

Chambre régionale de commerce et d'industrie Paris Ile-de-France

Les six atouts du projet

► 1 Un projet structurant d'aménagement du territoire, qui permet :

► 1.1 Le développement des échanges interrégionaux :

- 41 TGV quotidiens circulent actuellement sur la ligne de la Grande ceinture entre Massy et Valenton,
- 86 TGV circuleront en 2020.

► 1.2 Une meilleure accessibilité des territoires de la proche et grande couronne au réseau TGV, sans passer par Paris :

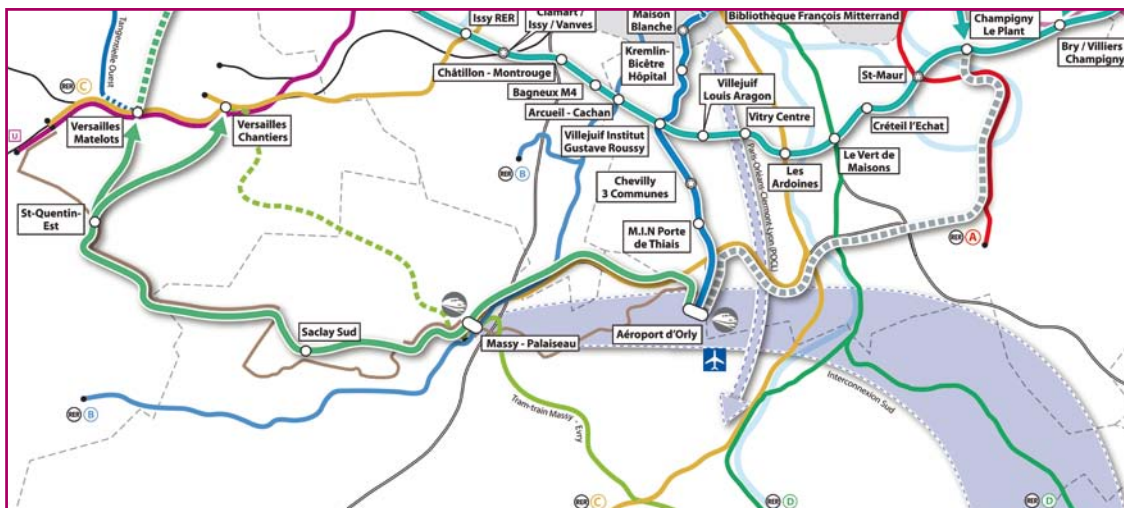
- 90 % des trafics TGV en Ile-de-France ont pour origine ou destination une gare parisienne, alors que Paris intra-muros ne représente que 20 % de la population francilienne,

- près de 3,6 millions de voyageurs, dont 1,2 million de passagers nouveaux, pourront être desservis par Massy, Orly et Sénart.

► 1.3 La desserte, la mise en réseau et le développement des pôles économiques :

- les deux territoires de projets, identifiés par le Grand Paris : le **Sud de Paris** et le **plateau de Massy - Saclay - Versailles**,
- le **pôle de Sénart/Melun**

Ces "pôles économiques" à fort potentiel, véritables points d'ancrage du développement de l'innovation, des entreprises, des emplois, de l'habitat et des services pourront être reliés entre eux, aux aéroports et aux gares TGV.



Chambre régionale de commerce et d'industrie Paris Ile-de-France

Contact : galitzine@paris-iledefrance.cci.fr
www.paris-iledefrance.cci.fr



Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes morales. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

►2 Un renforcement de l'attractivité internationale du pôle d'Orly-Rungis

- **Pôle économique du sud francilien**, le pôle d'Orly-Rungis compte plus de 260 000 habitants, 155 000 salariés, 15 000 entreprises et accueille :
 - le 2^{ème} aéroport français, 11^{ème} au niveau européen,
 - le Marché d'intérêt national (MIN) de Rungis,
 - un parc d'affaires privé de niveau européen (Silic).
- **Spécialisé dans les secteurs des transports et de la logistique, de l'agroalimentaire et des biosciences, il bénéficiera directement du projet d'interconnexion Sud des LGV et verra son statut de porte d'entrée du cône Sud de l'innovation renforcé**, grâce à :
 - 1,1 million de passagers supplémentaires en correspondance train-avion,
 - la libération de sillons fret desservant directement le MIN de Rungis.
- **Avec une gare sous les aérogares d'Orly, le projet assurera la complémentarité entre le TGV et l'avion, dans des conditions optimales de performance et de confort pour les passagers.**

►3 Une modernisation du réseau ferré qui augmente les capacités de desserte en Ile-de-France

