

POCL, L'EUROPE et L'ILE de FRANCE

Contribution personnelle de Daniel MOURANCHE, de l'AUT Fnaut Ile de France

Résumé : POCL est-il un projet européen ? Non, il est d'abord un projet de désenclavement des villes du centre de la France et secondairement un moyen de désaturer la LGV Sud-Est. Les tracés Ouest ou Ouest Sud s'imposent donc. Si nécessaire les ambitions de grande vitesse sont à revoir à la baisse. En revanche, l'amélioration de l'accès des franciliens aux gares TAGV et la désaturation du réseau d'Ile de France sont indispensables au développement du réseau européen à grande vitesse. Le projet Grand Paris Express ne s'en étant guère soucié, POCL offre avec l'interconnexion Sud une deuxième chance au Grand Paris de jouer son rôle de capitale européenne du TAGV

De fait, POCL participera au rayonnement de l'île de France par la grande vitesse (GV). La SNCF, dans sa contribution à la révision du SDRIF de novembre 2011, souligne à juste titre l'importance de celui-ci mais pour relever immédiatement ses limites actuelles : l'île de France est certes le premier marché pour la GV en Europe, il y existe toutefois de très fortes inégalités dans l'accès à la GV et tant les gares de Paris que les lignes y conduisant sont en voie de complète saturation.

Un projet de nouvelle LGV sur Paris ne peut ignorer ces trois constats. Le premier montre l'enjeu. En 2010 les 7 gares TGV d'Ile de France ont accueilli 92 millions de voyageurs, les deux aéroports parisiens de Roissy et Orly seulement 83 millions. Beauvais et l'aviation d'affaires du Bourget n'ajoutent que 2 à 3 millions de voyageurs. C'est en 2009 que l'ordre s'est inversé par l'effet accumulé de la concurrence du train sur l'avion court courrier. La progression du réseau européen de la GV va creuser l'écart. Le train à grande vitesse (TAGV) pourrait même bientôt mordre sur l'avion moyen courrier, pour peu qu'on s'applique à réduire pour tous le temps d'y accéder.

Les deux autres constats de la SNCF sont deux défis. Vu l'enjeu européen, un investissement majeur comme POCL doit absolument contribuer à les relever en Ile de France : donner aux 12 millions de Franciliens un meilleur accès au réseau TAGV, et désaturer gares parisiennes et infrastructures régionales. Cette contribution apporte des orientations qui s'inscrivent dans la démarche pragmatique du cahier d'acteurs de l'AUT Fnaut Ile de France. Elles appellent l'étude d'autres variantes pour l'île de France que celles proposées dans ce débat par le maître d'ouvrage et d'options un peu différentes de celles qu'il a retenu pour l'interconnexion sud.

Mais au préalable, la première question posée ici est de savoir comment POCL contribue au réseau européen. La réponse n'est pas sans lien avec le choix du tracé et appelle à se projeter au delà de 2030.

I- POCL n'a pas la vocation d'un barreau du réseau européen

Quelle place doit occuper POCL dans le réseau européen de la GV ? Selon que l'on se réfère à l'un ou l'autre de ses grands objectifs la réponse est différente :

- s'il est conçu pour désenclaver les villes du centre de la France par rapport au réseau à GV, alors il n'est pas un barreau du réseau européen mais seulement un rameau terminal. L'Espagne, l'Italie ou nos ports de Méditerranée ne seront en effet jamais reliés à Bourges ou Clermont Ferrand par une LGV, géographie oblige.
- s'il est conçu comme un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon, alors

il a la même vocation que le segment actuel de la LGV sud-est : relier l'Europe du Nord à l'Italie et à la Méditerranée. POCL sera un barreau de désaturation du réseau européen.

L'approche économique conduit à prendre très au sérieux la deuxième réponse, car elle garantit un plus fort taux d'utilisation et donc de rentabilité de l'investissement. C'est elle aussi qui conduit au choix du tracé Est ou médian.

L'approche du service public privilégie au contraire l'aménagement du territoire. Il est temps de rééquilibrer le développement du train de proximité et d'atténuer la dualité du réseau : le TAGV pour les citoyens bien placés à bon revenu, d'autres trains -ou de plus en plus souvent des cars- lents, inconfortables et mal cadencés pour les autres. Tant la genèse de POCL que le nom choisi pour le projet justifie le choix des tracés Ouest ou Ouest Sud. S'ils rendent la LGV trop chère ou pas assez « rentable », il suffit de renoncer à la GV sur les tronçons les plus difficiles à réaliser.

