier de financer une partie de son « schéma directeur » destiné à enrayer son déclin à l'horizon 2017-2019. Attendu depuis longtemps par les

usagers de l'Essonne, premières victimes de l'irrégularité, ce schéma ne vise qu'à augmenter la robustesse du RER C et améliorer la réactivité de son exploitation face aux perturbations, ... mais au prix douloureux pour les Essonniens d'une augmentation de leurs temps de transport, car il leur impose soit des correspondances supplémentaires, soit des arrêts supplémentaires dont ils ne sont pas demandeurs.

Une troisième paire de voies entre Juvisy et Austerlitz est la seule perspective à la fois pour augmenter la capacité du faisceau Paris-Orléans et pour permettre que des trains puissent se dépasser afin de limiter les effets des fortes perturbations. A défaut, il serait illusoire de penser que le niveau de perturbations d'aujourd'hui ne serait pas à nouveau atteint, puis dépassé.

La limitation à deux voies du tronçon central restreint fortement l'évolution du RER C

L'offre actuelle est limitée dans le tronçon central à 24 sillons par heure, et devra même être réduite à 20 pour éliminer une partie des causes de perturbations. Une proportion croissante des missions de l'Essonne seraient donc terminus à Austerlitz. Les missions qui

traverseraient Paris marqueraient davantage d'arrêts en proche couronne.

Dans les deux cas, **les temps de transports seraient appelés à croître : ce serait une régression inacceptable pour les Essonniens.**

L'accessibilité actuelle de la gare d'Austerlitz en transports en commun est médiocre, surtout si on la compare à celle de la Gare de Lyon : il faut l'améliorer

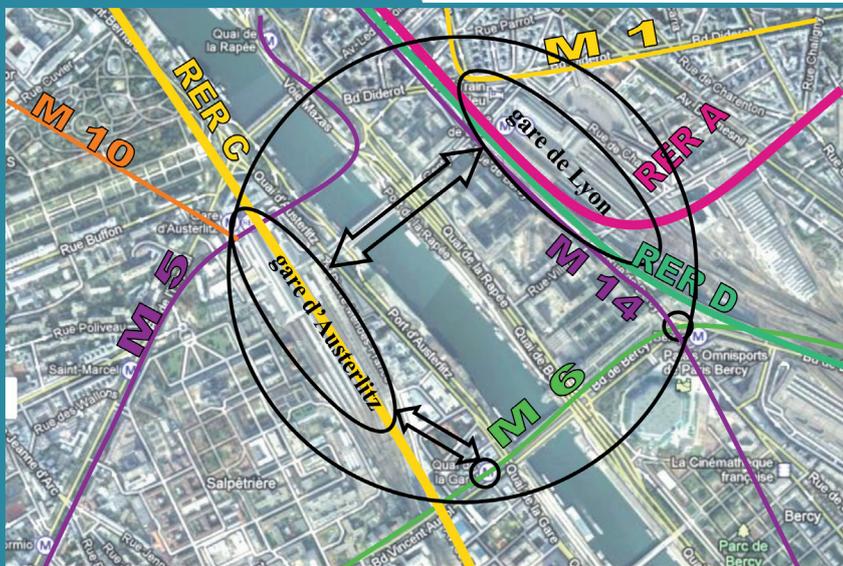
Extrémité sud du tronçon central du RER C, la gare d'Austerlitz est malheureusement aujourd'hui peu attractive. Elle n'est connectée qu'aux deux lignes de métro M5 (aérienne) et M10 (souterraine et en terminus) qui ne mènent que vers le Nord et l'Ouest de Paris, sans correspondances avec les autres lignes de RER, et ce par un parcours piétonnier dissuasif au nord de la gare.

Cette situation n'est pas digne d'une gare centrale de LGV. Dès que les travaux en cours sur le faisceau Masséna – Austerlitz seront achevés, la gare d'Austerlitz pourra être mobilisée pour accueillir davantage de trains en terminus. La mauvaise correspondance à Austerlitz se posera avec encore plus d'acuité.

