



# Cahier d'acteur n°40

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

## L'Essonne ambitieuse et exigeante

Soumis au débat public jusqu'au 31 janvier 2012, le projet de ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (POCL) est et doit pleinement être essonnien. Il doit constituer une chance pour l'Essonne

Si son horizon de mise en service se situe au-delà de 2020, il nous faut, dès aujourd'hui, en prendre la juste mesure car sa réalisation ne manquera pas d'impacter durablement notre territoire. Dans toutes les hypothèses, le terminus se situant à Paris Austerlitz, le projet devra traverser le département. Il faut donc créer les conditions pour ne pas le subir mais, au contraire, en faire une opportunité pour l'Essonne.

Tout d'abord, l'environnement naturel du Gâtinais qui comporte de nombreuses zones écologiques d'intérêt majeur, devra être préservé. Le Département exige qu'il soit contourné par un tracé au plus près de la ligne RER C. C'est une priorité.

Afin de limiter les nuisances sonores, les solutions en souterrain seront à favoriser en zone urbaine, notamment à partir de Brétigny. Des protections acoustiques devront être mises en place dans les zones habitées moins denses.

La mise en place du POCL doit également constituer un levier d'amélioration de la qualité de service et de la régularité de la ligne C du RER puisqu'il nécessite de créer deux nouvelles voies entre Brétigny et Paris. Le sextuplement des voies ne doit pas attendre le projet de LGV mais être réalisé au plus vite au profit du RER et de ses 500 000 voyageurs quotidiens.

Enfin, l'Essonne, et c'est fondamental, doit être desservie. Le POCL ne saurait passer sous les pieds des Essonnien(ne)s, il doit s'arrêter en Essonne. L'arrêt d'un certain nombre de TGV à Brétigny ou à Juvisy est envisagé dans le dossier du maître d'ouvrage. Il faut aller au bout de cette option et favoriser l'accès des habitants de la Grande Couronne aux lignes à grande vitesse afin de désaturer les gares parisiennes déjà asphyxiées.

Parce que nous sommes ambitieux pour notre territoire, nous nous montrerons déterminés mais exigeants pour ce projet.

Le Conseil général de l'Essonne

*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*



**Conseil général de l'Essonne**  
Hôtel du Département  
Boulevard de France  
91012 Evry cedex  
Tél. : 01 60 91 91 91

# Les opportunités de la grande vitesse

À l'horizon 2025, la LGV actuelle Paris – Lyon atteindra son point de saturation. Son doublement est donc nécessaire si l'on veut continuer à privilégier le rail plutôt que l'avion pour les déplacements à moyenne distance.

L'idée de base du projet POCL est d'opérer ce doublement non pas au plus près de la ligne existante mais en permettant l'accès à la grande vitesse ferroviaire à des territoires qui en sont aujourd'hui privés, notamment le Centre et l'Auvergne. Sont concernées les agglomérations de Clermont-Ferrand et Orléans,

mais aussi de Roanne, Vichy et Moulins, Montluçon, Bourges, Châteauroux et Vierzon.

La réalisation de cette LGV contribuera ainsi à un développement plus harmonieux du territoire national dont l'Essonne et plus généralement l'Île-de-France.

À l'échelle du Sud francilien, ce projet représente également une opportunité à saisir sous différents aspects : il offre la possibilité de desservir par TGV une gare comme Juvisy ou Brétigny. Il est donc nécessaire d'accélérer le sextuplement des voies entre Juvisy et Paris Austerlitz.

## Pour une gare Sud Francilienne

Pour remonter vers Paris Austerlitz, la nouvelle ligne à grande vitesse doit non seulement traverser l'Essonne mais aussi, et c'est une condition posée, s'y arrêter.

RFF a identifié quatre sites pour l'implantation éventuelle d'une gare sud francilienne : Orly, Juvisy, Lieusaint et Brétigny.

Dans les trois derniers, seul l'arrêt des TGV province – province est envisagé et ce, dans les cinq variantes d'accès à l'Île-de-France proposées par le projet. Toutes directions confondues, le nombre de ces trains devrait osciller entre 8 et 12. Les destinations possibles seraient le Grand Centre et, au-delà de Lyon, le Sud-Est, l'Est, le Nord et la Bretagne.

En Essonne, les sites de Juvisy et de Brétigny disposent chacun d'arguments.

Juvisy est situé sur le parcours "naturel" du projet. Son accessibilité routière peut être problématique mais, seule gare d'interconnexion des RER C et D en Île-de-France, son accessibilité ferroviaire est excellente et elle bénéficiera de l'arrivée du tramway T7. La population des communes disposant d'une gare située à moins d'un quart d'heure de quai à quai de celle de Juvisy s'élève à 419 000 habitants.