Une autre raison justifie de renoncer à faire de POCL un barreau du réseau européen, c'est à dire de renoncer à privilégier le temps de parcours Paris-Lyon et son usage pour des parcours internationaux plutôt que l'aménagement du territoire : c'est à ce jour un projet franco-français, financé sans participation de l'union européenne. Raison un peu chauvine qui peut être exprimée autrement : le jour où un barreau de désaturation du tronçon Paris-Lyon deviendra absolument indispensable au développement du trafic européen à GV, il disposera d'une autre visibilité et d'autres financements que ceux du projet POCL d'aujourd'hui. Le bon tracé pourrait bien alors n'être ni l'Est ni le médian, ni d'ailleurs joindre le centre de Paris au centre de Lyon. Et nous sommes probablement projetés à un horizon plus lointain, post 2030, où une nouvelle série d'investissements devient envisageable.

II- POCL offre une deuxième chance au Grand Paris de jouer son rôle de capitale européenne du TAGV

Si POCL présente un intérêt limité pour l'Europe, il n'en est pas de même pour l'Ile de France. Car il est l'occasion d'apporter, dans son secteur, une contribution majeure à la correction des défauts du réseau francilien : inégalité d'accès aux gares TAGV et saturation des infrastructures.

Au point d'ailleurs que POCL trouve là un enjeu européen inattendu : pallier l'imprévoyance du projet Grand Paris Express par rapport à son rôle de capitale européenne du TGV. Si on trouve bien 5 pastilles « TGV » collées sur le schéma d'ensemble des lignes nouvelles et de leurs gares approuvé par décret en août 2011, il n'y a aucun projet associé, ni même d'étude, concernant l'intégration de celles-ci au réseau accessible aux TAGV. Imprévoyance d'autant plus étonnante qu'elle s'accompagne d'une attention extrême à la desserte des deux aéroports parisiens.

Le paradoxe avait pourtant été épinglé par une contribution du soussigné aux débats publics « Réseau de transport du Grand Paris » et « Arc Express » qui ont débouché sur le projet Grand Paris Express. Intitulée « Grand Paris, capitale européenne du TGV » elle est annexée à la présente contribution.

L'idée force est d'assurer l'interface des lignes d'arrivée des TAGV en Ile de France avec le réseau ferré du territoire, portant tant les Transilien que les RER et les grandes lignes y compris les TAGV, par une rocade située dans un anneau de 15 à 25 km du centre de Paris qui soit à la fois :

- la rocade TAGV souvent citée mais jamais proprement dessinée par la SNCF,
- une rocade pour des trains Transilien,

- une desserte des deux aéroports parisiens Roissy et Orly,
- un maillage en grande couronne de toutes les lignes radiales du réseau francilien.

Elle est illustrée par une liste de 19 gares séparées de 2 à 10 km, et 18 correspondances, représentant une longueur totale de 126 km.

Si on reprend cet exercice un an après à la lumière des nouveaux débats publics pour l'interconnexion sud et POCL, il y a peu de choses à changer pour le secteur Sud-Sud Est.

Il retient 3 gares utilisables par POCL et les TAGV intersecteurs qui emprunteront cette nouvelle ligne : Orly sud (correspondance avec le métro L 14 prolongé), Villeneuve le Roi (correspondance avec le RER C) et Pompadour/Villeneuve St Georges (correspondance avec le RER D).

L'exercice étant fondé sur un examen attentif du positionnement des infrastructures existantes et de l'intensité urbaine, il se veut réaliste et économe de constructions nouvelles. Il fait donc le même choix de la variante IV que le cahier de l'AUT, celle qui utilise l'emprise existante de Juvisy à Austerlitz. Le coût unitaire de la gare ou du km de ligne est sans commune mesure avec celui des réseaux souterrains.

La carte ci-après précise l'utilisation de ces 3 gares pour POCL, en plus de la gare d'Austerlitz dans Paris intra muros. La ligne POCL et ses raccordements intersecteurs sont en rouge, la rocade TGV/Transilien en bleu. Les gares sont représentées par l'emprise de leurs quais : 490 m pour les TAGV, 250 m si on renonce à y arrêter les TAGV en plus des Transiliens (hypothèse retenue pour la gare de rocade de Villeneuve le Roi).



