

n° - 8010-02

Novembre 2013

Les gares de Lyon, Bercy et Austerlitz : état des lieux et perspectives du tripôle

CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° : 8010-02

Les gares de Lyon, Bercy et Austerlitz : état des lieux et perspectives du tripôle

établi par

Marie-Line Meaux

Inspectrice générale de l'administration du développement durable

Patrick Labia

Inspecteur général de l'administration du développement durable

Jean-Louis Picquand

Ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts

Novembre 2013

Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil⁽¹⁾.

Rapport CGEDD n° 8010-02

Date du rapport : Novembre 2013

Titre : Les gares de Lyon, Bercy et Austerlitz : état des lieux et perspectives du tripôle

Sous-titre du rapport :

Commanditaire(s) : DGITM

Date de la commande :
20 septembre 2011

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Marie-Line Meaux, Patrick Labia, Jean-Louis Picquand

Coordonnateur(trice) :

Superviseur(euse) : Jean-Paul Ourliac

Relecteur(trice) :

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 44

(1) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD

http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/007204-02_guide_methodologique_cgedd_2012_05_04_cle2e6cae.pdf

Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes.

Sommaire

| | |
|--|---------------------------|
| Résumé..... | 3 |
| Liste des recommandations..... | 5 |
| Introduction..... | 7 |
| 1. Les perspectives de capacité à moyen terme..... | 11 |
| 1.1. Les principales difficultés de fonctionnement..... | 11 |
| 1.1.1. <i>La croissance des trafics.....</i> | 11 |
| 1.1.2. <i>Les mesures prises pour faire face à l'augmentation du trafic.....</i> | 12 |
| 1.1.3. <i>La structure du complexe ferroviaire Lyon-Bercy.....</i> | 12 |
| 1.1.4. <i>Les contraintes techniques de l'exploitation.....</i> | 13 |
| 1.1.5. <i>La gare d'Austerlitz.....</i> | 17 |
| 1.2. Les réflexions et les projets en cours pour desserrer la contrainte..... | 18 |
| 1.2.1. <i>Les prévisions d'augmentation du trafic à moyen terme</i> | 18 |
| 1.2.2. <i>Les propositions de l'EPFL pour le moyen terme</i> | 18 |
| 1.2.3. <i>Les travaux d'infrastructure projetés ou envisagés pour améliorer la capacité</i> | 20 |
| 1.2.4. <i>L'atelier de Conflans (Technicentre Sud Est Européen).....</i> | 21 |
| 1.2.5. <i>Synthèse des investissements souhaitables et phasages possibles.....</i> | 23 |
| 2. Conduire le tripôle vers une meilleure insertion urbaine..... | 29 |
| 2.1. L'impact des projets d'aménagement urbain sur les gares du tripôle et leurs quartiers | 29 |
| 2.1.1. <i>L'opération Paris Rive gauche Ivry et l'aménagement du quartier de la gare d'Austerlitz.....</i> | 30 |
| 2.1.2. <i>Les opérations prévues sur Bercy-Charenton.....</i> | 31 |
| 2.2. La fréquentation des gares et l'accès aux réseaux de transport public..... | 33 |
| 2.2.1. <i>Des gares aux caractéristiques et volumes de trafic très hétérogènes.....</i> | 33 |
| 2.2.2. <i>Echanges entre les trois gares.....</i> | 34 |
| 2.2.3. <i>Echanges entre la gare de Bercy et la gare de Lyon.....</i> | 36 |
| 2.2.4. <i>Echanges entre la gare d'Austerlitz et la gare de Bercy.....</i> | 37 |
| 2.3. L'amélioration nécessaire de l'accessibilité aux réseaux de transport public..... | 38 |
| 2.3.1. <i>Le cas particulier de Bercy.....</i> | 38 |
| 2.3.2. <i>Un système de transport dédié pour améliorer les liaisons entre les 3 gares ?</i> | 39 |
| <i>Liaison gare de Lyon – gare de Bercy.....</i> | 40 |
| 2.4. L'enjeu de la gouvernance publique..... | 42 |
| 2.4.1. <i>Le « tour de table » des projets ferroviaires intéressant le tripôle.....</i> | 43 |
| 2.4.2. <i>Une gouvernance encore trop éclatée.....</i> | 45 |
| Conclusion..... | 49 |

| | |
|--|----------------------------|
| Annexes..... | 52 |
| 1. Lettre de mission..... | 53 |
| 2. Annexe : Evolution stratégique du tripôle (sources SNCF, RFF)..... | 55 |
| 3. Annexe : Premiers résultats de l'enquête 2012-2013 de fréquentation des gares de Lyon, Bercy et Austerlitz et d'échanges entre ces trois gares (sources SNCF Gares et Connexions)..... | 79 |
| 4. Annexe : Diffusion sur réseaux RATP des voyageurs SNCF des gares de Lyon, Bercy et Austerlitz..... | 87 |
| 5. Annexe : Aménagement du secteur pôle Austerlitz..... | 89 |
| 6. Annexe : Périmètre de l'opération d'aménagement du secteur Bercy Charenton..... | 92 |
| 7. Annexe : Les solutions techniques envisageables pour améliorer les liaisons entre les gares du tripôle..... | 94 |
| 8. Liste des personnes rencontrées..... | 99 |
| 9. Glossaire des sigles et acronymes..... | 100 |

Résumé

Le développement des trafics en gare de Paris-Bercy, mis en lumière par le transfert des TEOZ Auvergne au service 2010, témoigne d'une saturation croissante de la Gare de Lyon. Les contraintes d'exploitation y proviennent autant de la montée en charge régulière des circulations, spécialement celles des TER (Bourgogne, Auvergne), que de la disposition physique du réseau et des installations techniques nécessaires à l'exploitation, en partie communes à la Gare d'Austerlitz.

Dans le long terme, la réalisation de la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon (POCL) fera de la Gare d'Austerlitz une nouvelle « tête de ligne » parisienne pour une partie du réseau Sud-Est, conduisant notamment à doubler sa capacité voyageurs.

Ces mutations déjà visibles et destinées à croître obligent à progresser vers une vision globale de l'exploitation de ce secteur ferroviaire parisien, en organisant une plus grande articulation des trois gares entre elles et une meilleure accessibilité, dans une logique de « tripôle » fonctionnel. Dans l'immédiat, le nouveau rôle de la Gare de Bercy doit être rendu plus visible et mieux argumenté, notamment envers les autorités organisatrices des TER et le public.

De la même manière, il importe d'étudier les investissements d'adaptation du réseau en distinguant ceux qui sont nécessaires du fait même de la situation actuelle, et ceux qui seront induits par le développement des nouveaux services de la liaison POCL.

Enfin, l'évolution des gares ne peut être dissociée de leur implantation urbaine et de leur inscription dans les projets de développement urbain de la Ville de Paris. Si l'espace technique ferroviaire peut être compacté pour servir à la fois la rationalisation des conditions de son exploitation et l'accroissement du foncier urbain disponible, ces évolutions doivent préserver les besoins à long terme de l'exploitation ferroviaire et ne pas obérer l'avenir.

Pour faciliter les évolutions en cours, trois orientations devraient être soutenues.

- 1) Le programme d'investissement sur le tripôle, étudié conjointement par RFF et SNCF, doit être conduit à son terme en opérant mieux la distinction entre les besoins intrinsèques et ceux qui naîtront du calendrier de mise en service de la liaison POCL. L'importante phase de chantiers qui en résultera jusqu'en 2017, voire 2020, induira des contraintes d'exploitation supplémentaires qui doivent être mieux annoncées et gérées en concertation avec l'ensemble des acteurs du ferroviaire et de la Ville.
- 2) L'intermodalité des accès urbains aux trois gares doit être renforcée pour constituer un véritable pôle d'échange multimodal à Bercy, pour hausser la qualité des correspondances, spécialement entre Bercy et la Gare de Lyon, sans oublier les projets étudiés de longue date entre la gare d'Austerlitz et la Gare de Lyon. Les études devraient être poursuivies en vue d'améliorer l'accessibilité intermodale, quelle qu'en soit la forme, en tenant compte à la fois des trafics escomptés, des attentes du public et d'objectifs globaux d'aménagement des quartiers des gares.

- 3) La gouvernance d'ensemble de l'exploitation ferroviaire du tripôle, qui mobilise selon les sujets l'Etat, lui-même autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, RFF, SNCF, Région, STIF et Ville de Paris, est aujourd'hui très éclatée et, pour ce qui relève des investissements, structurée par grands thèmes. Elle gagnerait à être mieux coordonnée par l'instauration d'un comité de pilotage stratégique associant l'ensemble des acteurs sur le périmètre du tripôle, quels que soient les thèmes, et devrait faire une place plus nette à l'Etat, garant des orientations de la politique des transports et des investissements sur un des principaux secteurs ferroviaires d'importance nationale.

Liste des recommandations

| | Pages |
|--|-------|
| Recommandation 1 : éclairer les différents acteurs publics, privés et associatifs sur les contraintes actuelles, leur effet sur le service annuel, les démarches en cours pour y remédier. | 18 |
| Recommandation 2 : établir la trame d'un service pluri-annuel sur au moins 4 ans, pour donner une meilleure visibilité des horaires et faciliter l'anticipation de réaction des opérateurs et des clients. | 18 |
| Recommandation 3 : mettre en place un dispositif d'expertise et de validation des projets communs de RFF et de SNCF, sous la conduite de l'État. | 26 |
| Recommandation 4 : bâtir un plan de développement à dix/douze ans portant à la fois sur les règles d'exploitation et sur l'amélioration de l'infrastructure, et n'excluant pas l'intervention d'une tierce expertise pour objectiver la nécessité des mesures à prendre dans ces deux domaines. | 26 |
| Recommandation 5 : informer suffisamment tôt l'ensemble des acteurs et des clients sur le programme des travaux, ses motifs, ses résultats escomptés en qualité de service, et son impact concret sur le niveau de service durant les chantiers. | 26 |
| Recommandation 6 : demander à SNCF Gares et Connexions de réaliser une étude de préféabilité sur la mise en place d'un transport dédié entre les gares de Bercy et de Lyon (comparaison des systèmes possibles, maîtrise d'ouvrage, conditions d'exploitation). | 41 |
| Recommandation 7 : réaliser une étude de faisabilité sur la création d'un système de transport par câbles entre les gares de Lyon et d'Austerlitz, dans ses différents aspects techniques, financiers, et juridiques (maîtrise d'ouvrage SNCF ou STIF, conditions d'exploitation du système, tarification applicable ou gratuité). | 42 |
| Recommandation 8 : veiller à ce que les maîtres d'ouvrage de l'opération d'aménagement du pôle Austerlitz réservent à titre conservatoire l'emprise nécessaire pour accueillir le moment venu la station d'accueil d'un système de transport dédié. | 41 |
| Recommandation 9 : créer les conditions d'une gouvernance rassemblée des différents acteurs sur les thèmes intéressant directement l'évolution du tripôle, permettant de consulter l'ensemble des régions concernées selon des modalités adaptées, et favorisant une vision globale des dossiers stratégiques et de leurs impacts fonciers, opérationnels et financiers. | 42 |
| Recommandation 10 : mieux organiser la place de l'Etat dans ce dispositif, à la fois par une double représentation régionale et centrale d'autorité organisatrice, et par une implication plus stratégique dans l'évolution de l'ensemble du système. | 47 |

Recommandation 11 : anticiper les contraintes d'exploitation induites par les chantiers opérationnels entre 2014 et 2020, en élaborant un plan d'action spécifique à tous les niveaux et sur tous les plans nécessaires, et s'appuyant sur la visibilité pluriannuelle des services voyageurs. 47

Recommandation 12 : veiller tout particulièrement aux conditions de l'évolution des règles de l'exploitation ferroviaire, sans exclure le recours à une tierce expertise indépendante, afin de concilier le besoin de nouvelles marges de capacités et les nécessités de l'organisation des services ferroviaires. 47

Introduction

Le contexte de l'intervention du CGEDD

La mission confiée au CGEDD sur la capacité à moyen terme des gares de Paris-Austerlitz, Paris-Gare de Lyon et Paris-Bercy s'est inscrite dans le contexte du changement survenu dès 2010, lorsque les trains TEOZ de la région Auvergne, devenus depuis trains Intercités, ont été rattachés à la gare de Paris-Bercy au lieu de leur gare habituelle de Paris-Gare de Lyon. Ce changement s'est opéré en deux temps, entre décembre 2010 et juillet 2011, puis à compter de décembre 2011 jusqu'à ce jour.

Cette décision du « système ferroviaire » (RFF et SNCF), prise au vu des difficultés rencontrées pour exploiter la Gare de Lyon, a suscité la vive opposition des élus et des clients de la région Auvergne. Ils ont contesté à la fois les motifs même de ce changement et les conditions dans lesquelles les passagers des trains Intercités étaient désormais accueillis en gare de Paris-Bercy.

Le CGEDD a d'abord conduit deux missions successives dans le cadre de la préparation des services annuels des circulations et des horaires 2011 et 2012. Toutes deux visaient à vérifier les motifs pour lesquels l'accueil des trains TEOZ Auvergne n'était plus possible en Gare de Lyon, et à proposer un horizon crédible de leur retour. Ces missions ont donné lieu aux rapports « Accueil des trains TEOZ Auvergne » de novembre 2011 (rapport n° 007917-02) et « Gare de Bercy : intermodalité et accessibilité aux réseaux de transports urbains » de février 2012 (rapport n° 007917-01).

Une dernière mission a porté sur l'hypothèse d'un retour en gare de Lyon au service annuel 2013 ; elle a fait l'objet du rapport n° 8010-01 diffusé en octobre 2013.

Les conclusions respectives de ces trois missions ont confirmé la forte tension portant sur l'exploitation de la Gare de Lyon, l'impossibilité d'un retour immédiat des TEOZ Auvergne dans son schéma d'exploitation, et l'enjeu de la relation de la gare de Paris-Bercy aux transports urbains. Elles ont aussi établi que ni l'image ni l'aménagement de la gare de Paris Bercy, jusqu'ici simple gare de délestage de la Gare de Lyon et plutôt dédiée aux trains de nuit, ne sont aujourd'hui en phase avec son nouveau statut de gare « à part entière ».

Elles ont surtout montré la nécessité d'une réflexion plus large sur l'exploitation à moyen terme des gares parisiennes Lyon, Bercy et Austerlitz, qui fait l'objet du présent rapport.

Pour le long terme, le projet de liaison nouvelle Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon devra être pris en compte dans la poursuite des réflexions. Il sera rendu nécessaire à l'horizon de saturation de la ligne nouvelle LN1. Quelle qu'en soit l'échéance, il générera des trafics supplémentaires et confortera, en s'appuyant en priorité sur la gare de Paris Austerlitz, un changement notable du statut respectif des trois gares, ce qui renforcera la nécessité de traiter de façon plus satisfaisante qu'aujourd'hui les flux d'échanges entre elles.

La méthode de travail et ses limites

Compte-tenu du contexte de son intervention, la mission s'est concentrée sur les problèmes de la Gare de Lyon et de la gare de Bercy qui lui est directement rattachée. Lorsque les travaux de réalisation de la ZAC Seine Rive Gauche seront terminés, et pour autant que des itinéraires pertinents soient disponibles, la gare d'Austerlitz pourra disposer de réserves de capacité pour accueillir des trains en provenance ou à destination du réseau Sud-Est. Aussi ses conditions d'exploitation ne seront-elles évoquées que succinctement.

Pour ses travaux, l'équipe de mission a œuvré « à dire d'experts », sans modélisation externe et contradictoire. Elle a notamment analysé la synthèse commune des études engagées de longue date par RFF et la SNCF, dont la dernière version communiquée date du 16 juillet 2012 (annexe n° 2). Elle a également demandé l'intervention des experts de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne pour établir un diagnostic autonome des contraintes actuelles de l'exploitation ferroviaire en Gare de Lyon et des perspectives d'amélioration.

La mission ne remet pas en cause les analyses faites et les conclusions proposées, qu'elle partage largement après les avoir examinées. Elle constate les difficultés à définir la capacité objective d'une gare, qui dépend à la fois des caractéristiques physiques des lieux, de l'optimisation des règles d'exploitation, de la capacité du matériel roulant, voire de la qualité de la gouvernance ferroviaire collective pour gérer au mieux l'ensemble de ces facteurs.

Alors que la mission achevait ses travaux, le Ministre délégué aux transports confiait au député Philippe DURON la présidence de la commission Mobilité 21, avec deux objectifs : classer les projets de développement inscrits au projet de Schéma national des infrastructures de transports publié en octobre 2011, et proposer les bases d'un schéma national de la mobilité durable.

La Commission plaça très vite au premier plan de ses analyses les contraintes des grands nœuds ferroviaires, et demanda à RFF et à la SNCF de présenter les principales mesures qui devraient être prises à l'horizon 2020 et 2025.

Dans ce cadre, RFF et la SNCF ont identifié le secteur ferroviaire de la Gare de Lyon comme l'un des plus prioritaires, et défini un premier programme d'intervention nécessaire. Ce dernier n'a qu'une valeur indicative des priorités mais reprend très largement les constats faits en commun avec la mission. Il figure en annexe du présent rapport.

Un jeu complexe d'acteurs

Deux facteurs pèsent fortement sur l'appréciation de la situation objective des gares concernées et sa compréhension publique.

Le premier tient aux conditions précises des contraintes de l'exploitation ferroviaire, que la mission s'est attachée à éclairer au mieux de ses possibilités malgré le caractère très technique de certains éléments.

Le second tient aux relations de chacune de ces gares avec le système régional et local des transports urbains structurants, et à la relative disparité de la qualité des liaisons intermodales qu'y trouvent les passagers.

La mission a donc conduit ses travaux au croisement de ces deux facteurs, celui des perspectives d'une offre de service ferroviaire coordonnée entre les gares, et celui d'une amélioration des liaisons intermodales qui leur serait nécessaire.

Elle a noté, ce faisant, que si l'offre de service ferroviaire dépend en premier lieu de la mobilisation de l'ensemble des acteurs du ferroviaire, elle est aussi adossée à des éléments forts des politiques urbaines. C'est vrai de la relation aux transports qui articulent l'offre ferroviaire avec le fonctionnement social et économique d'une région. C'est aussi vrai de l'insertion de l'espace ferroviaire dans l'espace urbain, à sa juste place, pour concilier les nécessités de l'exploitation, l'évolution de la ville et le respect des riverains.

Dans le cadre précis du secteur Lyon/Bercy/Austerlitz, la Région Ile de France, le Syndicat des Transports d'Ile de France, la Ville de Paris, sont avec leurs structures d'études et de prospective autant d'acteurs majeurs pour la qualité finale de l'offre ferroviaire.

La structure du rapport

La première partie du rapport traite des perspectives de capacité à moyen terme du secteur ferroviaire considéré, à partir de ses contraintes actuelles, des évolutions possibles des trafics, et des différentes mesures nécessaires pour desserrer les contraintes.

La seconde partie est ciblée sur l'insertion urbaine et l'objectif d'amélioration de l'intermodalité des gares, en s'appuyant sur l'état actuel de leur articulation avec les réseaux structurants de transports, et sur les projets de développement urbain connus. Elle insiste sur l'enjeu d'une meilleure gouvernance collective des orientations et des projets, chaque acteur ne pouvant jouer seul sa partie dans un système fortement imbriqué.

La conclusion synthétise les recommandations de la mission en vue d'une amélioration progressive et durable de la qualité des services ferroviaires proposés sur l'ensemble des trois gares.

Dans un souci de commodité de langage, mais aussi dans la perspective d'une gestion mieux coordonnée, l'ensemble formé par la Gare de Lyon, la Gare de Bercy et la Gare d'Austerlitz sera nommé, dans le rapport, le tripôle.

Carte d'ensemble du tripôle



1. Les perspectives de capacité à moyen terme

1.1. Les principales difficultés de fonctionnement

1.1.1. La croissance des trafics

Depuis la mise en service en 1981 du premier tronçon de la ligne à grande vitesse (LGV) Paris Lyon (ligne nouvelle n°1 dite LN1), le succès du train à grande vitesse (TGV) sur cette liaison et ses prolongements ultérieurs ne s'est pas démenti. Il fut amplifié par des électrifications complémentaires du réseau classique (Lyon-Grenoble/Chambéry en 1985) et la poursuite de l'extension du réseau des lignes à grande vitesse : second tronçon de LN1 en 1983, premier tronçon de la LGV Rhône Alpes (ligne nouvelle n°4 dite LN4) en 1992, second tronçon de LN4 en 1994, LGV Méditerranée (ligne nouvelle n°5 dite LN5) en 2001, et plus récemment première phase de la branche est de la LGV Rhin-Rhône fin 2011.

En parallèle et avec la création des autorités organisatrices des transports régionales, le nombre de TER « Bourgogne » (Paris-Dijon et Paris-Auxerre) était en forte croissance ; il en était de même pour les trains régionaux de l'Île de France (Transiliens). Certes, la plus grande partie d'entre eux constitue la ligne D du RER, qui emprunte la gare souterraine en Gare de Lyon et n'impacte donc pas les capacités de la gare de surface. Mais il reste que les trains de « grande couronne » de la ligne R (Paris-Montereau et Paris- Montargis), en forte croissance, sont accueillis en gare de surface.

Aussi la moyenne journalière des trains reçus par l'ensemble des gares de Lyon et de Bercy est-elle passée de 309 en 2008 à 385 en 2012 comme précisé dans le tableau ci-dessous.

| Moyenne journalière | 2008 | 2009 | 2012 | Δ /2008 |
|---------------------|------|---|---|---------|
| | | Cadencement Transilien Nord Bourgogne | Poursuite cadencement + TGV Rhin Rhône | |
| TGV | 202 | 205 | 227 | + 25 |
| Transilien | 34 | 64 | 71 | + 37 |
| TER Bourgogne | 39 | 54 | 55 | + 16 |
| TEOZ | 16 | 16 | 16 | = |
| Intercités Nevers | 14 | 12 | 12 | - 2 |
| Italie (de nuit) | 4 | 4 | 4 | = |
| TOTAL | 309 | 355 | 385 | + 76 |

La croissance des circulations provient donc essentiellement du développement de l'offre TGV, Transiliens et TER (notamment, pour ces derniers, du fait du cadencement des circulations régionales). Les TEOZ Auvergne restent stables : l'incompréhension locale de leur transfert à Paris-Bercy repose largement sur ce constat, qui génère une demande récurrente alternative du transfert à Bercy de tout ou partie des autres types de trains au lieu des TEOZ Auvergne.

1.1.2. Les mesures prises pour faire face à l'augmentation du trafic

Il était clair que la gare de Lyon ne pouvait supporter une telle augmentation de trafic sans que des mesures d'exploitation ne soient prises. La principale mesure, en quelque sorte naturelle, a consisté à alléger le volume des trains touchant la Gare de Lyon en détournant un certain nombre d'entre eux sur la gare de Paris-Bercy. Pour des raisons de lisibilité commerciale, critère important pour les opérateurs de services voyageurs et leurs clients, cela a concerné l'ensemble des trains accomplissant une même mission. Au service annuel 2013, ce sont donc les TER « Bourgogne » desservant Auxerre et Dijon, les Intercités « Nevers » et les Teoz (trains rapides reliant Paris à Clermont-Ferrand) qui sont exploités à Bercy, soit en moyenne 60 circulations commerciales par jour (environ 22% du nombre des circulations).

Les membres de la mission font observer qu'à contrario les 4 trains de nuit desservant l'Italie ont suivi le chemin inverse. Ils ont été transférés de Paris-Bercy à la Gare de Lyon à la suite du changement d'opérateur, la SNCF ayant abandonné ce trafic repris depuis par la société « Thello ¹ ».

Ainsi si l'on compare les situations 2009 et 2012 :

- la Gare de Lyon, qui enregistre un gain de 22 TGV, 7 Transiliens, 4 Thello et une perte de 16 Teoz voit son trafic journalier moyen passer de 285 à 302 circulations commerciales par jour en moyenne,
- la Gare de Bercy reprend les 16 Teoz, le TER Bourgogne supplémentaire et perd les 4 Thello, en voyant son trafic journalier moyen passer de 47 à 60 circulations commerciales.

Etait-il possible de faire autrement, et d'envisager une répartition différente de l'accueil des trains entre les deux gares ? Ce fut la principale question posée en Auvergne, et qui nécessite, pour y répondre, de comprendre l'agencement physique du complexe des deux gares et ce que leurs contraintes respectives imposent à l'exploitation.

1.1.3. La structure du complexe ferroviaire Lyon-Bercy

Pour simplifier, le complexe Lyon-Bercy combine quatre éléments structurels : les voies d'accès en avant-gare, une gare souterraine en Gare de Lyon dédiée au trafic régional des Transiliens, deux gares de surface en Gare de Bercy et en Gare de Lyon, et un ensemble d'installations techniques d'exploitation et de maintenance. Le schéma joint en présente les principaux éléments.

¹ Joint-venture entre Véolia et Trenitalia

- **Les voies d'accès** sont au nombre de 6 de Paris à Villeneuve-Saint-Georges: les voies 1, 1bis, 1M orientées de Paris vers la province (sens dit impair), les voies 2, 2bis et 2M orientées de la province vers Paris (sens dit pair).
- **La gare souterraine en Gare de Lyon**, comprenant 4 voies à quai, est reliée aux voies 1bis et 2 bis² dédiées aux trains du RER D, qui circulent ainsi indépendamment des autres trains. En conséquence dans la suite du présent rapport l'exploitation du RER D ne sera plus évoquée, n'ayant pas d'impact sur l'exploitation des gares de surface.
- **La gare de surface** comprend 22 voies et se décompose en 2 demi-gares : les 10 voies « à chiffres » (voies n°5 à 23³) situées à sa gauche en regardant vers la province soit à l'est et les 12 voies « à lettres » (voies A à N⁴) situées à sa droite en regardant vers la province soit coté Ouest.
- **La gare de Bercy** comprend 6 voies à quai⁵ aux performances limitées et n'est desservie que par les voies 1M et 2M.
- **Les ateliers de Conflans, Technicentre Sud-Est européen**, sont situés en limite des communes de Paris et de Charenton, et encadrés par les voies principales 1, 1bis, 2bis et 2 à l'est et 1M et 2M à l'ouest. Ils sont en charge des opérations courantes de maintenance des rames TGV. Compte tenu du nombre de rames actuellement entretenues par cet atelier, il est proche de la saturation et en regard des contraintes de son implantation géographique, ses capacités ne peuvent être augmentées. Il est à noter que ce site est historiquement un ancien chantier voitures voyageurs qui a été modifié a minima pour accueillir les TGV en 1981.

1.1.4. Les contraintes techniques de l'exploitation

Elles résultent largement de la structure du complexe: toutes les voies en gare ne sont pas également reliées à la ligne à grande vitesse, chacune des voies d'accès ne dessert pas la totalité des voies en gare, et les ateliers de maintenance creusent les contraintes d'ensemble.

- Dans le sens des départs en Gare de Lyon, les 10 voies « à chiffres » ainsi que les voies « à lettres » A à N reliées directement à la voie 1, peuvent indifféremment accéder à la ligne à grande vitesse ou à la ligne classique via Melun. Seules les 11 voies « à lettres » C à N sont reliées à la voie 1M, qui ne donne pas accès à la ligne à grande vitesse mais uniquement à la ligne classique via Melun.

