



Cahier d'acteur n°133

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.

Amorcer le POCL par une première phase en Ile-de-France

Périmètre du cahier d'acteur de l'AUT / FNAUT Ile-de-France

L'AUT / FNAUT Ile-de-France, association d'usagers d'Ile-de-France, ne prend position que sur la partie du projet POCL qui concerne la pénétration de la ligne à grande vitesse en Ile-de-France.

L'opportunité du projet global POCL et le tracé à privilégier entre l'Ile-de-France et Lyon font l'objet d'un cahier d'acteur de la FNAUT. La réflexion de l'AUT / FNAUT Ile-de-France est guidée par ses "10 principes valables pour tout investissement majeur en Ile-de-France".

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Association des Usagers des Transports
FNAUT Ile-de-France
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

Les 10 principes valables pour tout investissement majeur en Ile-de-France

- 1** assurer le **meilleur service possible pour l'utilisateur** pour le coût le plus faible possible pour la collectivité en tenant compte des contraintes financières croissantes.
- 2** mettre en pratique une **amélioration continue du service** sans attendre les grands projets.
- 3** privilégier l'utilisation ou la réactivation des **infrastructures existantes**.
- 4** fixer des **plans d'action réalistes** basés sur des financements identifiés ou identifiables.
- 5** s'efforcer de **reconstituer un réseau ferroviaire cohérent** en favorisant son interopérabilité et son maillage.
- 6** **mutualiser les investissements** en Ile-de-France partout où cela s'avère possible.
- 7** tout en appliquant le principe de séparation des flux (RER, TER, trains Intercités, TGV, fret) quand cela est possible, **bannir en Ile-de-France** toute infrastructure nouvelle dont les caractéristiques techniques rendraient impossible son interopérabilité.
- 8** **réserver les techniques de construction onéreuses** (lignes à grande profondeur) aux cas où celles-ci se révèlent indispensables.
- 9** **privilégier les gares à l'air libre**, quand la tranquillité des futurs riverains le permet, ou enterrées à faible profondeur, plutôt que celles construites à grande profondeur, onéreuses à construire et à entretenir, d'accès peu pratique pour l'utilisateur et peu aptes à s'adapter à l'évolution des trafics (extensions, etc...).
- 10** en résumé, **privilégier l'intérêt de l'utilisateur et de la collectivité plutôt que celui du maître d'ouvrage**.

Présentation de l'AUT / FNAUT Ile-de-France

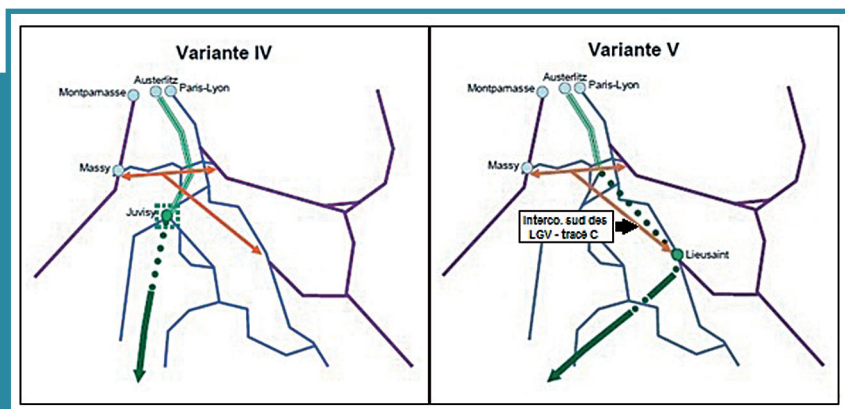
L'Association des Usagers des Transports regroupe les adhérents franciliens (individus ou associations) de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). L'AUT a notamment pour objectif de promouvoir des transports en commun efficaces et de qualité. Dans ce but, elle agit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

des autorités : STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), collectivités locales, exploitants et élus. Elle participe aux structures participatives, 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.

Quelle pénétration en Ile-de-France ?

