

Contribution de l'AUT FNAUT Ile-de-France

Présentation

L'Association des usagers des transports (AUT) regroupe les adhérents franciliens (individus ou associations) de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT). L'AUT a notamment pour objectif de promouvoir des transports en commun efficaces et de qualité. Dans ce but, elle agit auprès des autorités : Syndicat

des transports de l'Ile-de-France (STIF), collectivités locales, exploitants et élus. Elle intervient dans les débats publics, représente les usagers auprès du STIF et des exploitants, manifeste contre les déficiences du service et publie régulièrement un bulletin.

Diagnostic et enjeux

La situation actuelle de la desserte ferroviaire d'Orly et des alentours n'est pas satisfaisante :

- ▶ L'aéroport d'Orly et la zone d'emplois d'Orly-Rungis sont mal desservis par les transports en commun.
- ▶ L'offre de la branche Massy - Choisy du RER C est très peu attractive, notamment la desserte toutes les 30 minutes en heure de pointe entre Massy et Pont de Rungis, la plus mauvaise de la région à cette distance de Paris.
- ▶ L'insertion des TGV inter-secteurs est délicate sur la ligne

classique Massy-Valenton alors que ce trafic a vocation à se développer.

- ▶ Les possibilités de correspondance avion / TGV sont quasi-nulles car l'aéroport ne dispose d'aucune liaison commode avec les gares TGV.

L'AUT considère que face à ces différents besoins, compte tenu des délais et des coûts, le grand projet d'interconnexion Sud dédié aux TGV doit être replacé dans un ensemble avec plusieurs horizons de réalisation.



Secrétariat AUT

32 rue Raymond Losserand
75014 PARIS



Tél. 01 43 35 22 23

Fax 01 43 35 14 06

aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org



Une première étape : répondre vite aux besoins par les projets ferroviaires déjà engagés

L'AUT souligne en premier lieu que deux projets ferroviaires déjà engagés peuvent apporter une première réponse significative :

- ▶ Le tramway T7 Villejuif / Athis-Mons desservant l'aérogare Orly sud, dont la mise en service est attendue fin 2013
- ▶ La suppression de conflits de circulation entre RER et TGV sur les communes d'Orly, Villeneuve-le-Roi, c'est-à-dire la partie Est du tronçon Massy/Valenton. Des travaux ferroviaires, et les protections phoniques indissociables, ont fait l'objet d'un accord en juillet 2008 mais les chantiers n'ont toujours pas démarré.

Ces deux projets doivent toutefois chacun être complétés :

- ▶ Le tramway T7 pour qu'il arrive jusqu'à la gare RER C et D de Juvisy préalablement réaménagée. Cette connexion offrira à une partie des habitants de l'Essonne un accès plus facile à la zone d'Orly-Rungis et répondra ainsi à l'objectif prioritaire du développement des liaisons de banlieue à banlieue.
- ▶ la suppression des conflits entre RER et TGV pour qu'elle

s'applique aux communes de Massy et Antony, y compris bien sûr le doublement de la voie unique du raccordement à la LGV Atlantique qui pénalise le débit des TGV. Elle permettra enfin le passage à une fréquence au quart d'heure entre Massy et Pont de Rungis sur le RER C, évolution d'autant plus indispensable que le RER C sera en correspondance avec le T7 à Rungis La Fraternelle et qu'elle pourrait permettre de rouvrir la gare de Wissous.

Cet aménagement doit être accompagné d'un traitement des nuisances en privilégiant les systèmes réducteurs de bruit à la source. C'est l'intérêt même des riverains de la ligne actuelle qui, sans la réalisation de ces projets, ne peuvent espérer une réduction des nuisances avant bien longtemps étant donné que de nombreux autres "points noirs du bruit" plus importants sont répertoriés en Ile-de-France.

L'AUT demande donc à RFF et à la Région Ile-de-France de s'engager avec la fin de cette année sur un projet d'aménagement complet dans ce secteur.

Pour une intermodalité air / fer à très court terme

Il est possible d'établir dès à présent un système léger d'intermodalité entre la gare de Massy-TGV et les aéroports d'Orly constitué par un service de navettes routières dédiées aux voyageurs TGV. Distinct du service assuré actuellement par la ligne 91-10 d'Albatrans, ce système permettra aux voyageurs arrivant par le TGV à Massy d'emprunter un service :

- ▶ clairement signalé,
- ▶ sans arrêt entre Massy-TGV et l'aéroport d'Orly,
- ▶ partiellement soustrait aux aléas de la circulation automobile en empruntant dans la mesure du possible les voies internes de l'aéroport d'Orly. De plus sur voirie communale ou départementale, cette ligne pourrait bénéficier de portions de voirie réservées aux bus à l'étude,
- ▶ desservant les aérogares d'Orly Ouest et d'Orly Sud au plus près des halls d'embarquement et d'arrivée,
- ▶ pas nécessairement cadencé mais coordonné avec les heures réelles d'arrivée et de départ des TGV à Massy,
- ▶ disposant d'un matériel adapté aux voyageurs avec bagages, avec une aide à la manutention des bagages par le conducteur,
- ▶ avec émission de billets TGV incluant la correspondance Massy-aéroport d'Orly.