² Et également aux voies 1M et 2M, cette liaison n'étant empruntée à ce jour que par des mouvements techniques et en cas de situation perturbée par des circulations commerciales

³ Les voies « à chiffres » ne possèdent que des numéros impairs

⁴ Les voies B et F n'existent plus depuis la mise en service du TGV en 1981 avec la création de quais de service en gare

⁵ Hormis les voies destinées à l'embarquement des voitures de « l'auto train »

- Dans le sens des arrivées, la voie 2 est accessible à la fois depuis la ligne à grande vitesse et la ligne classique et dessert les 22 voies de la Gare de Lyon.
La voie 2M n'est pas accessible depuis la ligne à grande vitesse (ou le serait au prix d'un « cisaillement » de la voie 1M au km 8, solution inappropriée) et ne donne accès qu'aux 11 voies « à lettres » C à N.
- Quatre voies à chiffres (n°5, 7, 9 et 11) sont des voies courtes d'une longueur inférieure à 400m, qui ne peuvent donc pas recevoir les TGV en unités doubles (toutes les autres voies ont une longueur supérieure à 400m). Cette configuration est très pesante, notamment lorsqu'il faut faire face à une situation perturbée.
- Certaines voies « à lettres » sont équipées, pour des raisons historiques, de fosses de visite technique du matériel roulant qui ne sont plus utilisées; même si elles ne gênent que l'exploitation des rames non réversibles, elles constituent une contrainte inutile.
- L'accès à la gare de Bercy, qui n'est desservie que par les voies 1M et 2M, n'est pas ouvert à la grande vitesse puisqu'elle n'est pas reliée aux lignes qui la supportent. Le transfert des TGV vers Bercy n'est donc pas possible, sauf en opérant un détournement de la LGV vers la ligne classique à Combs-la-Ville : mais cela augmenterait à la fois le temps de parcours des TGV et le risque de conflits avec les autres trains.
- Les gares sont en « impasse » et donc non « traversantes », ce qui impose en outre la gestion d'un nombre important de circulations techniques. L'organisation interne des ateliers oblige les trains à entrer par un point précis et à ressortir par un autre. Les rames TGV devant aller à Conflans après leur arrivée en Gare de Lyon ne peuvent le faire que par la voie 1M. Cela oblige à les avoir reçus sur l'une des seules voies « à lettres » C à N. En revanche, les trains au départ de la Gare de Lyon qui sortent de Conflans peuvent être mis sur toutes les voies à quai de la Gare de Lyon.

L'un des résultats les plus tangibles de ce cumul de contraintes se traduit par la réservation de fait de la voie 23 à la gestion des situations perturbées, essentiellement à l'heure de pointe du soir, ce qui concrètement limite son utilisation pour les circulations normales.

Outre ces contraintes propres à l'exploitation de la gare et de son avant-gare, la circulation des trains en ligne doit retenir l'attention, notamment entre Paris et la bifurcation de Créteil où la ligne à grande vitesse se sépare de la ligne historique Paris-Lyon-Marseille (PLM).

Jusque dans un passé récent, la quasi totalité des circulations commerciales (à l'exclusion des trains du RER D) empruntait les voies 1 et 2, réservant les voies 1M et 2M aux mouvements techniques d'échange entre la gare et les chantiers de remisage et d'entretien, accessibles depuis ces voies à Paris, Charenton et Villeneuve-Saint-Georges.

Cette organisation des circulations n'avait pas varié depuis la mise à 6 voies de la ligne en 1904⁶. Elle conduisait toutefois les opérateurs à devoir gérer la convergence de la bifurcation de Créteil, notamment en « important », dans le sens des arrivées vers la Gare de Lyon, les perturbations mutuelles des TGV et des trains classiques.

Deux mesures ont donc été prises. Les conditions de franchissement des raccordements entre les voies 1M-1 et 2-2M⁷ ont été modifiées à l'effet de rendre indépendants les 2 types de circulation et d'optimiser l'utilisation des infrastructures. D'autre part, il a été décidé de dédier entre Paris et la bifurcation de Créteil les voies 1 et 2 à la circulation des TGV et les voies 1M et 2M à la circulation des trains classiques.

Ces principes d'exploitation en corridor spécialisé, aussi dénommés « exploitation en tubes » du fait de l'indépendance qu'ils créent entre la LGV et la ligne classique PLM, recueillent l'assentiment des membres de la mission.

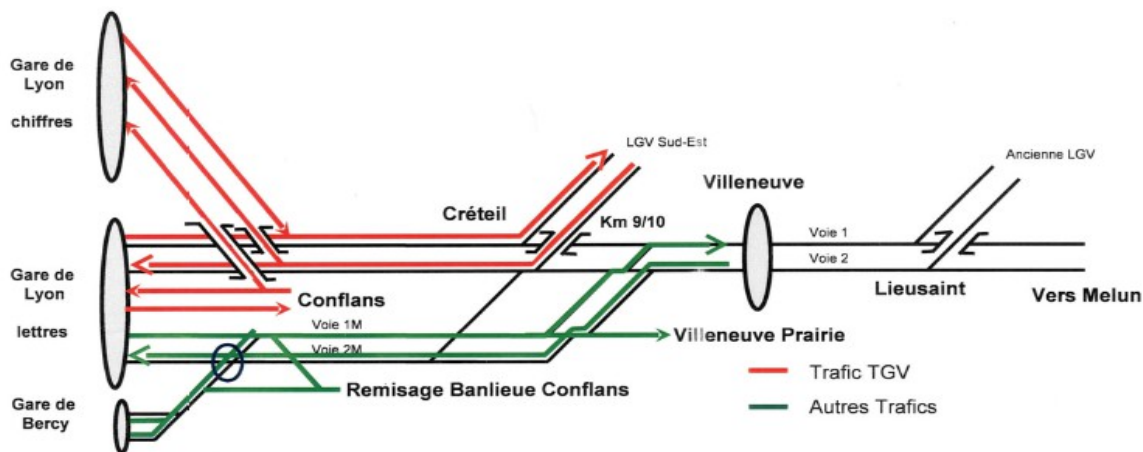
En résumé :

- dans le sens des départs :
 - les TGV peuvent partir de toutes les voies à l'exception de la voie N,
 - les trains classiques doivent partir des voies C à N ou de la gare de Bercy.
- dans le sens des arrivées :
 - les TGV peuvent être reçus sur toutes les voies, mais doivent impérativement l'être sur les voies « à lettre » (sauf la voie A) lorsqu'ils doivent ensuite rentrer sur le site technique de Conflans,
 - les trains classiques ne peuvent être reçus que sur les voies C à N ou à la gare de Bercy.
- La réception de tout type de TGV sur les voies « à chiffres » nécessite d'allonger les plus courtes.
- Les contraintes d'accès aux sites de maintenance et de remisage conditionnent l'affectation des trains à certaines voies à quai.

Les différentes voies à quai des deux gares ne sont donc pas pleinement substituables les unes aux autres.

⁶ la terminologie « voies M » provient du fait que ces voies étaient utilisées principalement pour l'acheminement des trains de marchandises destinés à l'agglomération parisienne dans les gares de Bercy et de la Râpée lorsque ce trafic était florissant.

⁷ Augmentation à 120km/h de la vitesse de franchissement et doublement du tronçon à voie unique.



Les voies dédiées au RER D (1bis, 2bis), situées entre les voies 1 et 2 ne sont pas représentées

○ = Cisaillement à niveau

Le rôle actuel de la gare de Bercy

En service régulier, indépendamment du principe d'exploitation « en tubes », les TGV ne peuvent accéder à ou partir de la gare de Bercy : d'une part cette dernière n'est pas reliée à la ligne à grande vitesse, d'autre part il n'existe pas d'itinéraire exploitable en pratique reliant Bercy au chantier de Conflans, pourtant géographiquement proche.

Aussi la gare de Bercy, construite pour le trafic « auto-trains », a-t-elle été utilisée depuis de nombreuses années comme gare de dégagement de la gare de Lyon pour les trains classiques. D'abord fréquentée les jours de super-pointe par certains trains de nuit ou en cas de travaux⁸, elle a reçu quotidiennement, à partir de la mise en service du TGV Méditerranée en 2002, les 4 trains de nuit à destination et en provenance de l'Italie ainsi que les liaisons TER en direction du Morvan.

Face aux problèmes récurrents de saturation de la Gare de Lyon, un Transilien Paris-Montereau a été mis en service à l'heure de pointe au départ de Bercy entre 2005 et décembre 2008, date à laquelle la quasi totalité des TER « Bourgogne » et des Intercités Nevers a été transférée dans cette gare. Ce sera ensuite le cas des trains « Teoz » Paris-Clermont-Ferrand, d'abord du 12 décembre 2010 au 2 juillet 2011 pour permettre la réalisation des travaux en Gare de Lyon côté « voies à chiffres », puis à partir du 11 décembre 2011, suite à l'augmentation du trafic TGV consécutif à l'ouverture de la ligne à grande vitesse Rhin Rhône.

La mission attire l'attention sur le fait que ce changement de paramètre d'exploitation de la Gare de Bercy n'a pas été suffisamment anticipé et expliqué, tant pour ce qui le motivait que pour les mesures d'amélioration qu'il impliquait. La prise en compte des critiques liées au transfert des TEOZ Auvergne a permis de corriger ceci en partie.

Il reste que la Gare de Bercy devient une gare à part entière, dont les conditions d'accès doivent certes être améliorées, mais dont il faut aussi changer l'image et la perception pour que les passagers n'aient pas le sentiment d'une relégation.

⁸ Notamment à la fin des années 70 lors de la réalisation de la gare souterraine

Il convient de noter que le STIF, mettant en avant l'incommodité d'accès au réseau RER et métro, exclut l'utilisation de la Gare de Bercy par les Transiliens de la ligne R (Paris-Montereau et Paris-Montargis). Compte-tenu des capacités d'emport de ces trains, qui assurent des liaisons domicile-travail pour une partie importante de la région francilienne, les accès de la gare de Bercy aux lignes de métro, même améliorés⁹, ne peuvent écouler un tel trafic. Les membres de la mission ne remettront donc pas en cause cette position du STIF.

1.1.5. La gare d'Austerlitz

Jadis tête de lignes à Paris pour tout le quart Sud-Ouest de la France, la Gare d'Austerlitz a vu son rôle considérablement réduit à la suite de la mise en service du TGV Atlantique en septembre 1990, qui s'est traduite par le report à la Gare Montparnasse des trains en provenance ou à destination de Tours et au-delà (Poitiers, La Rochelle, Angoulême, Bordeaux, Toulouse, Pau, Tarbes, Hendaye).

Elle comprend une gare de surface et une gare souterraine.

La gare de surface voit transiter chaque année environ 9 millions de voyageurs, ce qui la place au même rang que des gares de moyenne importance telles Montpellier ou Grenoble. Ce chiffre est à comparer aux 40 millions de voyageurs annuels transitant par la Gare de Lyon de surface.

Avec 14 millions de voyageurs, la gare souterraine est un pôle actif de la ligne C du RER, dont l'exploitation en gare et en avant-gare jusqu'à la station « Bibliothèque François Mitterrand » est totalement indépendante de la gare de surface.

Parallèlement, profitant de la réduction de l'activité ferroviaire « grandes lignes » et de la quasi disparition de l'activité fret intra muros, la Ville de Paris a engagé il y a une vingtaine d'années une vaste opération urbaine (Paris Rive Gauche), qui se traduit par la couverture d'une partie des voies restées en exploitation et l'appropriation des terrains devenus inutiles au chemin de fer.

La SNCF puis RFF ont obtenu de préserver leurs possibilités d'exploitation à long terme. La mission attire l'attention sur la nécessité de s'assurer, en permanence, que l'exploitation ferroviaire disposera bien durablement de l'espace nécessaire à ses besoins, tout en garantissant à la Ville une utilisation économe du foncier urbain.

A ce jour la gare d'Austerlitz de surface ne dispose que de 15 voies à quai, 5 autres voies étant neutralisées pour permettre la réalisation des travaux de couverture. Lorsque ces travaux seront terminés, soit à l'horizon 2019/2020, la gare d'Austerlitz disposera de 20 voies à quai, ce qui devrait lui permettre d'accueillir un trafic supplémentaire (cf infra).

En conclusion de ce chapitre, il est clair que, face à l'augmentation du trafic, l'exploitation de la Gare de Lyon et de la Gare de Bercy est soumise à un ensemble de contraintes particulièrement complexes et imbriquées.

⁹ Voir à ce sujet le rapport du CGEDD n° 7917-01 de février 2012

Pour autant, ces difficultés ne sont pas forcément connues de tous les acteurs, ce qui aggrave l'impact des décisions d'ajustement de l'exploitation qui peuvent en résulter.

Aussi les membres de la mission formuleront-ils sur ce point deux recommandations :

1. *Recommandation 1* : éclairer les différents acteurs publics, privés et associatifs sur les contraintes actuelles, leur effet sur le service annuel, les démarches en cours pour y remédier.

2. *Recommandation 2* : établir la trame d'un service pluri-annuel sur au moins 4 ans, pour donner une meilleure visibilité des horaires et faciliter l'anticipation de réaction des opérateurs et des clients.

1.2. Les réflexions et les projets en cours pour desserrer la contrainte

1.2.1. Les prévisions d'augmentation du trafic à moyen terme

Les partenaires ferroviaires mènent des études d'amélioration à moyen terme (horizon 2020) des lignes arrivant à la Gare de Lyon. Les hypothèses d'augmentation de trafic associées sont les suivantes en heure de pointe:

- Schéma de principe long terme RER D : création de missions du RER D grande couronne arrivant en Gare de Lyon surface, soit 4 trains/h/sens supplémentaires ;
- Schéma de secteur ligne R : augmentation du nombre de missions avec 2 missions supplémentaires Paris-Melun via la rive droite (soit au total 6 trains/h/sens) ;
- Exploitation de la LN1(ligne à grande vitesse Paris-Lyon) : passage à 16 sillons/h/sens contre 13 actuellement, dont 12 à 13 (voire 14) sillons radiaux arrivant en Gare de Lyon (contre 10 à 11 actuellement).

Au final, ces 8 à 9 trains supplémentaires en heure de pointe ne pourront pas être admis sans modifier les infrastructures actuelles de la gare. Il convient toutefois d'observer que l'horizon de passage à 16 sillons/h/sens sur LN1 dépend de celui de la mise en service du système automatisé d'équipements d'exploitation, dit ERTMS 2, qui optimisera la circulation des trains en autorisant alors une plus grande capacité de la ligne.

1.2.2. Les propositions de l'EPFL pour le moyen terme

A la suite des expertises commandées au laboratoire « intermodalités et planification des transports (LITEP) » de l'école polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) sur l'exploitation de la Gare de Lyon, ce dernier a proposé un certain nombre de pistes relatives à l'amélioration des conditions d'exploitation en vue de permettre une augmentation de la capacité de la gare de Lyon ou une meilleure robustesse de son exploitation.

Ces pistes ont été synthétisées ainsi pour étendre la capacité à moyen terme de la Gare de Lyon (expertise de l'EPFL – avril 2012) :

« À terme, par contre, on peut énoncer un certain nombre de conditions, dont certaines pourraient se réaliser spontanément, grâce à des actions en cours et à l'évolution du système :

- 1) Simplification des modalités du fonctionnement, internes au transporteur (SNCF).
- 2) Amélioration de la régularité.
- 3) Suppression de la contrainte que créent les fosses d'inspection sous les voies.
- 4) Fiabilisation du parc de matériel roulant.
- 5) Modernisation des postes d'aiguillage et rallongement des voies courtes. »

Plus précisément, l'EPFL recommande plusieurs axes de travail à court et moyen terme, portant autant sur l'infrastructure que sur les modalités de l'exploitation ferroviaire.

- Recommandations relatives à l'infrastructure :
 - allongement des voies courtes pour permettre d'accueillir des trains à rames multiples
 - suppression des fosses de visite sous certaines voies « à lettres »
 - amélioration structurelle de la gare de Paris-Bercy : création d'un dénivelé pour supprimer les cisaillements dans l'avant-gare, amélioration des postes d'aiguillage, étude des possibilités d'étendre le nombre de quais.
- Recommandations relatives à l'exploitation :
 - examen de la possibilité effective d'une exploitation systématique « en tube », pour une plus grande fluidité du trafic et une meilleure robustesse d'exploitation
 - relecture critique des règles utilisées pour planifier l'exploitation et l'occupation des quais en gare (temps de stationnement à quai, espacement entre deux trains sur un même itinéraire, optimisation de l'organisation du nettoyage des trains pour réduire le temps d'immobilisation,.....)
 - examen de l'ensemble des modalités d'exploitation nécessaires au plein développement du cadencement des circulations
 - recherche d'une plus grande stabilité dans l'affectation du matériel roulant à un service donné, l'ajustement final à la réalité de la commande commerciale étant utile à l'opérateur mais pénalisante pour la bonne anticipation de la réception d'un train sur une voie en gare.

D'une manière générale, l'EPFL invite donc à rechercher sans tarder l'ensemble des mesures opératoires qui permettront de dégager une plus grande capacité globale du tandem Lyon-Bercy, une plus grande fiabilité de l'exploitation, et une adaptation plus durable aux exigences du cadencement. L'amélioration de l'organisation du système ferroviaire est au cœur de ses propositions, pour rechercher un impact durable sur la

qualité du service et de l'exploitation : valoriser tout ce qui peut contribuer à dégager de nouvelles marges, pénaliser tout ce qui peut les entraver.

La mission partage très largement la nature et les motifs des recommandations de l'EPFL, qu'elle juge utile d'inclure dans le programme de modernisation à moyen terme de l'exploitation conjuguée des deux gares Lyon/Bercy, déjà lancé par le système ferroviaire.

Elle note d'ailleurs qu'un certain nombre de ces recommandations y sont déjà inscrites et sont retracées au paragraphe suivant. D'autres doivent être examinées plus à fond pour s'assurer que leur combinaison n'engendre pas d'effets contradictoires, en particulier celles qui relèvent des règles d'exploitation et de leurs effets sur la robustesse.

Les membres de la mission ne disposent ni des compétences très techniques ni des outils de modélisation leur permettant d'émettre un avis définitif sur les propositions relatives à l'exploitation, mais ils recommandent de poursuivre la réflexion et les simulations destinées à en apprécier la pertinence.

Enfin, s'agissant du plus long terme, l'EPFL attire l'attention sur la nécessité de tirer toutes les conséquences du changement d'usage des voies 1M et 2M, qui sont désormais utilisées pour les trafics autres que TGV. Pour garantir durablement les conditions d'une exploitation rénovée, une modification du plan des voies et la création d'un dénivelé supérieur (« saut-de-mouton ») seront indispensables pour augmenter la souplesse d'exploitation et fluidifier les circulations empruntant les voies 1M et 2M, en donnant à ces voies des potentialités équivalentes aux autres.

1.2.3. Les travaux d'infrastructure projetés ou envisagés pour améliorer la capacité

Le chantier relatif à la relecture critique des règles de planification de l'exploitation reste encore largement à définir et à mettre en place. En revanche les projets sont plus avancés sur l'infrastructure.

Les travaux actuellement en cours ou programmés concernent le renouvellement des postes d'aiguillage de la Gare de Lyon (postes 1 et 2 et satellite de la bifurcation de Créteil), dont l'ensemble des commandes sera centralisé dans un nouveau centre commandant tout le réseau sud-est, situé à Vigneux (91). En soi cette opération n'apporte pas d'augmentation de la capacité de la gare, mais grâce à une vision globale des circulations dans toute la zone, elle donnera une plus grande souplesse d'exploitation et permettra un retour plus rapide à la normale en cas de situation perturbée.

Les membres de la mission ont noté que, pour des motifs qui leur ont échappé, cette opération n'incluait pas les postes 1, 2 et 3 de Bercy, postes mécaniques ou électromécaniques de types anciens, ce qui réduira les gains de souplesse d'exploitation évoqués ci-dessus notamment pour les trains circulant sur les voies 1M et 2M. Ils invitent les entreprises ferroviaires à réexaminer ce point.

Ces travaux ne modifiant le plan des voies qu'à la marge, leur impact sur l'exploitation restera limité. Par contre une fois ces travaux terminés, il sera possible de réaliser les opérations suivantes :

- la démolition des actuels bâtiments des postes d'aiguillage 1 et 2 permettra l'allongement à 400 m des voies 7, 9 et 11, étant précisé que pour des raisons de topographie, la voie 5 ne pourra pas être allongée ;
- la démolition du bâtiment de l'ex tri postal permettra la création de 2 nouvelles voies longues 25 et 27, ainsi que le remaniement de la tête du faisceau des voies 19 à 27.

Avec la création des voies 25 et 27, le service des TGV pourra « remonter » vers la plateforme « à chiffres », dégagant de la capacité pour les Transiliens sur la plateforme « à lettres ». C'est une demande forte du STIF, que la mission partage, pour que dans leur mobilité quotidienne les passagers de ces trains accèdent mieux aux lignes A et D du RER et à la ligne 14 du métro.

Ces travaux, qui améliorent sensiblement la capacité de la gare, auront par contre un impact fort sur l'exploitation lors de leur exécution, notamment la condamnation de certaines voies pendant plusieurs mois. La période 2014-2020 sera très contrainte en raison de l'enchaînement des travaux nécessaires, spécialement aux heures de pointe.

La mission estime nécessaire une communication adaptée pour que le moment venu, ces perturbations inévitables aient pu être justifiées, comprises et anticipées dans leurs effets. Cette communication devra viser à la fois les autorités organisatrices, les collectivités territoriales concernées par les services ferroviaires exploités sur le complexe Lyon-Bercy, les opérateurs et les clients,

En parallèle à ces opérations destinées à augmenter les capacités de la gare de Lyon proprement dite, et compte tenu des perspectives d'augmentation des différents types de trafic rappelés plus haut, les exploitants ont cherché à améliorer les performances de la gare de Bercy et ont proposé les 2 opérations suivantes :

- la réalisation d'un dénivelé inférieur (« terrier ») voie 2M, pour supprimer le cisaillement de cette voie par les trains sortant de Bercy et rejoignant la voie 1M ;
- l'aménagement de la tête de faisceau de la Gare de Bercy, afin d'optimiser les entrées / sorties de cette gare et atteindre a minima 4 trains / heure / sens.

1.2.4. L'atelier de Conflans (Technicentre Sud Est Européen)

Quelles que soient les améliorations apportées aux règles d'exploitation et aux infrastructures pour étendre les capacités d'accueil du complexe Bercy-Gare de Lyon, les problèmes résultant de la saturation du chantier d'entretien des rames TGV de Conflans demeureront et seront d'autant plus critiques que le trafic des TGV est appelé à croître.

Selon les estimations faites par RFF/SNCF, le nombre moyen de TGV reçus à et expédiés de la Gare de Lyon en jour ouvrable de base (JOB) devrait passer de 227 à 268 à l'horizon de la mise en service d'ERTMS sur LN1, ce qui se traduira nécessairement par une augmentation des besoins d'entretien à Paris. En effet le type d'opérations réalisées à Conflans (nettoyages de caisses, vidanges des WC, visites et entretien courant) doit se faire, pour des raisons évidentes d'efficacité, à proximité immédiate des gares origines/terminus des services commerciaux. Un établissement a été mis en service récemment à Lyon, mais le nombre de trains origine/terminus Lyon

va rester relativement stable. Quant à l'idée de créer un autre établissement en province, elle ne résiste pas à l'analyse compte tenu de la dispersion des services à longue distance. Conséquence du centralisme parisien et de « l'étoile de Legrand », c'est en région parisienne qu'il faut implanter les « technicentres TGV¹⁰ » si on veut rationaliser les opérations et amoindrir l'impact sur la rotation des rames.

Or, quelle que soit l'échéance de la saturation de la LN1, le projet de son dédoublement par la ligne dite POCL (Paris, Orléans, Clermont-Ferrand, Lyon) prévoit une arrivée principale en gare d'Austerlitz. De plus le projet à long terme de création du « barreau Sud », reliant les lignes LN1 et LN2, permettrait de transférer en gare d'Austerlitz certaines missions TGV ayant actuellement leur origine/terminus dans les Gares de Lyon et de Montparnasse.

En conséquence il est hautement probable qu'à long terme la gare d'Austerlitz sera origine/terminus de services TGV, et qu'il sera nécessaire de construire un atelier TGV directement relié à cette gare. Il importe de préserver cette perspective d'avenir.

En raison de la disponibilité des larges emprises ferroviaires jadis utilisées par l'ex-triage de Tolbiac sur la commune d'Ivry sur Seine, des études préliminaires ont d'ores et déjà été réalisées en vue de l'implantation d'un tel établissement au lieu-dit « Champ Dauphin ». Ce projet a recueilli l'assentiment de la commune d'Ivry. Il permettra de mettre en place une complémentarité d'exploitation technique entre les établissements de maintenance et de remisage présents de part et d'autre de la Seine, et d'en rationaliser l'utilisation.

La réalisation de ce nouveau technicentre entraînera plusieurs investissements liés :

- l'utilisation du Pont National (franchissement de la Seine par l'ex Petite Ceinture, actuellement inexploitée), pour relier ce futur établissement à la Gare de Lyon et l'utiliser ainsi en première phase pour entretenir les TGV ;
- la création d'une estacade permettant de joindre les voies A et 5 à 23 (ultérieurement 5 à 27) au Pont National, car l'emprise de la Petite Ceinture n'est aujourd'hui pas accessible depuis ces voies ;
- le rétablissement côté rive gauche d'un raccordement, réservé dans le programme urbain du secteur Austerlitz-Tolbiac-Masséna, pour donner accès vers le sud à l'ex-triage de Tolbiac et par là au nouvel établissement de Champ-Dauphin.

En parallèle à ce projet de création du nouvel établissement de Champ Dauphin et de ses accès, ont été étudiées des opérations relatives à la localisation, la rationalisation, la mise aux normes d'un certain nombre de chantiers d'entretien / remisage/ nettoyage.

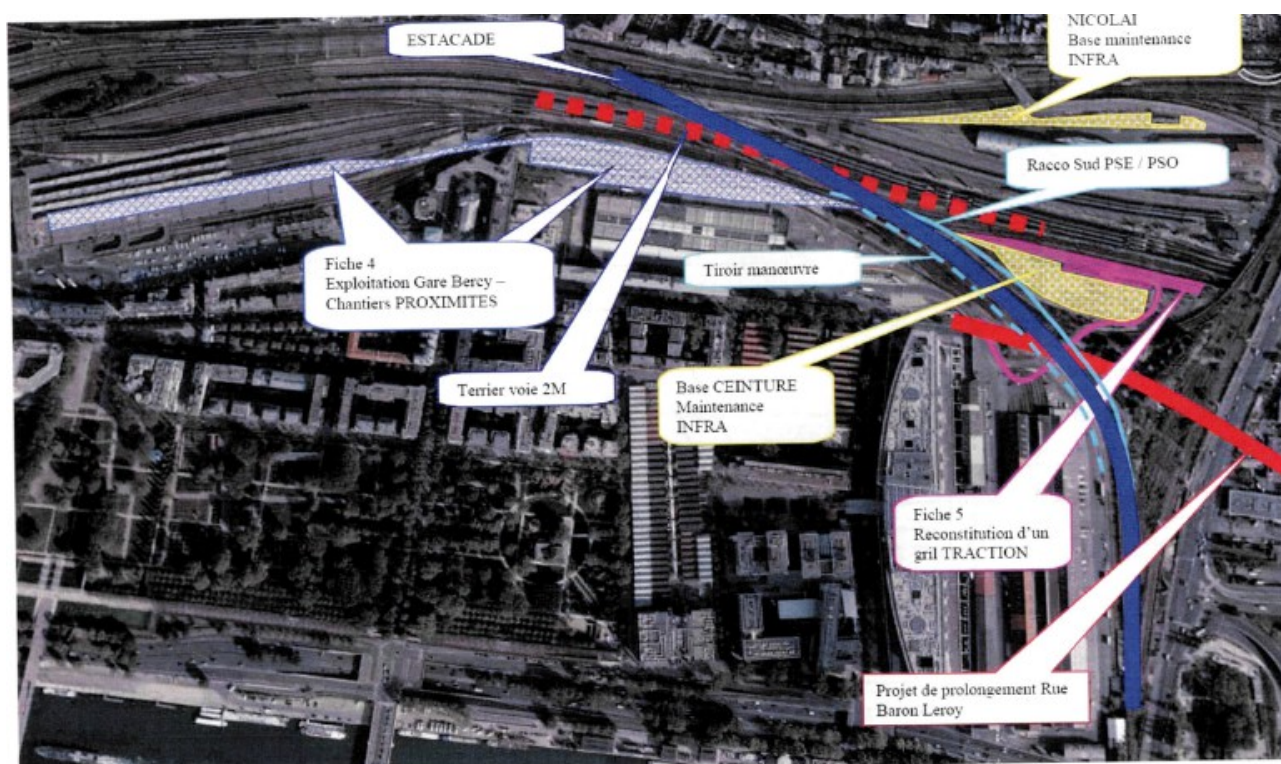
On notera en particulier le développement de l'activité de garage et maintenance Transiliens et Intercités sur le chantier Bercy – Charenton, qui devrait permettre de libérer de mouvements techniques des voies 1M et 2M entre Paris et Villeneuve-Saint-Georges au profit de la capacité commerciale et de la robustesse d'exploitation.