- **3.1 La voie en souterrain dédiée aux TGV libère des capacités de trafic sur la Grande ceinture ferroviaire grâce à la dissociation des flux de passagers et de marchandises et apporte :**
 - **une meilleure fiabilité des temps de parcours, alors qu'actuellement :**
 - un retard de 10 minutes sur le RER C peut avoir des conséquences sur 5 TGV,
 - un retard de 10 minutes d'un TGV peut retarder jusqu'à 5 RER C.
 - **le renforcement du trafic des TGV interrégionaux** avec le doublement de la fréquence, par rapport à la situation actuelle.
 - **un potentiel de développement pour l'offre du RER C** : des possibilités d'augmenter les fréquences.
 - **l'amélioration des conditions de circulation du fret ferroviaire** : le tronçon Orly-Valenton, couloir de fret important à l'échelle européenne, sera réservé uniquement aux trains de fret :
 - avec une garantie de sillons performants,

- et l'accès amélioré au marché d'intérêt national de Rungis.
- en complétant le réseau de contournement au Sud de l'Île-de-France, et en améliorant ainsi les dessertes intersecteurs qui l'empruntent, **le projet facilite également l'accès aux plates-formes aéroportuaires d'Orly et de Paris-Charles de Gaulle** depuis les régions de la façade atlantique et depuis celles desservies par la future LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL).

►3.2 Les deux gares supplémentaires prévues au projet offrent deux avantages :

- **la décharge des gares ferroviaires parisiennes estimée, de 1,4 à 2,4 millions de voyageurs selon les scénarios,**
- **le maillage avec le réseau de transport collectif en Ile-de-France notamment avec le projet du Grand Paris Express, par les correspondances en gare de :**
 - Massy : avec le RER B et la "ligne verte" du projet Grand Paris Express,
 - Orly : avec la "ligne verte" et la ligne 14 prolongée du projet Grand Paris Express et le futur tramway,
 - Lieusaint : avec le RER D et les futurs TZEN.

►4 Une anticipation des besoins prévisibles pour les futurs TGV en Ile-de-France, notamment pour les TGV normands

Le projet d'interconnexion permettra de débrancher les TGV normands à hauteur de Wissous pour les intégrer à la ligne d'interconnexion des LGV.

►5 Une étape significative vers la réalisation de la rocade du réseau des LGV en Ile-de-France

Dans le prolongement de l'interconnexion Est, le projet contribue au projet de bouclage à terme de la rocade des LGV de l'Ile-de-France.

►6 Un impact positif sur l'environnement

Le réseau sera réalisé majoritairement en souterrain (entre 70 et 95 %), ce qui permettra d'en limiter l'impact sur l'environnement fortement urbanisé.

La CRCI et les CCI de Paris - Ile-de-France se prononcent en faveur de la réalisation du "scénario C", avec deux gares, l'une à Orly sous les aérogares et l'autre à Lieusaint

►1 Les atouts du "scénario C" :

D'après le dossier du maître d'ouvrage, "les scénarios à deux gares sont plus performants du point de vue du TRI (taux de rentabilité interne)" :

- Parmi les scénarios à deux gares, le scénario C, avec une deuxième gare à Lieusaint, dispose d'un TRI élevé : + 5,2 % (scénario A : + 4,9 % et scénario B : entre + 5,4 et + 5,6 %).
- Des trois scénarios, le C est celui qui présente la meilleure rentabilité socio-économique avec :

- le gain de trafic annuel le plus élevé : + 3,6 millions de voyageurs par an,
- la plus grande efficacité énergétique : émission de 5,7 millions de tonnes équivalent CO₂ évitée sur 50 ans,
- une bonne insertion du réseau dans le site : 85 % du projet en souterrain, les 15 % en aérien correspondant à la bretelle de Crisenoy.

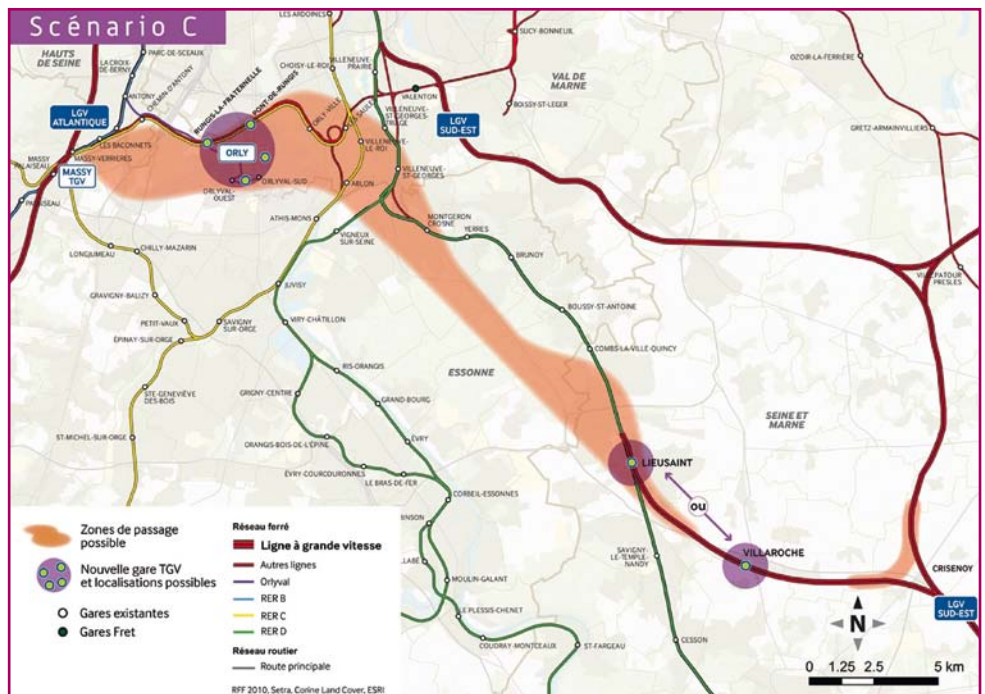
➤ L'accroissement des capacités de trafic des TGV interrégionaux est important, grâce :