Les trains de POCL arrivant tout droit à Paris Austerlitz peuvent dans ce schéma s'arrêter sous la rocade à Villeneuve le Roi. La réalisation d'un quai de 490 m entre les 2

voies de surface et des correspondances avec le quai de 250m qui le croise en surplomb est relativement peu onéreuse. Le nombre de franciliens intéressés par cet arrêt des TAGV avant Austerlitz se chiffre à des centaines de milliers, voire des millions, puisqu'il offre une correspondance confortable avec deux branches du RER C et la nouvelle rocade. La perte de temps des voyageurs poursuivant jusqu'à Austerlitz sera réelle mais assez probablement d'un ordre de grandeur en dessous du temps gagné par les autres.

Les trains intersecteurs reliant POCL et les lignes de l'Ouest (LGV Atlantique et LNPN) s'arrêteront tous à **Orly**. Le débranchement s'effectue sur l'emprise de la gare de triage de Juvisy, commence en souterrain dans les 1500 premiers mètres, et se poursuit en tranchée couverte une fois arrivé sur la zone aéroportuaire. La gare est réalisée elle aussi en tranchée couverte devant les aérogares, débordant un peu l'espace qui les sépare et prenant peut-être une partie du volume des parkings souterrains (ce qui sera sans inconvénient majeur vu la qualité de la desserte en TC promise). Sa construction perturbera la desserte automobile et le fonctionnement des aérogares : il faudra sans doute envisager la fermeture de l'un puis de l'autre et assurer le trafic de l'aéroport avec un seul aérogare pendant tout le chantier. Le résultat sera une économie considérable par rapport à une cathédrale souterraine, surtout si la gare terminus du métro L 14 reste, elle, en surface.

Après Orly, c'est la solution oubliée par RFF pour l'interconnexion sud qui est illustrée: tranchée couverte jusqu'à l'extrémité Ouest de la zone aéroportuaire, soit environ 4 km, puis ligne aérienne dans la zone autoroutière jusqu'à ce que la rocade puisse s'installer en parallèle du barreau autoroutier joignant A 6 et A10 (latéralement ou au dessus).

A l'Est d'Orly, la rocade pourra bénéficier de la même manière qu'à l'Ouest de la solution économique de la tranchée couverte à travers la zone aéroportuaire sur 2,5 km. Reste un peu moins d'un km pour raccorder la rocade à l'accès Sud du cor de chasse de Villeneuve le Roi, probablement en souterrain.

Les trains intersecteurs reliant POCL et les lignes du Nord, de l'Est et du Sud Est (vers Lille, Londres et les capitales européennes du Nord, vers Strasbourg, Cologne, Francfort et plus tard Vienne, Berlin et Varsovie) s'arrêteront eux à **Villeneuve Saint Georges triage**. Cette gare est justifiée par la nécessité indiscutable de mailler le RER D par la rocade TAGV/ Transilien. Elle n'est pourtant qu'à 1900 m de la gare de Villeneuve le Roi - les deux extrémités de quai ne sont même séparées que de 1500 m - et à 6 km d'Orly, mais la Seine les sépare. Comme à Villeneuve le Roi, les correspondances se font entre quais croisés et superposés, la rocade passant au dessus du RER D. Bien que pour réaliser les quais hauts le viaduc existant soit peut être à reconstruire intégralement, il serait dommage de renoncer aux quais de 490 m et aux arrêts des TGV car, comme le soulignait le cahier d'acteurs de l'AUT de l'interconnexion Sud, une gare TGV de rocade à Villeneuve Saint Georges est réalisable dans un délai beaucoup plus court que celle d'Orly et est assurée d'une bonne fréquentation immédiate. En effet, tous les intersecteurs entre le Nord, l'Est, le Sud Est et la LGV Atlantique passent déjà là et ont vocation à s'y arrêter tant qu'il n'y aura pas de gare à Orly.

Meudon le 31 janvier 2012

GRAND PARIS, capitale européenne du TGV

Contribution personnelle de Daniel MOURANCHE commune aux débats publics Grand Paris et Arc Express, arrêtée après consultation de la FNAUT le 31/01/2011

Résumé : le dossier du Grand Paris n'ignore pas l'importance du TGV pour le rayonnement de la métropole, mais accorde plus de considération à ses aéroports pourtant désormais moins fréquentés. De son côté, RFF présente au débat public quatre projets d'amélioration du réseau ferré francilien en faveur des TGV : au Nord la liaison Roissy Picardie, au Sud la ligne Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon et l'interconnexion entre les LGV Sud-Est et Atlantique, et à l'Ouest la ligne Paris Normandie. Mais il n'apparaît pas derrière ces projets une vision d'un véritable « réseau TGV » en Ile de France qui répondrait aux attentes des usagers rejoignant, quittant ou contournant la capitale européenne du TGV, ni qui conforterait cette enviable position en Europe.