¹⁰ C'est ainsi qu'ont été construits les ateliers de maintenance de Chatillon (TGV Atlantique), du Landy (TGV Nord et de Paris Ourcq (TGV Est)

Postérieurement à l'achèvement de ses travaux, la Mission a pris connaissance des réajustements à la baisse des perspectives de trafics TGV , qui seraient induites autant par des changements dans les méthodes de maintenance, avec un recours plus soutenu aux centres de province, que par l'évolution pressentie de la demande en matière de services grande vitesse.

En conséquence :

- la mission invite les acteurs du système ferroviaire à présenter une version actualisée des investissements souhaitables à long terme,
- elle juge utile de préserver malgré tout à long terme, compte-tenu de la rigidité physique des infrastructures nécessaires, une capacité pratique de réponse à de possibles évolutions en sens inverse.



1.2.5. Synthèse des investissements souhaitables et phasages possibles

L'ensemble du programme en date de l'été 2013 peut être synthétisé dans le tableau ci après, en reprenant les indications fournies en avril 2013 par RFF et SNCF à la Commission Mobilité 21, au titre des investissements souhaitables sur les grands nœuds ferroviaires prioritaires. Le secteur de la Gare de Lyon a été classé parmi les priorités n°1 de ces nœuds.

Les phasages dépendent bien évidemment des décisions générant des augmentations de trafic :

- création de missions du RER D grande couronne arrivant en Gare de Lyon surface,
- augmentation du nombre de missions de la ligne R,
- augmentation à 15 (voire 16) sillons/h/sens sur LN1,

tout comme ils doivent prendre en compte l'évolution à long terme des trafics TGV.

Si le principe de ces objectifs est désormais arrêté, les membres de la mission soulignent qu'ils sont interdépendants entre eux et que les dates d'application sont incertaines. De même, si les coûts des opérations d'infrastructures envisagées ont fait l'objet d'une première évaluation, il reste à fixer les décisions définitives et les plans de financement.

Pour répondre à l'ensemble de cette problématique, RFF a lancé en 2013 une consultation auprès de bureaux d'études spécialisés à l'effet de croiser les différentes options possibles et de définir ainsi un phasage optimal des différentes opérations.

Le tableau ci-dessous combine les données ferroviaires produites par RFF pour la Commission Mobilité 21 et des éléments sur l'intermodalité recueillis par la mission CGEDD.

**Estimation RFF/SNCF des besoins d'investissement
pour le complexe ferroviaire Gare de Lyon / Gare de Bercy**

**(hors programmes classiques « entretien, modernisation » et
« renouvellement »)**

| Investissements | Estimation valeur 2012 |
|--|------------------------|
| Besoins 2020 | |
| Renouvellement des postes d'aiguillage 1 et 2 | 160 M€ |
| Allongement des 3 voies courtes (7-9-11) en Gare de Lyon | 65 M€ |
| Estimation globale valeur 2012 des besoins 2020 | 225 M€ |
| | |
| Besoins 2025 (phasage éventuel à préciser) | |
| Augmentation de la capacité d'accueil en Gare de Lyon | |
| Création des voies 25 et 27 | |
| Amélioration de la fluidité des accès dans l'avant-gare Paris-Lyon et Paris-Bercy | |
| Création d'un « terrier » voie 2M en aval de la gare de Bercy | |

| | |
|---|----------------------------|
| Modernisation des infrastructures d'exploitation de la gare de Bercy (accès à la gare et création d'un nouveau poste d'aiguillage) | |
| Réaménagement du faisceau « Remisage Banlieue Conflans » | |
| Mise à 60 km/h des accès aux voies I, J, K, L, M et N de la gare de Lyon de/vers les voies 1M et 2M | |
| Création d'un nouveau Technicentre TGV à Champ Dauphin | |
| Construction et équipement du Technicentre | |
| Réactivation du Pont National pour y accéder | |
| Aménagement des accès au Pont National : liaison Technicentre/ pont National estacade d'accès pour pour les voies A et 5 à 27 de la Gare de Lyon liaison gare de Bercy-Pont National réactivation des raccordements rive droite et rive gauche. | |
| Estimation globale valeur 2012 des besoins 2025: | 810 M€ |
| | |
| Autres investissements à définir. | |
| Amélioration des accès voyageurs des quais I, J, K, L, M et N de la gare de Lyon vers la salle d'échanges et la rue de Bercy (non chiffré) | non chiffré |
| Amélioration de l'intermodalité en gare de Bercy (échanges ligne 6 et 14) | 10M€ |
| Liaison passagers entre gares (trottoir roulant entre la gare de Lyon et la gare de Bercy, téléporté entre gare d'Austerlitz et gare de Lyon. | de l'ordre de 50 M€ |

Le complexe ferroviaire Lyon-Bercy fait donc désormais l'objet de propositions précises, touchant autant à son mode d'exploitation qu'à l'amélioration de sa structure physique. La mission rappelle que c'est dans ce cadre de moyen terme que pourra être réexaminée la demande persistante des élus et des clients, relative au retour en Gare de Lyon des TEOZ Auvergne (devenus Intercités Auvergne), et renvoie sur ce sujet au rapport spécifique n° 8010-01.

Les aménagements proposés visent bien deux objectifs distincts et complémentaires :

- accroître le niveau de service pour les voyageurs, en améliorant la capacité d'accueil en gare, en facilitant la lisibilité de l'ensemble de l'offre, et en développant tout ce qui renforce la robustesse de l'exploitation ferroviaire ;
- faciliter l'exploitation technique du réseau, en développant la capacité d'exploitation des gares et de leurs avant-gares, notamment en désaturant le technicentre de Conflans et en réduisant le volume des échanges de rames avec la Gare de Lyon.

Ils sont à ce stade compatibles avec l'accueil du projet POCL, notamment la création du technicentre supplémentaire à Champ Dauphin, mais ont aussi leur propre logique. Il appartient aux études plus fines lancées par RFF de préciser, à l'occasion des scénarios examinés, quel phasage et quel enchaînement des travaux permettront de concilier au mieux la nécessité actuelle des améliorations prévues et le calendrier spécifique du projet POCL.

En conclusion de cette première partie, les membres de la mission font observer que les acteurs du système ferroviaire ont pris la mesure des défis auxquels ils doivent faire face pour répondre à la croissance des trafics au départ et à l'arrivée en Gare de Lyon.

Toutefois, au vu de la complexité des problèmes posés et sans attendre des projets de plus long terme, il paraît indispensable d'afficher une vision d'ensemble de la gestion sous contrainte du tripôle Lyon, Bercy, Austerlitz à un horizon de 10/12 ans, et spécialement du tandem Lyon/Bercy.

Aussi formuleront-ils les recommandations suivantes :

3. Recommandation 3 : *mettre en place un dispositif d'expertise et de validation des projets communs de RFF et de SNCF, sous la conduite de l'État.*

4. Recommandation 4 : *bâtir un plan de développement à dix/douze ans portant à la fois sur les règles d'exploitation et sur l'amélioration de l'infrastructure, et n'excluant pas l'intervention d'une tierce expertise pour objectiver la nécessité des mesures à prendre dans ces deux domaines.*

5. Recommandation 5 : *informer suffisamment tôt l'ensemble des acteurs et des clients sur le programme des travaux, ses motifs, ses résultats escomptés en qualité de service, et son impact concret sur le niveau de service durant les chantiers.*

Au-delà du seul complexe Lyon-Bercy, les membres de la mission sont convaincus que la solution des différents problèmes passera à terme par une gestion mutualisée du « tripôle » Lyon, Bercy et Austerlitz.

Cette mutualisation deviendra certainement indispensable à l'horizon des projets de « Transversale sud » et surtout de « POCL », lorsque la gare d'Austerlitz constituera une nouvelle tête de ligne pour les relations avec le sud et le sud-est .

Cette évolution significative pourrait s'inspirer, toutes choses égales par ailleurs, des dispositifs de gestion des différents terminaux d'un même aéroport, et devrait passer par plusieurs changements :

- dans la définition du périmètre et du contenu des principes d'exploitation qui président à l'établissement des graphiques d'occupation des voies dans les gares,
- dans les modalités de mise en place coordonnée des différents services ferroviaires dispensés dans le tripôle, en tenant compte à la fois des nécessités techniques et des nécessités commerciales,

- dans le nom même des gares, pour manifester leur insertion dans un ensemble intégré tout en préservant l'individualité de leur image et de leurs caractéristiques.

Toutefois l'exploitation mutualisée en « tripôle » suppose une nette amélioration des liaisons entre les 3 gares pour les déplacements de leurs usagers, et plus largement de leur insertion dans le fonctionnement urbain. Cet objectif est d'ores et déjà nécessaire au vu des évolutions récentes. Ce sera l'objet de la seconde partie du rapport.

2. Conduire le tripôle vers une meilleure insertion urbaine

2.1. L'impact des projets d'aménagement urbain sur les gares du tripôle et leurs quartiers

Les faisceaux de la gare de Lyon et de la gare d'Austerlitz ont pris place au milieu du XIXème siècle de part et d'autre de la Seine, profitant d'une topographie favorable à l'installation de voies de chemin de fer. Ce territoire a été par la suite abandonné aux infrastructures ferroviaires et viaires . Durant le XIXème siècle, les gares de marchandises et leur réseau ferroviaire (Gabriel Lamé, Rapée, Nicolaï...) se sont installés sur une grande partie du site tandis que durant la seconde moitié du XXe siècle le réseau routier a occupé les emprises restantes.

A l'intérieur de la capitale, le faisceau ferré du réseau Sud Est se développe depuis la Gare de Lyon jusqu'à la limite communale, il se continue au delà, sur la ville de Charenton-le-Pont en se resserrant progressivement avant de franchir la Marne. Sur Paris, il représente une longueur de 2,5 km une emprise de 72ha.

Au fil du temps, la ville s'est développée sur ses bords en densifiant son tissu bâti et actuellement le tracé ferré apparaît comme une importante coupure urbaine entre les différents quartiers qui l'entourent.

Avec la réalisation du quartier de Bercy, ce dernier est devenu un centre urbain reconnu. Bien relié à Paris au Nord et à l'Ouest, le quartier a encore des difficultés de communication avec le reste de son arrondissement à cause du plateau des voies ferrées qui le surplombe tandis qu'il est stoppé net sur sa partie sud par la gare de la Rapée qui lui interdit tout débouché sur le boulevard Poniatowski.

De l'autre côté du boulevard périphérique et sur la même rive de Seine, un nouveau quartier a vu le jour sur la commune de Charenton à partir des années quatre-vingt, celui de Bercy 2.

Il occupe l'emprise des anciens Magasins Généraux. Bien relié au centre de la commune sur sa partie sud, le quartier présente lui aussi des difficultés de communication avec les quartiers situés près du bois de Vincennes à cause du même plateau ferré.

Autour de la gare de Lyon, les restructurations lourdes sont rares depuis 10 ans et notamment depuis la réhabilitation de l'îlot Chalon et les opérations de construction du siège de l'AFD. La réalisation des deux voies nouvelles 25 et 27 à la gare de Lyon, induira des opérations lourdes de restructurations sur le site de la gare du Charolais.

En revanche, si l'APUR a pu étudier (« quartier des gares parisiennes Lyon/Bercy/Austerlitz » – février 2012) des opérations de transformation des espaces publics, notamment sur la rue de Bercy et sa dalle en mezzanine, aucune opération significative n'est à ce stade en cours de programmation.

Les développements qui suivent doivent beaucoup aux travaux de l'APUR et aux dossiers fournis par Gares et Connexions.

2.1.1. L'opération Paris Rive gauche Ivry et l'aménagement du quartier de la gare d'Austerlitz

Lancée en 1991 sur un secteur de 130 ha, l'opération Paris Rive Gauche est symbolique de la « reconquête » de l'Est parisien.

Cette ZAC jouit d'une situation exceptionnelle, puisqu'elle occupe la totalité de la façade du 13ème arrondissement sur la Seine. Le projet vise, d'un point de vue fonctionnel, la création d'un pôle économique et universitaire majeur à l'est de la capitale et, d'un point de vue d'aménagement urbain, la mise en place d'un lien entre le 13ème arrondissement et le fleuve. La construction de la Bibliothèque Nationale de France (site François Mitterrand) en 1997 a conféré au secteur l'ancrage monumental indispensable.

Sur les 2,25 millions de m2 de SHON auquel correspond ce projet, le programme intègre en particulier :

- 700 000 m2 de bureau,
- 430 000 m2 de logement (5 000 logements),
- 405 000 m2 de commerce, hôtel, et équipements privés,
- 210 000 m2 de programme universitaires,
- 98 000 m2 d'espaces verts.

Sa réalisation devrait être achevée avant 2020.

Dans le cadre de l'opération Paris Rive Gauche, le secteur de la gare d'Austerlitz et ses abords a fait l'objet d'un marché de définition, lancé par la SNCF et la SEMAPA en 2005, et remporté par l'AREP associé à l'Atelier Jean Nouvel et au paysagiste Michel Desvignes.

Cette opération d'urbanisme porte sur un périmètre de 12,8 hectares. Sa localisation, à la pointe du territoire, lui confère le rôle de porte d'entrée de Paris Rive Gauche.

Les grands enjeux du quartier Austerlitz-Gare sont :

- remodeler, valoriser et préserver un quartier historique composé de bâtiments inscrits à l'inventaire des monuments historiques comme la halle de la gare et l'embarcadère ;
- réorganiser le pôle multimodal de transports et développer de nouvelles dessertes dans la perspective des augmentations du trafic de voyageurs après 2020 ;

- dynamiser le commerce et les services en faisant de la gare un lieu de vie ;
- harmoniser l'aménagement de ce quartier avec les immeubles déjà construits à Paris Rive Gauche ;
- créer une nouvelle liaison entre le quai d'Austerlitz et le boulevard de l'Hôpital.

Le projet retenu délimite clairement trois espaces sur les 12,8 ha du secteur d'intervention :

- le programme de développement du pôle multimodal s'inscrira sous la grande halle de la gare. Il comprendra un centre d'affaires de 5 500 m², 5 500 m² de commerces et 3 500 m² de restauration ;
- Un îlot urbain en forme de U se développera au sud de la halle de la gare : il accueillera 40 000 m² de bureaux et un hôtel de 13 000 m² ;
- enfin, une grande composition paysagère qui réunit le square Marie-Curie étendu au jardin de la cour Saint-Louis mettra en valeur les bâtiments de l'hôpital.

Le programme global prévoit 100 200 m² de SHON (pôle multimodal, hôtel, commerces, activité et bureaux), 16 500 m² d'espaces publics, et 10 000 m² d'espaces verts.

Les opérations du programme mixte SNCF-SOMAPA et les étapes de réalisation de ce programme sont présentées de façon synthétique en annexe 5.

Il importe, bien entendu, que cette opération majeure d'aménagement préserve les capacités futures de l'espace technique ferroviaire et les emprises nécessaires pour accueillir un système de transport dédié entre les gares.

2.1.2. Les opérations prévues sur Bercy-Charenton

Le secteur Bercy Charenton couvre, sur Paris, environ soixante quinze hectares au sud du 12^{ème} arrondissement. Il est délimité par le sud de la ZAC Bercy, la rue de Charenton, la petite ceinture, la rue du Cardinal Lavigerie et une fraction du bois de Vincennes longeant le périphérique, la limite communale avec Charenton-le-Pont et la Seine .

Il se poursuit à Charenton-le-Pont sur une quinzaine d'hectares sur des terrains situés en bordure de l'A4 et dans le prolongement de l'échangeur de Bercy jusqu'à la rue de la Liberté. Hors périmètre de l'étude urbaine, ces terrains sont destinés à une urbanisation importante à moyen terme.

Aujourd'hui le site constitue un environnement inhospitalier et une enclave coupée des quartiers environnants. Les possibilités et la nature des liaisons entre Paris et Charenton-le-Pont (liaisons piétonnes ou cyclistes), les accès et les échanges avec la Seine et ses berges sont réduits.

Le site occupe toutefois une position remarquable au sud-ouest de la capitale qu'il convient de valoriser, en vis-à-vis avec l'opération Paris Rive Gauche (secteur Masséna-Bruneseau) et le territoire de l'Opération d'Intérêt National Seine Amont, à l'articulation du bois de Vincennes et du parc de Bercy, et à proximité de pôles d'animation urbaine (Bercy Villages et le centre commercial Bercy 2) et d'équipements majeurs (POPB, Ministère des Finances, Cinémathèque Française, Bibliothèque Nationale de France, universités).

Les enjeux en matière d'aménagement de ce secteur sont de créer un quartier de grande qualité urbaine présentant une mixité des fonctions urbaines avec une composante significative pour le logement social et de rétablir diverses continuités entre Paris et Charenton, et entre le 12ème arrondissement et la Seine.

Le plan guide de l'opération d'aménagement de secteur Bercy-Charenton Paris 12ème fait l'objet depuis 2012 d'expositions et de réunions publiques à l'initiative de la ville de Paris : répartition programmatique des équipements à réaliser sur 700 000 m² de SHON, découpage en secteurs opérationnels, prise en compte des activités ferroviaires, maintien d'un site logistique dans Paris intra-muros, désenclavement du site avec une accessibilité renforcée en transports en commun.

Le périmètre de cette opération d'aménagement qui devrait se dérouler sur la période 2015-2030 figure en annexe 6.

2.2. La fréquentation des gares et l'accès aux réseaux de transport public

Pour mieux qualifier ces éléments, la mission a pu disposer d'un traitement spécifique des premiers résultats de l'étude relative à la décongestion des grandes gares parisiennes (étude réalisée en 2012 et 2013 sur cofinancements Etat, STIF, RIF, SNCF et RFF, sous pilotage de Gares et Connexions) et d'une synthèse réalisée par la RATP sur les échanges entre les trois gares et sur la diffusion sur les réseaux RATP de tous les types de voyageurs entrant au niveau des trois gares. Ces éléments figurent ci-dessous et en annexes 3 et 4 au présent rapport.

2.2.1. Des gares aux caractéristiques et volumes de trafic très hétérogènes

La gare de Lyon est celle qui connaît le trafic grandes lignes le plus important, notamment après la mise en service de la LGV Rhin Rhône en 2011. Son trafic grandes lignes devrait dépasser les 40 millions de voyageurs en 2020, Elle dispose à ce jour de 28 voies, dont 6 affectées au RER. Elle bénéficie d'une très bonne intermodalité (2 lignes de RER, 3 lignes de métro et 9 lignes de bus). En termes de répartitions modales d'accès, le RER et le métro sont les modes majoritaires (73%), devant le mode piéton et le mode bus. Les stations de sortie principale sur les réseaux RATP des voyageurs entrant dans cette gare sont Nanterre et La Défense, Opéra et Saint Lazare et la bibliothèque François Mitterrand.

Hors métro, un jour ouvré de base, cette gare accueille un volume de montées-descentes journalières de 495 000, dont 90000 pour les TGV, l'international et les intercités. Avec le métro, le volume global d'échanges quotidien est de 745 000 montées-descentes (cf les planches figurant en annexe 3).

La gare d'Austerlitz constitue l'une des principales réserves de capacité parmi les grandes gares parisiennes. Elle bénéficie d'un bon niveau d'offre multimodale, (6 lignes de bus, 2 lignes de métro et 1 ligne de RER) mais souffre d'une absence de liaison directe avec la gare de Lyon. L'accès à cette gare se fait majoritairement en RER et métro (68%) suivi par les taxis (12%).

Sa fréquentation actuelle est de l'ordre de 23 millions de voyageurs, dont 14 pour les Transiliens.

La mise en service du schéma directeur de la ligne C devrait se traduire par l'arrivée de 15000 trains par an supplémentaires en 2020 et le projet de la ligne à grande vitesse POCL devrait générer de l'ordre de 30 millions de voyageurs supplémentaires par an.

A l'horizon 2030, la fréquentation voyageurs sans POCL devrait atteindre 30 millions par an et avec POCL dépasser les 50 millions.

La fréquentation journalière, hors métro, de cette gare est de 73500 montées et descentes, dont 26500 pour les TER et Intercités. Les récapitulatifs des échanges sur le pôle d'Austerlitz et avec les deux autres gares du tripôle figurent en annexe 3.

Construite dans les années 70, l'activité de **la gare de Paris Bercy** s'est longtemps restreinte aux trains auto-accompagnés et à quelques trains de groupe.

Elle a accueilli des trains de nuit vers l'Italie et progressivement à partir de 2008 des TER et des trains Intercités, dont les liaisons avec Clermont-Ferrand.

Son trafic voyageurs est très modeste et seul le transfert de missions du RER D permettrait de doubler sa fréquentation, ce que le STIF jusqu'à présent refuse en raison du faible niveau de qualité des liaisons intermodales.

Sur le pôle de BERCY (gare SNCF et lignes 6 et 14 du métro) 52000 montées-descentes journalières, dont 13200 pour la SNCF) ont été recensées par l'étude « gares » de 2013.

Il convient de relever que le parvis de la gare de BERCY accueille aujourd'hui 6 quais de dessertes nationales et internationales de cars (IDBUS, filiale du groupe SNCF), ce qui pourrait constituer à terme l'amorce d'une gare routière intra-muros.

2.2.2. Echanges entre les trois gares

Bien que proches à vol d'oiseau, les correspondances entre les sites des gares d'Austerlitz, de Lyon et de Bercy ne sont pas des plus faciles. Ainsi, l'APUR établit dans son étude un diagnostic du territoire, mettant en avant le manque de lisibilité de l'offre de transport permettant les échanges au niveau du tripôle. Par exemple, si plusieurs lignes de bus relient ces gares, leur dispersion et la présence de plusieurs points d'arrêt conduisent à une lisibilité difficile pour les usagers non-habités.

De plus, la desserte en transport en commun de la gare de Bercy reste limitée. En effet, la ligne 14 n'est pas accessible directement depuis la gare (cf projet ci-dessous au point 2-3) et nécessite un cheminement extérieur jusqu'à la rue de Bercy, ou une correspondance souterraine le plus souvent saturée en empruntant les quais de la ligne 6.

Echanges entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz

Les liaisons possibles sont les suivantes :

- réseau ferré : il n'existe pas de liaison directe entre les deux gares. Il est possible de traverser la Seine grâce à la ligne 5 entre Gare d'Austerlitz et Quai de la Rapée mais la correspondance à pied est relativement longue. Les autres itinéraires font intervenir une correspondance (M1 + M5 ou M14 + RERC) et présentent peu d'intérêt ;

- réseau bus : les lignes de bus n°24, n°57, n°61, n°63, n°91 assurent la liaison entre les deux gares, à des intervalles de l'ordre de 10 à 15mn ;
- à pied : le Pont Charles de Gaulle permet un trajet à pied entre les deux gares.

Liaison ferrée :

Les estimations issues des enquêtes TJRF témoignent de la faible utilisation du métro pour se rendre d'une gare à une autre. La grande majorité des voyageurs empruntant le métro entre les gares de Lyon et d'Austerlitz choisissent la ligne 5 avec une correspondance à pied entre la station Quai de la Rapée et Gare de Lyon :

- correspondance gare d'Austerlitz vers gare de Lyon : environ 500 personnes entre 6h et 21h (dont plus de 90 % via la ligne 5) ;
- correspondance gare de Lyon vers gare d'Austerlitz : environ 250 personnes entre 6h et 21h (dont plus de 80 % via la ligne 5).

Liaison bus :

Les matrices origine-destination en annexe du contrat STIF donnent les estimations suivantes pour un Jour Ouvré de Base (JOB) :

| | Gare d'Austerlitz vers Gare de Lyon | Gare de Lyon vers Gare d'Austerlitz |
|--------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Bus n°24 | 120 | 70 |
| Bus n°57 | 230 | 150 |
| Bus n°91 | 140 | 310 |
| Bus n°63 | 180 | 130 |
| Bus n°61 | 30 | 100 |
| TOTAL | 700 | 760 |

Liaison piétonne :

L'enquête de flux menée à Austerlitz en 2008 et le comptage des piétons traversant le pont donnent des informations cohérentes sur ce point.

L'enquête de flux donne les estimations suivantes pour deux périodes de pointe :

Jeudi 7h-10h : sur 29 000 voyageurs circulant dans la gare d'Austerlitz :

- environ 700 personnes proviennent de gare de Lyon (soient 33% des rabattements piétons) ;
- environ 1700 personnes vont à gare de Lyon (soient 18% des diffusions piétonnes).

Vendredi 17h-21h : sur 36 000 voyageurs circulant dans la gare d'Austerlitz :

- environ 2 700 personnes proviennent de gare de Lyon (soient 36% des rabattements piétons) ;

- environ 1500 personnes vont à gare de Lyon (soient 30% des diffusions piétonnes).

Pendant une heure de pointe d'un JOB (9h – 10h), le comptage des piétons traversant le pont Charles de Gaulle recensait les volumes suivants :

- 200 piétons en direction de Gare d'Austerlitz
- 300 piétons en direction de Gare de Lyon

Sachant que l'enquête en gare d'Austerlitz a été réalisée sur trois heures (de 7h à 10h) et que l'heure la plus chargée se trouve entre 8h et 9h, on retrouve les bons ordres de grandeur entre le comptage et l'enquête.

Par ailleurs, comme l'a permis de constater le comptage des piétons traversant le pont Charles de Gaulle, les personnes munies de bagages ne constituent pas la majorité des traversants : en fait, la plupart des usagers du pont sont des personnes travaillant dans le secteur.

Dans une étude de trafic pour une liaison hectométrique (cf ci-dessous au 2-3), il a été estimé qu'environ **17 700 personnes** traverseraient le pont à pied lors d'un JOB.

Les échanges entre ces deux gares se font donc préférentiellement à pied. Le bus représente une alternative à la marche, mais il reste bien moins utilisé. L'étude « gares » 2013 évalue à 6 000 personnes par jour les échanges piétons entre les deux gares.

2.2.3. Echanges entre la gare de Bercy et la gare de Lyon

Les liaisons possibles sont les suivantes :

- réseau ferré : la ligne 14 est la seule liaison directe entre les deux gares ;
- réseau bus : les lignes de bus n°24 et n°87 assurent la liaison entre les deux gares. L'offre est complétée par des navettes SNCF pour les voyageurs munis d'un billet de train valable.
- à pied : la rue de Bercy permet de se rendre d'une gare à une autre (980m).

Liaison ferrée :

Les estimations issues des enquêtes TJRF témoignent d'un usage modéré du métro pour se rendre d'une gare à une autre:

- trajet de Bercy vers Gare de Lyon : environ 400 personnes entre 6h et 21h ;
- trajet de Gare de Lyon vers Bercy : environ 1 000 personnes entre 6h et 21h.

L'enquête menée à Bercy en 2011 permet toutefois de préciser la part de la ligne 14 dans les rabattements et diffusions vers la gare SNCF de Bercy le matin (entre 7h30 et 10h30 :

- environ 30 % des voyageurs de la gare SNCF de Bercy en provenance du métro ont pris la ligne 14 ;

- environ 70 % des voyageurs de la gare SNCF de Bercy en direction du métro prennent la ligne 14.