Tout comme Juvisy, Brétigny se situe sur le parcours "naturel" du projet. Son accessibilité routière est

meilleure que celle de Juvisy, son accessibilité ferroviaire moins bonne. La population des communes disposant d'une gare située à moins d'un quart d'heure de quai à quai de celle de Brétigny s'élève à 180 000 habitants.

Option soumise au débat public par RFF, l'éventuelle gare d'Orly proposerait un maillage avec l'interconnexion sud et offrirait un accès à l'aéroport. Elle s'ajouterait à la gare déjà prévue sur la ligne d'interconnexion sud des LGV. Seuls des TGV radiaux y marqueraient l'arrêt dans une proportion restant à déterminer.

Son potentiel de fréquentation est estimé à 540 000 voyageurs annuels contre 2 millions pour la gare d'interconnexion.

Le site de Lieusaint avait été envisagé dans l'optique d'une mutualisation du tunnel de l'interconnexion sud. Cela s'est révélé impossible mais l'hypothèse d'une gare à Lieusaint a été maintenue avec un tunnel indépendant.

**Dans tous les cas de figure, le principe d'une gare, plus probablement à Juvisy ou à Brétigny, apparaît indispensable à l'acceptabilité du projet POCL par le Département. Enfin, le niveau d'offre de service qui sera proposé est une condition majeure de l'attractivité de cette future gare. Ainsi, l'arrêt des TGV radiaux, en plus des TGV intersecteurs, est une opportunité à étudier précisément.**

# La compatibilité avec le RER C : une condition absolue

**L'Essonne rappelle l'urgence à déployer un vaste plan de réhabilitation et d'amélioration de la qualité de service de nos RER. Le POCL constitue un tremplin dans cette perspective.**

Ce projet implique le sextuplement des voies entre Paris et Brétigny mais il concerne également le RER C, entre Juvisy et Paris Austerlitz. Il est la condition indispensable à la mise en œuvre de diverses améliorations envisagées à long terme.

En outre, le sextuplement permet d'assurer une liaison directe vers Paris depuis Juvisy pour les trains desservant le Val d'Orge tout en renforçant la desserte de la Seine Amont. Il serait impensable que la réalisation du projet de LGV remette en cause les améliorations prévues sur le RER. Il importe au contraire que le sextuplement soit réalisé dans les meilleurs délais, au profit du RER C. C'est un enjeu fort du dossier.

Le dossier de RFF propose cinq variantes d'arrivée sur le territoire francilien et y applique, à chaque fois quatre schémas d'articulation entre les différents types de circulation (RER omnibus, RER direct Paris - Juvisy, TER et TGV). Il conclut que la plupart des solutions en découlant sont techniquement viables.

En réalité, sur les quatre schémas d'articulation proposés, seulement deux paraissent acceptables ou réalistes.

Le débat public constitue l'occasion d'obtenir les éclaircissements nécessaires et d'affirmer l'urgence de la réalisation du sextuplement au profit du RER. En tout état de cause, pour **l'Essonne une garantie absolue sur le devenir du RER C constitue un point non négociable.**



*Le sextuplement doit être réalisé dans les meilleurs délais, au profit du RER C.  
Source : Conseil général de l'Essonne*

## Quel accès au TGV demain pour les Franciliens ?

L'histoire du réseau TGV est récente. Son développement, jusqu'à maintenant, a privilégié la desserte de Paris intra-muros. Il faut désormais une véritable mutation pour desservir plus finement l'ensemble de l'Île-de-France.

Des évolutions sont en cours avec les gares existantes ou en projet de l'interconnexion, Massy, Orly, ou Lieusaint. Il faut encore aller plus loin. Aujourd'hui, 90 % de l'offre TGV de l'Île-de-France reste concentrée sur les gares parisiennes. Pourtant, plus de 80 % des franciliens habitent hors de Paris. La limite de capacité des gares parisiennes sera vite atteinte.

Il est prioritaire de répondre à leur saturation potentielle par le développement des circulations intersecteurs. On mutualise ainsi les besoins de déplacements de la province et de l'Île-de-France hors Paris.

Le développement des circulations intersecteurs serait favorisé par la réalisation, d'ailleurs envisagée dans le schéma d'ensemble du Grand Paris, d'une rocade francilienne à grande vitesse. Il pourrait alors être opportun d'utiliser également cette infrastructure pour des liaisons régionales rapides. La première d'entre elles pourrait relier Massy à Roissy via la gare d'interconnexion de Lieusaint et Marne-la-Vallée.

Au-delà, il faudra envisager des terminus TGV en dehors de Paris sur des pôles dont l'attractivité le justifie tels, aujourd'hui, l'aéroport Charles-de-Gaulle ou Marne-la-Vallée et, demain, La Défense, Pleyel, Orly ou Juvisy.