L'auteur est militant à l'Association des Usagers des Transports Fnaut Ile de France. Après un examen des principales caractéristiques des projets portés au débat public pas la SGP et RFF, il esquisse une rocade de 130 km et 19 gares en grande couronne qui pourrait porter l'ambition légitime du Grand Paris. Cette rocade assurerait en particulier une correspondance facile des TGV avec les RER et Transiliens qui irriguent la grande banlieue, grâce à un service Transilien de rocade partageant la ligne avec les TGV. Service qui serait bien sûr mis à disposition de tous les déplacements des Franciliens, par exemple depuis ou à partir du plateau de Saclay. Rêve de l'impossible ? En tout cas rêve pour Paris et l'Europe.

Les gares TGV d'Ile de France, ce sont plus de 90 millions voyageurs accueillis en 2009. Les deux aéroports, ce sont moins de 85 millions. L'année précédente, l'ordre était inversé. Dans 10 ans, l'écart sera creusé. Or, Roissy et Orly sont deux points focaux du réseau de transport du Grand Paris mais les gares TGV ne sont que cinq pastilles sur le réseau francilien hors Paris.

Le Grand Paris, Paris Métropole, ont pour premiers partenaires les provinces françaises et les grandes villes européennes, avant les capitales d'outre mer. Le réseau TGV se développe de manière accélérée chez nos voisins européens. RFF se prépare à ouvrir les LGV françaises aux grands concurrents de la SNCF. Sur l'Ile de France, quatre projets de RFF vont rendre le TGV plus attrayant pour ses visiteurs, les voyageurs en transit, et ses clients franciliens : la liaison Roissy Picardie, l'interconnexion Sud, la ligne nouvelle Paris Normandie et la ligne Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon. Ils s'ajouteront aux 4 lignes en étoile actuelles, au contournement Est et aux 3 gares périphériques de Roissy, Marnes la Vallée Est et Massy. C'est encore très insuffisant.

On sera loin, très loin, en effet de disposer d'une rocade qui permettrait à n'importe quelle liaison TGV province - province de contourner Paris à vitesse convenable, à 12 millions de franciliens d'accéder aussi facilement au réseau TGV que les habitants des grandes métropoles provinciales, et à des centaines de millions de visiteurs de rejoindre leur destination précise en Ile de France sans reperdre le temps gagné par la grande vitesse. Pourtant, rien n'a été impossible à notre ingénierie ferroviaire et tunnelière. Examinons, à partir des propositions actuelles des maîtres d'ouvrage, l'étendue des autres chantiers à préparer. .

Les projets actuels d'extension du réseau TGV francilien

On parle du réseau TGV francilien dans le débat public du réseau de transport du Grand Paris, cible principale de cette contribution, mais on en parle - ou on va en parler - encore plus dans les débats autour des quatre projets de RFF précités.

La place du TGV dans le dossier du débat Grand Paris

Elle n'est pas grande pour une raison simple s'est défendu le maître d'ouvrage le 24 janvier à Chatillon : le temps était trop compté à la SGP par la loi pour qu'elle puisse se rapprocher utilement de RFF. Ce n'est que partie remise.

Précisons ce qu'on y trouve. Cinq gares du projet de la SGP sont en correspondance avec cinq gares TGV hors Paris. Deux d'entre elles existent : Roissy et Massy (la troisième, aux confins Est de Marnes la Vallée, n'est pas concernée). Trois autres sont des projets : Orly (vienne promesse arrivée à l'étape du débat public), La Défense/Nanterre (revendication des normands écoutée au plus haut niveau de l'Etat), et Saint Denis Pleyel (hypothèse réaliste d'un desserrement de la gare du Nord). On peut les classer autrement : Roissy et Orly sont des gares installées sur des grands pôles (Marnes la Vallée Est appartient aussi à cette catégorie). Massy et Saint Denis Pleyel sont d'abord des gares de desserrement. La Défense/ Nanterre est un peu des deux.

Mais ce qu'on n'y trouve pas, c'est un ou plusieurs projet de gare nouvelle unique, sur le modèle parisien ou de Roissy. Il s'agit à chaque fois de deux gares en correspondance, et non d'une gare de correspondance. Il y a une raison évidente à Orly : RFF propose 4 implantations pour la gare TGV, dont une seule sur l'aérogare. Il est donc prématuré de songer à un projet de gare nouvelle unique. On n'y trouve pas non plus de barreau commun. L'idée avait été un moment évoquée pour prolonger les trains normands, TGV ou non, jusqu'à Roissy par la ligne verte. Elle n'a pas été reprise pour le segment Massy Orly de la même ligne verte qui recoupe exactement le segment Massy Orly en tunnel, commun aux trois scénarios de RFF pour l'interconnexion Sud.