Liaison bus :

Les matrices origine-destination en annexe du contrat STIF donnent les estimations suivantes pour un JOB :

| | Gare de Bercy vers Gare de Lyon | Gare de Lyon vers Gare de Bercy |
|--------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Bus n°24 | 120 | 40 |
| Bus n°87 | 30 | 60 |
| TOTAL | 150 | 100 |

Liaison piétonne :

Les données issues de l'étude relative à la décongestion des gares parisiennes de 2013 quantifient les flux piétons entre les gares de Lyon et de Bercy à 1000 personnes.

2.2.4. Echanges entre la gare d'Austerlitz et la gare de Bercy

Les liaisons possibles sont les suivantes :

- réseau ferré : il n'existe aucune liaison ferrée directe entre les deux gares. Les itinéraires faisant intervenir plusieurs lignes de métro (ex : RER C + M14 ou M4 + M6) présentent peu d'intérêt ;
- réseau bus : les lignes de bus n°24 et n°87 assurent la liaison entre les deux gares. L'offre est complétée par des navettes SNCF pour les voyageurs munis d'un billet de train valable ;
- à pied : un trajet par la rue de Bercy et la traversée de la Seine permet de se rendre d'une gare à une autre.

Liaison ferrée :

Les enquêtes TJRF ne recensent personne se rendant de la gare d'Austerlitz à la gare de Bercy, ou inversement) via le réseau ferré RATP.

Liaison bus :

Les matrices origine-destination en annexe du contrat STIF donnent les estimations suivantes pour un JOB :

| | Gare de Bercy vers Gare d'Austerlitz | Gare d'Austerlitz vers Gare de Bercy |
|--------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Bus n°24 | 30 | 10 |
| TOTAL | 30 | 10 |

Liaison piétonne :

Aucune donnée ne permet de quantifier les flux piétons entre les gares d'Austerlitz et de Bercy.

Les flux entre ces deux gares empruntant les liaisons bus ou ferrée sont presque inexistantes. Le manque de données ne permet pas de se prononcer quant aux flux piétons.

2.3. L'amélioration nécessaire de l'accessibilité aux réseaux de transport public

2.3.1. Le cas particulier de Bercy.

Le rapport RATP établi à la demande du STIF tient compte de deux évolutions de service qui conduisent à terme à modifier les conditions d'accès à la ligne 14 : le passage futur des rames à 8 voitures au lieu de 6, et le prolongement du service à la Mairie de Saint-Ouen.

Il proposait plusieurs axes de travail :

- création d'un accès complémentaire à la ligne 14 rue de Bercy, avec trémie sur le trottoir nord au plus près de la rue Corbineau qui longe la gare, et mise en place d'un ascenseur sur le trottoir sud ;
- transformation de l'issue de secours à la ligne 14, située rue de Bercy, pour donner accès à la salle de billets secondaire ;
- aménagements sous la Place du bataillon du Pacifique, notamment pour ajouter des espaces d'attente/sécurité et renforcer le système des escaliers fixes existants entre les quais et la mezzanine de la station ;
- aménagements de voirie et création d'accès mécanisés à la rue Corbineau à partir du parvis SNCF ;
- aménagement de l'accès complémentaire à la ligne 6 situé Boulevard de Bercy ;
- réalisation d'un tunnel souterrain sous la rue Desgranges pour raccourcir la distance entre la gare et l'accès au métro.

Ses conclusions ont été validées en 2012 par la Mission du CGEDD¹¹, qui a cependant recommandé de différer la réalisation du tunnel rue Desgranges, les trafics générés par les entrants SNCF ne justifiant pas à court terme cet investissement.

¹¹ Rapport n° 007917-02 : « Gare de Bercy – intermodalité et accessibilité aux réseaux de transports urbains ». Février 2012.

La Mission a pris acte de la médiocrité actuelle de l'intermodalité entre la gare et les réseaux urbains et des délais nécessaires (4 ans) pour en améliorer la qualité sur la base des aménagements d'ensemble à réaliser sur la ligne 14. Elle a donc présenté des recommandations complémentaires de court terme :

- maintenir autant que possible une navette bus cadencée gratuite pour l'accès à la Gare de Lyon, (au delà des 5 services quotidiens offerts), et créer le moment venu soit un terminus de bus RATP, soit une station de pose/dépose pour bus RATP sur le parvis de la gare de Bercy ;
- autoriser aux détenteurs de tickets unité l'accès secondaire à la ligne 6, situé Boulevard de Bercy, et réservé à ce jour aux seuls porteurs de la carte Navigo. Cette dernière proposition ne pourra être mise en œuvre qu'à l'expiration des différents travaux d'aménagement évoqués ci dessus.

Ces recommandations ont été approuvées dans leur principe par l'ensemble des acteurs. L'Etat a chargé sa direction régionale du soin de rechercher avec le STIF les modalités précises de phasage et de financement des opérations, dans la limite d'un coût d'objectif de 30 M€.

Les aménagements relatifs à la ligne 14 ont fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le STIF, pour un coût global d'opération de 28,3 M€. La convention de financement en répartit la charge entre la Société du Grand Paris et la Région Ile de France (70%), la RATP gestionnaire de l'infrastructure (20%) et la Ville de Paris pour les aménagements de la rue Corbineau (10%). Leur mise en service est prévue au plus tard pour 2017.

Suite aux propositions de la mission a été retenue la réalisation d'un accès complémentaire à la ligne 14, soit la réalisation d'une trémie d'accès composée d'un escalier fixe et d'un escalier mécanique au plus près de la gare SNCF de Bercy, la mise en place d'ascenseurs du niveau voirie (rue Corbineau) jusqu'au niveau quai et l'adaptation des équipements et systèmes inhérents à ces travaux. La réalisation de cet ouvrage a fait l'objet d'une convention de financement de 4, 630 M€ en février 2013 répartis entre région et Etat. La mise en service est prévue pour 2017.

2.3.2. Un système de transport dédié pour améliorer les liaisons entre les 3 gares ?

Comme il a été dit ci-dessus, l'intermodalité sur le site de Bercy est de qualité médiocre.

Les investissements précités (nouvel accès à la ligne 14) ne seront opérationnels qu'en 2017 et les travaux d'accès à la ligne 6 et d'amélioration des échanges entre les lignes 6 et 14 expertisés par la RATP pour le compte du STIF en 2012 ne sont ni programmés ni financés à ce jour.

Les liaisons entre la gare de Lyon et la gare de Bercy restent donc insuffisantes, à la fois pour les usagers de la gare SNCF et pour ceux des générateurs de trafic que constituent le site du Ministère de l'économie et des finances et celui du POPB.

Les liaisons entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz sont elles aussi insuffisantes puisqu'il n'existe pas de liaison directe en mode lourd (changement à BASTILLE ou rupture de charge à la station « Quai de la Rapée » et terminaison du parcours à pied). Le pont Charles de Gaulle constitue bien un lien important entre les gares de Lyon et d'Austerlitz, mais il a du mal à constituer un lien entre les quartiers car il s'arrête brusquement (rive droite avec la trémie routière de la rue Van Gogh et le soutènement du parvis de la gare et rive gauche avec une connexion à angle droit avec l'avenue de France).

Le Syndicat des transports parisiens et la SNCF avaient étudié dans les années 1990, au niveau d'une étude de préfaisabilité, la mise en place d'une liaison de type SK en viaduc sur le pont Charles de Gaulle pour relier les deux gares sans rupture de charge.

Les investissements correspondants avaient été évalués à 150 millions de francs. Le projet avait été abandonné pour des raisons techniques, des raisons financières et des raisons tarifaires (intégration ou non dans le système de la carte orange). Cette technologie mise en oeuvre à NOISY LE GRAND et sur les terminaux de ROISSY a été depuis abandonnée par ses promoteurs.

La constitution d'un tripôle fonctionnel entre les trois gares sur un fonctionnement équivalent au système des terminaux d'un aéroport suppose, outre la connexion des faisceaux ferrés des trois gares et la transformation des espaces routiers en espaces publics, une liaison efficace entre les trois gares concernées par un transport en commun dédié.

Liaison gare de Lyon – gare de Bercy

L'étude « gares 2013 » a fait ressortir la modestie des échanges à pied entre les 2 gares en les évaluant à 1000 par jour, sur une distance de 980m. Ce chiffre en lui-même ne peut justifier la réalisation d'un système dédié entre les deux gares ; en revanche la prise en compte des usagers travaillant sur le site de BERCY et ceux plus occasionnels rejoignant le POPB pourrait justifier la mise à l'étude d'un système dédié entre les deux gares.

Dans ce cadre, la mission a souhaité pouvoir disposer de chiffrages sommaires sur les technologies susceptibles d'être utilisées, soit un trottoir roulant du type de celui existant à Montparnasse pour les liaisons avec la gare PASTEUR, soit un système de transport par câble. L'implantation de l'un ou l'autre système reposerait sur l'utilisation de la mezzanine de la rue de Bercy (propriété Etat, affectée en gestion au Ministère de l'économie) et sur un branchement sur les emprises ferroviaires pour accéder directement au parvis de la gare de BERCY (voir schéma possible en annexe 7) ; en revanche l'utilisation du quai de la voie N gare de Lyon n'est pas possible, ce quai étant dédié à d'autres usages (services logistiques et services de sécurité).

L'implantation d'un trottoir roulant à double sens de 800m, couvert et implanté en partie sur emprise ferroviaire et sur la mezzanine de la rue de BERCY représenterait selon les ratios de coûts habituellement constatés un coût de 9 millions d'euros. Le débit horaire d'un tel système paraît en première analyse très surcapacitaire au regard des seuls flux d'usagers des transports publics actuellement constatés.

La mission a également sollicité un fournisseur de systèmes de transport urbain par câbles pour disposer d'un chiffrage sommaire d'une liaison par câbles utilisant les mêmes emprises que celles du trottoir roulant : un système de navette automatique au sol avec un débit de 1000 personnes par heure et par sens de type « cable car de San Francisco » représenterait un coût système hors bâtiments et infrastructure (élargissement du tablier du viaduc ferroviaire de la rue de Bercy), de 30 millions d'euros (avec une fourchette de +/-20%). Un système alternatif basé sur un appareil de transport multi-câble aérien, positionné majoritairement au-dessus du réseau ferré avec des emprises au sol très limitées représenterait un coût de 35 millions d'euros (avec une fourchette de +/-20%). Le système pourrait être connecté avec une liaison de même type entre les gares de Lyon et d'Austerlitz.

6. Recommandation 6 : demander à SNCF Gares et Connexions de réaliser une étude de préféabilité sur la mise en place d'un transport dédié entre les gares de Bercy et de Lyon (comparaison des systèmes possibles, maîtrise d'ouvrage, conditions d'exploitation).

Liaison entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz

Les échanges quotidiens à pied, un jour ouvré de base, entre le pôle de la gare d'Austerlitz et celui de la gare de Lyon ont été évalués à 6000 par l'étude « gares » de 2013. Plusieurs points justifient de façon plus évidente la mise à l'étude d'un système de transport dédié entre les deux gares :

- l'effet de coupure déjà mentionné pour le franchissement des voiries routières ;
- les ruptures de charge engendrées en métro pour franchir une distance de 600m ;
- les perspectives futures liées à la mise en service éventuelle de la liaison POCL et à la mise en œuvre du schéma directeur de la ligne C et aux échanges globaux entre les quartiers réaménagés de ces deux gares.

La mission a souhaité pouvoir disposer d'une première évaluation du coût d'un transport de type automatique multi-câbles aérien entre les deux gares, franchissant la Seine au-dessus du pont Charles de Gaulle sur une distance de 500m avec un débit d'environ 1500 personnes par heure.

L'annexe 7 contient un schéma des implantations possibles et une illustration du système et du matériel proposé. Ce système exige deux stations, l'une au droit de l'horloge de la gare de Lyon, l'autre au niveau de la gare d'Austerlitz avec un pilier intermédiaire sur le pont ; un système de type va et vient, hors infrastructures de voies et génie civil des stations, représenterait un montant de 55 millions d'euros, avec une fourchette de +/- 20 %.

7. Recommandation 7 : *réaliser une étude de faisabilité sur la création d'un système de transport par câbles entre les gares de Lyon et d'Austerlitz , dans ses différents aspects techniques, financiers, et juridiques (maîtrise d'ouvrage SNCF ou STIF, conditions d'exploitation du système, tarification applicable ou gratuité).*

8. Recommandation 8 : *veiller à ce que les maîtres d'ouvrage de l'opération d'aménagement du pôle Austerlitz réservent à titre conservatoire l'emprise nécessaire pour accueillir le moment venu la station d'accueil d'un système de transport dédié.*

2.4. L'enjeu de la gouvernance publique

L'enjeu de la gouvernance publique.

D'une manière générale, tout système ferroviaire fait intervenir plusieurs acteurs de nature et de niveau différents, y compris ceux concernés par les stratégies territoriales. C'est particulièrement vrai des grands nœuds ferroviaires, et en leur sein du tripôle Lyon/Bercy/Austerlitz, qui est à la croisée :

- des exigences techniques du gestionnaire du réseau, et des opérateurs pour leurs activités de maintenance et de remisage,
- des objectifs de niveau et de qualité de service des autorités organisatrices et des opérateurs,
- des nécessités du développement et de l'aménagement urbains, portées par les collectivités territoriales.

Il en résulte une pluralité de maîtrises d'ouvrage et plusieurs niveaux de coopération :

- pour définir les schémas directeurs qui influent sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire,
- pour améliorer la connexion des gares aux réseaux des transports collectifs franciliens et en faire de véritables pôles d'échanges,

- pour concilier la préservation à long terme du foncier ferroviaire utile et le développement des quartiers.

Dans ce contexte, la qualité et l'efficacité de la gouvernance des études et des projets sont essentielles.

2.4.1. Le « tour de table » des projets ferroviaires intéressant le tripôle.

Depuis plusieurs années, les partenaires du système ferroviaire travaillent en commun à définir l'avenir à moyen et long terme du tri pôle. Cette dynamique mobilise RFF et les différentes parties concernées de la SNCF et produit des analyses et des propositions largement convergentes. Elle s'accompagne de plusieurs espaces de confrontation et de concertation avec les autres acteurs.

Les aménagements autour des gares de Lyon et de Bercy.

Ils sont étudiés en commun par RFF et SNCF sans pour autant faire l'objet d'un schéma d'orientation clairement identifié, défini en tant que tel.

Ils sont régulièrement débattus au « Comité d'axe Paris-Villeneuve », entre l'Etat (sa direction régionale), RFF, SNCF Région Île de France, STIF et Région Bourgogne. Le comité d'axe a une vision globale du secteur « Lyon-Bercy », y compris des installations techniques. Les partenaires sont liés entre eux par une convention d'études.

Cependant, le secteur Bercy-Charenton relève d'une convention spécifique ne liant que la ville de Paris, RFF et la SNCF. Un comité de pilotage ferroviaire, intégrant tous les acteurs dont la ville de Charenton, traite de l'interface du projet ferroviaire avec les projets urbains riverains.

C'est dans le cadre du Comité d'axe qu'a été retenu, parmi les options étudiées par RFF et SNCF, le scénario dit « n°2 » qui comprend, pour l'aménagement ferroviaire du secteur Lyon-Bercy, l'ensemble des projets évoqués en première partie du rapport.

Les aménagements autour de la gare d'Austerlitz.

Ils font l'objet d'un « schéma d'orientation des infrastructures Austerlitz-Ivry » étudié en commun par RFF et SNCF.

Il inclut la thématique des installations techniques des chantiers Masséna, Tolbiac et Champ Dauphin.

Ce schéma intègre les orientations de la Région et du STIF définies pour le schéma directeur du RER C et de l'Etat au travers du projet POCL. Depuis peu, il s'est ouvert à l'impact du Grand Paris sur le secteur Austerlitz – Choisy.

L'interface de ce schéma d'orientation avec le développement urbain parisien se traite sous l'égide de la SEMAPA, Société d'économie mixte d'aménagement de la Ville de Paris, en particulier pour ce qui touche au foncier. L'Etat, RFF, SNCF et la ville de Paris disposent là d'une structure partenariale avec convention d'étude, sous pilotage de la Ville via la SEMAPA.

Par ailleurs, en raison de la complémentarité recherchée à terme entre les implantations techniques ferroviaires de part et d'autre de la Seine, ce qui s'y rapporte est présenté devant le Comité d'axe Paris-Villeneuve, bien qu'il n'ait pas le secteur d'Austerlitz dans son périmètre.

Enfin, l'interface avec les projets de la ville d'Ivry (projet urbain Ivry Confluence) se traite directement entre RFF, SNCF et les services de la ville d'Ivry.

Le réaménagement des installations techniques.

Il ne fait à ce jour l'objet que d'un schéma directeur à court et moyen terme, étudié par les seuls acteurs ferroviaires. Le schéma directeur des orientations au-delà de 2020 est en cours de définition.

Il pose nécessairement la question de l'articulation de la nature des projets et du calendrier des travaux avec la gestion urbaine, spécialement en phase de chantiers.

L'amélioration de l'intermodalité.

Un groupe de travail ad hoc regroupe SNCF, STIF, RFF, RATP et Ville de Paris pour traiter l'amélioration des accès intermodaux en gare de Bercy. L'Etat y est représenté par sa Direction Régionale d'Île-de-France.

Ce dossier illustre par ailleurs la complexité de l'articulation entre les maîtres d'ouvrages. Le futur nouvel accès à la ligne 14 du métro relève de la RATP, l'escalier automatique de liaison entre le parvis de la gare et la rue est de la responsabilité de la SNCF, les aménagements de la rue bordant la gare de celle de la Ville de Paris.

Suite au premier rapport du CGEDD sur la gare de Bercy, les réflexions sont en cours sur le lien à constituer entre la gare d'Austerlitz et la gare de Lyon, mais sans véritable structure de coordination. Il s'agit d'ailleurs d'un thème récurrent, abordé, depuis 1990, et non conclu.

La Mission observe, à ce stade que certains acteurs manquent à cet ensemble complexe de lieux de coopération.

- La Région Centre, autorité organisatrice des TER, est associée au comité d'axe Paris-Villeneuve, sans en être formellement membre, contrairement à la Région Bourgogne.
- La Région Auvergne, directement concernée par les services Intercités en gare de Bercy, est absente du dispositif puisqu'elle n'est pas autorité organisatrice de ces services.
- L'Etat, autorité organisatrice des Intercités, est présent via sa direction régionale, mais pas par le service central qui assure cette mission.

Or, l'ensemble des aménagements étudiés influe sur le positionnement des services ferroviaires intéressant les Régions et leurs voyageurs, quels que soient leur statut à l'égard de ces services.

La Mission juge souhaitable d'étudier les modalités adaptées permettant de consulter les autres régions ayant des services exploités dans le tripôle.

2.4.2. Une gouvernance encore trop éclatée

L'enjeu quasi national de l'évolution du tripôle, de ses infrastructures et de ses services appelle une vision globale qui est loin d'être aujourd'hui connue de tous et partagée par tous. La commande passée au CGEDD pour le présent rapport en offre un témoignage, puisque la mission a pu s'appuyer sur les nombreux documents déjà produits par les différents partenaires, et qui ne semblaient pas toujours bien connus de tous.

La nécessité d'organiser une gouvernance adaptée à chacun des projets ferroviaires n'exclut pas le besoin d'une approche plus globale, au meilleur niveau des arbitrages nécessaires. La Mission y voit quatre raisons essentielles.

- La première concerne l'ampleur de la « remise en ordre » des circulations dans le tripôle à l'horizon 2025 et au delà.

En première analyse, pour le seul secteur de Lyon-Bercy, il dépasse 800 M€. Or, d'une part, cela ne concerne pas le secteur Austerlitz-Bercy, d'autre part les coûts de l'amélioration de l'intermodalité sont pris en compte à hauteur de 50 M€ et ces chiffres restent à affiner avec la conduite d'études de préfaisabilité.

Certes les dispositifs de financement diffèrent, mais il reste que ce niveau global de dépense publique mérite d'être clarifié s'il veut avoir une chance d'être assumé.

- La deuxième porte sur un sujet particulièrement sensible, la relecture des principes régissant l'exploitation ferroviaire.

Cette démarche, qui doit évidemment préserver l'exigence de sécurité, est indispensable pour optimiser la capacité des avant-gares et des quais en gare et rechercher de nouvelles marges. Elle interroge des pratiques ancrées dans l'histoire et la culture des cheminots.

Pour que le système ferroviaire puisse aller aussi loin que possible sur le sujet, il est sans doute nécessaire qu'il ne soit pas seul à conduire la réflexion et qu'il ait recours à une expertise indépendante adéquate.

- La troisième concerne les garanties dont ont besoin les acteurs ferroviaires pour préserver le développement de leurs services sans gêner la dynamique urbaine.

Ces garanties jouent dans les deux sens : pour les villes, afin qu'elles bénéficient d'une gestion ferroviaire économe du foncier urbain, de circulations optimisées, de contraintes réduites pour les riverains, et pour le système ferroviaire, pour disposer durablement d'un foncier utile, vérifier que les aménagements urbains ne compliquent pas l'exploitation ferroviaire, et prendre leur juste place dans la dynamique urbaine.

Or, ces sujets sont d'essence politique, et méritent d'être gérés au bon niveau et assurés par la cohérence des arbitrages nécessaires.

- La dernière raison porte sur le temps des travaux sur des secteurs complexes demeurant activement exploités.

Un phasage opérationnel des travaux est, là plus qu'ailleurs, indispensable : il conditionne l'enchaînement pratique des chantiers, le maintien de services de qualité, le respect des délais globaux.

Il est raisonnable d'estimer que la période 2014-2020 connaîtra de fortes perturbations, en tout premier lieu sur le secteur des gares de Lyon et de Bercy, et conduira à réduire les capacités d'accueil en gare.

C'est un défi pour le système ferroviaire, mais c'est aussi un sujet sensible pour les différentes autorités organisatrices et les clients, voyageurs ou utilisateurs du fret ferroviaire.

C'est enfin une préoccupation pour les collectivités où se déroulent les chantiers et les riverains.

La Mission considère indispensable de bâtir une approche globale du calendrier des travaux, de la communication anticipée sur les objectifs et leurs impacts, et des modifications prévisibles des services annuels de voyageurs.

Elle plaide pour la définition de services pluri-annuels concrétisant et rendant lisibles l'ensemble de ces contraintes, et qui pourraient être calés d'une part pour la période 2015-2017 (mise en place du poste d'aiguillage automatisé, allongement des voies courtes, remaniement des têtes de faisceau, démarrage du « terrier » en voie 2M) et d'autre part pour la période 2018-2020 (création des voies 25 et 27, remaniement des têtes de faisceau, mise en place d'ERT MS2, fin de la construction du « terrier »).

En conclusion de ce chapitre, la Mission constate que l'amélioration de la gouvernance des relations rail/ville dans le tripôle est une des clefs des changements attendus.

Cette gouvernance devrait faire une plus juste place à l'Etat, qui n'est pas seulement autorité organisatrice des trains d'équilibre des territoires mais est aussi, par la politique nationale des transports, garant de l'utilisation optimale des infrastructures et d'une vision à long terme du développement du transport ferroviaire.

Ce n'est vraisemblablement pas propre au tripôle, mais sûrement vrai pour tous les grands nœuds.

La gouvernance doit aussi prendre en compte l'importance particulière du tripôle pour les relations franciliennes, par exemple pour Austerlitz où le trafic régional est supérieur, pour l'instant, au trafic national.

La Mission formule en conséquence sur ce sujet quatre recommandations :

9. *Recommandation 9* : *créer les conditions d'une gouvernance rassemblée des différents acteurs sur les thèmes intéressant directement l'évolution du tripôle, permettant de consulter l'ensemble des régions concernées selon des modalités adaptées, et favorisant une vision globale des dossiers stratégiques et de leurs impacts fonciers, opérationnels et financiers.*

10.Recommandation 10 : mieux organiser la place de l'Etat dans ce dispositif, à la fois par une double représentation régionale et centrale d'autorité organisatrice, et par une implication plus stratégique dans l'évolution de l'ensemble du système.

11.Recommandation 11 : anticiper les contraintes d'exploitation induites par les chantiers opérationnels entre 2014 et 2020, en élaborant un plan d'action spécifique à tous les niveaux et sur tous les plans nécessaires, et s'appuyant sur la visibilité pluriannuelle des services voyageurs.

12.Recommandation 12 : veiller tout particulièrement aux conditions de l'évolution des règles de l'exploitation ferroviaire, sans exclure le recours à une tierce expertise indépendante, afin de concilier le besoin de nouvelles marges de capacités et les nécessités de l'organisation des services ferroviaires.

Conclusion

Les gares Paris-Austeritz, Paris-Bercy et Paris-Gare de Lyon illustrent la complexité croissante des circulations ferroviaires en zone dense, lorsque des trafics composites saturent en heure de pointe un réseau insuffisamment doté des modalités adaptées de son exploitation. Pour chaque gare, ces contraintes pèsent sur la gestion des flux de voyageurs, la capacité de réception des quais pour les différentes arrivées et départs de trains, la commodité d'accès aux installations techniques d'entretien et de maintenance.

Pour répondre à ces contradictions, certains services de la Gare de Lyon ont été transférés à Paris-Bercy, mais cette gare s'approche elle-même de la limite de ses possibilités d'accueil. Si dans le long terme Austerlitz deviendra l'une des têtes de ligne du réseau Sud-Est, il est souhaitable d'agir sans attendre pour adapter le réseau et son mode d'exploitation pour aboutir à un tripôle fonctionnel qui n'existe pas aujourd'hui.

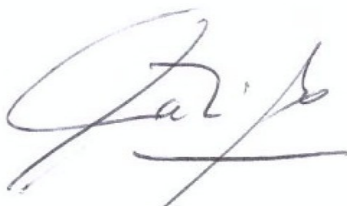
Les recommandations de la Mission peuvent être reformulées autour de trois grands axes :

- moderniser les conditions d'exploitation du secteur du tripôle, incluant l'accessibilité aux gares et aux correspondances avec les réseaux de transport public urbain: adapter les règles d'exploitation, clarifier le programme d'investissements nécessaires, vérifier que tous les développements urbains préservent les besoins d'exploitation de long terme, bâtir un programme de renforcement de l'intermodalité ;
- définir une trame de service pluri-annuel sur au moins 4 ans, pour anticiper les conséquences de la durée prévisible des contraintes d'exploitation actuelles et de leur renforcement en phase chantiers : donner de la visibilité sur l'offre aux autorités organisatrices, aux opérateurs et au public, informer suffisamment tôt sur les perturbations attendues, stabiliser l'attribution d'un service à une gare donnée ;
- améliorer la gouvernance collective du processus : associer l'ensemble des acteurs ou leurs représentants dans un comité de pilotage stratégique sur le périmètre du tripôle, caler un dispositif d'expertise et de validation des projets communs de RFF et de SNCF, conforter la place de l'Etat dans un dispositif concernant un secteur ferroviaire d'importance nationale.

Le système ferroviaire s'est déjà saisi du problème en identifiant un programme conjoint d'investissements d'ici 2020. Les programmes de restructuration urbaine de la Ville de Paris dessinent également des espaces de concertation régulière, associant à travers de multiples protocoles la Ville, SNCF et RFF.

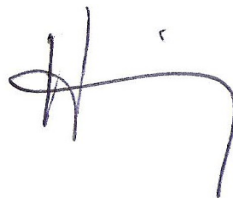
Il importe d'aller au-delà pour ce que ces initiatives ne résultent plus d'une succession d'occasions, mais répondent à une vision globale de l'avenir du secteur ferroviaire du tripôle et de son inscription dans le développement urbain local et régional.

Marie-Line Meaux



Inspectrice générale de
l'administration du
développement durable

Patrick Labia



Inspecteur général de
l'administration du
développement durable

Jean-Louis Picquand



Ingénieur en chef
des ponts, des eaux et des
forêts

Annexes

1. Lettre de mission

CGEDD n° 008010-01



Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

La Défense, le 20 septembre 2011

Le directeur général

à

Monsieur le Vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable

Objet : Transfert de l'arrivée de la ligne Paris-Clermont-Ferrand en gare de Paris-Bercy

Dans le cadre de la préparation du service annuel 2012, RFF et SNCF ont programmé conjointement diverses évolutions concernant les gares parisiennes et ont notamment pris la décision de transférer les arrivées et départs de la liaison TéoZ Paris-Clermont-Ferrand de la gare de Lyon à la gare de Bercy.

