

Des super trains normands pour Paris, La Défense, Roissy Comment ? Et encore ?

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

Résumé : parmi les nombreuses améliorations fortement attendues du projet LNPN par les usagers des trains normands, il y a la diversification des points d'arrivée dans la métropole parisienne. La gare de Paris Saint Lazare n'en aura plus le monopole. Le projet prévoit une gare à Nanterre-La Défense avec une correspondance sur Roissy par une branche d'un autre projet, encore plus ambitieux, Grand Paris Express. Les deux manquent hélas de réalisme : à la suite des cahiers d'acteurs de la FNAUT il est proposé ici des solutions pragmatiques et efficaces à plus court terme.

La LNPN doit aussi favoriser l'accès des trains normands à Pontoise, grande agglomération du Nord Ouest de l'Ile de France, et au réseau des lignes à grande vitesse convergeant sur Paris. Sur ce volet, le projet est à l'inverse extrêmement décevant. Il est proposé ici de faire une préfiguration à moindre coût de la rocade TGV/Transilien esquissée par l'auteur lors des débats du Grand Paris pour consacrer celui ci comme capitale européenne du TGV.

C'est entendu, la LNPN n'est ni une LGV ni une ligne unique, mais un projet de désenclavement et de désaturation ferroviaire d'un large territoire maritime proche de Paris. Maillage territorial, nouvelles capacités, réduction des temps et ouverture du réseau normand sur le réseau francilien par son axe Seine sont les maîtres mots du dossier de RFF.

C'est beaucoup à financer. D'autant plus qu'à l'arrivée en Ile de France, là où les contraintes urbaines génèrent les coûts les plus élevés, les infrastructures sont déjà insuffisantes et que les ambitions sont grandes. Les trains normands devront être en effet déployés entre Paris, La Défense et peut-être Roissy dès la mise en service du projet, et plus tard vers les grandes métropoles du réseau LGV grâce à la « rocade TGV ». Rociade attendue impatiemment par la SNCF mais dont même l'esquisse a été différée par Grand Paris Express et les grands projets de RFF. Elle est pourtant un élément clé d'une mobilité durable (ou vertueuse) entre les villes européennes, en raison des nouveaux avantages qu'elle offrira au train sur l'avion court et moyen courrier.

On est donc, en Ile de France, devant un double défi : comment rendre financièrement raisonnables les trois dessertes Paris, La Défense et Roissy logiquement assignées à la LNPN ? Et dans le même temps, comment rendre plus proche la perspective de la rocade francilienne des grandes lignes ?

Les quelques propositions qui suivent s'inscrivent à la suite de celles de la FNAUT Ile de France (cahier n° 35) et Haute Normandie (cahier n° 49) dans une démarche pragmatique d'usager expérimenté. Elles s'écartent des vœux qu'a pu esquisser la SNCF dans son cahier d'acteurs (n° 30) pour la rocade , vœux dépendant trop des options aussi pharaoniques qu'improvisées de Grand Paris Express. Un tronçon de rocade en tunnels profonds accueillant aussi bien des TGV que des métros automatiques, encadré par deux gares TGV intersecteurs à La Défense et Saint Denis Pleyel intégrées à des « hubs ferroviaires » en milieu urbain hyper dense, constitue en effet une des pires dérives des penseurs amateurs du Grand Paris capitale du monde. Non seulement elle est irréalisable, mais la manière dont elle a été imposée par la Loi pourrait empêcher pour de longues années de vrais pas vers le réseau ferré d'Ile de France du 21^e siècle.