Une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges

Le tracé C avec une gare à Lieusaint apparaît comme intéressant en matière d'aménagement du territoire régional mais est le plus coûteux. De plus, il allonge certains trajets province-province. Sa justification semble difficile pour un trafic TGV inter-secteurs maximum de 4 trains par heure et par sens : seul son couplage avec la future LGV POCL, donnerait un intérêt à cette solution. Notre préférence va donc vers le tracé passant par Villeneuve-Saint-Georges.

Il semble possible de réaliser pour un coût raisonnable une gare en aérien le long du viaduc de la Grande ceinture, surplombant le triage de Villeneuve-Saint-Georges, en anticipation de l'interconnexion Sud. Pour quatre quais de 490 m de long, il faudrait certes refaire intégralement le viaduc. Son emplacement dans le triage de Villeneuve-Saint-Georges limite toutefois les difficultés et offre des possibilités intéressantes d'aménagement autour de la gare TGV, d'autant plus que la diminution des activités de triage, que l'on peut déplorer par ailleurs, libère de la place. Il faudrait bien évidemment une correspondance verticale avec le RER D. Elle suppose le déplacement de la gare actuelle de Villeneuve-Triage.

En revanche, la gare centrale de Villeneuve-Saint-Georges n'est pas adaptée pour en faire une gare TGV : saturée, trop petite, dans un espace géographique réduit, avec des accès routiers (bus, voitures, taxis) exécrables du fait des embouteillages chroniques de la RN6 et du pont de franchissement de la Seine.

L'interconnexion Sud dans le secteur d'Orly en deuxième étape



En premier lieu l'AUT considère que les liaisons entre l'Ouest de la France et la région lyonnaise n'ont pas vocation à passer systématiquement par l'Île-de-France. L'amélioration du réseau ferroviaire transversal doit donc être menée parallèlement.

Pour autant, l'aménagement de la ligne existante, avec les fonctionnalités du projet de 2003, sera insuffisant à moyen terme vu la croissance probable des trafics.

Compte tenu des orientations prises ci-dessus, nous écartons les scénarios A et C.

La desserte d'Orly par une gare TGV sous les aérogares d'Orly est séduisante en terme d'intermodalité air / fer. Le coût de cette gare souterraine est néanmoins très élevé (estimé à 650 M€).

Le choix d'une gare TGV en surface à Rungis La Fraternelle ou Pont de Rungis présente un coût plus modeste et peut permettre une intermodalité correcte puisque le temps de correspondance garanti entre gare TGV et aérogare est estimé à 10 minutes par Orlyval. Cependant ces deux localisations ne sont pas idéales en termes d'aménagement local.

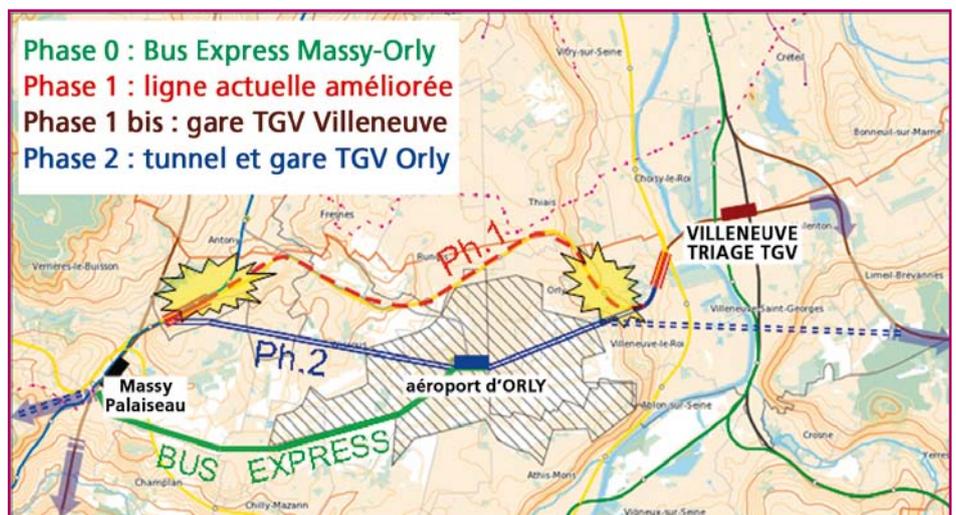
De plus, si le métro du Grand Paris ou Orlyval relie l'aéroport à la gare de Massy TGV (voir ci-après), l'intérêt même d'une gare TGV à proximité immédiate d'Orly peut être remis en cause.