Par note du 13 juillet 2011, je vous ai saisi d'une demande de mission visant à examiner les perspectives d'amélioration des conditions d'accessibilité aux lignes de métro depuis la gare de Bercy, à court et moyen termes.

Sur proposition du préfet de la région Auvergne, les présidents de RFF et de la SNCF ont invité le 15 septembre les élus d'Auvergne à une réunion au cours de laquelle ils ont présenté le service annuel 2012 pour l'Auvergne, et ses conséquences sur les conditions de voyage et d'accueil pour les voyageurs.

De cette réunion, il ressort de fortes interrogations des élus sur les raisons justifiant l'affectation de la ligne Paris - Clermont-Ferrand en gare de Bercy à titre définitif à partir du mois de décembre prochain. Or, il ne peut y avoir d'adhésion à une opération de cette importance sans une information et une analyse partagées sur la nécessité du changement.

Face à ce constat, je souhaite étendre le champ de la mission confiée au Conseil général à l'analyse, en lien avec RFF et la SNCF, des capacités disponibles en gare de Lyon, ou susceptibles de l'être à court terme. La mission devra notamment préciser les conditions, à la fois techniques et financières de mise à disposition de ces capacités, et les implications pour l'ensemble des acteurs, entreprises ferroviaires, voyageurs et autorités organisatrices.

La mission veillera également à définir les conditions dans lesquelles une affectation de la ligne en gare d'Austerlitz pourrait être réalisée. Son étude portera notamment sur l'évolution du temps de trajet entre Paris et Clermont-Ferrand, sur les capacités techniques d'accueil de ces trains dans le système associant la gare d'Austerlitz et le technicentre Masséna et sur l'offre de service aux voyageurs à Paris, considérant la gare et ses connexions au système de transport urbain.

Recours aux ressources humaines, matérielles et financières
L'usage de la langue française
Prévention des risques - sécurité - sûreté, sûreté de l'information

Présent
pour
l'avenir

Je vous informe par ailleurs que le principe du recours à un prestataire externe afin de vous assister dans l'analyse détaillée des éléments techniques transmis par les deux entreprises concernées par ce projet (RFF et SNCF) a été retenu. Il sera demandé en priorité à la mission de contribuer au cadrage de la mission de ce prestataire afin qu'elle soit engagée dans les meilleurs délais.

Une première étape sera de vérifier avec RFF et SNCF si des dispositions pratiques permettraient, et sous quelles contraintes, de conserver l'accueil des trains en provenance et à destination de Clermont Ferrand en gare de Lyon au service annuel 2012. L'attente manifestée lors de la réunion du 15 septembre 2011 est qu'un retour sur ce point soit fourni pour le 15 octobre 2011.

Vous vous tiendrez à la disposition du préfet pour les actions de communication engagées par lui auprès des élus concernés.

Le directeur général des infrastructures
des transports
Daniel Bursaux

Daniel BURSAUX

2. Annexe : Evolution stratégique du tripôle (sources SNCF, RFF)

NOTE STRATEGIQUE

« Évolution ferroviaire du tripôle Paris Lyon – Paris Bercy – Paris Austerlitz »

16 juillet 2012
Version 6.6

1. Contexte

- L'atteinte des limites de capacité des installations du site de Paris Sud-Est à l'horizon 2020, du fait de la montée en charge naturelle des trafics, de la mise en œuvre du volet moyen/long terme du schéma de principe du RER D et de la mise en service supposée d'ERTMS sur la ligne à grande vitesse LNI (horizon 2020), nécessite d'anticiper des évolutions d'infrastructures mais aussi de faire évoluer les modalités d'exploitation. Toutes les études d'exploitation réalisées depuis une dizaine d'années ont démontré d'une part la nécessité de recourir à une exploitation en corridors spécialisés (TGV / RER D / Autres trafics), et d'autre part de développer de nouvelles infrastructures terminales.

Par ailleurs, le site de Paris Sud-Ouest (d'Austerlitz à Ivry) constitue une réserve de capacité importante pour l'accueil des trains dans Paris intra-muros. L'opération d'aménagement Paris Rive Gauche qui se développe sur ce secteur a conduit à définir des scénarios d'aménagement ferroviaire, dans lesquels il est apparu opportun d'intégrer une liaison avec le site Paris Sud-Est par le Pont National pour optimiser l'utilisation des installations techniques (garage et maintenance / nettoyage de rames). Le développement à moyen et long terme de nouveaux projets ferroviaires (schéma directeur RER C, LGV POCL, renouvellement du matériel Corail, ...) amène à reprendre ces scénarios ferroviaires dans le cadre du Schéma d'Orientation Austerlitz-Ivry (SOAI) en y incluant également les réflexions en cours sur le tripôle Paris Lyon – Paris Bercy – Paris Austerlitz.

Enfin, les perspectives de développement urbain de la Ville de Paris, notamment sur les secteurs du Charolais, de Bercy, de Masséna et d'Ivry, conduisent à intégrer ces évolutions dans les schémas de développement ferroviaire en recherchant une optimisation entre les contraintes d'exploitation ferroviaire et les demandes d'aménagement urbain.

L'ensemble de ces réflexions concernent le gestionnaire d'infrastructures, RFF, et les Transporteurs. Pour ces derniers, les sujets à traiter sont notamment les suivants :

- la répartition des trafics sur les différents terminaux voyageurs (plateforme à lettres et à chiffres pour la gare de Lyon, gare de Bercy et gare d'Austerlitz) ;
- le système gare – atelier pour les échanges techniques liés au remisage des rames et à leur maintenance, que ce soit pour les parcs TGV ou Transilien mais également à terme les matériels de Proximité ;
- les aménagements des gares et chantiers concernés.

- ❑ Cette évolution ferroviaire des prochaines années a donc conduit RFF et la SNCF à engager des études préliminaires afin de déterminer les pistes d'amélioration et des propositions de solutions permettant de répondre à cette situation d'abord dans un contexte strictement limité à l'évolution du Sud-Est puis dans une recherche d'optimisation éventuelle entre les évolutions Sud-Est (gares de Lyon et de Bercy) et Sud-Ouest (gare d'Austerlitz).

Certaines opérations ont déjà été engagées ou réalisées comme :

- L'amélioration des liaisons du Km 9/10 (en 2010) au niveau de Villeneuve-Saint-Georges,
- L'agrandissement de la plateforme à chiffres en gare de Paris Lyon (en 2011 - 2012),
- L'amélioration de l'accessibilité à la gare de Paris Bercy avec la mise en service de l'itinéraire 2M/PT (fin juin 2012), permettant de rendre plus robuste l'exploitation et d'assurer une meilleure gestion des flux voyageurs.

Le renouvellement des Postes 1 et 2 de Paris Gare de Lyon par un PAI, dont la mise en service est programmée en novembre 2015, constitue la première pierre de la future CCR Sud Est (basée à Vigneux) et participe à la modernisation des installations de ce secteur.

Des investissements de plus long terme doivent maintenant être identifiés afin d'améliorer durablement le fonctionnement des axes Paris – Villeneuve-Saint-Georges et Paris – Juvisy. Cela concerne aussi bien les circulations commerciales que les mouvements techniques et notamment les problématiques de saturation du Technicentre Sud-Est Européen (TSEE) situé à Conflans – Charenton et utilisé pour la maintenance des rames TGV, les capacités de garages Transilien et Proximités et l'évolution des sites de Charenton, Tolbiac et Masséna pour faire face à l'accroissement des dessertes et à l'évolution du parc (transition d'une exploitation en rames tractées vers une exploitation en rames automotrices réversibles).

Les études ont mis en évidence, qu'à minima et quelle que soit les solutions retenues, la *période 2012 – horizon 2020 constituera une période d'exploitation particulièrement difficile* pour les deux secteurs durant laquelle la *croissance globale en heures de pointe ne pourra être que quasi nulle*, du fait notamment des travaux envisagés.

2. Etudes du secteur Sud Est :

- ❑ Sur la base d'un état des lieux de la situation en 2009-2010, après prise en compte des hypothèses connues à cette période de développement du trafic à l'horizon 2020, un certain nombre d'aménagements d'infrastructures et d'installations voyageurs étaient d'ores et déjà envisagés :
 - Allongement de trois voies courtes (7, 9 et 11) en gare de Lyon pour accueillir plus de TGV en unités multiples (UM) et répondre à l'accroissement de trafic lié à la mise en service de l'ERTMS. Cette opération intègre la création d'une liaison de surface depuis ces voies avec le Technicentre Sud Est Européen de Conflans (TSEE) et améliorer les capacités d'échange entre la gare et le Technicentre (horizon 2018) ;
 - Création de deux voies 25 et 27 en gare de Lyon (horizon 2020) pour augmenter la capacité en gare notamment dans la perspective du schéma directeur du RER D, d'amener en gare de surface (i.e. côté de la plateforme à lettres de la Gare de Lyon) les missions Grandes Couronne (Melun – Malesherbes) ;
 - Modernisation du plan de voies et développement de l'intermodalité à Bercy ;
 - Mise en valeur et développement de l'intermodalité côté rue de Bercy en gare de Lyon.

Les réflexions menées sur cette base, dans le cadre du Comité d'Axe Paris Villeneuve, réunissant les Autorités Organisatrices des Transports (Etat, STIF, RIF), RFF et SNCF, ont permis, lors du 12ème comité du 4 novembre 2010, d'acter les conclusions suivantes :

- ✓ La complémentarité commerciale permettant à des trains en provenance du Sud-Est d'être redirigés vers Austerlitz via le pont national est abandonnée. Elle constituerait notamment une fausse manœuvre vis-à-vis de l'arrivée de POCL en gare d'Austerlitz. Par contre, la complémentarité technique permettrait une mutualisation de certaines installations.
- ✓ L'ensemble des participants à la réunion convergent vers le choix du scénario 2 (création des voies 25/27 en gare de Lyon, réalisation d'un terrier en voie 2M et mise en place d'une complémentarité technique entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz), notamment pour accueillir les missions RER D grande couronne en gare de Lyon (nécessitant l'occupation de 2 voies à quai, compensées par les voies 25/27) et éviter de surcharger la ligne I4 entre Bercy et gare de Lyon. Ceci implique d'améliorer l'intermodalité de cette partie de plateforme à lettres avec la salle d'échanges RER A / RER D et M14. L'ensemble des études préliminaires permettant de confirmer définitivement la faisabilité technique de ce scénario doivent être engagées.
- ✓ La gare de Bercy sera néanmoins modernisée pour accueillir jusqu'à 3 ou 4 trains par heure et par sens et un éventuel développement à plus long terme doit être préservé, notamment si les marges de capacité en ligne subsistant sur les voies M avec la création du terrier V2M devaient être utilisées. L'intermodalité en gare de Bercy sera aussi développée.

Nota : Cette configuration correspond au scénario n°2 (voir en annexes n°1 et 2 de la présente note) ; ce dernier a été retenu par le comité Paris Villeneuve parmi 4 scénarios décrits dans la note du même nom du 23 juillet 2010 - Version 5.

Enfin, la demande du STIF de ramener éventuellement en gare de Lyon les navettes supplémentaires de la ligne R Melun – Montereau par la rive droite (soit + 2 trains/h/sens) ainsi que certaines missions actuelles du RER D des missions Grande Couronne en gare de surface (soit 4 trains/h/sens), augmentera jusqu'à 6 trains/h/sens le trafic sur les voies M. Ceci pourrait générer des conflits tels au poste 1 de Bercy entre les arrivées en gare de Lyon et les départs de Bercy, qu'un terrier V2M s'avère nécessaire. La faisabilité technique de ce terrier est actuellement étudiée.

2.1- Convention de financement "Axe Paris Villeneuve et Gare de Lyon"

- ☐ Dans la continuité des études engagées depuis le début de l'année 2007 concernant l'augmentation des capacités ferroviaires entre les gares de Paris Lyon et Villeneuve Saint Georges, le comité « Paris-Villeneuve », réunissant l'Etat, la Région Ile de France, le STIF, RFF et SNCF, a décidé d'approfondir ces réflexions par la signature à la fin mars 2012 de la convention de financement pour mener les études préliminaires des horizons moyen terme (2015 < 2020) et long terme (> 2020) permettant de développer la capacité de l'axe Paris Villeneuve et du complexe Paris Lyon – Paris Bercy (i.e. **Convention « Axe Paris Villeneuve et gare de Lyon »**).

Cette convention a été établie sur les bases suivantes :

- ✓ La mise en œuvre du cadencement Bourgogne, Centre, ligne R en décembre 2008 a généré une augmentation de trafic (+ 70 trains par jour) dont la moitié est assurée depuis la gare de Bercy, utilisée de fait à sa capacité optimale ;
- ✓ L'accroissement prévisionnel des circulations TGV (Rhin Rhône, ERTMS) ;
- ✓ Le schéma de principe RER D+ approuvé par le Conseil du STIF du 8 juillet 2009. Il porte sur les infrastructures à réaliser à l'horizon 2014, financées par une convention spécifique, et sur les études à lancer aux horizons moyen terme (2015 > 2020) et long terme (au-delà de 2020) qui font l'objet d'une convention de financement propre ;
- ✓ Les conclusions du Comité Technique du 10 septembre 2009 préconisant le développement des complémentarités ferroviaires entre les gares de Lyon, de Bercy et d'Austerlitz ;
- ✓ Les conclusions du Comité Paris Villeneuve du 4 Novembre 2010 qui oriente le scénario de développement du site de la gare de Bercy principalement sur :
 - La création de deux voies supplémentaires en gare de Lyon permettant d'augmenter la capacité de cette gare afin d'accueillir les nouvelles missions du RER D prévues au titre du Schéma de Principe Long terme (> 2020) ;
 - La complémentarité technique Sud-Est – Sud-Ouest via le lien du Pont National pour les problématiques de maintenance et de remisage ;
- ✓ L'optimisation des fonctions ferroviaires des gares de Paris Lyon et de Bercy en interface avec les projets de développement urbain.

Les études préliminaires qui seront menées dans ce cadre ont vocation à :

- ✓ Confirmer la faisabilité technique des aménagements envisagés suite aux études fonctionnelles (estacade en gare de Lyon, terrier voie 2M, site de remisage et de maintenance de Champ-Dauphin, ...);
- ✓ Mesurer les impacts des nouvelles dessertes envisagées sur les transports en commun en gare de Lyon et étudier les aménagements nécessaires pour une intermodalité performante ;
- ✓ Préciser les coûts des différentes opérations, le phasage des travaux de réalisation, leur calendrier et leurs impacts sur l'exploitation de la gare.

Ces études resteront compatibles avec les objectifs généraux du projet d'augmentation de capacité sur le complexe des gares de Lyon, de Bercy et d'Austerlitz :

- ✓ Améliorer la capacité en gare ;
- ✓ Améliorer la régularité ;
- ✓ Améliorer la lisibilité et la qualité du service ;
- ✓ Faire évoluer les dessertes pour tenir compte de l'augmentation importante de la demande ;
- ✓ Prendre en compte les attentes du schéma de principe du RER D ainsi que du schéma de secteur de la ligne R ;
- ✓ Prendre en compte les effets des projets impactant la gare d'Austerlitz (schéma directeur RER C, POCL, SOAI¹...);
- ✓ Améliorer l'intermodalité.

Selon les options de desserte envisagées aux différents horizons, les études préliminaires des infrastructures associées permettront leur définition, l'établissement des programmes, les coûts d'investissement et délais de réalisation.

- Une première étude** visant à étudier la faisabilité de la superposition spatiale des 3 aménagements ci-après a été lancée en mai 2012 et ses conclusions seront rendues d'ici fin 2012 (voir en Annexe 3 le schéma fonctionnel de l'aménagement du secteur Bercy et en Annexe - les principes d'aménagements du secteur RBC). Elle comprend les aménagements d'infrastructures suivants:

¹ SOAI : Schéma d'Orientation Austerlitz Ivry (cf. paragraphe 3 de la présente note)

- ✓ La **modernisation des infrastructures du secteur de Bercy**, afin que la gare soit notamment en mesure d'accueillir jusqu'à 4 trains par heure et par sens. Ce volet s'accompagnera d'une recherche de rationalisation des installations telles que:
 - Le fonctionnement de la Halle Gabriel Lamé ;
 - La relocalisation du Gril du Charolais sur le faisceau "ceinture" (appelé communément faisceau « Jardin », il est situé au droit des accès à la gare de Bercy) ;
 - Et ce y compris dans l'éventualité d'un déplacement de l'Auto-Train ;Ces aménagements devront préserver la possibilité d'un développement à plus long terme, au cas où les marges de capacité en ligne générées par la création du terrier Voie 2M devaient être utilisées (voir Annexe 4 - Vue aérienne du secteur Bercy) ;
 - ✓ La **création d'un terrier voie 2M, en aval de la gare de Bercy**, afin de permettre la coexistence des circulations traitées sur la gare de Paris Bercy avec celles se dirigeant vers la plateforme à lettres de la gare de Lyon ;
 - ✓ La **création d'une estacade** permettant de relier la plateforme à chiffres de la gare de Lyon et le Pont National, y compris l'adaptation éventuelle de cet ouvrage d'art; la liaison existante entre la plateforme à lettres de la gare de Lyon, et de la gare de Bercy jusqu'au Pont National (i.e. Racco Sud) devant être préservée.
- Une **seconde étude** regroupant les volets suivants est programmée pour un lancement début 2013 à l'issue de l'étude précédente: elle vise à valider la cohérence d'ensemble du dispositif:
- ✓ La **reprise des études d'exploitation des gares de Lyon et de Bercy**, intégrant notamment l'augmentation des missions de la ligne R (i.e. à 6 trains par heure), l'accueil des nouvelles missions RER D Grande Couronne et les perspectives de croissance du trafic LGV liées à la mise en œuvre de l'ERTMS ;
 - ✓ La **définition du phasage général pour la mise en œuvre de la complémentarité technique des secteurs Sud-Est / Sud-Ouest** et de la rationalisation des infrastructures des secteurs des gares de:
 - **Paris Lyon**, avec le rallongement des voies courtes 7, 9, 11, la création des voies 25,27 et de l'estacade (cf. Annexe 3);
 - **Bercy**, intégrant la modernisation des infrastructures gare, la création du Terrier Voie 2M, l'implantation des appuis de l'estacade, le déplacement du gril du Charolais sur le faisceau "ceinture", ainsi que la création de faisceaux de garage / maintenance associés y compris le réaménagement du faisceau RBC (cf. Annexes 3, 4, 5, 6);
 - **Austerlitz**, avec l'activation de la liaison sud du Pont National jusqu'au nouvel atelier de Champ Dauphin, en transitant via le faisceau de Tolbiac, ainsi que le raccordement nord du Pont National à la gare de BFM (cf. représentation de ces raccordements en Annexe 2).

Concernant l'aménagement cible du faisceau Remisage Banlieue Conflans (RBC), il est utile de préciser que dans le cadre de son projet urbain, la ville de Paris souhaite acquérir des emprises foncières comprises dans le secteur des gares de Lyon et de Bercy. Les terrains visés sont actuellement occupés par diverses activités ferroviaires (fret, infrastructure, proximités). Leur relocalisation sur d'autres espaces doit donc être menée.

Entre les boulevards Périphérique et des Maréchaux, le faisceau Remisage Banlieue Conflans (RBC) constitue un vaste terrain à vocation déjà ferroviaire, notamment :

- de garages pour l'activité Transilien ;
- de voies de services pour les activités de maintenance de SNCF Infrastructure ;
- de stationnement pour les wagons de l'auto-train.

L'optimisation et la rationalisation de l'organisation des fonctions ferroviaires nécessaires au système d'exploitation du secteur Sud-Est en plusieurs chantiers sont donc envisagées :

- un chantier de remisage nettoyage Transilien ;
- un chantier de remisage nettoyage Proximités ;
- un chantier base travaux Infrastructure ;
- un chantier Fret, correspondant à la reconstitution des fonctions de logistiques urbaines embranchées actuellement opérationnelles sur les installations de la halle Gabriel Lamé ;
- et en marge du RBC, un gril locomotives, relocalisé sur le faisceau ceinture situé face aux entrées / sorties de la Gare de Bercy.

Ce regroupement de fonctions ferroviaires actuellement dispersées permettrait notamment de mutualiser les accès routiers, en cohérence avec le projet de boulevard urbain (prolongement de la rue Baron Leroy).

Une étude de faisabilité a d'ores et déjà été conduite. Elle a consisté à concevoir l'aménagement global du terrain avec l'objectif de mettre en œuvre les programmes définis tout en préservant les projets urbains des deux villes (Paris et Charenton) et en tenant compte des contraintes techniques représentées par la présence des appuis du périphérique et du pylône de transport haute tension présent entre les boulevards périphérique et Poniatowski.

Deux scénarios ont été étudiés qui se différencient par le positionnement (d'Est en Ouest) respectif des activités Infra et Proximité (voir annexe 6) :

- scénario 1 : Transilien / Infra / Proximité / Fret ;
- scénario 2 : Transilien / Proximités / Infra / Fret ;

Sur la base du scénario qui sera retenu, des études préliminaires seront ensuite conduites afin d'approfondir les analyses menées.

- Le **troisième volet** de ces études préliminaires concerne l'intermodalité dans les 2 gares du côté Sud Est:
 - ✓ Le développement de l'intermodalité en gare de Lyon, du côté voies à lettres devant accueillir les nouvelles missions RER D Grande Couronne et celles de la ligne R, de façon à décongestionner les flux de voyageurs accédant à la rue de Bercy et à la salle d'échanges RER A / RER D et M14 ; ce volet d'étude est prévu d'être lancé dans les mois à venir.
 - ✓ Le développement de l'intermodalité de la gare de Bercy avec les accès des voyageurs aux lignes M6 et M14, ainsi qu'aux bus RATP ;

La desserte de la gare de Bercy par les transports urbains (pour le métro, lignes 6 et 14) n'est pas très bonne, ce qui est devenu problématique avec l'augmentation du nombre de trains arrivant à la gare Bercy : en particulier avec le cadencement du TER Bourgogne en 2008, et plus à la marge avec le report des Teoz Auvergne en 2012.

Les acteurs concernés (STIF, RATP, SNCF, ville de Paris) ont déjà étudié, voire mis en œuvre des aménagements pour améliorer cette situation (par exemple, escalier vers le boulevard de Bercy).

Un rapport du CGEDD présente un certain nombre de recommandations à partir de ces premières approches, qui a été présenté lors d'une réunion à la DGITM le 8 février 2012.

À l'issue de cette réunion, la DGITM a identifié un programme d'aménagements susceptible d'améliorer significativement la desserte métro de la gare de Bercy et a demandé à la DRIEA de travailler avec toutes les parties concernées sur le calendrier et le financement de ce programme.

Le programme d'amélioration de l'accessibilité au métro ligne 14, issu de l'expertise menée par le CGEDD et validé par la DGITM, se compose :

- Des aménagements prévus dans l'opération "passage de 6 à 8 voitures sur la ligne 14", et notamment de la création d'une sortie permanente sur la rue de Bercy depuis les quais de la ligne 14 en lieu et place de la sortie de secours existante. Dans ce projet, cette sortie se situe au droit de la rue Henri Desgranges.
- D'une adaptation de ces aménagements consistant à décaler cette sortie vers la rue Corbineau (et donc à la rapprocher de la gare de Bercy) et à la doter d'ascenseurs.
- D'un aménagement du cheminement depuis la gare de Bercy vers ce nouvel accès à la ligne 14, par le traitement (mécanisation et adjonction d'un ascenseur) de l'escalier descendant du parvis de la gare vers la rue Corbineau et du trottoir de la rue Corbineau.

La RATP est maître d'ouvrage des points 1 et 2. Pour le point 3, la SNCF est maître d'ouvrage des travaux relatifs à l'escalier, et la ville de Paris de ceux relatifs à la rue Corbineau.

Ce programme vise principalement à améliorer la liaison vers la ligne 14, qui se trouve être la plus empruntée par les voyageurs arrivant à la gare Bercy (70 %), tout en étant la plus difficile d'accès depuis cette dernière.

2.2- Études menées dans le secteur Sud-Est mais non comprises dans la convention de financement du Comité Paris Villeneuve

Ligne R (Paris – Melun – Montereau / Montargis)

S'agissant de l'augmentation des missions de la ligne R, il est à noter que les études de schéma de secteur sont actuellement en cours et seront terminées avant la fin 2012. Sur la base de scénarios de dessertes définis pour un horizon 2020, des études d'exploitation sont actuellement en cours. Ces études permettront d'identifier les besoins en infrastructure permettant de répondre aux dessertes envisagées.

RER D

Un schéma directeur du RER D a été rédigé en 2006 et a ensuite fait l'objet d'une concertation. Ce schéma directeur a débouché sur un schéma de principe (approuvé en 2009), qui définit 2 horizons (2014 et 2020). Les études du schéma de principe long terme (2020) sont actuellement en cours, pour une finalisation prévue vers la fin 2012.

Doublement du tunnel Châtelet – gare du Nord

Des études de faisabilité pour le doublement du tunnel Châtelet – gare du Nord ont été lancées début 2012 et seront terminées fin 2012.

Gare de Charenton sur le RER D

Dans le cadre du projet urbain Bercy-Charenton, une convention d'études techniques a été mise au point entre la Ville de Paris, RFF et la SNCF. Cette convention a permis de faire ressortir un certain nombre de points de convergence et, plus particulièrement, la nécessité d'un examen, par le STIF, de l'opportunité d'une desserte en transport en commun nécessitant de mener une étude de flux voyageurs et de mesurer les impacts socio-économiques.

Aménagements urbains

Les études du réaménagement de ce secteur intègrent les contraintes du projet d'aménagement urbain de la Ville de Paris sur le secteur de Bercy Charenton et dont les premiers travaux de libération débuteraient à partir de 2015. Une convention d'études techniques préalables est donc en cours de signature entre Ville de Paris, RFF, SNEF et SNCF pour intégrer dans nos réflexions notamment les contraintes suivantes (voir Annexe 5):

- Prolongement de la rue Baron Leroy jusqu'à Charenton;
- Relocalisation de la Halle Gabriel Lamé sur le faisceau RBC (Remisage Banlieues Conflans, au sud du périphérique);
- Recherche de reconfiguration du tiroir voie 38 afin de ne pas passer au dessus de la rue Baron Leroy prolongée.

3. Études du secteur Sud-Ouest

Contexte général

Circulations et capacités

Les trafics circulant sur le secteur Sud-Ouest sont actuellement :

- ✓ le RER C ;
- ✓ les TER Centre ;
- ✓ les Aqualys (Paris-Orléans) et les Intercités ;
- ✓ les TEOZ Paris-Limoges ;
- ✓ les trains de nuits (Lunea, Talgo) avec un renforcement lors de la période hivernale (pointe neige) ;
- ✓ les trains de fret pour la desserte de l'ITE Calcia.

L'ensemble représente, sur les voies principales, en heure pleine dans un sens, un total de 32 circulations, dont 24 pour le RER C qui se poursuivent toutes vers Paris intramuros. Le système fonctionne sur un principe de deux paires de voies principales, l'une lente qui accueille des RER C, l'autre rapide qui accueille les autres circulations et certains RER rapides au-delà de BFM.

À terme, le système ferroviaire devrait être exploité sur un principe de 3 paires de voies (i.e. après réalisation de la mise à 6 voies) assurant une capacité maximale de 52 trains par heure dans un sens. Ces paires de voies sont décomposées de la manière suivante :

- ✓ Une paire de voies lentes pour les circulations RER C en provenance/à destination de la gare souterraine d'Austerlitz et de Paris intra-muros ;
- ✓ Une première paire de voies rapides pour les circulations RER C en provenance/à destination de la gare d'Austerlitz surface, voire des circulations Grandes Lignes et TER ;
- ✓ Une deuxième paire de voies rapides pour les circulations TAGV, voire Grandes Lignes et TER en provenance/à destination de la gare d'Austerlitz surface.

