

Une gare à Orly ?

L'intermodalité air-fer doit pouvoir jouer son rôle de catalyseur et faciliter les échanges vers des dessertes internationales et seulement dans ce cas : le report modal des liaisons aériennes domestiques vers le TGV est une priorité. Parallèlement, l'aire d'attraction d'Orly (26 millions de passagers par an) sera étendue aux régions connectées par le TGV.

La création d'une gare à ORLY sur le projet POCL a été évoquée, notamment au cours du débat public sur "Interconnexion Sud LGV". Il apparaît assez clairement qu'il existe une demande forte pour la création d'une gare au sein même de l'aéroport intégrée aux terminaux et desservie par les TGV de l'interconnexion.

Et dans la banlieue parisienne ?

Cependant, pour les mêmes raisons que celles avancées lors du débat sur l'Interconnexion SUD, une gare en Île-de-France (80% des franciliens habitent hors de Paris) facilite l'accès au réseau TGV, permet de répondre à une croissance des déplacements province/Île-de-France et vice versa et participe à la désaturation des gares parisiennes. La carte des itinéraires des trains radiaux n'exclut pas le passage des TGV POCL par Juvisy, Villeneuve Saint Georges puis Paris-Lyon ou Paris Bercy (et même Paris Austerlitz par le raccordement aménagé lors de la construction de la gare Bibliothèque François MITTERRAND).

Le RER C

Un Schéma Directeur pour la ligne C du RER à été élaboré pour le court, moyen et long terme, sur le thème : comment améliorer la qualité de service offert aux voyageurs. Les études réalisées il y a maintenant quelques années n'ont pas intégrées la création de la ligne du POCL. L'arrivée de ce nouveau projet sur le faisceau ferroviaire au départ de Paris Austerlitz conduira à une appréciation sensiblement modifiée des capacités d'accueil des dessertes RER, Grandes Lignes et TGV POLC. L'infrastructure actuelle est saturée en pointe avec 24 trains par heure sur le tronçon commun entre Choisy-le-Roi et Champs-de-Mars. La plateforme compte 2 voies par sens dans sa partie sud-ouest. Le RER utilise 75 % de la capacité de cet axe, les 25% restant sont réservés aux autres activités, GL, FRET.

Dans ces conditions, il paraît difficile de créer une gare sur la ligne TGV du POCL sur la plateforme d'ORLY. Aussi, en cas d'impossibilité technique et financière de réaliser une telle gare, un arrêt des TGV pourrait être examiné par exemple à Juvisy, d'autant que le tramway reliant cette ville à ORLY est en cours de réalisation pour sa première phase. Et puis, la LGV POCL ne peut-elle drainer les passagers du transport aérien vers LYON Saint Exupéry plutôt que vers Orly?

En conséquence, ENE renouvelle la proposition de créer un nouveau nœud ferroviaire et intermodal à Villeneuve Saint Georges/Val Pompadour qui recevrait le trafic francilien ligne D (dans sa totalité et non la branche Lieusaint seulement), le trafic TGV POCL (tout ou partie) et les TGV de l'interconnexion en provenance de la gare d'Orly aéroport ménageant ainsi d'excellentes correspondances pour tous les voyageurs et même des relations directes d'un secteur géographique à l'autre et éviterait la forêt de Sénart.

La régularité de la ligne est fragile, elle est la conséquence de missions longues cumulées à une infrastructure saturée. Le schéma directeur a pour objectifs :

- Améliorer la régularité ;
- Améliorer la lisibilité et la qualité de service ;
- Faire évoluer les dessertes sur la période de pointe pour tenir compte de l'évolution de la demande en croissance.

La circulation des TGV POCL conduira naturellement à la création de 2 voies supplémentaires sur tout ou partie du réseau ferroviaire d'Île-de-France. Le projet RFF soumis au débat public permettra d'avoir une approche mieux argumentée. La saturation de la ligne du RER C pourrait/devoir conduire à de nouvelles infrastructures sans attendre l'arrivée lointaine du POCL.