Pour les transports franciliens, la gare d'Austerlitz ne présente pas non plus un grand intérêt en termes de maillage. Pour cette raison, les correspondances obligatoires pour les trains RER C rendus terminus

à Austerlitz sont envisagées essentiellement à la gare Bibliothèque François Mitterrand, soit "quai à quai" avec un train "traversant" - mais ses quais n'ont pas été dimensionnés à la hauteur de tels besoins de correspondances -, soit avec la ligne M14, objet de toutes les convoitises dans les transports franciliens du futur. Les correspondances à Austerlitz avec les lignes M5 et M10 sont tellement peu attractives qu'on ne les cite généralement pas. Malheureusement, Bibliothèque François Mitterrand est trop éloignée d'Austerlitz pour qu'il soit réaliste de l'inclure dans le système de rabattement sur la grande vitesse.

L'amélioration des correspondances à la gare d'Austerlitz doit donc être entreprise avant même la réalisation de la LGV POCL, que ce soit pour les RER en terminus (en surface) ou traversants (en gare souterraine), pour les trains grandes lignes actuels ou pour les futurs TGV.



Gare d'Austerlitz et gare de Lyon doivent constituer un seul et même pôle
Source : ???

Trois améliorations doivent être apportées à l'intermodalité fer/fer actuelle :

- Optimiser les cheminements entre les quais des différentes gares et stations et les rendre accessibles : RER souterrain et surface, grandes lignes, M5 aérienne et M 10 souterraine ;
- Créer une correspondance au sud avec la station quai de la Gare de la ligne M6 ;
- Rendre vraiment attractive et lisible la liaison piétonne entre les gares de Lyon et d'Austerlitz.

Les deux gares d'Austerlitz et de Lyon doivent pouvoir constituer un seul et même pôle englobant Bercy, donnant accès à l'ensemble des quatre lignes de métro (1, 5, 6, 10 et 14) et des trois lignes de RER (A, C et D), sans avoir à emprunter d'autre moyen mécanique que d'éventuels tapis roulants ou escalators.

Il faut que la partie centrale de la ligne C puisse fonctionner en métro rapide de façon optimale

Pour cela, il faut un matériel adapté avec des temps de montée / descente courts, des caractéristiques d'accélération / décélération performantes, il faut supprimer la mission terminus "Invalides" et il faut une desserte simplifiée qui évite l'accumulation de voyageurs en attente de la bonne rame sur des quais trop étroits déjà bondés (aux stations de St-Michel-Notre-Dame et Bibliothèque François Mitterrand notamment) ; il faut enfin, évidemment, qu'il soit préalablement mis un terme aux interruptions de service pour les travaux d'été CASTOR.

A l'issue de ces différents chantiers - correspondances de qualité à partir de la gare d'Austerlitz, consolidation et modernisation du tronçon central et remplacement du matériel roulant -, les allongements envisagés des temps de parcours des usagers de l'Essonne pourraient être en grande partie compensés par de meilleures correspondances et par une plus grande vitesse des omnibus traversant Paris.

Plutôt que de la capacité, les usagers du RER C en Essonne veulent de la rapidité et de la régularité

L'étude d'insertion en Ile de France prend en compte les besoins du RER C "long terme" selon quatre schémas possibles de desserte. Tous impliquent pour les Essonnais, soit un terminus à Austerlitz surface, soit cinq ou six arrêts supplémentaires en proche couronne. Leurs temps de transport sont donc allongés significativement par rapport la situation actuelle.

CIRCULE a consulté les usagers de l'Essonne sur leurs attentes par questionnaire et lors d'une réunion publique. Il en ressort que **les Essonnais veulent d'abord conserver les mêmes temps de transport qu'actuellement jusqu'au centre de Paris, nouvelles correspondances comprises si on leur en impose. Cette exigence de simple maintien du niveau de service paraît bien légitime au moment où l'on compare les variantes de LGV à quelques minutes près et qu'on nous explique combien cela influe sur la clientèle.**

Le schéma cible long terme pour le RER C pris en hypothèse par le Maître d'Ouvrage n'est pas satisfaisant sur ce critère de rapidité, sauf à réduire par ailleurs les temps de transport par l'amélioration des correspondances et des performances des voies et des matériels roulants.