Les évolutions possibles du nombre de circulation montrent une réserve de capacité importante qui pourrait être utilisée par différents projets de développement

❑ *Projets impactant les circulations et les infrastructures*

Au-delà de la complémentarité technique Sud-Est / Sud-Ouest, le secteur se trouve à la croisée de plusieurs projets soit de développement ferroviaire pour augmenter l'offre de capacité, soit d'évolution des matériels roulants, soit d'aménagement urbain aux franges ou sur les espaces ferroviaires.

Développements ferroviaires sur le secteur Sud Ouest

✓ **Aménagements en gare d'Austerlitz :**

La gare d'Austerlitz est l'objet d'un vaste projet de rénovation porté par SNCF Gares & Connexions et la SEMAPA. Les travaux ont débuté en 2012 sur la Cour Seine et doivent s'achever à l'horizon 2020.

✓ **Arrivée des trains TEOZ Auvergne en gare d'Austerlitz :**

Les réflexions engagées en 2011 sur la gare d'arrivée des trains TEOZ en provenance de Clermont-Ferrand suggèrent d'étudier la faisabilité d'arrivée des trains TEOZ en gare d'Austerlitz à partir de 2017.

✓ **Dessertes TER Centre :**

En tant qu'autorité organisatrice des transports, le Conseil régional Centre a formulé une demande de desserte de la gare de BFM par les TER Centre. La prise en compte de cette demande dans le système ferroviaire Austerlitz-Ivry implique la création de nouveaux quais à BFM (y compris ouvrages de liaison voyageurs à la gare existante, ainsi qu'au domaine public), ainsi qu'un probable ajustement du plan de voies.

✓ **Schéma directeur RER C moyen terme :**

Le RER C traverse la zone concernée. Son évolution a fait l'objet d'un schéma directeur, qui doit se décliner en schéma de principe. Dans un moyen terme, l'amélioration de la desserte passe par le renvoi en gare de surface des RER Grande couronne en provenance d'Étampes et de Dourdan, nécessitant une voie supplémentaire entre Ivry et la gare d'Austerlitz (voie 2TER /VAM), afin de séparer les flux grandes lignes des flux RER C surface, ainsi que la création de nouvelles voies et de nouvelles communications (nécessitant la création d'ouvrages de reclassement des voies, ce qui fait partie des objets d'études du SOAI: voir paragraphe suivant), afin d'assurer les correspondances avec les RER Intra-muros à BFM et permettre une exploitation de la gare d'Austerlitz par groupes.

Le fait d'orienter les Transilien Grande Couronne en surface induit une réflexion sur la pertinence de la création de garages Transilien sur Masséna, afin d'éviter des parcours à vide jusqu'aux Ardoines.

✓ **LGV POCL :**

Dans ses scénarios de tracé, la LGV POCL prévoit une arrivée en gare de Paris Austerlitz avec une éventuelle desserte de la gare de BFM, dont la faisabilité doit être précisée. Quelques trains commerciaux pourraient être envoyés vers la gare de Lyon en utilisant les raccordements au pont National et moyennant la création d'un saut de mouton au niveau du chantier de Tolbiac, ce qui induirait en sus de la complémentarité technique une complémentarité commerciale entre les 2 secteurs Sud-Ouest et Sud-Est.

Nota: la faisabilité technique et réglementaire en terme de sécurité ferroviaire de cet itinéraire à vocation commerciale, reliant les voies rapides au Pont National reste à établir.

Deux solutions sont envisagées pour l'arrivée à proximité de Paris Austerlitz de cette future LGV, l'une en surface, l'autre en souterrain avec un débouché entre la gare d'Ivry et le boulevard périphérique.

✓ **Mise à 6 voies Paris-Choisy :**

Le renforcement des dessertes du RER C et/ou la LGV POCL conduiront à une mise à 6 voies entre Choisy et Paris, par l'ajout de 2 voies supplémentaires (soit en surface, soit en souterrain avec un débouché au nord de la gare d'Ivry sur Seine). À l'arrivée sur Paris, le positionnement relatif des voies rapides et des voies lentes peut nécessiter une inversion pour éviter les cisaillements et permettre une desserte optimale de la gare de BFM. Ce reclassement des voies devra se faire par des ouvrages en dénivelé entre la gare de Vitry et le boulevard périphérique.

En parallèle du développement de ces projets, il faut noter l'abandon du projet Orly Express, prévu dans le schéma directeur ATM de 2005, ce qui libère des potentiels d'aménagement d'infrastructures au droit de la gare existant de BFM.

✓ **Complémentarité technique Paris Lyon – Paris Austerlitz**

Comme mentionné au paragraphe 2 de la présente note, RFF et la SNCF ont conçu un projet de complémentarité technique des installations d'entretien des matériels roulants utilisés en gare de Lyon et en gare d'Austerlitz. Basé sur l'utilisation de raccordements réservés au niveau de la ZAC Paris Rive Gauche, cette complémentarité doit permettre des mouvements techniques entre les installations qui seront situées de part et d'autre de la Seine : ateliers TGV répartis entre Paris Lyon et Paris Austerlitz, mais également atelier TER côté Paris Lyon. L'ensemble des chantiers de Tolbiac et Masséna sera reconfiguré et un atelier de maintenance de TAGV créé sur le site d'Ivry-Champ-Dauphin.

Compte tenu des horizons différents de ces différents projets, la construction de cet atelier de maintenance TGV, peut-être phasée avec un premier temps répondant au besoin de désaturation du TSEE de Paris Sud Est, puis son complément à l'horizon POCL (voir Annexe 8).

Matériel roulant et chantiers de remisage / entretien

✓ Renouvellement du matériel de type Corail :

Les faisceaux Tolbiac & Masséna qui se situent entre le boulevard périphérique et la gare d'Ivry accueillent actuellement les installations de garage et d'entretien du matériel de type Corail utilisé pour la gare d'Austerlitz. Ce matériel qui arrive en fin de vie devra être remplacé dans les prochaines années par un matériel moderne de type automoteur. Cela conduira la SNCF à réaménager progressivement le Technicentre actuel, mais également à revoir les modes d'exploitation de la gare d'Austerlitz.

En attendant cet horizon, ces faisceaux devront être maintenus et exploitables pour la maintenance et le remisage du matériel Corail et TER, voire Transilien, tout en préservant leur capacité à évoluer en faisceau de maintenance / remisage TAGV à l'horizon POCL.

✓ Ouverture à la concurrence :

L'ouverture à la concurrence du trafic voyageur pourrait également voir l'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires à la gare d'Austerlitz. Ces entreprises devront pouvoir bénéficier sur le site de facilités pour le garage et l'entretien de leur matériel roulant.

Aménagements urbains

✓ ZAC Paris Rive Gauche :

La partie du faisceau entre la gare d'Austerlitz et le boulevard périphérique est incluse dans le périmètre de la ZAC Paris Rive Gauche (PRG). Par le biais d'une nouvelle convention signée en novembre 2011 entre RFF, SNCF, la Ville de Paris et la SEMAPA et qui remplace une convention initiale signée en 1991 entre la Ville de Paris et la SNCF, il a été convenu qu'une grande partie de cette zone soit à terme couverte pour permettre un aménagement urbain, avec, comme conséquence, l'implantation de files d'appui dans le faisceau ferroviaire. C'est cette contrainte qui justifie en particulier la mise au point d'un schéma directeur de la zone. En effet, une fois réalisés, les ouvrages de couverture constituent des contraintes incontournables pour l'aménagement du faisceau, qui ne doivent cependant pas empêcher les développements ferroviaires futurs. Parallèlement, l'occupation ferroviaire a été optimisée pour permettre la cession de terrains en plein sol sur lesquels se développe la ZAC.

En fonction de l'optimisation qui pourra être atteinte dans le cadre de la complémentarité technique Sud-Ouest / Sud-Est, certains aménagements ferroviaires actuellement prévus sous dalle devront être confirmés / infirmés (par exemple : Bruneseau Sud) et induire de fait des évolutions de périmètres.

✓ **Ivry Confluences :**

A la confluence de la Marne et de la Seine, la Ville d'Ivry a développé une ZAC qui s'étend jusqu'au faisceau ferroviaire. Ce projet qui a obtenu sa DUP en juillet 2011 souhaite s'étendre sur des fonciers ferroviaires. La vision prospective des infrastructures à maintenir permettra de se prononcer sur le degré de mutabilité des espaces.

Ces différents projets ont des horizons temporels différents qu'il est nécessaire d'articuler entre eux pour garantir la faisabilité de chaque projet en maintenant une exploitation correcte.

□ ***Schéma d'orientation des infrastructures Austerlitz-Ivry (SOAI)***

L'émergence et l'évolution des différents projets repris ci-dessus ont conduit RFF et la SNCF à mener au cours des dernières années des études et à concevoir des schémas directeurs pour répondre à des besoins évolutifs, sur des temporalités différentes et sur des zones concomitantes.

RFF et SNCF souhaitent disposer d'une cible qui leur permettra d'éviter les fausses manœuvres, en particulier au niveau de la ZAC Paris Rive Gauche, où se situent les contraintes constructives les plus fortes pour développer / reconfigurer les fonctionnalités ferroviaires. À chaque étape, le système ferroviaire doit être capable d'offrir la capacité souhaitée dans des conditions d'exploitation performante et le passage d'une étape à une autre doit pouvoir se faire dans des conditions raisonnables d'exploitation, de coûts et de délais.

C'est donc pour redonner une vision cohérente globale et prospective à tous ces éléments, que RFF et SNCF ont décidé d'établir en novembre 2011 une Convention de financement des études du Schéma d'Orientation des Infrastructures Austerlitz-Ivry (i.e. **Convention SOAI**)

Les objectifs du schéma d'orientation des infrastructures Austerlitz-Ivry (SOAI) sont donc :

- ✓ D'adapter le schéma ferroviaire à l'évolution du contexte et des besoins en mettant en cohérence les études successives antérieures ;
- ✓ De confirmer la faisabilité par étape des infrastructures tout en maintenant des conditions d'exploitation les plus optimales possibles ;
- ✓ D'évaluer son coût et son phasage de réalisation ;
- ✓ De confirmer les zones utilisables pour poursuivre l'implantation d'ouvrages de couverture sur le périmètre de la ZAC PRG.

Le système ferroviaire analysé s'étend de la gare d'Austerlitz à la gare de Vitry exclue. Il intègre les gares d'Austerlitz surface et souterraine, la gare Bibliothèque François Mitterrand (BFM) et ses extensions potentielles, ainsi que la gare d'Ivry. Dans cet ensemble sont inclus les chantiers ferroviaires de Chevaleret, Tolbiac, Masséna et Ivry-Champ-Dauphin (cf. Annexe 7).

L'élaboration du SOAI se décompose en différentes étapes :

- ✓ Etudes d'optimisation PRG-ATM : elles ont été menées dans le cadre de la mise au point de la nouvelle convention de partenariat avec la SEMAPA ;
- ✓ Expression des besoins en capacité et circulation : parallèlement à ces études d'optimisation, une première expression des besoins en capacité et circulation a été définie et a donné lieu à l'établissement d'un cadrage de l'offre de capacité.
- ✓ Etude de faisabilité pour l'implantation de quais et d'accès en gare de BFM, tant pour le TGV (POCL) que pour le TER Centre, dont le rendu est prévu à l'automne 2012 ;
- ✓ Etude des scénarios fonctionnels : ses objectifs sont de proposer et faire valider quelques scénarios fonctionnels des infrastructures ainsi que d'identifier les ouvrages et les infrastructures à étudier: le démarrage de ce volet est prévu avant la fin 2012 sur une durée de 4 à 6 mois ;
- ✓ Etude préliminaire des infrastructures : l'étude préliminaire d'un ou deux scénarios fonctionnels, qui aboutira à des plans de voie, un macro-phasage et une estimation des coûts. Ce niveau d'études permettra de confirmer d'éventuelles optimisations supplémentaires sur les travaux de libération de PRG et de confirmer l'éventuelle mutabilité de terrains au niveau d'Ivry. La configuration très contrainte des sites nécessite également une vérification à ce niveau de détail de la faisabilité des scénarios fonctionnels



Annexe 1

Description du scénario retenu à l'issue du 12^{ème} Comité Paris Villeneuve

Scénario 2 – Bercy actuel et voies 25/27 à Paris Lyon

Ce scénario (voir schéma en annexe 2) repose sur l'activation d'une réserve faite en gare de Paris Lyon pour la construction de deux voies supplémentaires (voies 25 et 27) initialement imaginées pour permettre la croissance TGV. Il se traduit par :

- ✓ Une utilisation du site de Bercy avec un niveau de trafic stabilisé sur les dessertes actuelles de la gare de Bercy (i.e. incluant le report des trains TEOZ Auvergne) en ne prévoyant que l'augmentation au fil de l'eau de la fréquentation voyageurs de la gare, soit un niveau cible de 25 000 voyageurs / jour à horizon 2025 (nota: la fréquentation 2012 étant calée actuellement sur 16 à 17 000 voyageurs / jour) ;
- ✓ Une absorption de toutes les croissances à venir sur Paris Lyon avec la création des voies 25/27 en sus de l'allongement des voies courtes.

Ses principes d'exploitation reposent sur :

- ✓ Orientation des nouvelles missions RER D sur Paris Lyon (ex : voies M et N pour faciliter l'adaptation de l'intermodalité) ;
- ✓ Maintien des TER Bourgogne Auxerre et Dijon, des Intercités Nevers et trains de nuit à Bercy (ce qui n'est actuellement plus le cas) ;
- ✓ Maintien de la ligne R et des Sens Laroche en gare de Paris Lyon ;
- ✓ Missions Grande Vitesse sur les voies H à 27 (15 voies longues pour TGV en UM, non comprise la voie 5 courte) ; pour la maintenance et le remisage des TGV, 9 de ces 15 voies étant en lien direct avec le TSEE de Conflans TGV.

En l'état actuel des réflexions, ce scénario se base sur les projets d'aménagements suivants:

- ✓ L'allongement des voies courtes 7, 9 et 11 en gare de Lyon ;
- ✓ La réalisation d'un terrier voie 2M, indispensable pour l'arrivée des RER D en gare de surface ;
- ✓ La création des voies 25 et 27 en gare de Lyon, opération difficile à réaliser avant l'allongement des voies courtes car impactant directement le nouveau poste d'aiguillage de Paris ainsi que la tête du plateau des voies à chiffres et générant de fortes contraintes d'exploitation durant sa réalisation ;
- ✓ Un développement de l'intermodalité SNCF/RATP en gare de Lyon, notamment côté rue de Bercy pour absorber l'ensemble des nouveaux flux voyageurs. Ce point constitue une contrainte forte de développement côté rue de Bercy, à étudier avec la RATP et la Ville de Paris dans le cadre de l'évolution de ce secteur et des liaisons verticales avec la salle d'échanges RATP / SNCF ;
- ✓ La création d'un nouveau lien plateforme à chiffres – atelier TGV: le fait d'amener tous les nouveaux trafics en gare de Lyon va conduire à repousser l'exploitation TGV majoritairement vers la plateforme à chiffres et par voie de conséquence à diminuer la performance du lien actuel gare-atelier pour les TGV, les voies à chiffres étant moins bien raccordées à Conflans TGV que les voies à lettres. L'extension de Conflans sur le RBC Charenton ne pouvant être une solution vis-à-vis de la plateforme à chiffres, il en résulterait la recherche d'une

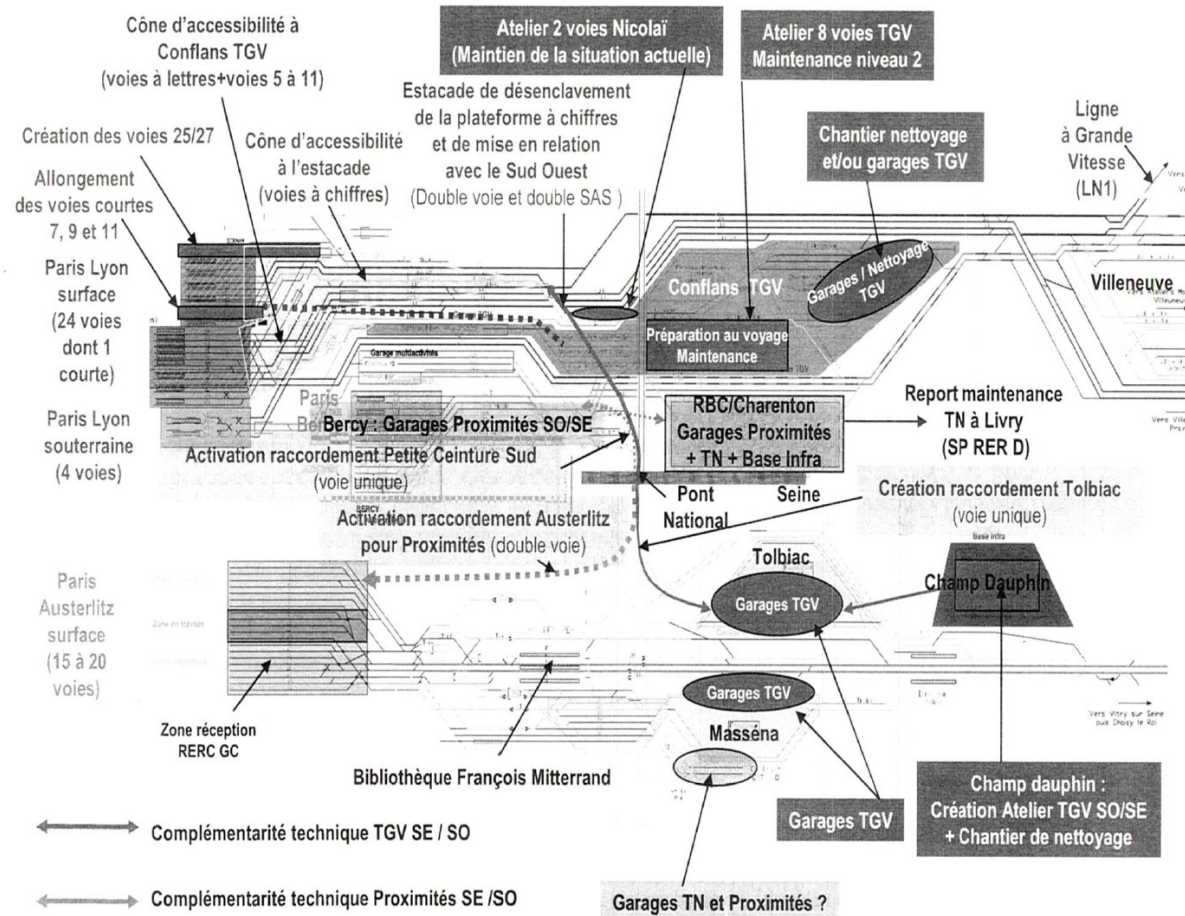
compensation dans le cadre de la complémentarité technique Sud-Est – Sud-Ouest pour la maintenance TGV sur un nouvel atelier à construire côté Sud Ouest sur le site de Champ Dauphin. Cette évolution, du fait de l'importance des trafics supportés par les voies M, ne pourrait se faire que par le biais d'un nouveau lien plateforme à chiffres – pont National sans cisaillement à niveau (estacade) dont la faisabilité est avérée ; cette estacade rejoignant le raccordement sud de Bercy à la petite ceinture permettra d'accéder à Tolbiac via le pont National et le raccordement Tolbiac à créer.

Sur le plan du développement urbain, ce scénario est compatible avec :

- ✓ L'optimisation de l'occupation ferroviaire du secteur Charolais en vue de prolonger l'aménagement urbain du secteur du Charolais dans la continuité de l'opération en cours de Charolais – Rambouillet (aménagement des anciens terrains SNCF de la rotonde du Charolais): un schéma directeur d'aménagement du secteur Charolais a été initié par SNCF au 1^{er} semestre 2012 ;
- ✓ Une libération d'une partie du foncier (sol ou sursol) jouxtant la gare voyageurs de Bercy par un report de l'activité Auto-Train sur un autre site (Secteur Bercy – Râpée – Charenton par exemple). Cela ouvre l'opportunité de développer à terme la capacité de maintenance / garage de rames automoteurs TER, tout en poursuivant le développement du quartier des jardins de Bercy ;
- ✓ Une refonte du site de La Rapée dans le cadre de son éventuelle évolution pour des activités ferroviaires (Transports/Logistique et/ou Voyageurs) et des projets d'aménagement urbains s'inscrivant dans le prolongement de l'aménagement urbain de Bercy – Poniatowski (notamment extension du tramway T3 sur le bd des Maréchaux, prolongement de la rue Baron Leroy, ...);
- ✓ La réservation d'un lien technique entre le Sud-Est et le Sud-Ouest via le pont National par le raccordement Tolbiac dans le cadre du développement de la complémentarité technique TGV Sud-Est – Sud-Ouest, voire par le raccordement Austerlitz dans le cadre du développement de la complémentarité technique Proximités (Intercités et / ou TER) dans la recherche d'une optimisation des activités entre les chantiers de Masséna et Charenton ;
- ✓ La poursuite du développement urbain sur le secteur de Masséna selon les réflexions en cours dans le cadre ATM/ATM2.

Annexe 2

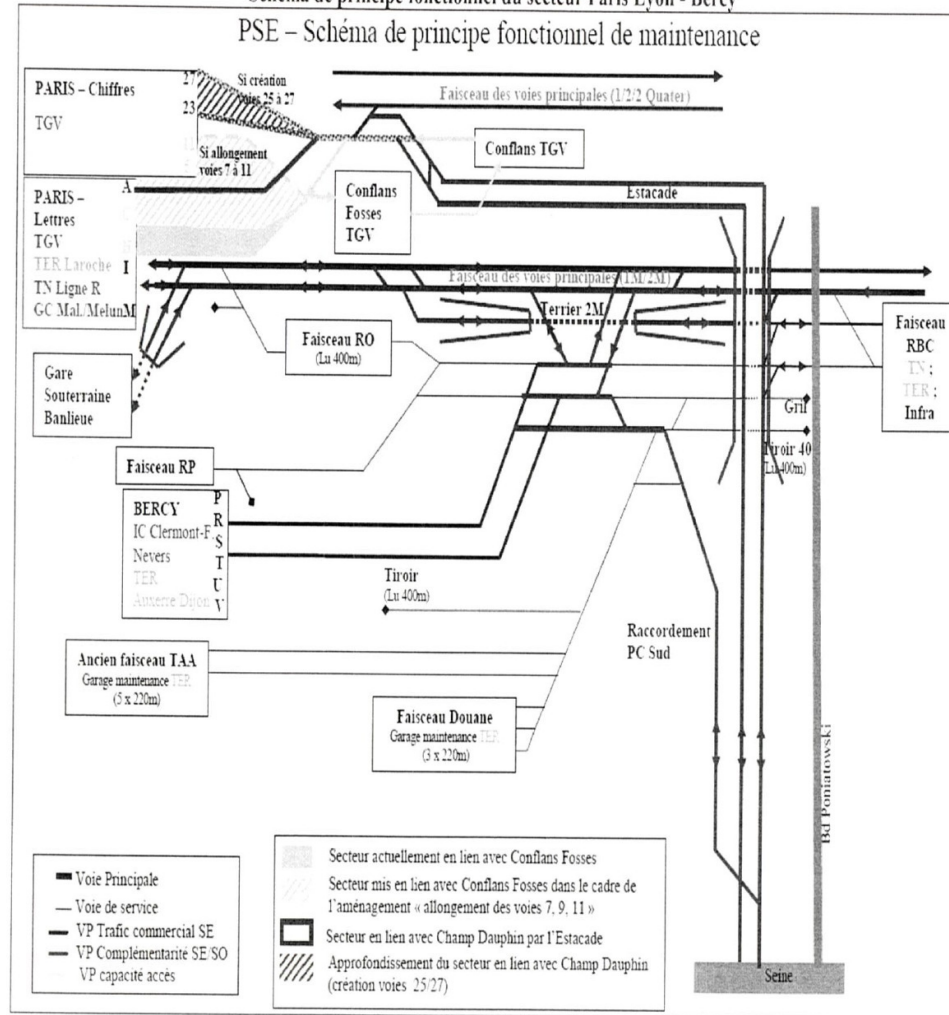
Schéma ferroviaire d'ensemble du secteur de la gare de Lyon, gare de Bercy et gare d'Austerlitz