Le plus décevant est cependant ailleurs : la complémentarité du projet de la SGP avec le réseau TGV francilien n'est envisagée que dans le strict respect des hypothèses de travail de RFF (page 137 du dossier du maître d'ouvrage), de sorte que le mot de rocade TGV n'est nulle part avancé (seule la SNCF osera le faire dans son cahier d'acteurs). Même l'étude d'impact omet d'aborder le sujet alors même qu'elle prétend procéder à une évaluation stratégique de l'impact du projet sur la mobilité et l'accessibilité. A quoi bon cette irruption de l'Etat dans le système de transport francilien si elle ne permet pas de faire tomber sa cloison avec le réseau national ?

A la date de rédaction, le projet du Grand Paris a évolué vers une synthèse avec Arc Express. Elle est esquissée dans le protocole du 26 janvier entre l'Etat et la Région. Celui-ci prend acte de l'insuffisance des études d'ancrage du réseau TGV sur le réseau francilien, mais se garde d'afficher l'ambition qu'on attend toujours du Grand Paris : « Réaliser d'ici la fin 2013 les études de faisabilité relatives aux connexions du réseau de transport collectif au réseau à grande vitesse et d'une rocade ferrée en tram-train s'appuyant sur les lignes tangentielles en cours de réalisation ». Non seulement il n'est pas question de rocade TGV, mais l'évocation d'une autre rocade légère en moyenne ou grande couronne, celle des tangentielles historiques, pourrait si la décision était prise la reporter de facto à plusieurs décennies.

Les quatre projets de RFF d'extension du réseau TGV francilien

La liaison Roissy Picardie : RFF a pris sa décision le 26 novembre 2010 à l'issue du débat public. Les villes de la ligne Paris-Amiens pourront disposer en 2020 d'un accès direct à Roissy CDG et aux TGV intersecteurs (c'est ainsi que désigne RFF les TGV liant des villes de province sans passer

par Paris) grâce à la construction de 6 ou 7 km de ligne nouvelle entre la vieille ligne d'Amiens et la LGV desservant Roissy. A cette occasion le nombre de voies de la gare de Roissy devrait passer de 4 à 6. A noter qu'il ne s'agit pas de LGV, et que le public s'est massivement prononcé pour que les TER profitent de cette nouvelle infrastructure. RFF l'a entendu.

Curieusement, RFF ne range pas la liaison Roissy Picardie dans le réseau francilien, en tout cas dans son dossier du projet interconnexion Sud. Pourtant, l'Ile de France est la région qui a le plus participé au débat, notamment par le nombre de cahier d'acteurs. De plus, le secteur d'étude retenu est intégralement sur son territoire.

L'interconnexions Sud entre LGV Sud Est et LGV Atlantique : bien que les études aient commencé il y a bien des années, le dossier du maître d'ouvrage est très ouvert avec 3 scénario de tracé (de 16 à 30 km) et 4 implantations de la gare TGV d'Orly. Il est décevant : la conservation à l'Est d'une partie de l'infrastructure ancienne servant à la fois au fret, au RERC et au TGV reste une hypothèse, tandis que les deux autres scénario avec infrastructure entièrement nouvelle laissent entière la question du choix entre contournement optimisé pour la grande vitesse, ou plutôt les petits temps de parcours (comme l'interconnexion entre LGV Nord et LGV Sud Est par Marnes la Vallée Est) et arc de rocade optimisé pour la desserte de l'Ile de France. De plus, RFF a perdu son temps à détailler 3 autres implantations de gare à Orly en plus de celle sous les aéroports, évidemment plébiscitée.

Plus décevant encore : la construction d'une gare à l'Est de ce nouveau barreau, Villeneuve Saint Georges pour correspondance avec le RER D dans le scénario rocade dit A, ou Sénart dans le scénario contournement grande vitesse dit C, est non seulement considérée comme une option mais encore implantée hors LGV Sud Est, comme s'il était incongru qu'elle fasse pendant à la gare de Massy, halte sur la LGV Atlantique. Ajoutons qu'à ses deux extrémités l'interconnexion se termine par un embranchement unidirectionnel sur les LGV (vers la province, bien sûr) sans prévoir les franchissements nécessaires à sa poursuite en rocade.