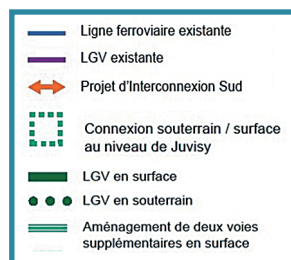
Afin de déterminer les avantages et inconvénients des tracés de pénétration en Ile-de-France, l'AUT / FNAUT Ile-de-France a utilisé la matrice de décision suivante :

	Variante I	Variante II	Variante III	Variante IV	Variante V sans mutualis. Interc. sud	Variante V avec mutualis. Interc. sud
Coût / Contraintes financières	**	∅	∅	***	*	***
Amélioration continue du service / Phasabilité	**	∅	∅	***	*	*
Utilisation ds infrastructures existantes	**	∅	∅	***	**	**
Plan d'action réalistes / Phasabilité	*	∅	∅	***	*	*
Reconstituer un réseau ferroviaire cohérent	**	*	∅	***	∅	**
Mutualiser les investissements	*	∅	∅	***	∅	***
Bannir l'absence d'interopérabilité	*	**	∅	***	∅	**
Absence de technique de construction onéreuse	*	∅	∅	**	∅	∅
Privilégier les gares à l'air libre	∅	∅	∅	**	**	**
Intérêt usager + collectivité v.s. maître d'ouvrage	**	∅	∅	**	**	**
Totaux des * :	14	6	0	27	8	18



Il en ressort que deux variantes présentées dans le dossier du maître d'ouvrage correspondent aux principes énoncés par l'AUT / FNAUT-Ile-de-France :

- la variante IV, et éventuellement,
- la variante V, si une mutualisation était possible avec le tracé C de l'Interconnexion sud des LGV, privilégié par RFF à l'issue du débat public tenu en 2010-2011.



Le projet POCL et les transports franciliens

Après avoir perdu deux ans, le RER C a fait l'objet d'un accord Etat-Région d'Ile-de-France permettant le lancement de quatre opérations d'investissement pour sa modernisation d'ici 2020. L'AUT / FNAUT Ile-de-France considère que ces opérations doivent être complétées pour bâtir un plan d'ensemble cohérent, incluant une desserte équilibrée entre proche et grande couronne.

Au-delà de 2020, le projet POCL peut être une opportunité majeure pour éviter la saturation du RER C puisque RFF annonce qu'il permettrait d'augmenter significativement le nombre de trains sur le RER C au sud de Paris-Austerlitz.

Sans remettre en cause la séparation nécessaire des flux (TGV, RER C, Transilien, etc) l'AUT-FNAUT Ile-de-France souhaite que :

- la plus grande interopérabilité possible soit recherchée entre la ligne nouvelle et l'infrastructure existante, ainsi qu'avec les autres projets situés dans le même secteur géographique. C'est la condition pour obtenir une **robustesse maximale** pour l'exploitation de tous les trafics concernés.
- que la **phasabilité du projet** soit considérée comme un critère déterminant afin que
- la pénétration de la LGV POCL en Ile-de-France ne retarde pas les investissements décidés ou envisagés pour le trafic voyageur (RER et Transilien) en Ile-de-France.

L'AUT-FNAUT Ile-de-France souhaite que les investissements qui seront réalisés dans la décennie à

venir pour l'amélioration du RER C puissent constituer la première phase de la LGV POCL dont l'horizon de réalisation se situe dans la décennie suivante.

C'est pourquoi, l'AUT / FNAUT Ile-de-France se prononce pour la **variante IV** constituée essentiellement par l'ajout d'une troisième paire de voies de Paris à Juvisy donnant accès à un tunnel au sud de Juvisy dans la partie urbanisée de l'Essonne. C'est aussi la variante **la moins coûteuse** (2470 M€, contre respectivement 2570, 3270 et 3470 M€ pour les variantes 1, 2 et 3).