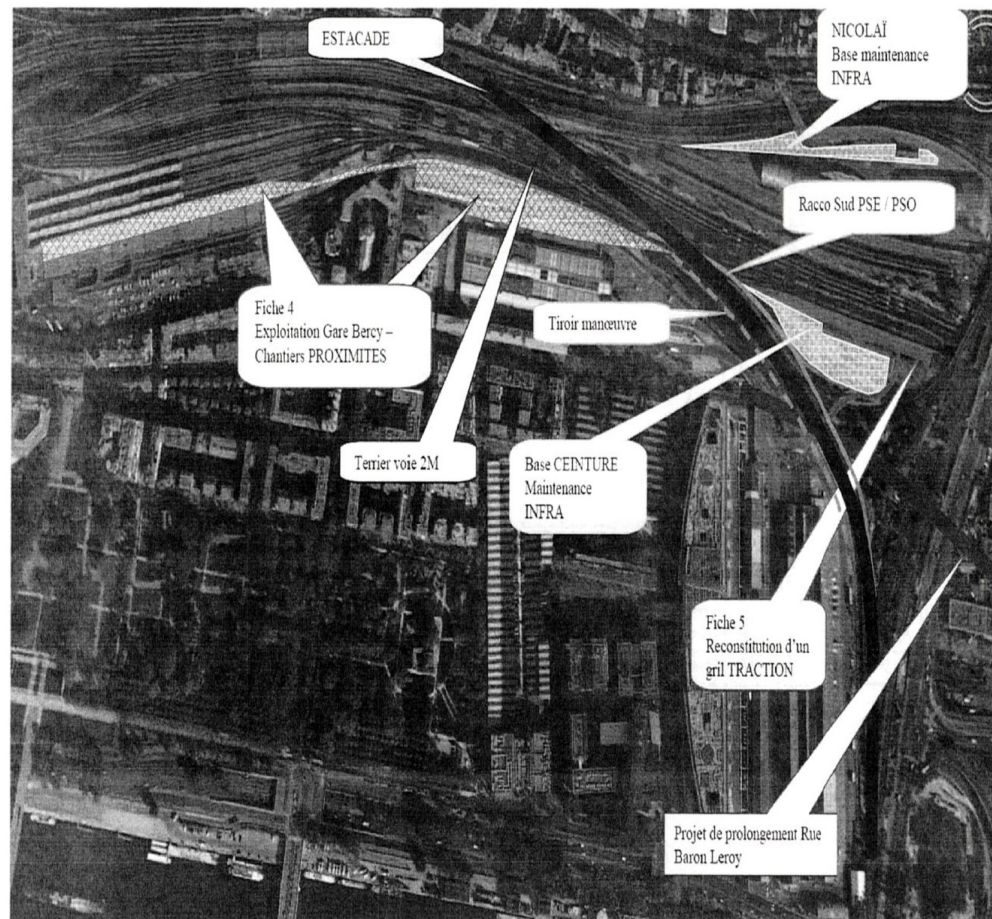
Annexe 3

Schéma de principe fonctionnel du secteur Paris Lyon - Bercy

PSE – Schéma de principe fonctionnel de maintenance

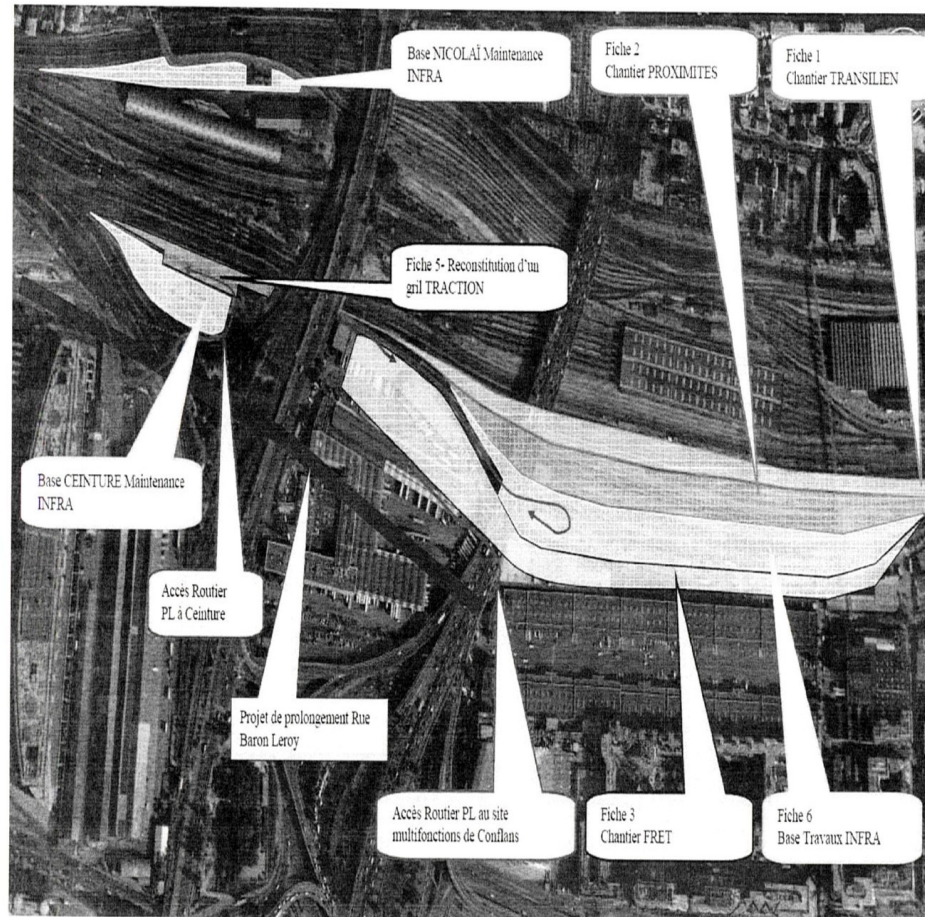


Annexe 4
Vue aérienne du secteur de la gare de Bercy



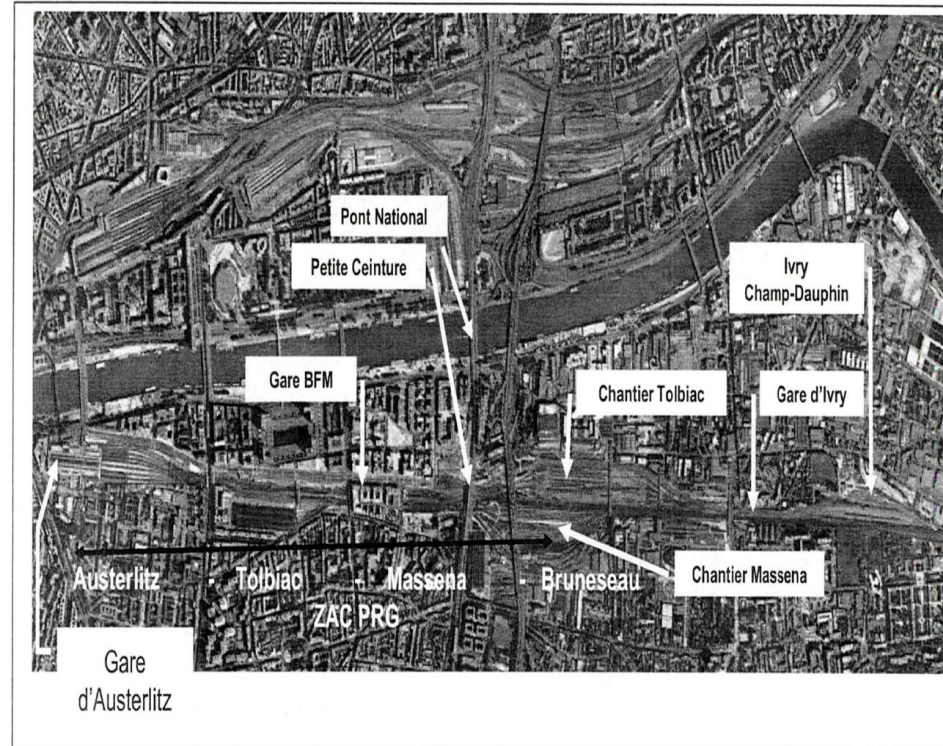
Annexe 5

Configuration n°2 : Base travaux au Sud et chantier Proximités au Nord



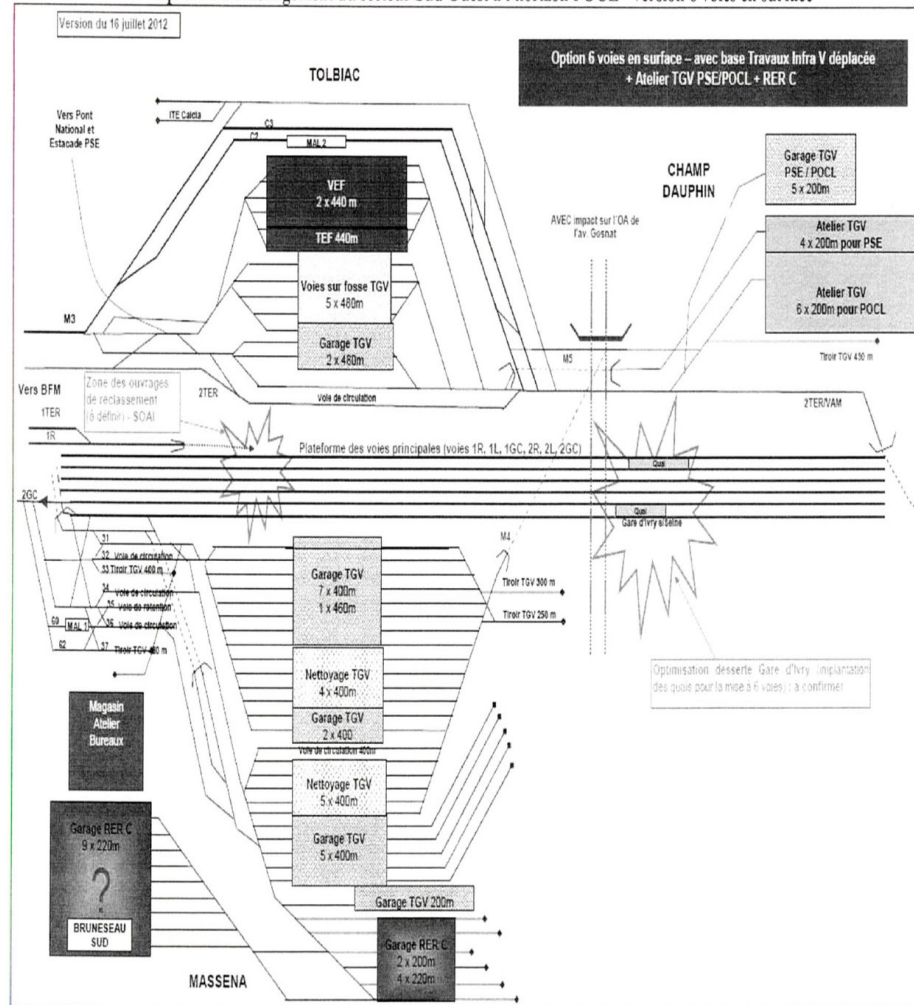
Annexe 6

Périmètre concerné par le schéma d'orientation des infrastructures Austerlitz-Ivry (SOAI)



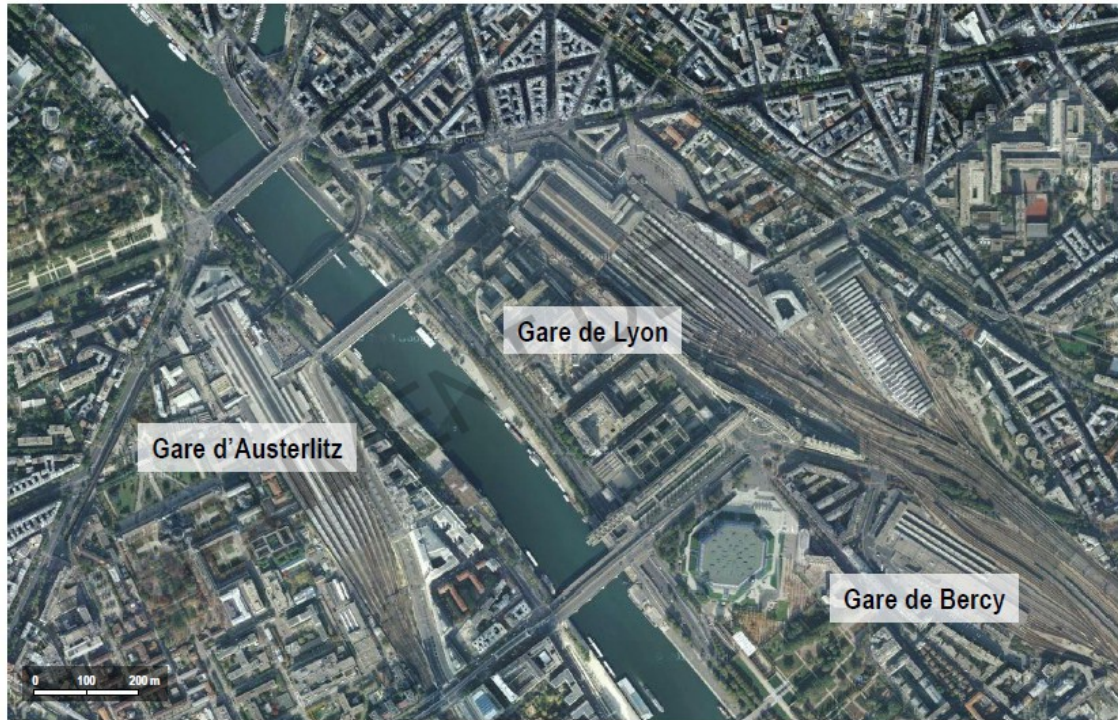
Annexe 7

Prospective d'aménagement du secteur Sud Ouest à l'horizon POCL - version 6 voies en surface



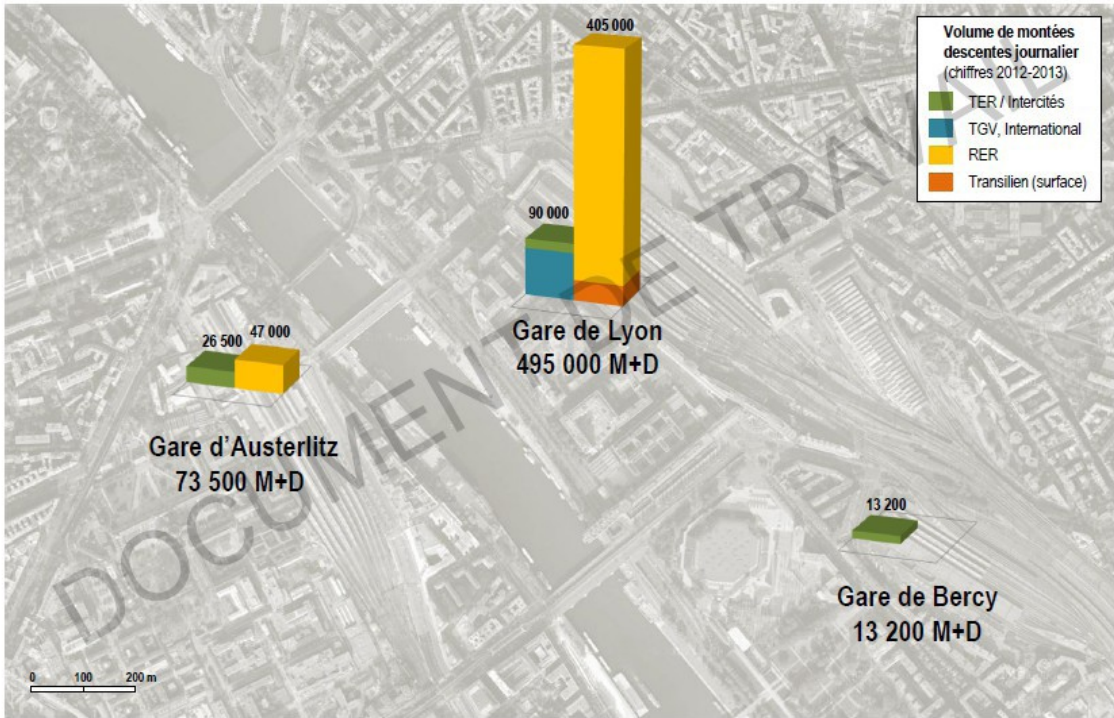
3. Annexe : Premiers résultats de l'enquête 2012-2013 de fréquentation des gares de Lyon, Bercy et Austerlitz et d'échanges entre ces trois gares (sources SNCF Gares et Connexions)

LOCALISATION DES 3 GARES

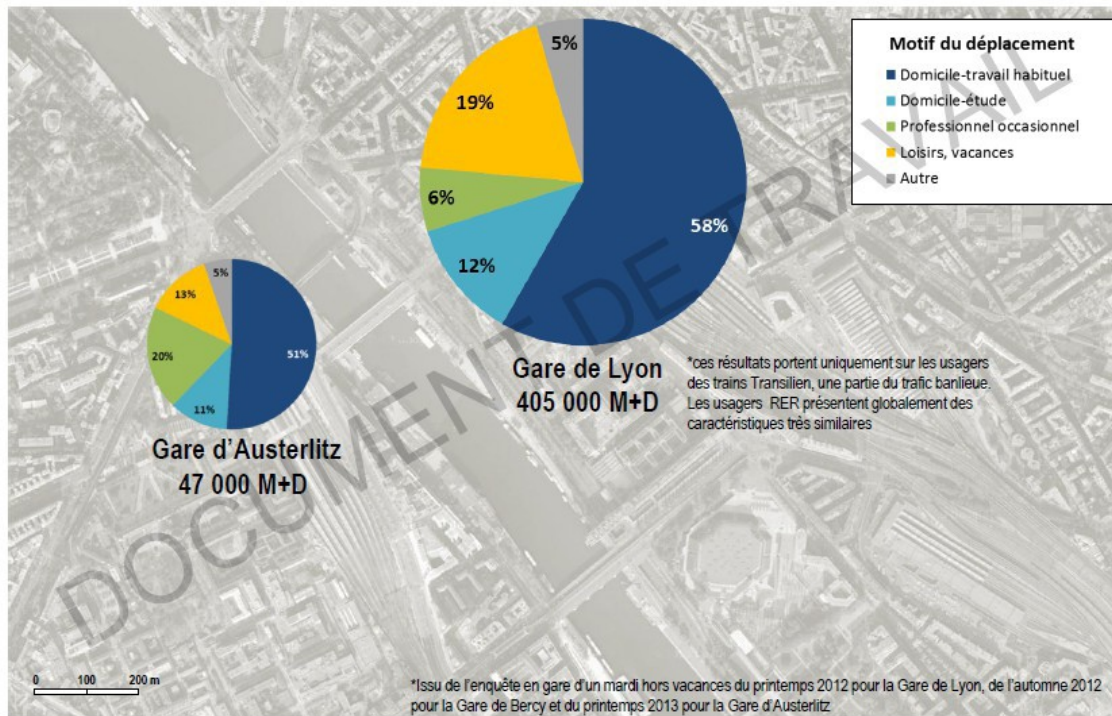


2

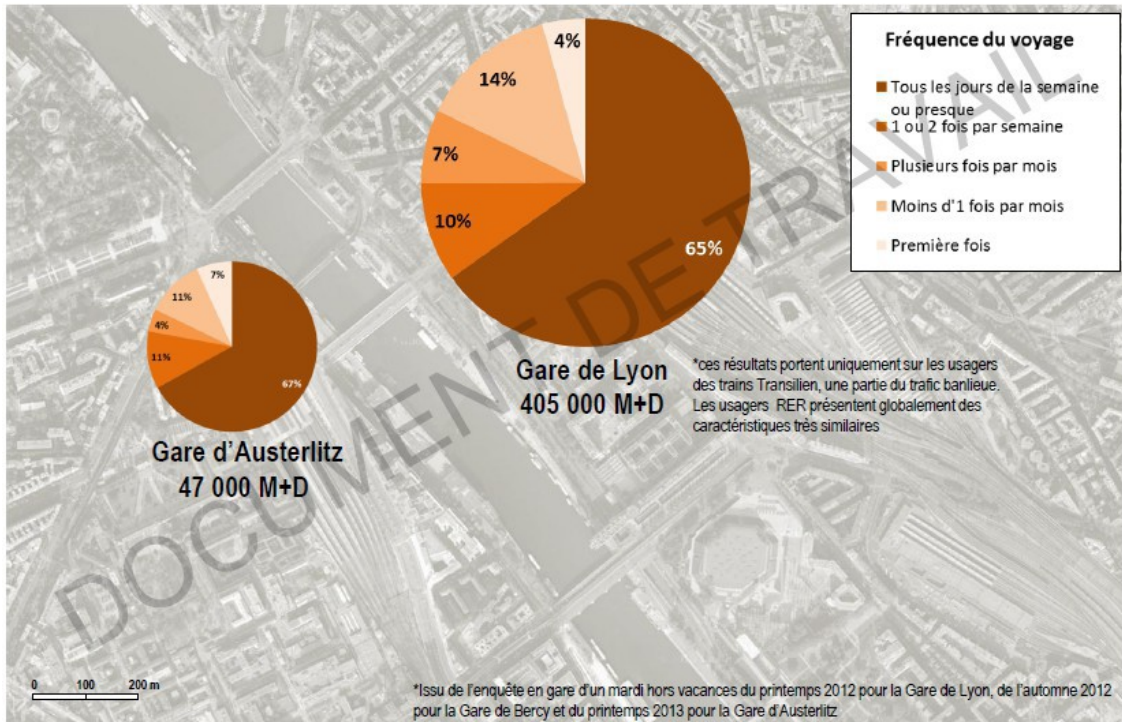
FRÉQUENTATION JOURNALIERE HORS METRO (JOB)



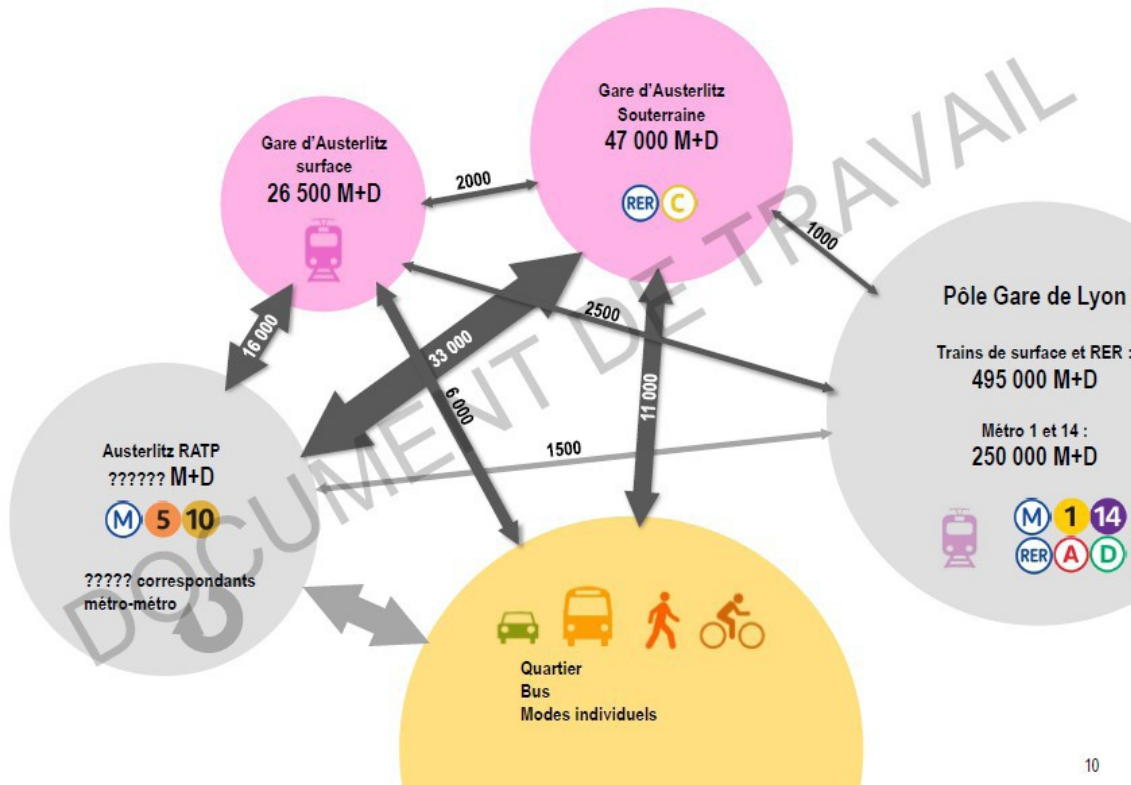
MOTIF DU DÉPLACEMENT DES VOYAGEURS DES TRAINS DE BANLIEUE (JOB)



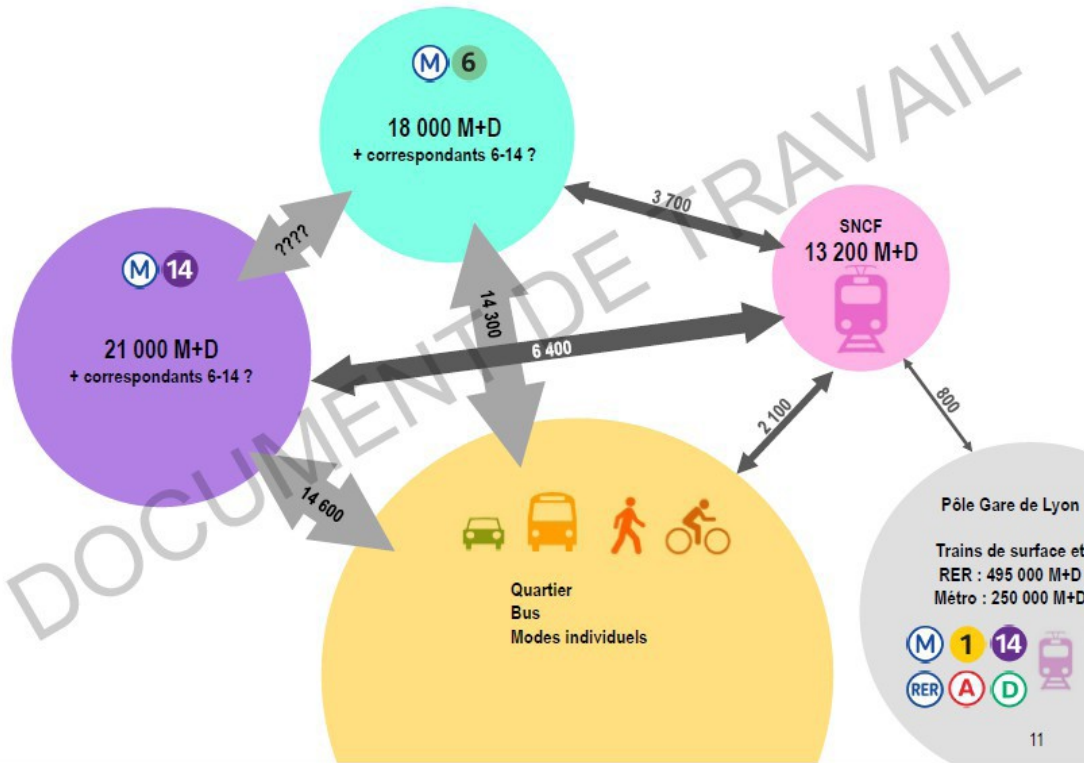
FRÉQUENCE DU VOYAGE DES VOYAGEURS DES TRAINS DE BANLIEUE (JOB)



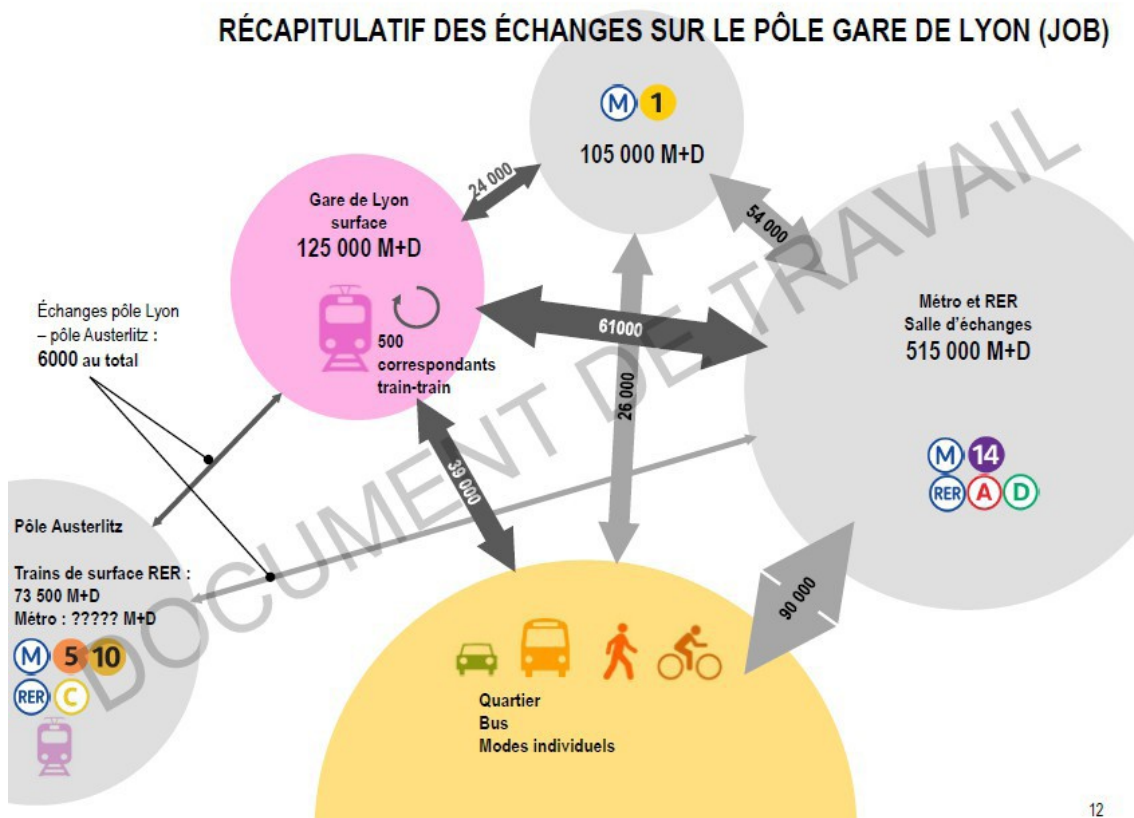
RÉCAPITULATIF DES ÉCHANGES SUR LE PÔLE AUSTERLITZ (JOB)



RÉCAPITULATIF DES ÉCHANGES SUR LE PÔLE BERCY (JOB)