- au raccordement en tunnel pour les TGV normands au réseau LGV, grâce au débranchement à hauteur de Wissous,
- à la jonction au barreau Villaroche - Crisenoy, permettant aux TGV interrégionaux d'éviter le tronçon surchargé entre Valenton et Coubert.

➤ Enfin, le scénario C permet le renforcement de l'offre ferroviaire régionale avec le passage d'un TER à Grande vitesse entre Massy - Orly - Lieusaint - Marne-la-Vallée - Roissy.

➤2 L'implantation sous les aérogares de la gare TGV d'Orly offre l'opportunité historique d'une intermodalité performante entre le TGV et l'avion :

➤ Cette implantation permet une correspondance directe entre le train et l'avion, qui offre un élément de confort élevé et un gain de temps de correspondance de 50 % par rapport aux autres emplacements envisagés dans les scénarios A et B (5 minutes 30 contre 9 à 11 minutes). En outre Orlyval ne pourrait pas absorber, en une fois, les passagers d'un TGV.



➤ Cette gare bénéficie également :

- d'une bonne interconnexion avec le :
 - réseau de transport en commun du Grand Paris (ligne 14),
 - tramway vers Villejuif et Juvisy.
- de bonnes capacités d'accès,
- de parcs de stationnement importants.

➤ Toutefois, pour que la future gare TGV, implantée sous les aérogares, contribue au développement économique efficace du territoire, la CRCI et les CCI de Paris-Ile-de-France demandent une liaison performante en transports en commun de surface, entre cette gare et les territoires du pôle d'Orly, et plus généralement du quart Sud de l'Ile-de-France.

➤3 La deuxième gare à Lieusaint offre des perspectives importantes pour le territoire du pôle de Sénart et le quart Sud-est francilien :

➤ La gare permet de concrétiser les nombreuses potentialités de développement du territoire de Lieusaint :

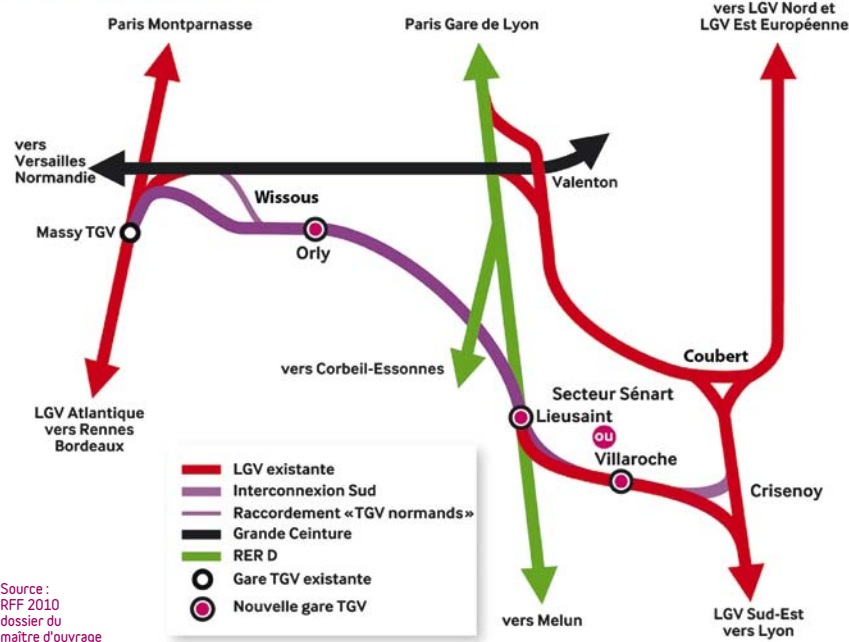
- à proximité de la gare, l'Ecopôle en cours de développement,
- 7 000 hectares urbanisables dans un rayon de moins de 30 minutes autour de la gare,
- une stratégie de l'EPA-Sénart reposant sur le développement des activités à forte valeur ajoutée (marketing, communication, etc.).