I- C'est prévu : la LNPN conduira à Paris Saint Lazare, La Défense, et Roissy dans des conditions qu'il reste à rendre raisonnables

A vrai dire, le dossier ne retient pas **Roissy** direct par les trains normands, du moins en

l'absence de la mythique rocade TGV citée sans y croire par la SNCF, mais par correspondance avec la branche GPE La Défense Roissy (p 52). C'est d'autant moins crédible dans le délai de la LNPN que le dessin des gares de GPE à La Défense, voulues trop nombreuses, et surtout des correspondances entre elles, est dans une impasse. De plus le projet CDG Express reprend de la crédibilité. Il offre une alternative, quoiqu'avec une deuxième correspondance, à Evangile après RER E à Nanterre Les Groues. Le dossier en revanche rejette un peu rapidement la liaison Roissy par la solution Grande Ceinture à partir de Sartrouville, plus précisément par le tronçon dont l'emprise va porter la prochaine ligne de tram-train Tangentielle Nord. Comme si le fret allait monopoliser 100 % des sillons ! C'est au contraire cette solution de court terme qu'il faut privilégier. Elle a d'ailleurs déjà été mise en oeuvre : le service peut être repris à petite fréquence (un par heure et pas sens par exemple) dans un court délai avec les trains actuels. Elle présente deux autres avantages sur le métro automatique GPE : l'économie et l'absence d'aléas. C'est pourquoi elle s'inscrit naturellement dans les propositions pragmatiques du cahier d'acteur de l'AUT (n° 35). Elle a d'ailleurs fait l'objet d'une contribution complémentaire.

Rappelons que la solution de l'AUT consiste à retenir le **scénario Confluence Poissy** mais **en différant autant que possible le tunnel** entre Nanterre et Achères, en réalisant la partie Achères Poissy Sud en **tranchée couverte** en lisière de la forêt de St Germain, en réalisant une **gare unique de surface LNPN -EOLE** à Nanterre les Groues (qui est déjà une vaste espace de remisage de trains Transilien), et en utilisant le complexe réseau local pour **amener à Saint Lazare en marche inversé** les trains normands s'arrêtant à Nanterre (ils ne devraient pas être plus d'un sur deux). Court délai, économie, absence d'aléas sont les motivations communes à ces choix.

Peut-on être encore plus raisonnable en ce temps de crise ? Ce n'est jamais impossible et on suggérera ici deux autres pistes :

- au lieu d'une tranchée couverte Achères- Poissy Sud, **renforcer le tronçon de la tangentielle Ouest** partant d'Achères vers le Sud-Ouest. Comme le montre la carte de la deuxième partie, elle fait un virage à l'Est après 6 km, ce qui facilite le débranchement de la LNPN vers l'Est et l'autoroute A 13 le long de laquelle a vocation à se réaliser la suite de la LNPN vers Mantes;
- **renoncer à l'allongement des trains** : se limiter aux 300 m actuels au lieu de 400 fera certes perdre capacité et/ou confort (p 58), mais économisera de gros travaux dans les gares (notamment à St Lazare mais pas seulement). Des rames plus courtes priveront peut-être les voyageurs du confort des trains grande ligne, mais pour ces courts temps de parcours ils leur offrent des avantages plus sensibles : fréquences plus élevées (la LNPN n'est pas conçue pour être saturée dès sa mise en service ...) et 200m de marche stressante en moins pour ceux des voitures extrêmes.

Toutefois, le renoncement provisoire aux tunnels profonds et à la gare enterrée provoqueront on le sait de fortes protestations des riverains. A Nanterre, toute la population attend des grands projets de transport EOLE, GPE, LNPN une rupture par rapport aux pratiques du passé : leurs prédécesseurs, projets ferroviaires ou routiers, ont balaféré la Ville de manière insensée et répandent sans protection leur nuisances sonores dans des quartiers où l'urbanisation progresse. A Houilles, Sartrouville ou Maisons Laffitte, non seulement les centres villes sont soumis au passage incessant des trains en surface ou en remblai des lignes normandes, du groupe V de St Lazare (EOLE plus tard) et de la branche Poissy du RER A, mais on va priver leurs habitants d'une partie du bénéfice qu'ils en tirent pour leur déplacements avec la suppression des arrêts autres que ceux du RER A dans ces trois villes (quand Eole remplacera le Groupe V). C'est assez, on veut bien le croire.