C'est pourquoi le scénario B nous semble le mieux placé en terme de rapport qualité / prix, ou idéalement un scénario B+ qui serait en souterrain de Massy au Cor de

Chasse puis jumelé à la ligne existante (cf illustration).

Par ailleurs, concernant le raccordement entre la ligne classique venant de Versailles (ou une éventuelle future rocade LGV d'interconnexion Ouest) et la LGV d'interconnexion Sud, il nous semble possible de réaliser celui-ci en surface à Massy au lieu de lourds investissements en raccordements souterrains à Wissous comme envisagé.

Quelle que soit la solution retenue, le maintien de la desserte de Massy TGV par tous les TGV inter-secteurs est indispensable car ce pôle multimodal de la banlieue Sud, où convergent les RER B et C, va encore se renforcer dans les prochaines années (tram-train Versailles-Massy-Evry, suite du transport en commun en site propre (TCSP) vers Saclay, TCSP vers la zone d'emplois de Courtaboeuf Les Ulis, etc.).



Le développement du réseau ferroviaire urbain : obligation première dans le sud francilien

L'accord Etat - Région baptisé "Grand Paris Express" dévoilé fin janvier 2011 prévoit notamment une rocade métro dans le Val-de-Marne et le prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly depuis Paris Olympiades, son terminus actuel. L'AUT soutient ces projets mais pas celui de la branche Versailles/Saclay/Massy/Orly que l'Etat souhaite réaliser dans le même horizon.

La rocade métro prévue dans cet accord reprend le tracé d'Orbival et passe donc au niveau de Villejuif et de Vitry. Mais il existe d'autres besoins de rabattement en rocade notamment sur la zone d'emplois d'Orly-Rungis.

Comme indiqué plus haut, l'aménagement de la ligne Massy /Valenton permettra le passage à une fréquence au quart d'heure entre Massy et Pont de Rungis sur le RER C. Certes la cohabitation RER / TGV restera une source de retard potentiel mais pour le RER C c'est une cause mineure parmi beaucoup d'autres (d'après la SNCF, l'interdépendance des réseaux est à l'origine de 5 % des retards du RER C en 2010, tous autres trafics confondus (TGV, TER, fret, lignes N, U et H)). En matière de désaturation des voies, le tronçon prioritaire pour le RER C se situe entre Juvisy et Paris Austerlitz.

Le projet SNCF de tram-train Massy / Sucy / Champigny, qui apparaît en pointillés d'Orly à Champigny dans l'accord Grand Paris Express, permettrait de valoriser réellement la capacité laissée libre par le report des TGV sur voies nouvelles. Il apporterait un désenclavement à tout un secteur au Sud-Est du Val-de-Marne. Il est dommage qu'un éclairage sur ce projet ne soit pas donné dans le cadre de ce débat.

De même, un éclairage sur l'avenir d'Orlyval serait utile. Sa vocation actuelle, desservir Orly depuis Paris, n'aura plus de sens après prolongement de la ligne 14 à Orly. L'AUT suggère d'en faire alors un moyen supplémentaire de développement des services de banlieue à banlieue : Orlyval pourrait être ainsi prolongé à l'Ouest à Massy, à la place d'Antony (rendant la gare TGV d'Orly peu pertinente) et à l'Est jusqu'à une gare RER de Villeneuve-Saint-Georges, avec une correspondance à Villeneuve-le-Roi RER C (branche Brétigny). Ce projet, dont le chiffrage et la faisabilité restent à étudier, rendrait service à beaucoup d'usagers au quotidien par le jeu des correspondances.

Financement

On ne peut qu'être sceptique sur le financement du projet d'interconnexion Sud en considérant :

- ▶ L'importance de l'investissement envisagé (de 1,5 à 3,4 milliards d'euros).
- ▶ L'état délicat des finances publiques (Etat et collectivités territoriales).
- ▶ La situation financière dégradée de RFF, maître d'ouvrage du projet, plombée par sa dette historique.

- ▶ Le nombre de projets intéressant le réseau TGV en France, même si leurs justifications sont inégales.
- ▶ Les besoins de renouvellement du réseau ferré existant, réseau pour lequel il manque près d'un milliard d'euros par an d'après le président de RFF lui-même.

L'Etat devra donc clarifier rapidement les moyens qu'il compte affecter à ce projet.

Conclusion

Plutôt qu'un unique grand projet dédié au TGV dont la réalisation est incertaine vu son coût et son bénéfice, l'AUT souhaite que soient décidées plusieurs étapes d'amélioration progressive, à la fois pour l'intermodalité air / TGV, pour le trafic TGV en Ile-de-France, et pour le développement des transports en commun de banlieue à banlieue. L'accessibilité régionale du pôle d'Orly-Rungis est en effet un enjeu sectoriel au moins aussi fort que la desserte de l'aéroport d'Orly par TGV.