La **variante V** constitue aussi une solution séduisante par la synergie qu'elle pourrait permettre entre la LGV POCL et deux autres projets majeurs en Ile-de-France :

- réalisation d'une troisième paire de voies entre Paris et Choisy/Villeneuve-le-Roi (RER C),
- tunnel d'interconnexion sud des LGV entre Choisy/Villeneuve-le-Roi et Lieusaint,

Cette mutualisation des investissements contribuerait à faire baisser drastiquement l'enveloppe globale prévue pour les trois investissements majeurs cités.

Cependant, cette variante n'est envisageable que si le tunnel entre Choisy/Villeneuve-le-Roi et Lieusaint, envisagé initialement pour l'Interconnexion sud des LGV, peut aussi être utilisé par les TAGV du POCL. A ce jour, le maître d'ouvrage estime que le trafic généré par les TAGV POCL ne permettrait pas d'y ajouter les TAGV d'interconnexion (maxi 4 par heure et par sens).

La LGV POCL et son insertion environnementale en zone urbaine dense

Dans les principes qui guident ses choix, l'AUT / FNAUT Ile-de-France se prononce clairement, partout où cela est possible, pour les solutions à l'air libre, au détriment des solutions souterraines souvent préconisées par les maîtres d'ouvrage car plus aisées à mettre en œuvre (par ailleurs plus onéreuses et impossible à phaser).

Nous pensons que les solutions à l'air libre, offrent une **opportunité exceptionnelle** aux riverains d'exiger enfin les travaux connexes d'insertion environnementale et en particulier de protection acoustique qui manquent aujourd'hui le long des infrastructures actuelles.

Ainsi, pour le parcours Paris-Juvisy, l'AUT / FNAUT-Ile-de-France estime que l'intérêt des riverains de Paris-Juvisy est mieux défendu en préconisant la construction de 2 voies supplémentaires à l'air libre et la mise en place de protections acoustiques et

vibratoires les protégeant contre les nuisances générées par toutes les circulations présentes et futures, que par la construction d'un tunnel qui évitera aux riverains de subir les nouvelles nuisances générées par les TAGV, mais les laissera à la merci de celles générées par les centaines de trains journaliers qui continueront à emprunter l'infrastructure actuelle.

La ligne Paris-Juvisy modernisée doit devenir un exemple d'insertion d'une voie ferrée à très fort trafic dans un environnement urbain dense.

Plus généralement, l'AUT-FNAUT-Ile-de-France souhaite que les projets futurs prennent en compte prioritairement l'intérêt des citoyens, usagers ou riverains, et ceux de la collectivité (coût), plutôt que la facilité d'exécution des travaux par le maître d'ouvrage.

L'arrivée à Paris de la LGV POCL

L'AUT-FNAUT attire l'attention du maître d'ouvrage sur la desserte médiocre par les transports publics de la gare de Paris-Austerlitz.

Elle souhaite que se constitue un **pôle multimodal regroupant les gares parisiennes de Paris-Austerlitz, Paris-Lyon et Paris-Bercy**, (en option, Bibliothèque François-Mitterrand) distantes de moins d'un kilomètre les unes des autres, mais dont les transferts sont particulièrement mal organisés.

Aux trafics TAGV, grandes lignes, Transilien, RER s'ajoute un trafic local considérable généré entre autres par le développement de la ZAC Rive Gauche. Ces trois gares constituent dès à présent un pôle d'échange et d'activités exceptionnel qui justifie une approche globale.

Les trois gares de Paris-Austerlitz, Paris-Lyon et Paris-Bercy (en option, Bibliothèque François-Mitterrand) doivent être considérées comme les terminaux d'une même plate-forme ferroviaire. Ils doivent pouvoir donner accès aux trois lignes de RER, aux cinq lignes de métro et aux 14 lignes d'autobus **directement** (cheminements courts optimisés, escalators, tapis roulants) ou par un **transport hectométrique de type aéroportuaire**.

De plus, l'opportunité d'utiliser les emprises réservées pour une deuxième gare à Bibliothèque François-Mitterrand afin d'y arrêter les TAGV devra être étudiée.