Les Essonnais veulent aussi de la **régularité**, avec une bonne probabilité de places assises compte tenu de leurs temps de trajets. Ils réclament en outre une amplitude de service accrue aux flancs de pointes. En revanche, ils ne demandent pas davantage de fréquence alors qu'on leur en propose pour les quatre gares d'Épinay à Brétigny-sur-Orge. Basé sur la séparation des flux en régime nominal, le projet du Maître d'Ouvrage prévoit la possibilité qu'un TAGV utilise les voies des RER en cas de problème majeur sur la LGV mais pas l'inverse. Il ne donne pas de marge de manœuvre pour réagir lors d'interruptions du service RER. Celles-ci sont de plus en plus souvent le

fait de causes externes et peuvent se propager très vite à d'autres trains. Un accident de personne immobilise un train en moyenne deux heures, pendant lesquelles il faut maintenir coûte que coûte la circulation des autres trains. Il faut que les voies LGV soient conçues pour pouvoir

supporter des trains RER et que les passages de trains des voies lentes aux voies grande couronne et aux voies à rapides soient possibles facilement en maints endroits entre Juvisy-sur-Orge et Austerlitz.

Les sections avec troisième paire de voies en surface offrent la souplesse d'exploitation requise pour réagir vite aux perturbations

La possibilité de mutualiser l'utilisation des voies LGV en cas de forte perturbation sur le RER C est inexistante dans les sections en tunnel. **Notre préférence va donc aux schémas exploratoires en surface.** Le schéma exploratoire IV offre toute souplesse d'exploitation de Juvisy à Austerlitz : c'est donc celui le plus susceptible d'apporter de la régularité au RER C. Les schémas II et III entièrement en tunnel de Brétigny à Paris excluent toute mutualisation et n'apporte donc que de la capacité.

La perspective de passage de TAGV en surface peut provoquer la crainte de nuisances de la part de riverains. Pour notre part, nous saluons le remplacement de trains de grandes lignes par des TGV comme une bonne nouvelle. Nous souhaitons cependant que RFF protège au maximum l'environnement des voies par des dispositifs antibruit efficaces.

Quel calendrier ?

La réalisation du projet POCL dans son ensemble s'étalera probablement au-delà de 2025 vu son coût global supérieur à 12 Milliards d'Euros. Compte tenu de la saturation du réseau ferroviaire en Ile-de-France,

CIRCULE demande que la réalisation d'une troisième paire de voies entre Juvisy et Paris soit réalisée en première phase de manière à donner plus de capacité et de régularité au RER C dès que possible.

CONCLUSION

Au travers du projet de LGV POCL, CIRCULE voit une opportunité financière de réaliser rapidement la troisième paire de voies susceptible d'augmenter significativement la capacité du faisceau Paris-Orléans à l'arrivée à la gare d'Austerlitz. Toutefois, l'attente des usagers du RER C de l'Essonne n'est pas tant l'augmentation de la capacité que le maintien - ou mieux encore l'amélioration - de la rapidité et de la régularité, niveau de service menacé par les exigences de desserte de la proche couronne de Paris.

Les pertes de temps dues aux nouveaux arrêts ou correspondances qui pourraient être infligés aux Essonnais allant dans Paris à moyen terme doivent être compensées :

- par une amélioration très significative des correspondances à la gare d'Austerlitz avec les autres lignes de métro et de RER englobant celles de la gare de Lyon et la ligne M6,
- par une conception des gares (celle des Ardoines notamment) et des voies facilitant le dépassement des trains entre eux pour éviter l'obligation d'aligner la vitesse sur celle des plus lents,
- par un tronçon central enfin complètement rénové et modernisé, permettant une exploitation avec les performances de vitesse d'un métro moderne.

La réactivité en cas de forte perturbation doit être garantie aussi bien pour les TAGV que pour les trains franciliens par la possibilité pour chacun d'utiliser les voies habituellement dédiées aux autres. Les voies LGV doivent donc être conçues pour supporter les trains franciliens. Les schémas exploratoires en surface nous paraissent à cet égard permettre une exploitation plus souple que ceux en tunnel.

Ces demandes profitent aussi aux usagers des TAGV. Elles doivent également pouvoir rencontrer l'intérêt des usagers et décideurs du Val de Marne et pouvoir être satisfaites tout en réduisant les nuisances sonores aux riverains par rapport à celles des trains de grandes lignes auxquels se substitueraient les futurs TAGV.



CIRCULE

Comité d'Initiative pour
le Rassemblement et la
Concertation des Usagers
de la Ligne C en Essonne
1, rue du Chemin de Fer
91240 St Michel sur Orge
E.mail : circulererc@gmail.com
Site internet : <http://circule.erc.free.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