CONCLUSION

La circulation des TGV POCL conduira naturellement à la création de 2 voies supplémentaires sur tout ou partie du réseau ferroviaire d'Île-de-France. Le projet RFF soumis au débat public permettra d'avoir une approche mieux argumentée. La saturation de la ligne du RER C pourrait/devoir conduire à de nouvelles infrastructures sans attendre l'arrivée lointaine du POCL.

COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE À 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

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL

Projet de Ligne à Grande Vitesse
PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

3 octobre 2011 - 31 janvier 2012

Cahier d'acteur n°4

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.

Essonne Nature Environnement

Essonne Nature Environnement est la fédération départementale des associations de protection de l'environnement du département de l'Essonne.

Agréée pour l'environnement et l'urbanisme, elle compte 65 associations adhérentes réparties sur la totalité du département et regroupant ensemble plus de 3000 membres.

Essonne Nature Environnement représente les associations environnementales essonniennes dans 80 commissions départementales.

ENE 14 rue de la Terrasse 91360 Epinay sur Orge
Tél. : 01 69 09 02 99
Mail : adnessonne@orange.fr

Notre fédération étudie depuis juillet 2010 le projet dit "LGV POCL". Si sa réalisation est vraiment nécessaire... Nous faisons de sérieuses réserves sur les tracés envisagés en ce qui concerne la protection de l'environnement, de la qualité de vie, de la faune et de la flore car nous voulons éviter la traversée des forêts régionales, des sites classés et des parcs naturels.

Nous proposerons dans les pages suivantes un tracé de substitution qui aurait l'avantage de protéger tout ce qui fait la richesse écologique et paysagère de notre département essonnien tout en ne remettant pas fondamentalement en cause l'utilité éventuelle de ce projet.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Cahier d'acteur porté par
Essonne Nature Environnement
14, rue de la Terrasse
91360 Epinay sur Orge
Tél. : 01 69 09 02 99



Objectifs du projet

Le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon (POCL) fait partie du programme supplémentaire de 2500 km de lignes à grande vitesse figurant dans la loi de programmation du Grenelle de l'Environnement.

Les objectifs fixés par l'État lors de l'initialisation des études sont :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse
- Assurer, à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre
- Constituer simultanément un itinéraire performant complémentaire à la ligne à grande vitesse actuelle entre Paris et Lyon.

Ultérieurement, en développant le réseau, il permettra l'amélioration des relations transversales entre la façade Atlantique, Rhône-Alpes et le Sud-Est de la France.

La pertinence du projet a été reconnue par les acteurs du projet. Cependant, devant l'ampleur des financements nécessaires et des impacts induits par la création de nouvelles infrastructures ferroviaires, il conviendra de poursuivre la réflexion sur ces points et de démontrer

finement l'impérative nécessité de la création de cette nouvelle "Ligne à Grande Vitesse". Le débat ne doit pas porter uniquement sur la prééminence du transport collectif **sur le transport individuel** mais aussi sur une prospective "crédible" des besoins des populations dans 30 ou 40 ans (démographie, transfert Paris-Provinces, évolutions technologiques, énergétiques, etc...).

Le comité de pilotage constitué de l'ensemble des partenaires concernés a confirmé les objectifs et les fonctionnalités du projet. **Quatre scénarios** (Ouest Sud, Ouest, Médian, Est) ont été retenus afin d'être soumis au débat public.

Ces scénarios sont actuellement schématisés par de simples principes d'itinéraires, souvent constitués de bande linéaire de largeur variables.

Notons d'ores et déjà que seuls les scénarios "Ouest-sud" et "Ouest" desservent réellement Orléans soit par une gare éloignée soit en antenne ce qui ne constitue pas une bonne intégration au réseau grande vitesse "Essonne Nature Environnement" est particulièrement concernée par la portion de ligne située en Île-de-France avec sa continuité vers Orléans.