Proposition de liaison par transport hectométrique

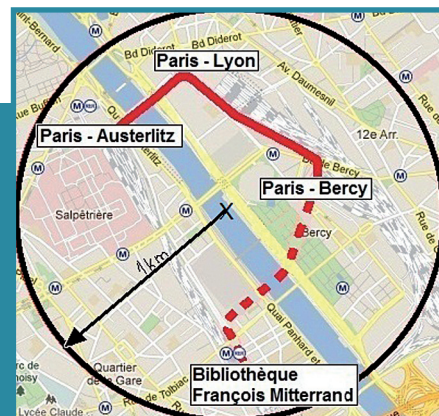
rayon du cercle = 1 km
 ■■■■ : tracé optionnel

Paris - Austerlitz
 RER C - métro lignes 5 et 10
 - bus 24, 57, 61, 63, 89, 91

Paris - Bercy
 métro lignes 6 et 14 - bus
 24, 87

Paris - Lyon
 RER A et D - métro lignes 1
 et 14 - bus 20, 24, 29, 57,
 61, 63, 5, 87, 91,

Bibliothèque François
 Mitterrand
 RER C - métro ligne 14 -
 bus 62, 64, 82, 89, 132, 325



Une gare TAGV à Juvisy ... ou à Villeneuve-Triage ?

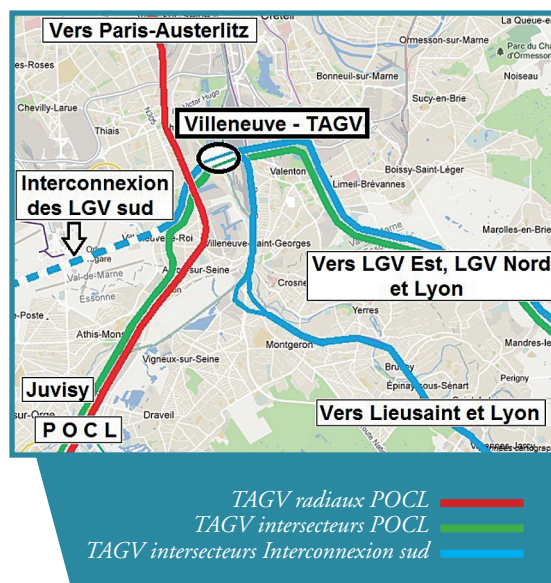
L'AUT / FNAUT Ile-de-France est très favorable à l'arrêt des intersecteurs TGV en banlieue parisienne.

Ainsi, l'arrêt des TAGV intersecteurs POCL à Juvisy lui paraît positif malgré le caractère très contraint de cette gare et le faible nombre de trains prévus (10 TAGV par jour), Cependant, l'AUT / FNAUT Ile-de-France souligne que la priorité à court terme est de réaliser l'aménagement du Pôle RER de Juvisy intégrant l'arrivée du tramway T7. Or, cet investissement est bloqué depuis deux ans faute de financement.

De plus, l'AUT / FNAUT-Ile-de-France rappelle que dans le cadre du débat public sur l'Interconnexion sud des TAGV, elle a pris position pour l'implantation d'une gare intermodale (TAGV intersecteurs, Trains d'Equilibre de Territoire, TER, RER) à Villeneuve-Triage.

Si le site de Villeneuve-Triage était retenu dans le cadre du projet d'Interconnexion sud des LGV, il pourrait aussi accueillir les TAGV intersecteurs POCL et offrir

à leurs passagers un éventail de correspondances bien plus large qu'à Juvisy.



Association des Usagers
 des Transports
 FNAUT Ile-de-France
 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

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

Conception / rédaction : sedna - Création graphique / maquette : www.tempopub.fr
 Photos, cartes et schémas : A. Lardéur, Association des Usagers des Transports FNAUT Ile-de-France - Impression : Imprimerie FUSIUM - RCS 413 828 096 - Janvier 2012.