

Cahier d'acteurs : contribution de l'A.U.T - F.N.A.U.T Ile-de-France

Présentation

L'Association des Usagers des Transports regroupe les adhérents franciliens (individu 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, 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.

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 toute 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 n'est relié facilement à aucune gare 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.

Une première étape ferroviaire indispensable

L'AUT souligne en premier lieu que différents projets sont engagés :

- Le tramway T7 Villejuif / Athis-Mons, dont la mise en service est attendue fin 2013.
- La suppression de conflits de circulation entre RER et TGV dans la partie Est de la ligne Massy / Valenton sur les communes d'Orly et Villeneuve-le-Roi. Ces travaux ferroviaires, accompagnés de protections phoniques, ont fait l'objet d'un accord en juillet 2008 mais les travaux n'ont toujours pas démarré.
- Ces deux projets doivent chacun être complétés :
 - Le tramway T7 doit être amené jusqu'à la gare RER de Juvisy préalablement réaménagée. Cette connexion permettra à une partie des habitants de l'Essonne un accès plus facile à la zone d'Orly- Rungis.
 - L'aménagement de la ligne Massy / Valenton doit également être réalisé dans le secteur de Massy et Antony. Celui-ci permettra en effet de supprimer d'ici 5 ans la portion de voie unique qui pénalise le débit des TGV. Elle permettra également 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 cela permettra d'avoir des correspondances correctes entre le T7 et le RER C à Rungis La Fraternelle.

- Enfin, il bénéficiera aussi aux riverains de la ligne actuelle qui, sans ces travaux, ne peuvent espérer des protections phoniques 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 dans ce secteur.

Une intermodalité air / fer à 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,
- non cadencés, mais coordonnés avec les heures réelles d'arrivée et de départ des TGV,
- 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 (ex. : billet Nantes-aéroport d'Orly, via Massy-TGV).

Une deuxième étape à programmer pour les TGV

A moyen terme, une ligne dédiée au TGV sera probablement nécessaire compte tenu de la croissance des trafics TGV.

Toutefois 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'Ile-de-France. L'amélioration du réseau ferroviaire transversal doit donc être menée parallèlement.

Le tracé C avec une gare à Lieusaint apparaît comme intéressant en matière d'aménagement du territoire régional mais est le plus coûteux et allonge certains trajets province-province. Sa justification semble difficile pour un trafic TGV inter-secteurs maximum de 4 trains par heure et par sens. Toutefois si cette portion Orly-Lieusaint était couplée à la future LGV POCL, cela renforcerait l'intérêt de cette solution. Dans l'état actuel des projets, notre préférence va vers le tracé passant par Villeneuve-Saint-Georges.

Le positionnement de la gare TGV à proximité des aérogares d'Orly est séduisant 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 (scénario B) présente un coût plus modeste et peut permettre une intermodalité correcte puisque le temps de correspondance garanti entre gare TGV et aéroport est estimé à 10 minutes par Orlyval.

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.

Une gare TGV à Villeneuve Saint Georges ?

Si une gare TGV devait être réalisée à Villeneuve Saint Georges, nous préconisons une réalisation en aérien le long du viaduc de la Grande Ceinture, surplombant le triage de Villeneuve-Saint-Georges, en relation avec le RER D après déplacement de la gare de Villeneuve-Triage.

En effet, la gare centrale de Villeneuve-Saint-Georges est saturée, trop petite, dans un espace géographique réduit. Ses accès routiers (bus, voitures, taxis) sont mauvais du fait des embouteillages chroniques de la N6 et du pont de franchissement de la Seine.

L'emplacement dans le secteur du triage de Villeneuve-Saint-Georges offre des possibilités d'aménagement autour de la gare TGV plus intéressantes, notamment du fait de la diminution des activités de triage, même si on peut le déplorer par ailleurs.

Toutefois l'intérêt de cette 3eme gare est à pondérer face au coût et aux temps de parcours province-province supplémentaires qu'elle induit.

Quelque 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 avec les RER B et C va encore se renforcer dans les prochaines années (tram-train Versailles-Massy-Evry, suite du TCSP vers Saclay, TCSP vers la zone d'emplois de Courtaboeuf Les Ulis, etc...).

La desserte régionale, une problématique indissociable des choix des gares TGV

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 n'est pas favorable à la branche Orly / Massy / Saclay / Versailles que l'Etat souhaite réaliser.

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 pour le RER C, mais c'est

une cause mineure parmi beaucoup d'autres. En matière de désaturation des voies, le tronçon prioritaire pour le RER C se situe entre Juvisy et Paris Austerlitz.

A horizon de réalisation de l'interconnexion sud, 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 dédiées. Il est dommage qu'un éclairage sur ce projet ne soit pas donné dans le cadre de ce débat.

Une proposition alternative ou complémentaire pourrait être de réorienter Orlyval, dont l'utilité deviendra faible après prolongement de la ligne 14 à Orly. Orlyval pourrait être ainsi prolongé à l'Ouest à Massy, à la place d'Antony et à l'Est jusqu'à la gare de Villeneuve-Saint-Georges RER D, avec un maillage possible à Villeneuve-le-Roi (branche Brétigny du RER C). Ce projet, dont le chiffrage et la faisabilité restent à étudier, rendrait la gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges moins nécessaire tout en rendant service à beaucoup plus d'usagers au quotidien.

Financement

On ne peut qu'être inquiet concernant le financement de ce projet 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, plombé par sa dette historique
- Le nombre de projets de LGV en France, pas tous justifiés d'ailleurs.
- 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 idéal mais à échéance très lointaine et dont la réalisation est incertaine vu son coût, l'AUT souhaite que soient décidées plusieurs étapes d'amélioration progressive, à la fois pour le trafic TGV inter-secteurs, pour la desserte régionale du pôle d'Orly-Rungis et pour l'intermodalité air / fer.

Contact

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