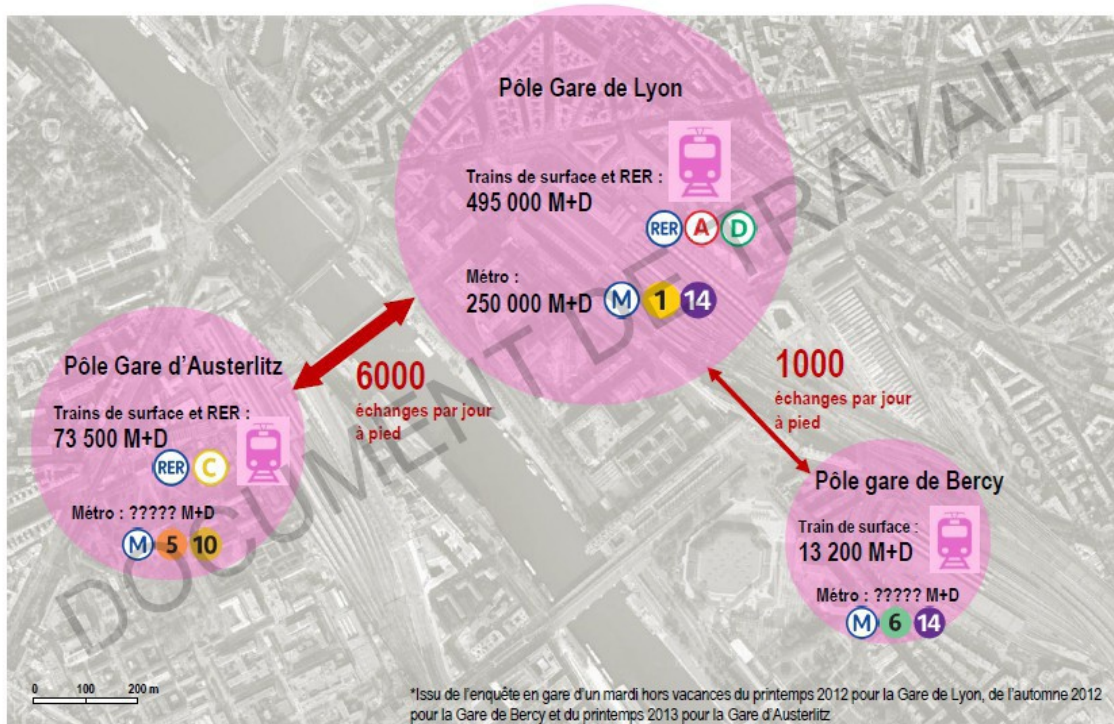


RÉCAPITULATIF DES ÉCHANGES SUR LE PÔLE GARE DE LYON (JOB)

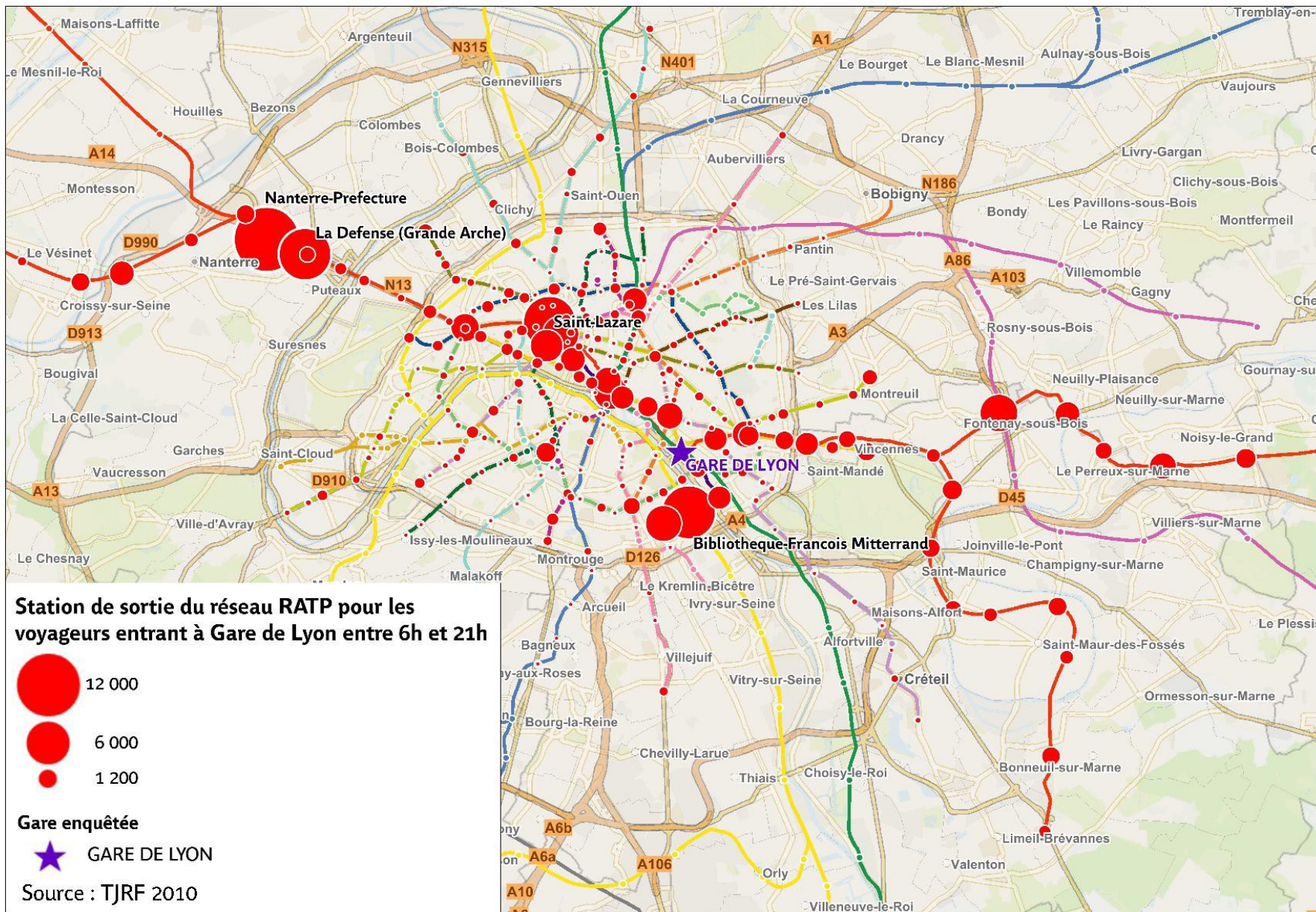


12

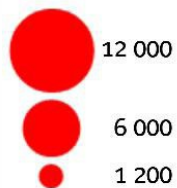
VOLUME D'CHANGES ENTRE GARES À PIED (JOB)



4. Annexe : Diffusion sur réseaux RATP des voyageurs SNCF des gares de Lyon, Bercy et Austerlitz



Station de sortie du réseau RATP pour les voyageurs entrant à Gare de Lyon entre 6h et 21h



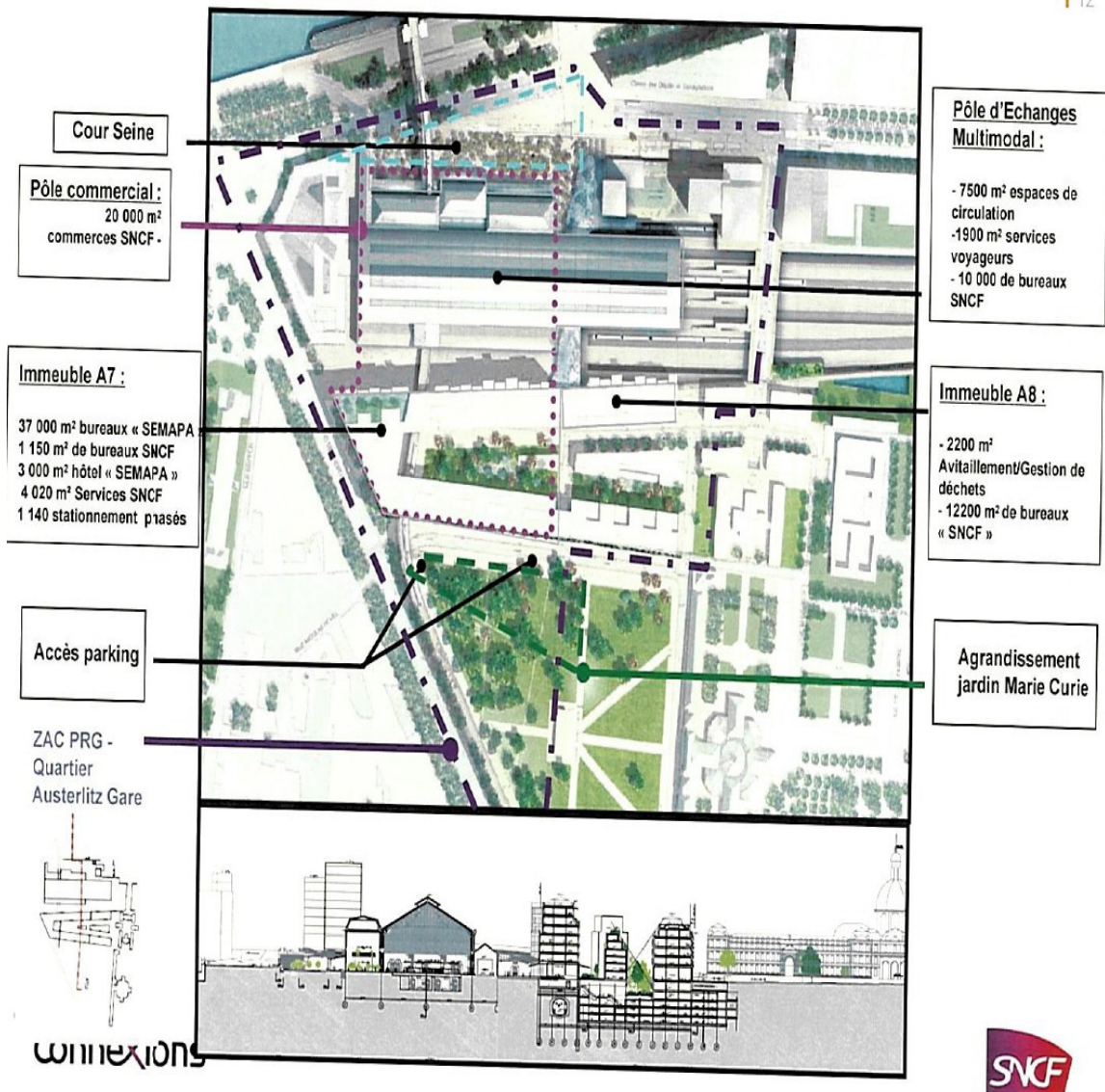
Gare enquêtée

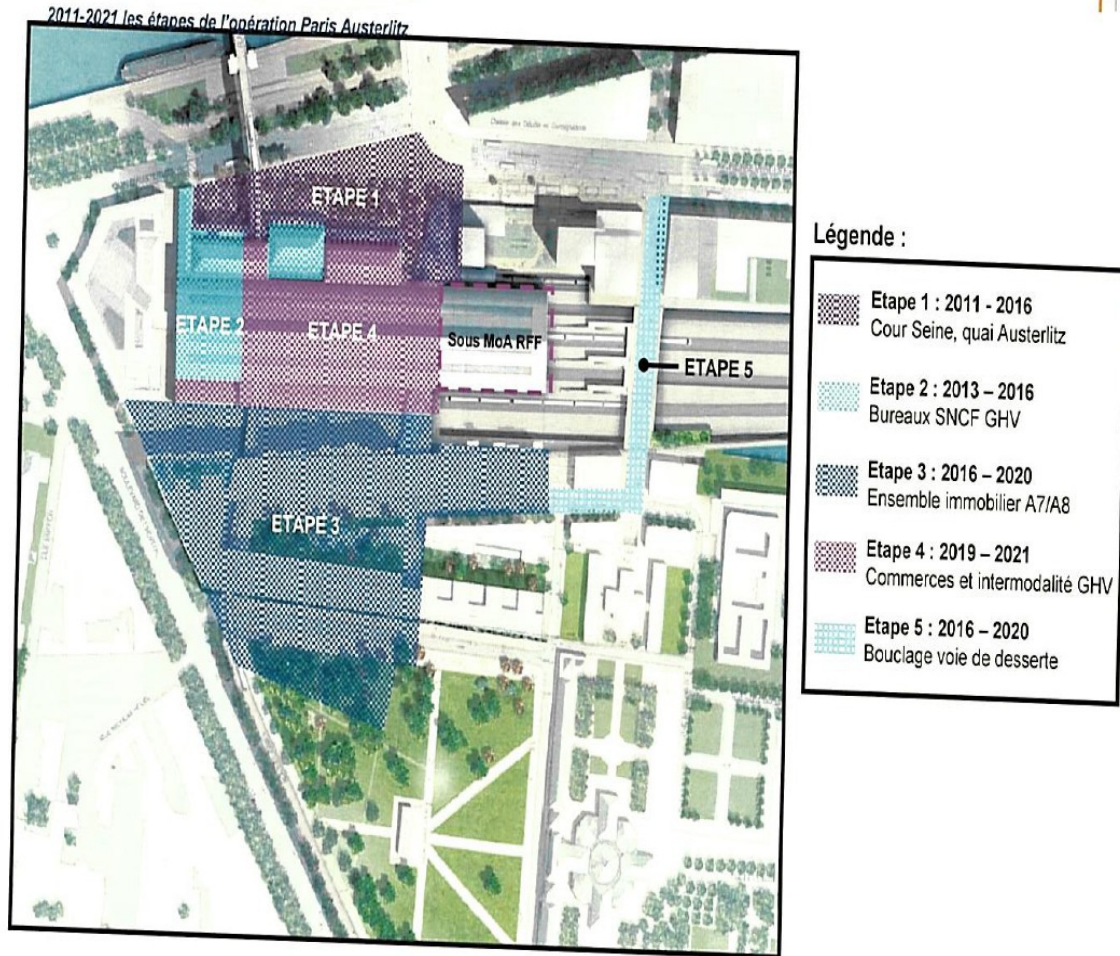
★ GARE DE LYON

Source : TJRF 2010

5. Annexe : Aménagement du secteur pôle Austerlitz

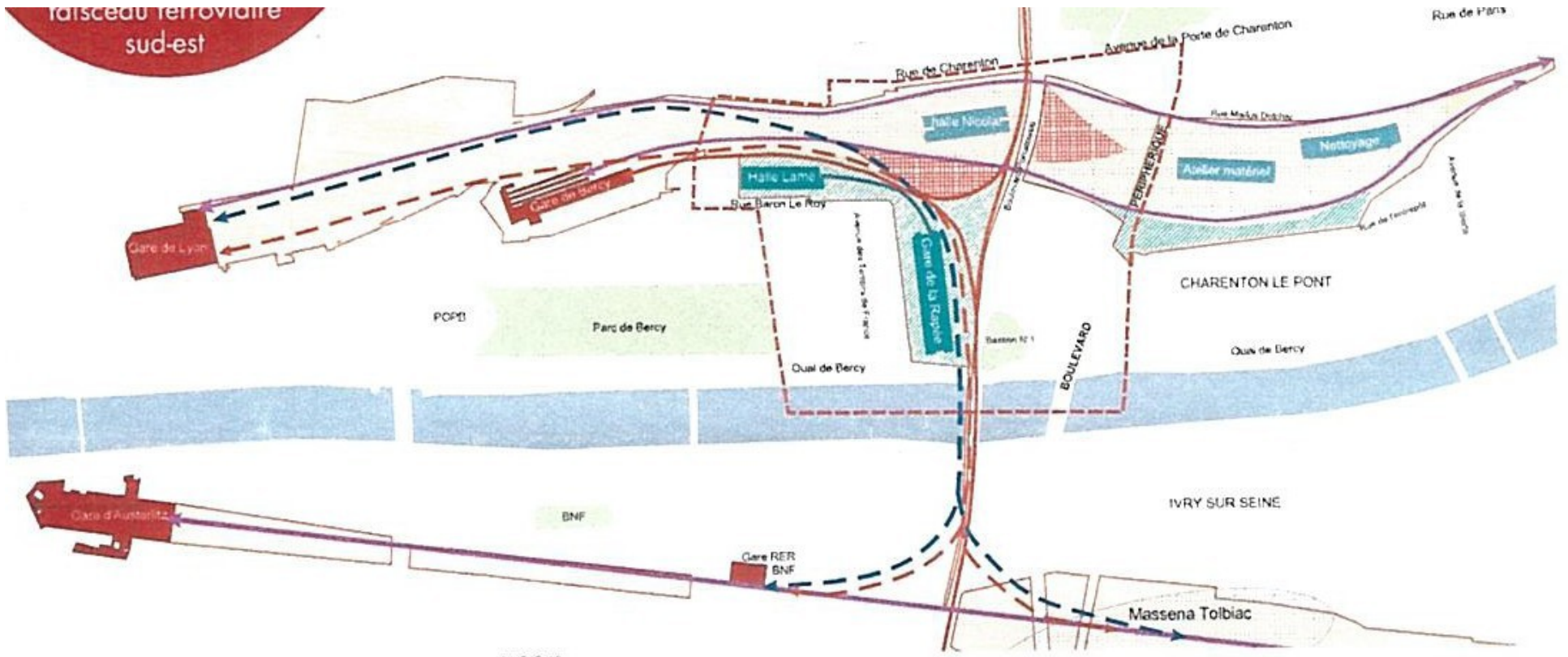
Un programme mixte SNCF - SEMAPA





6. Annexe : Périmètre de l'opération d'aménagement du secteur Bercy Charenton




l'axe ferroviaire sud-est






PARIS 13



OCCUPATIONS ET ACTIVITÉS FERROVIAIRES

-  Fret logistique
-  Maintenance du matériel roulant
-  Entretien des infrastructures

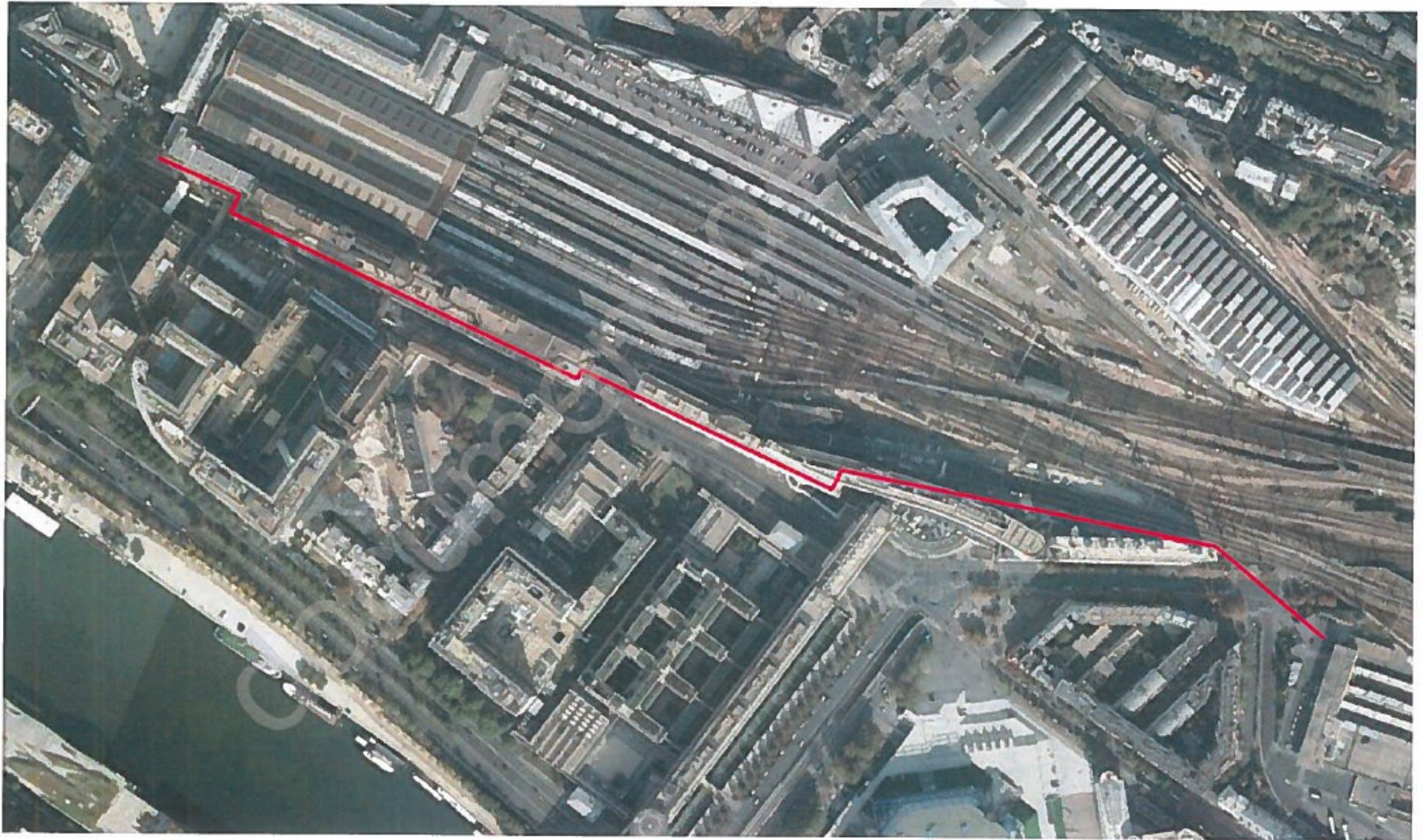
-  Trafic voyageur (TGV, TER, RER)
-  Petite ceinture, emprises existantes
-  Voies "tiroirs"

PROJETS FERROVIAIRES À PRENDRE EN COMPTE

-  Projet ferroviaire (estacade)
-  Projet ferroviaire (raccordement sud)

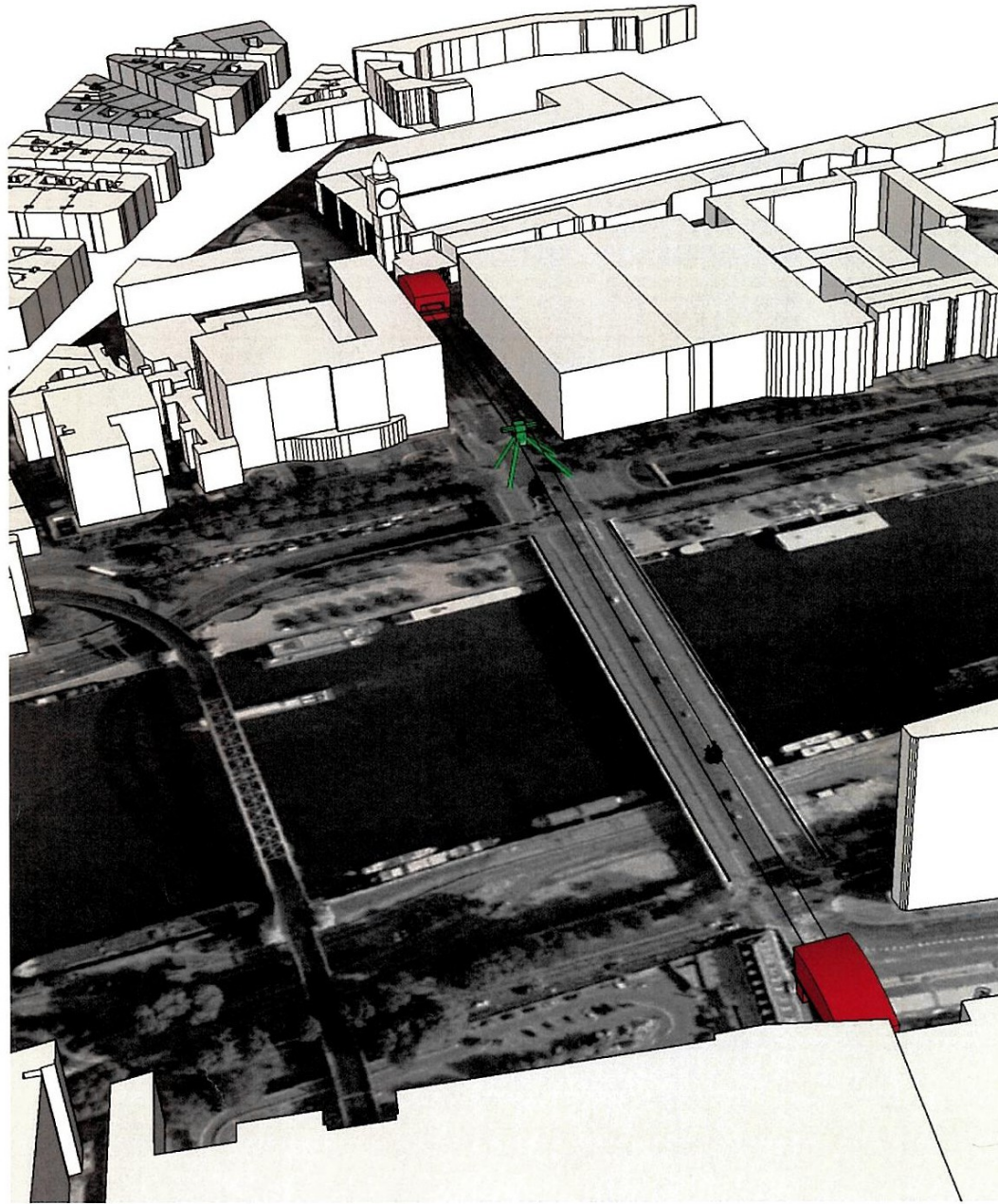
7. Annexe : Les solutions techniques envisageables pour améliorer les liaisons entre les gares du tripôle

Proposition de schéma d'implantation d'un transport par câbles entre gare de Lyon et gare de Bercy



Projet de liaison par câble de la gare de Lyon à la gare d'Austerlitz





Type de véhicule pour une liaison par câble en système « va et vient »



8. Liste des personnes rencontrées

| <i>Nom</i> | <i>Prénom</i> | <i>Organisme</i> | <i>Fonction</i> | <i>Date de rencontre</i> |
|-------------------------|----------------|---|--|--------------------------|
| RATP | | | | |
| VENTEJOL | Philippe | Département innovation et territoires | | |
| BELLANGER | Isabelle | Agence de développement pour Paris | | |
| RFF | | | | |
| NEDIC | Fatia | Service des projets d'investissements | | |
| ORIZET | François-Régis | | Directeur Ile de France | |
| MILAN | Olivier | Direction de l'aménagement et de l'immobilier | | |
| SNCF | | | | |
| DUTHOIT | Bernard | | Directeur d'opérations SNCF | |
| YVET | Erwan | | Directeur adjoint gare de Lyon | |
| MICHAUD | Frédéric | | Directeur du développement gares et connexions | |
| DURAND | Jean-Claude | Gares et connexions | | |
| DUJARDIN | Philippe | Gares et connexions | | |
| GATINEAU | Catherine | Gares et connexions | | |
| AREP | | | | |
| DUTHILLEUL | Jean-Marie | | Président du conseil de surveillance | |
| Ville de Paris | | | | |
| BORNE | Elisabeth | | Directrice de l'urbanisme | |
| STIF | | | | |
| KAPLAN | Sandra | Division pôles | | |
| ANACHE | Alexandre | Direction des projets d'investissement | | |
| SEILLER | Christelle | Etudes générales | | |
| Groupe POMAGASKI | | | | |
| BAUD-LAVIGNE | Denis | Direction France | | |

9. Glossaire des sigles et acronymes

| <i>Acronyme</i> | <i>Signification</i> |
|-----------------|--|
| AFD | Agence française de développement |
| APUR | Atelier parisien d'urbanisme |
| EPFL | Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne |
| ERTMS | Système européen de surveillance du trafic ferroviaire |
| JOB | Jour ouvré de base |
| LGV | Ligne à Grande Vitesse |
| LITEP | Laboratoire « intermodalités et planification des transports » de l'EPFL |
| PLM | Paris-Lyon-Méditerranée |
| POCL | Paris, Orléans, Clermont-Ferrand, Lyon |
| POPB | Palais omnisports de Paris Bercy |
| RATP | Régie Autonome des Transports Parisiens |
| RER | Réseau Express Régional |
| RFF | Réseau Ferré de France |
| SEMAPA | Société d'économie mixte d'aménagement de la ville de Paris |
| SHON | Surface hors œuvre nette |
| SNCF | Société Nationale des Chemins de Fer Français |
| STIF | Syndicat des Transports d'Ile de France |
| TER | Trains Express Régionaux |
| TGV | Trains à Grande Vitesse |
| TJRF | Trafic journalier du réseau ferré |

**Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**

**Conseil général de
l'Environnement
et du Développement durable**

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et
Documentation

Tour Pascal B - 92055 La
Défense cedex
Tél. (33) 01 40 81 68 73