Source : collectif d'opposition à la LGV Poitiers Limoges

Enfin relevons dans le dossier du maître d'ouvrage trois caractéristiques du projet : ses 2 ou 3 gares disposeront de 4 voies à quai sur le modèle de celle de Massy, ses quais s'étendront sur 490 m pour accueillir les doubles rames les plus longues, mais toute l'infrastructure nouvelle est a priori dédiée exclusivement aux TGV.

Souhaitons que de telles dotations au TGV ne fassent pas de tort à l'infrastructure francilienne, et qu'au contraire elles puissent être partagées avec elle.

La ligne nouvelle Paris Normandie : RFF s'apprête à saisir la CNDP et s'attend à un débat public à l'automne 2011. Le projet est porté non seulement pas les deux régions normandes qui veulent intégrer Le Havre, Caen et Rouen à la carte des TGV mais aussi par l'Ile de France qui a absolument besoin d'une ligne nouvelle jusqu'à Mantes la Jolie pour débarrasser ses transiliens de l'Ouest, et bientôt le RER E prolongé, du trafic grande ligne et TER qui les encombre. La vision d'un Grand Paris allant jusqu'au Havre lui a donné l'élan décisif.

S'agissant de la bifurcation Caen- Le Havre, il semble qu'on se dirige vers une fourche placée assez loin de Rouen en amont de la Seine, et une branche Le Havre arrivant à Rouen par la rive droite. L'hypothèse d'un tronc commun jusque dans la boucle au sud de Rouen en rive gauche est en voie d'abandon. L'arrivée en Ile de France venant de Normandie n'est aujourd'hui envisagée que par la

rive gauche depuis Mantes La Jolie jusqu'à Vernouillet/Poissy. Pour arriver à Paris, la Seine fait encore trois longues boucles. Selon les options de passage, celles-ci exigent 3 ou 5 franchissements du fleuve pour rejoindre Paris Saint Lazare.

Il semble que la desserte de Mantes La Jolie soit jugée aussi stratégique que celle de La Défense. Entre les deux, Cergy Pontoise veut aussi à juste titre sa desserte. Elle est en rive droite, au Nord d'une des boucles, et riveraine non pas de la Seine mais de l'Oise. Comme son agglomération s'étend au Sud jusqu'à la confluence, on lui propose une gare en rive gauche dénommée "Confluence", que RFF verrait bien tirée encore plus au Sud et pourquoi pas jusqu'à Achères triage où d'excellentes correspondances avec le RER A (vers Cergy et Paris) et le RER E prolongé (vers toutes les gares de la vieille ligne que la nouvelle ligne devra oublier comme Poissy, et vers Paris gare du Nord) sont possibles.

Dans les études en cours la gare de La Défense est plutôt envisagée sur Nanterre, aux Groues ou à Nanterre Université, là où s'arrêteraient aussi le RER E, la ligne verte du Grand Paris et même la rocade Arc Express. Les documents la dénomment d'ailleurs La Défense/Nanterre. De plus, compte tenu des contraintes du réseau dense existant, il est difficile de l'envisager autrement qu'en terminus d'une bifurcation de la ligne principale qui, elle, continuerait sur Saint Lazare.

En terme d'interconnexion des lignes accueillant les TGV, par exemple entre cette ligne nouvelle et la LGV Atlantique via le réseau historique (la grande ceinture Ouest), seule la gare Confluence est susceptible de jouer le rôle de gare TGV de rocade. En revanche, La Défense/ Nanterre peut encore mieux qu'elle jouer un rôle de gare francilienne, c'est à dire de point d'attraction TGV de la clientèle résidant en banlieue. Mais son rôle principal resterait le desserrement de la gare Saint Lazare, incapable d'accueillir le surcroît de trains permis par la ligne nouvelle.

Compte tenu des faibles distances concernées, il est acquis que sur le segment francilien la LNPN ne sera pas une LGV et qu'elle ne sera pas dédiée exclusivement aux TGV. Elle est en effet destinée depuis l'origine à accueillir en plus tout le trafic TER et Intercités.

La LGV Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon (POCL): l'étude est elle aussi ancienne mais le projet, quoiqu'inscrit dans les 2500 km promis par la loi Grenelle 2, est un peu plus éloigné de la décision que les autres. Il concerne l'Ile de France pour une partie encore plus faible que la LNPN, mais toujours très sensible : quel faisceau ferroviaire d'arrivée sur Paris, quelles gares ? Voilà ce qu'écrit RFF dans son dossier de l'interconnexion Sud :

« Les études actuelles laissent ouvertes deux familles d'itinéraires en Ile de France, passant par le secteur de Brétigny (91) [*comme la ligne historique Paris Orléans*] ou le secteur de Lieusaint (77), suivant des solutions techniques partiellement souterraines pour accéder à Paris, en gare d'Austerlitz ou en gare de Lyon » (page 67).