Cet ensemble d'évolutions autoriserait une irrigation plus fine et plus performante du territoire francilien et changerait le regard des Franciliens sur le réseau des LGV grâce à un accès sensiblement facilité.

# L'impact environnemental : préserver le Gâtinais

Selon le dossier du maître d'ouvrage : "L'ensemble des enjeux environnementaux de toute nature identifiés en Île-de-France (...) mettent en évidence un territoire particulièrement riche dans lequel l'insertion d'une ligne à grande vitesse sera délicate". Tout est dit.

Pourtant, RFF propose cinq variantes d'accès à l'Île-de-France qui impliquent toutes la traversée du parc naturel régional du Gâtinais français.

Nombre de secteurs à sensibilité écologique forte sont ainsi potentiellement concernés.

C'est le cas des marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juine : près de 600 hectares de marais, plans d'eau et boisements humides et qui recèlent un intérêt

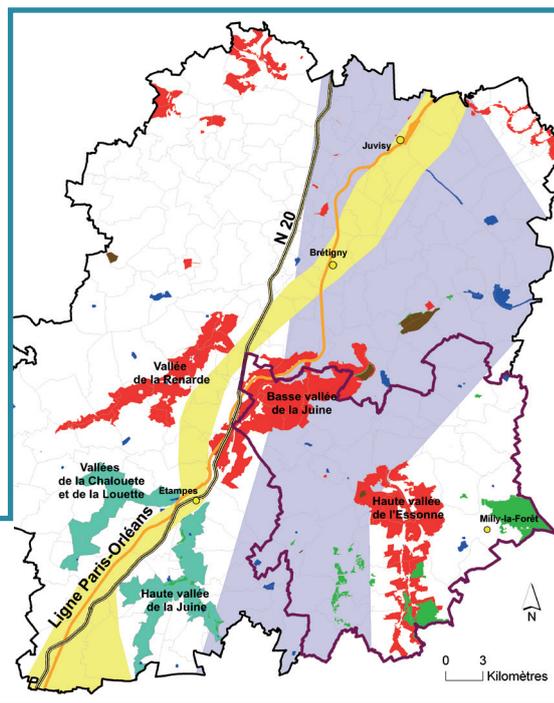
ornithologique reconnu aux niveaux régional, national et européen.

C'est également les pelouses sèches du Gâtinais, classées en zone Natura 2000, situées en grande partie sur un plateau. Elles ont fortement régressé depuis l'abandon du pâturage dans les années 50. Le Département œuvre à la réhabilitation, la préservation et l'ouverture au public de ce chapelet de pelouses abritant de nombreuses espèces patrimoniales au titre de sa politique des espaces naturels sensibles.

C'est encore la haute vallée de l'Essonne. Composée d'espaces boisés, de marais et de pelouses calcaires, elle est particulièrement bien préservée de l'urbanisation et de la fragmentation due aux infrastructures. Sur ses 970 hectares, elle présente une richesse biologique particulièrement forte (présence par exemple de l'Alisier de Fontainebleau protégé au niveau national), et représente un cœur de nature fonctionnel qui s'étend jusqu'à la forêt des Trois-Pignons de Milly-la-Forêt.

Selon le maître d'ouvrage, le contournement du Gâtinais renchérirait l'opération tout en augmentant le temps de parcours. Il propose pourtant une variante par Lieusaint qui impose un détour nettement plus pénalisant en temps et en coût. Cet argument ne saurait donc être retenu.

**Le Gâtinais, en raison de sa sensibilité et de sa richesse, doit être évité. Un tracé s'inscrivant à proximité du RER C jusqu'à l'approche d'Etampes, poursuivant entre les vallées de la Juine et de la Renarde puis s'infléchissant à l'est jusqu'à Brétigny permettrait d'éviter le Parc (cf. carte ci-contre, fuseau en jaune). Entre Brétigny et Paris Austerlitz, le tracé devra être en souterrain, afin d'éviter les nuisances sonores sur un milieu urbain densément peuplé. Pour le Département, ce sont des exigences dont il attend qu'elles soient prises en compte dans la suite des études.**



Projet de LGV POCL et périmètres naturels  
Source : Conseil général de l'Essonne

## CONCLUSION

### Les exigences de l'Essonne :

- Préserver la richesse écologique du Gâtinais en le contournant.
- En milieu urbain, imposer les solutions en souterrain
- Réaliser le sextuplement des voies entre Juvisy et Paris au plus vite, au profit du RER C, sans attendre la LGV,
- Implanter une gare TGV dans le Sud francilien.



Conseil général de l'Essonne  
Hôtel du Département  
Boulevard de France  
91012 Evry cedex  
Tél. : 01 60 91 91 91

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