Il est donc indispensable pour rendre acceptables les solutions raisonnables de faire en sorte qu'elles n'aggravent pas les préjudices des riverains et même les réduisent. On

pourra bien sûr progresser sur l'esthétique des linéaires, y compris leurs caténares, et sur l'insertion urbaine des gares, et ne pas hésiter à en faire profiter aussi les infrastructures existantes voisines. Mais ce à quoi les acteurs locaux seront le plus sensibles, c'est la réduction du bruit et l'amélioration des dessertes. Deux suggestions :

- adopter **une position plus offensive sur la réduction du bruit** : le dossier LNPN n'évoque que des actions au cas par cas, exclusivement par masques et sans dire où (p 64). Pourquoi RFF n'a-t-elle pas repris au moins l'engagement minimum de son dossier Eole : "Outre ces dispositifs de protection [traitement des points noirs], des opérations d'entretien et de maintenance de la voie (meulage des rails, renouvellement des semelles de frein des trains) ou différentes techniques ferroviaires (absorbeurs sur voie, freins de tirage [?] ...) seront envisagées pour que les niveaux sonores réglementaires soient respectés au fil du temps" ? Anticiper aurait été encore mieux... La frilosité de RFF est d'autant plus étonnante que le problème se pose avec acuité ailleurs, notamment sur le tronçon Massy Valenton des TGV intersecteurs. Or, si on se fie aux sources ouvertes, il semblerait que la recherche de solutions en France n'a guère progressé. Pourtant en 2004, l'étude de Claude Jullien (« Sur les bruits ferroviaires » http://www.fnaut-paca.org/bruits_ferroviaires.html) relevait à propos de l'une des pistes explorées à l'étranger, la voie sans ballast :
"Il n'existe pas de cas en France où cette pose aurait été utilisée en extérieur pour diminuer le bruit vis-à-vis des riverains, mais les Pays-Bas, dont le réseau ferroviaire n'est qu'un immense RER en milieu très urbanisé (le fameux Randstad) compte l'utiliser à grande échelle.
La ligne nouvelle à grande vitesse Cologne – Francfort est entièrement posée sur une dalle en béton.
En raison de la traversée de nombreuses zones urbanisées, presque toutes les lignes à grande vitesse japonaises utilisent une voie sans ballast. »

Face à cette piste encourageante, en 2006-2007, la direction régionale RFF publiait une plaquette grand public www.rff.fr/IMG/pdf/Plaquette_PNB-2.pdf qui passait complètement sous silence toute possibilité de réduction passant par le socle de voie...

- **faire arrêter tous les trains à Sartrouville** dès maintenant et s'engager à maintenir ici un arrêt des trains normands même lorsque à terme leurs voies seront enterrées entre Nanterre et Achères. On note la relativité des « impossibilités techniques » en relevant, avec le CADEB, l'heureuse surprise de la faisabilité d'une 5^e voie à quai à Sartrouville (dossier LNPN p 73), apparemment déniée par le précédent dossier Eole. A ceux qui, probablement nombreux, objecteront qu'il est peu pertinent de commencer par allonger encore les temps de parcours entre Rouen, Le Havre ou Caen et Paris Saint Lazare, quand le mot d'ordre est de les réduire, on répondra qu'une halte à Sartrouville réduirait bien plus le temps de parcours des voyageurs de La Défense et des autres destinations à l'Ouest de Paris qu'elle n'allongerait celui des autres. Le bilan est à faire, en observant d'une part que la mise en service de la tangentielle Ouest rendra encore plus attractive cette halte et d'autre part qu'elle préfigure le nouveau régime multi-desserte de l'Île de France visé par LNPN. Si en plus Sartrouville devient le point d'embranchement des trains normands vers Roissy, un telle halte sera un puissant facteur de remplissage de ces trains, tant par les normands attirés seulement par l'horaire mais n'ayant rien à faire à Roissy que par les franciliens ayant à faire à Roissy et trouvant leur compte de passer par cette grande gare du réseau francilien (Sartrouville est la deuxième ville des Yvelines).