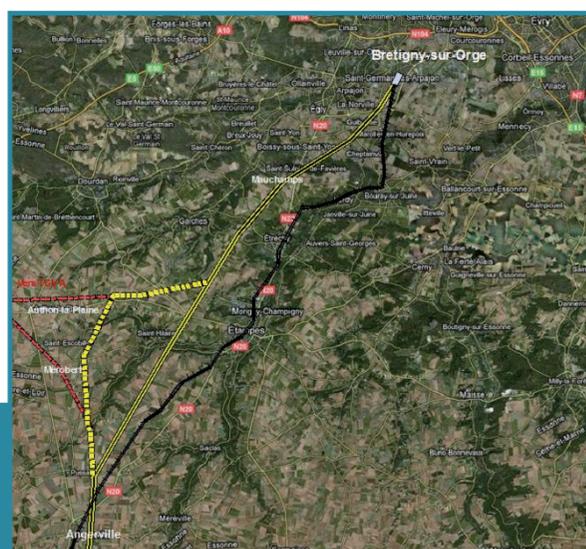
Les quatre scénarios

Suite à la première phase de diagnostic et d'esquisses, RFF avait présenté au comité de pilotage 7 scénarios. Depuis les réunions régionales, 4 tracés avec variantes ont été retenus pour des études plus approfondies : il s'agit des scénarios présentés à ce débat public connus sous les appellations Est, Médian, Ouest et Ouest sud.

Un tracé alternatif plus à l'ouest, moins pénalisant pour l'environnement proposé par ENE :

Cependant, il semble que les concepteurs ont été timorés dans leurs prospections à l'ouest: ENE propose un tracé de principe différent à partir de Brétigny atteignant le plateau de Beauce par Guibeville, Mauchamp, Chauffour, Brière-les-Scellés et rejoignant la ligne actuelle vers Angerville ou Toury en contournant Etampes par l'ouest, le seul point sensible restant est le franchissement (ou le contournement) de la vallée de la Chalouette. Par ailleurs, un raccordement avec la LGV Atlantique peut alors être envisagé (liaison façade atlantique - midi de la France). Et la pénétration dans Orléans (du moins, les Aubrais où une gare souterraine peut être construite) est ensuite possible en suivant le tracé de l'aérotrain.

Par ailleurs, au-delà d'Orléans, notre préférence va aux scénarios Ouest-sud ou Ouest car ils permettent au niveau de Vierzon le raccordement avec la ligne actuelle Paris Limoges avec un gain de temps suffisant pour rendre inutile le projet "SEA Poitiers Limoges".



- Tracé actuel de la ligne
- Variante fuseau POCL proposé par ENE
- Liaison éventuelle avec le TGV A
- Fuseau POCL proposé par ENE
- Gare

Comment quitter la région parisienne ?

Les 4 scénarios sont bien contrastés, notamment pour les régions desservies, ils sont moins clairs pour l'inscription de la nouvelle infrastructure en Île-de-France.

Le tracé dans le secteur d'Orléans influera sans doute sur le passage à l'ouest ou à l'est de notre département. Une carte diffusée présente trois itinéraires de circulation sur le réseau actuel en Île-de-France avec trois points de sortie vers le sud, sur une nouvelle infrastructure. A noter que 3 scénarios passent dans l'Est du 91 et 1 à l'ouest.

■ **Sortie secteur de Brétigny.** Les TGV emprunteraient la plateforme actuelle, ce scénario conduirait à créer 2 voies supplémentaires jusqu'à cette gare, au minimum jusqu'à Juvisy.

Une hypothèse variante avec création d'une voie largement en tunnel et passage à Orly y permettrait la création d'une nouvelle gare. La réalisation technique dans le secteur d'Orly est pour l'instant aléatoire (voir Interconnexion SUD) sans parler du coût.