En cohérence avec notre option pour le scénario A et l'implantation de la gare TGV d'Orly sous les aérogares, nous ferons plus loin l'hypothèse que la gare d'Austerlitz et son faisceau seront retenus, avec une gare d'interconnexion à Villeneuve le Roi. Cette dernière hypothèse est audacieuse, dans la mesure où elle constituerait une troisième gare TGV nouvelle s'intercalant entre celles d'Orly et de Villeneuve Saint Georges. Mais elle est à la mesure de l'ambition d'une rocade TGV en correspondance avec tous les RER. A Villeneuve le Roi, c'est le RER C. A Villeneuve Saint Georges, c'est le RER D et la Seine les sépare. Et le choix d'arriver à Paris Austerlitz par le faisceau existant permettrait probablement l'économie de quelques « solutions partiellement souterraines ».

L'esquisse d'une rocade mixte TGV – transilienne

Le caractère fragmentaire et l'absence de vision sous jacente de ces quatre projets ne peuvent que surprendre. Le débat public en cours sur l'interconnexion Sud permettra sans doute à RFF de mieux faire valoir ses vues prospectives.

En attendant il est tentant de se risquer à décrire ce que pourrait être une rocade TGV qui soit aussi un anneau d'échange entre le système de transport francilien et le réseau TGV. Et qui en prime améliore de façon remarquable la desserte des deux aéroports de Paris.

Imaginons donc une rocade de grande couronne de 130 km de long, tournant autour de Paris entre la distance de Roissy CDG 2 (23 km du Louvre) et Orly Sud (15 km) et comportant une petite vingtaine de gares. La vitesse moyenne des trains marquant tous les arrêts peut alors atteindre 80 km/h, de sorte que le tour complet serait fait dans le même temps que la petite rocade à 40 km/h, soit un peu plus d'une heure et demi.

Avec 20 gares, il est possible de marquer une correspondance tout à la fois avec :

- chaque LGV croisée (4 aujourd'hui, 6 avec la LNPN et la ligne POCL, 8 peut être dans 20 ans),
- la plupart des autres grandes lignes comme Paris Chartres, Paris Beauvais, Paris Amiens ou Paris Laon,
- toutes les branches de RER et de Transiliens irriguant la grande couronne, moyennant un ou deux prolongements,
- et bien sûr les aéroports de Roissy CDG 2 et Orly Ouest/Sud.

Sur cette rocade coexisteraient avec les TGV intersecteurs des trains transilien spécialement conçus pour tourner sur la rocade à une fréquence de 4 à 8 trains par heure. Fréquence suffisante pour l'attractivité des correspondances avec des lignes au long cours, et difficile à augmenter compte tenu du nombre de TGV intersecteurs attendus.

Toutes les gares n'auraient pas la longueur de 490 m des gares TGV : les autres grandes lignes et les RER peuvent se contenter de la moitié. Mais toutes doivent offrir 4 voies au moins en gare, de manière à ce que dans chacune les TGV sans arrêt puissent doubler les transiliens par vocation omnibus.

Le contournement Est passant par Marnes la Vallée Eurodisney ne peut s'intégrer dans cette rocade, car il s'éloigne trop de Paris (plus de 30 km) pour croiser les RER. Ce qui a été fait pour la branche A4 du RER A, spécialement prolongée jusqu'à Eurodisney (33 km), ne peut être fait pour les autres. De plus, il faudrait créer des gares en très grande couronne à l'effet détestable sur l'étalement urbain. En revanche, l'existence de ce contournement éloigné et rapide, doublant celui de la rocade proposée, augmenterait considérablement la capacité du réseau TGV francilien à absorber le trafic dominant des TGV Nord et Est européens vers le Sud. Peut-être même autoriserait-elle un peu plus de place aux transiliens de rocade, leur fréquence pouvant alors dépasser 8 par heure.

A titre d'illustration, voici 19 gares et les correspondances pouvant composer la rocade mixte TGV-transilienne. La ville de Saclay a été rajoutée aux 18 gares de correspondance, en raison de l'intérêt stratégique de son plateau (qui au demeurant mérite un RER vraiment radial).