➤ Les disponibilités foncières offrent la possibilité de réaliser la gare en surface :

- permettant d'en minorer le coût, par rapport à une gare souterraine à Villeneuve-Saint-Georges,
- favorisant son accessibilité et la réalisation de places de stationnement.

Suite en page 4

SCHÉMA FONCTIONNEL



Source : RFF 2010 dossier du maître d'ouvrage

- ▶ **Les gains de temps moyens importants pour les voyageurs entre l'Île-de-France et la province** sont les plus importants avec le scénario C et la gare à Lieusaint. Ils sont en effet estimés à :
 - 10 minutes, en cas de création d'une unique gare TGV à Orly,
 - 20 minutes, en cas de création de la seconde gare dans le Val-de-Marne (secteur Villeneuve-Saint-Georges), pour les scénarios A et B.
 - **40 minutes, dans le cas du scénario C, avec la création de la seconde gare dans le secteur de Lieusaint.**
- ▶ **La liaison avec le réseau de transports en commun** (RER D et les deux futures lignes de TZen reliant Lieusaint à Corbeil-Essonnes et Melun) et **les voies routières** (voies rapides de l'A5 et de la Francilienne) **assurera la desserte de l'ensemble du Sud-est francilien.**
- ▶ **Les perspectives de trafic supplémentaires de nouveaux voyageurs seront accrues de manière substantielle : près de 2 millions de voyageurs par an** sont attendus à la gare de Lieusaint.

Les interrogations de la CRCI et des CCI de Paris - Île-de-France

▶1 Sur le trafic TGV prévu dans le scénario C :

Il est prévu de faire passer le trafic de l'interconnexion Sud par le barreau Villaroche-Crisenoy, pour rejoindre la ligne Crisenoy-Coubert.

Le tronçon Crisenoy-Coubert, déjà emprunté par le TGV Sud-est, a-t-il la capacité suffisante pour absorber le trafic supplémentaire induit par l'interconnexion Sud ou sera-t-il nécessaire de doubler le tronçon ?

▶2 Sur l'échéancier de réalisation du projet :

Une mise en service est prévue à l'horizon 2020-2025. Quel est l'échéancier détaillé :

- ▶ des travaux de court terme d'aménagement de la Grande ceinture ?
- ▶ des deux nouvelles gares TGV ?

▶3 Sur le financement de l'investissement et du fonctionnement :

- ▶ Quelle est la part respective des financements entre RFF, l'Etat et les collectivités territoriales, les acteurs privés ?
- ▶ Quel est le coût de fonctionnement du trafic sur la ligne d'interconnexion et quel est le niveau des recettes supplémentaires attendu ?

Conclusion

- ▶ La CRCI et les CCI de Paris - Île-de-France **expriment un avis très favorable au projet d'interconnexion Sud des LGV et se prononcent pour le scénario C, qui comporte une gare TGV à Orly sous les aérogares et une seconde à Lieusaint.**

Le projet présente en effet de **nombreux atouts pour la mobilité des voyageurs, pour l'aménagement et le développement international de l'Île-de-France.** Ainsi, il :

- ▶ constitue **une étape supplémentaire vers le bouclage de la rocade LGV** en Île-de-France,
- ▶ favorise le **trafic international des TGV,**
- ▶ offre l'opportunité historique d'une **correspondance directe entre le TGV et l'avion,**
- ▶ est porteur d'un **aménagement équilibré du territoire de l'Île-de-France en favorisant le polycentrisme, notamment autour des projets de gares nouvelles d'Orly et de Sénart-Lieusaint,**
- ▶ relie les territoires majeurs de Massy - Saclay - Versailles et du cône Sud francilien de l'innovation, le pôle d'Orly et

celui de Sénart à l'interconnexion air/fer à Orly, ce **qui renforcera leur attractivité économique internationale,**

- ▶ **supprime les conflits de trafic voyageurs et marchandises sur le réseau existant et améliore la régularité et la fiabilité de ce réseau,**
- ▶ **renforce la desserte des TGV entre l'Île-de-France et l'ensemble des régions françaises et européennes.**

- ▶ La CRCI et les CCI de Paris-Île-de-France insistent pour **que le scénario retenu préserve l'opportunité de desservir le Sud francilien par l'arrêt des TGV Paris - Orléans - Clermont - Lyon au niveau de Brétigny.**

- ▶ La CRCI et les CCI de Paris-Île-de-France, en charge de représenter les intérêts de l'industrie, du commerce et des services (article L 711.2 de la loi du 23 juillet 2010), **demandent à être présentes au comité de suivi du projet.**