Une sortie dans le secteur de Brétigny permet de se diriger ensuite vers l'ouest d'Étampes et Orléans au travers de la Beauce suivant en partie l'A10/la RN 20/voie ferrée actuelle.

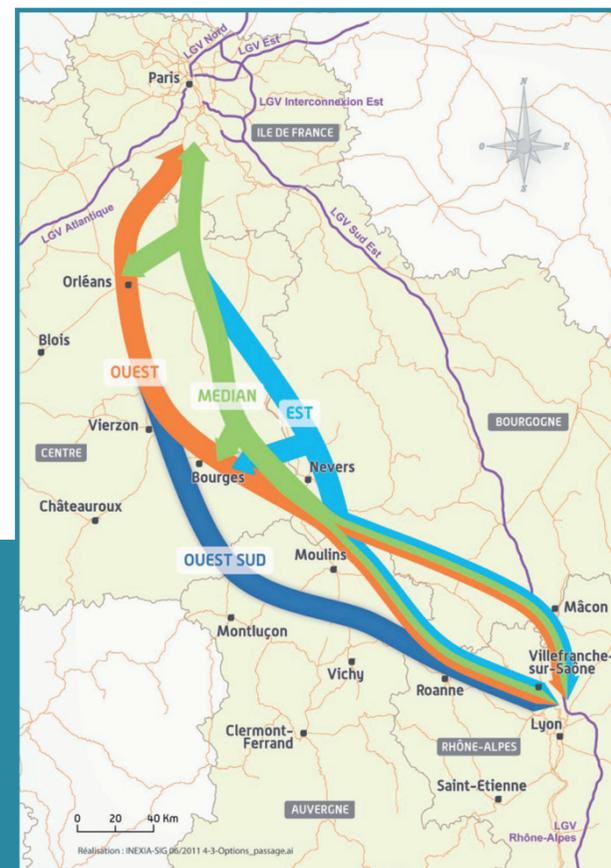
Ce scénario très vertical nord/sud pourrait conduire à examiner les capacités sur et autour de la voie ferrée actuelle.

■ **Sortie secteur de Mennecy.** La carte présentée retient une nouvelle infrastructure en tunnel de Paris au secteur de Juvisy. La desserte d'Orly est possible,

sauf que la gare d'Orly créée sur l'Interconnexion Sud rend cette hypothèse très difficile, comme serait difficile la circulation RER/TGV entre Juvisy/Corbeil/Mennecy, à moins là aussi de créer de nouvelles voies. C'est difficilement admissible dans ce secteur géographiquement tourmenté et fortement urbanisé.

■ **Sortie secteur de Lieusaint,** la carte publiée retient une nouvelle voie de Paris à Montgeron. Cette hypothèse devient caduque, si, avec l'Interconnexion Sud une seconde gare est créée dans le secteur de Lieusaint. Il conviendrait alors que le tracé des nouvelles voies au départ de Paris Austerlitz soit fusionné en partie avec les voies de l'interconnexion dans le secteur d'Orly soit avant la gare souterraine d'Orly (gare commune) soit après cette gare si le TGV POCL ne la dessert pas. La réalisation de la jonction de ces deux infrastructures semble techniquement très difficile voire impossible. Au sud de Lieusaint, la poursuite vers Orléans se ferait en direction de Malesherbes et Pithiviers (donc en retrouvant le tracé par Mennecy et ses difficultés) avec une bretelle au nord d'Orléans, la nouvelle ligne se poursuivant ensuite vers le sud Vierzon/Bourges.

Une variante peut être imaginée par exemple en faisant une jonction des 2 nouvelles voies (Interconnexion Sud et POCL) au nord et avant Orly avec une gare commune sous la plateforme orienté plutôt Nord/sud vers Lieusaint en tunnel pour les deux TGV ou sortie à Juvisy pour le POCL... Cette solution serait de moindre impact environnemental pour ce qui concerne au moins la partie au Nord du 91. Mais cette variante semble elle aussi de réalisation très difficile.



Carte des quatre scénarios possible