II- C'est un espoir : la LNPN ouvrira aussi la Normandie sur Pontoise et le réseau des LGV européennes mais est-ce raisonnable ?

Pontoise¹ attendait les trains normands et les normands attendaient des trains intersecteurs, c'est à dire des services directs entre la Normandie et les grandes métropoles desservies par les lignes à grande vitesse. Et réciproquement d'ailleurs : les normands ne boudent pas Pontoise, et Pontoise rêve elle aussi à une porte sur le réseau TGV. Il n'y a probablement pas eu de promesses précises, mais de vrais espoirs ont été entretenus.

Or, ni Eole, ni Grand Paris Express, ni maintenant la LNPN n'apportent de perspective en ce sens. Son dossier est d'une grande prudence.

Sur **Pontoise** : il évoque simplement la potentialité d'une desserte améliorée par le RER A par l'effet conjugué de son Schéma Directeur et des dessertements apportés par la LNPN (p 54). Les années de concertation laisseront un goût amer aux acteurs du territoire.

Sur les **services intersecteurs** : ils sont eux aussi évoqués, mais « aujourd'hui, seul un TAGV intersecteur dessert la Normandie » (p38), « Achères Confluence [gare optionnelle] permet d'envisager des trains intersecteurs de la LNPN » (p 54) sans pour autant rendre en compte leur développement (note p 101). Pourtant la demande est là : même sans eux, il est attendu + 18% sur le trafic Normandie-autres régions hors Ile de France et +24 % sur Normandie - pays frontaliers (p101).

Sur **le réseau TGV** : le dossier est là complètement évasif. « Les accès sont délicats depuis les lignes normandes » (p 38). Ils doivent emprunter la tangentielle Ouest. Elle sera certes accessible par l'arrêt du secteur d'Achères (encadré p 54). Sauf erreur on ne trouve pas d'allusion à un accès au réseau TGV, si ce n'est au détour de l'hypothèse futuriste d'une liaison à Roissy par TGV (p52), et en tout cas pas à une « rocade TGV ».

On pourrait penser que, sur ces trois volets, le dossier a résolument choisi le réalisme et qu'il est plus raisonnable de s'en tenir à ces petites lueurs de pas futurs.

Ce n'est pas démontré. Il semble au contraire que RFF n'a pas eu le feu vert pour développer les options naturelles qui s'écartent des choix esquissés par le Grand Paris en matière d'ouverture du réseau francilien au réseau national. On ne reviendra pas sur l'avis un peu critique livré en introduction sur les choix du secteur Ouest-Nord Ouest (tronçon en tunnels profonds mixtes encadrés par deux gares TGV « hub » à La défense et Saint Denis Pleyel), sauf à relever un abus de langage : est qualifiée de rocade par la SGP et la SNCF une boucle qui englobe à la fois un tronçon à moins de 10 km de Paris en zone urbaine dense et le contournement Est passant à de plus de 30 km de Paris aux confins de Marne la Vallée en zone essentiellement rurale.

L'exercice proposé ici est fondé sur un examen attentif du positionnement des infrastructures existantes et de l'intensité urbaine. Comme on l'a dit en première partie, son choix de scénario est celui de l'AUT, c'est à dire dérivé de celui de **Confluence Poissy**. Plus économe en réalisation nouvelle, il conduit à un coût unitaire de la gare ou du km de ligne sans commune mesure avec celui des réseaux souterrains au goût du jour.

L'exercice se fonde également sur une réflexion développée lors des débats publics Grand Paris et Arc Express. Intitulée « Grand Paris, capitale européenne du TGV » elle est

1 La ville nouvelle de Cergy-Pontoise est devenu le coeur d'un territoire de part et d'autre de la confluence de la Seine et de l'Oise, dit Confluence Seine-Oise, correspondant à une grande métropole française avec 350 000 habitants et la moitié d'emplois, les deux en croissance rapide. C'est cet ensemble qui est visé ici sous le nom de Pontoise.

annexée à la présente contribution.

