

Les objectifs du projet

Le CESER constate que les cinq objectifs annoncés par le maître d'ouvrage du projet d'interconnexion sud des LGV en Île-de-France :

- ▶ amélioration des liaisons province - province et des liaisons France - Europe en évitant des correspondances à Paris et en facilitant l'accès aux marchés extérieurs,
- ▶ desserte du sud de l'Île-de-France en TGV, dans un contexte de demande en forte croissance,
- ▶ inter modalité entre le train et l'avion, objectif de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement,

▶ réponse à la saturation prévue, à terme, des gares TGV parisiennes,

▶ mise en place d'une ligne dédiée aux TGV pour mettre fin à la mixité des trafics RER, marchandises, TGV entre les communes de Massy et de Valenton et améliorer la régularité du RER C,

rejoignent les recommandations qu'il a exprimées dans de nombreux avis, en particulier sur le projet de Schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) de 1994 et dans la révision de ce même document qui a été approuvée après enquête publique par le conseil régional le 25 septembre 2008.



Conseil économique, social
et environnemental régional

29 rue Barbet-de-Jouy - 75007 Paris- tél : 01 53 85 66 25 - fax : 01 53 85 65 89
e-mail : ceser@iledefrance.fr - site internet : www.ceser-iledefrance.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.

www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org



Pour un projet qui rééquilibre les conditions d'accès au TGV pour les Franciliens les moins bien desservis

À plusieurs reprises, notamment dans son avis du 10 avril 2008 relatif à "la contribution de l'intercommunalité à l'action régionale (SDRIF et territoires de projets)", le CESER a attiré l'attention sur le fait que *"le renforcement de la seule zone centrale, quelle que soit sa taille et sans contrepoids, constituerait un risque majeur de fracture régionale, risque qui doit être maîtrisé"*. De ce point de vue, le projet d'interconnexion sud des LGV constitue une opportunité pour "désenclaver", entre autres, le sud-est de l'Île-de-France, en l'occurrence le secteur de la ville nouvelle de Sénart qui peine, depuis l'origine, à trouver son équilibre économique.

Le CESER est donc favorable à la solution permettant de créer une gare dans le secteur de Sénart, plus précisément à Lieusaint, pôle d'interconnexion entre la ligne D du RER et la première ligne francilienne du T-Zen qui reliera, dans un premier temps, Lieusaint à Corbeil-Essonnes.

Cette option (variante "C - Tunnel vers Sénart") qui conduit à une infrastructure en tunnel, y compris dans le secteur d'Orly, rend plus simple le choix de la localisation de la gare desservant l'aéroport puisque les quatre variantes de gares souterraines présentent des coûts assez voisins. Pour la future gare de TGV d'Orly, le CESER marque sa préférence pour l'implantation "au plus près des aérogares" qui offre déjà toutes les facilités d'accès et de stationnement pour les voyageurs qui viendraient en voiture.

À ce propos, le CESER s'étonne que, dans le dossier mis en débat :

- ▶ l'implantation de la gare TGV d'Orly à "Pont Rungis" ou à "Rungis-La-Fraternelle" puisse être présentée comme neutre au regard du trafic de correspondance TGV/Avion attendu. En effet, cela laisse supposer que les voyageurs seraient indifférents aux conditions d'accès (temps de parcours mais aussi facilités de cheminement, tant pour des personnes à mobilité réduite que pour des voyageurs encombrés de bagages).
- ▶ le chiffrage des investissements connexes qui seraient indispensables en cas de choix d'un positionnement de gare TGV à "Cœur d'Orly", "Pont de Rungis" ou "Rungis-La-Fraternelle", d'une part en matière de transports collectifs (prolongement du Val par exemple...) et, d'autre part, en matière d'accès routier ou de création de parkings, ne soit pas indiqué.