	Lieu	Correspondances LGV et RER	Interstation km	Distance de Paris Louvre
1	CDG 2	LGV MIV & RER B3		23
			6	
2	Mitry	RER B5		24
			10	
3	Chelles-Vaires	LGV E & RER E2 & transilien		20
			3,5	
4	Noisiel	RER A4		21
			4	
5	Pontault Combault	RER E4 & transilien		21
			9	
6	Sucy en Brie	RER A2		16
			4,5	
7	Pompadour/ Villeneuve St Georges	LGV PL & RER D		14
			2,5	
8	Villeneuve le Roi	POCL, RER C		15
			4	
9	Orly Sud	L14 prolongée		15
			8	
10	Massy	LGV Atl & RER B&C		15
			6	
11	Saclay	Nouveau RER ?		18
			7	
12	Versailles Chantiers	RER C & transilien		16
			10	
13	St Nom la Brétèche	Transilien & RER A1+ ?		21
			10	
14	Confluence/ Achères triage	LNPN & RER A5 & RER E prolongé		21
			6	
15	Conflans St Honorine/Herblay	Transilien		23
			5	
16	Pierrelaye	RER C & transilien		22
			4,5	
17	Bessancourt	Transilien		21
			8	
18	Moisselles	Transilien		21
			10	
19	Goussainville	LGV N & RER D		20
			8	
1	CDG 2	LGV MIV & RER B3		
			126	

Souterrain ou aérien ? Le choix reste plus ouvert que pour la rocade de petite couronne puisque à 15-25 km de Paris l'urbanisation est moins dense. La proposition des architectes consistant à passer en viaduc sur les autoroutes, ou simplement sur leur emprise de réserve là où elle a été largement dimensionnée, trouve une meilleure application dans la mesure où les intersations dépassent souvent 7 km. L'A 104 au Nord, entre Méry sur Oise et Goussainville offre ainsi un long tronçon de 25 km, mais un peu éloigné et assez rural. A l'Est, l'opportunité est moins évidente en raison des détours de la A 104 mais reste intéressante sur quelques tronçons par exemple au Sud de Mitry et au Sud de Noisiel.

Quelques choix techniques en question

RFF a certainement beaucoup de raisons de refuser de livrer au public la vision d'une telle rocade. S'agit-il d'impossibilités techniques ou de pudeur financière ? Pour le savoir, les questions suivantes lui ont été posées dans le débat public sur l'interconnexion Sud. La réponse arrivera probablement après la clôture des débats publics Grand Paris et Arc Express, mais elle pourrait utilement être versée aux dossiers des rapports de leurs commissions particulières.

Quels seraient les principaux compléments à prévoir – et le facteur de surcoût- pour que le projet "interconnexion sud" préfigure une telle rocade TGV-Transilien, et plus précisément permette de :

- faire circuler les TGV entre gares parisiennes (Lyon, Montparnasse, Austerlitz) et nouvelles gares TGV franciliennes (Orly et Villeneuve St Georges), de manière à « mutualiser » les capacités TGV des gares parisiennes, ou desservir à la fois Paris et banlieue par un même TGV (ce qui est déjà possible pour PMP et Massy),
- amorcer la poursuite de la ligne nouvelle vers Versailles et vers Marne la Vallée Ouest (c'est à dire beaucoup plus près de Paris que les 32 km de la gare TGV Eurodisney),
- mixer TGV et métro rapide (avec ou sans conducteur peu importe à ce stade) sur la ligne d'interconnexion, par exemple 2/3 – 1/3, ou un maximum de 8 mètres par heure,
- assurer des correspondances entre LGV radiales (ou lignes RER) et rocade TGV-transilien grâce à des quais superposés et croisés (comme la gare TGV-RER de Vandières sur la LGV Est),
- embrancher rocade et LGV radiales de manière à ce que tous les trains puissent desservir la gare de leur croisement (ce que n'assureront pas les embranchements de Vandières) ?

On est conscient du coût d'une telle rocade grande vitesse, mais il faut avoir de l'ambition et cesser de progresser par tronçons isolés. Paris est déjà le plus gros noeud du réseau TGV européen, au point de freiner parfois son développement : une telle infrastructure ferait de Paris son coeur, au service de la mobilité des européens. En outre, en réalisant un interfaçage sur 360° avec le réseau ferré historique d'Ile de France, on économiserait sur les aménagements partiels mais toujours chers qui s'avèrent nécessaires en Grande Couronne pour les trains Transiliens et Intercités.

Rappelons que le scénario A de l'interconnexion Sud, avec 16 km de voies nouvelles en souterrain, deux gares nouvelles de 490 m et des embranchements limités, est évalué à 3 milliards d'euros (2008) par RFF. Quel prix attache-t-on à Paris Ville Europe ?

Meudon le 31 janvier 2011