L'idée force est d'assurer l'interface des lignes d'arrivée des TGV et autres grandes lignes en Ile de France avec le réseau ferré d'Ile de France, par une rocade située dans un anneau de 15 à 25 km du centre de Paris qui soit à la fois :

- la rocade TGV,
- 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.

Quatre des 19 gares sont dans le secteur d'arrivée des trains normands.



L'une est Achères Grand Cormier (désignée en l'occurrence Confluence Achères Triage)

sur le chemin de Paris, La Défense et Roissy, une autre au Sud sur la tangentielle Ouest (Saint Nom la Brétèche), la troisième sur la ligne de Saint Lazare la plus au Nord (Conflans Saint Honorine ou Herblay) et la quatrième sur une branche de la ligne H (Pierrelaye).

En reprenant l'idée un an après avec une volonté de pragmatisme et d'efficacité, les choix de ces deux dernières gares de rocade seront différents. Conflans fin d'Oise (sur le RER A) permet en effet de rester plus longtemps sur la tangentielle Ouest. Saint Ouen l'Aumône Liesse (la gare d'après Pierrelaye sur la ligne H) permet à la rocade de se rapprocher encore un peu plus de Pontoise tout en favorisant l'option pour le tronçon nord de la rocade d'un tracé longeant l'autoroute A 104.

La carte ci-dessus précise l'implantation de toutes les gares intéressant la LNPN et celles de la rocade (dont celles de Sartrouville et Nanterre Les Groues citées en première partie). La ligne LNPN et ses raccordements sur la rocade sont en rouge, la rocade TGV/Transilien en bleu. Les gares sont représentées par des rectangles de même couleur : rouge pour les arrêts des trains normands, bleus pour les arrêts de la rocade Transilien, rouge et bleu pour les arrêts en correspondance. Les branches de LNPN s'écartant de ses destinations principales sont désignées « LNPN IS » (intersecteur)

A Poissy Sud, la ligne LNPN arrive depuis Mantes à une première bifurcation, qui permet de diriger les trains intersecteurs entre Normandie et métropoles du Sud sur la rocade Sud. Cette rocade ayant évidemment vocation à se substituer à l'arc vert de GPE Versailles Saclay Massy, l'embranchement offre aussi à la LNPN une possibilité à terme de 4° desserte francilienne : celle du pôle de Saclay. voire une 5° : Orly.

A Achères Grand Cormier, la deuxième bifurcation offre à Pontoise, dès la mise en service de la LNPN, une desserte très proche par des trains normands. Sur la carte, c'est la gare de Saint Ouen l'Aumône. Ce pourrait être aussi celle de Conflans fin d'Oise, qui en tout état de cause sera une gare de la rocade Transilien à l'échéance de celle-ci.

Noter que la Gare d'Achères Grand Cormier est à concevoir aujourd'hui en correspondance aussi avec la tangentielle Ouest, probable support de la rocade future là où elle sera en mesure d'accueillir 4 voies, et pas seulement avec les RER A et E en amont comme le prévoit RFF (p 74). La correspondance représentée sur la carte suppose des quais superposés croisés entre les lignes LNPN, RER E ou A branche Poissy d'une part et la tangentielle Ouest d'autre part. Elle n'exclut pas une correspondance avec le RER A branche Pontoise sur le même niveau que la tangentielle Ouest.

A noter aussi qu'à l'horizon des projets connus la bifurcation d'Achères permet de rapprocher quelques trains normands de Pontoise, mais pas de rejoindre Roissy (c'est le rôle de la bifurcation de Sartrouville) ni le réseau TGV, faute d'infrastructures au Nord à cette distance de Paris. En revanche, la première bifurcation de Poissy Sud met les trains normands avec Versailles Chantiers, Massy et, à l'échéance de l'interconnexion Sud, Orly. Ce n'est toutefois pas une novation puisque les trains normands actuels ont déjà cette possibilité en utilisant depuis Mantes jusqu'à Versailles les voies de la ligne N de Paris Montparnasse.

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 aérogares, 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 débarasser 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