Mais un projet qui exige un certain nombre de précautions

La zone traversée par la voie actuelle est une zone urbaine dense. C'est aussi une zone survolée par le trafic aérien de l'aéroport d'Orly. Pour limiter les nuisances environnementales supplémentaires liées à l'augmentation du trafic ferroviaire, le choix du tracé doit porter sur la variante la plus protectrice en matière de bruit rayonné ou de vibrations. Le CESER demande qu'une étude comparative entre la situation actuelle

et la solution à terme, de jour comme de nuit, soit soumise à expertise. Cette dernière devra être jointe au dossier de l'enquête publique.

Il en est de même pour les éventuelles perturbations occasionnées, dans les parties souterraines, en matière géologique ou hydrographique.

Et des études complémentaires

- ◆ Le CESER considère que ce projet doit bénéficier non seulement aux passagers du TGV, en correspondance ou non avec l'avion, mais aussi à l'ensemble des utilisateurs potentiels : habitants et actifs dans une large zone autour de la future gare TGV d'Orly. Quelle que soit la localisation envisagée pour cette gare, les conditions d'accès et de stationnement des véhicules automobiles, les modalités d'accès aux équipements de transport en commun existants ou prévus à proximité de la future gare TGV ainsi que leur capacité (ligne 14, RER B, RER C, tramway T7, VAL, ...) devront obligatoirement être traitées.
- ◆ Le CESER estime que le projet présenté rend indispensable l'évolution du système Val (voire son remplacement), tant pour assurer les correspondances TGV/Avion, que pour assurer la circulation des passagers vers le RER B. Ceci sera d'autant plus nécessaire si la gare TGV projetée devait être éloignée des aéroports d'Orly.
- ◆ Pour transporter les usagers autres que les voyageurs en correspondance train/avion dans la zone d'influence d'Orly, il peut être envisagé de desservir les aéroports, la zone de Cœur d'Orly, les gares de Pont de Rungis et de la Fraternelle, la zone industrielle, la Silic et Rungis par un réseau de transport collectif adapté, compatible avec la mise en service de la ligne de tramway T7. Les investissements correspondants doivent faire l'objet d'une estimation.
- ◆ La problématique est la même pour la deuxième gare TGV envisagée dans le projet. Quelle que soit la localisation retenue - secteur de Villeneuve Saint-Georges ou de Sénart - un système de transport en commun performant devra être prévu sur la zone d'influence de ladite gare pour assurer la diffusion des voyageurs de et vers le train.



© TGV Photothèque

Conclusion

Le CESER se prononce en faveur :

- ▶ de la variante C - Tunnel vers Sénart - qui prévoit la réalisation en souterrain de la nouvelle ligne d'interconnexion sud des LGV,
- ▶ de la construction d'une première gare TGV à l'emplacement dénommé "au plus près des aéroports" dans l'enceinte de l'aéroport d'Orly,

- ▶ de l'implantation d'une deuxième gare TGV, dans le secteur de Sénart, à Lieusaint, nœud de communication du RER D et du T-Zen.

Ce projet doit être confronté aux autres projets en présence : Arc Express, Grand Paris et CDG Express. Une étude commune de compatibilité et de complémentarité doit permettre, sans dégrader les fonctionnalités, de renforcer les synergies entre les différents réseaux, tout en diminuant le coût global.



Conseil économique social et environnemental régional

Seconde assemblée régionale, le Conseil économique social et environnemental régional (CESER) est une instance consultative composée de membres de la société civile organisée. Placé par la loi auprès du Conseil régional, il "concourt, par ses avis, à l'administration de la Région".

Les mondes de l'entreprise, des organisations syndicales et de la vie collective et associative, organisés en commissions thématiques et une Section de la prospective, débattent ensemble des

grands sujets qui préoccupent, au quotidien, les habitants de la région.

Directement concerné par les sujets de société et de la qualité de vie des habitants, le CESER d'Île-de-France s'est mobilisé, depuis sa création, il y a quarante ans, sur le grand dossier de l'aménagement du territoire régional et du Grand Bassin parisien.

