

L'Essonne, au cœur du réseau à grande vitesse de la métropole parisienne

Alors que le réseau des lignes à grande vitesse ne cesse de se développer en France depuis 30 ans, son organisation en région parisienne s'articule, pour l'essentiel, à partir des quatre gares TGV terminus parisiennes créant un déséquilibre persistant au sein de la région Île-de-France dont trois quarts des habitants vivent à l'extérieur de Paris.

L'accessibilité nouvelle offerte aux territoires du Sud francilien par le projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse est une opportunité exceptionnelle pour l'Essonne de conforter son positionnement dans les grands flux d'échanges nationaux et internationaux et l'attractivité de ses grands pôles d'excellence et de développement économique.

Pour que l'Essonne tire pleinement profit de ce projet, plusieurs conditions doivent être réunies :

- ▶ Des localisations de gares qui contribuent pleinement aux dynamiques de rééquilibrage de l'Île-de-France au Sud et qui offrent un potentiel de levier d'aménagement et de développement pour l'Essonne : attractivité économique renforcée, création d'emplois et d'offres de services... ;
- ▶ Des localisations de gares qui soient accessibles pour les Essonnais et en cohérence avec les projets prioritaires de transport en commun du Département ;

- ▶ Le renforcement de l'attractivité du pôle d'Orly grâce à l'implantation d'une gare TGV facilitant son accès et permettant de développer une intermodalité air-fer favorable au développement des liaisons européennes et internationales ;
- ▶ La libération effective des sillons actuels du tronçon Massy-Valenton au profit du trafic des trains de banlieue afin que ce projet participe pleinement à l'amélioration du réseau de transport régional ;
- ▶ Un projet intégré dans le territoire et qui prenne en compte les contraintes environnementales en n'engendrant pas de nuisances supplémentaires pour les populations, déjà fortement impactées (trafic aérien, voies ferrées, routes).

La nécessité d'améliorer l'accès des Essonnais au réseau à grande vitesse et l'intérêt pour les usagers de la grande couronne de disposer d'une offre TGV à proximité font de la LGV d'interconnexion Sud un projet majeur que le Département souhaite voir se réaliser au plus tôt.

Jérôme Guedj
président du Conseil général de l'Essonne



Conseil général de l'Essonne

Hôtel du Département
Boulevard de France
91012 ÉVRY Cedex

Tél. : 01 60 91 91 91
Fax : 01 60 91 91 77
www.essonne.fr



Une gare TGV à Orly accessible pour les Essonniens, favorisant les échanges nationaux et internationaux

Conforter le 1^{er} pôle économique du Sud francilien

Avec un potentiel foncier mutable exceptionnel à moins de 10 km de Paris (plus de 1 000 hectares, soit 5 millions de m² environ), le pôle d'Orly, carrefour d'échanges international accueillant de grandes fonctions métropolitaines, est d'ores et déjà le lieu d'implantation choisi par de grands aménageurs et promoteurs et va connaître dans les prochaines années une dynamique d'investissement croissante (opérations Cœur d'Orly, Silic, Massy Atlantis).

Ainsi, la desserte de l'aéroport par une gare TGV, permettra à Orly de conforter son rôle de pôle économique majeur, premier pôle tertiaire du Sud francilien, par la réalisation d'une plateforme multimodale efficace, facilitant les échanges air/fer, qui représentent un potentiel de plus de 1,1 million de voyageurs par an à horizon 2020. Le projet TGV contribuera à une diminution des vols domestiques et corrélativement à une diversification de l'offre aérienne d'Orly (Méditerranée, à l'international) favorable au rayonnement européen et international de la métropole et au positionnement d'Orly comme un pôle d'échange incontournable du Sud francilien.

Une gare en lien avec le territoire

Cette nouvelle gare TGV devra être impérativement connectée au réseau régional de transports en commun et intégrée dans un pôle multimodal de transports en commun (RER, métro, tramway, OrlyVal, bus en site propre) dense, hiérarchisé et maillé, qui permettra aux habitants du Sud francilien un accès très performant à la grande vitesse ferroviaire.

Offrant le meilleur potentiel à la fois de développement pour l'intermodalité air-fer et de desserte par les transports en commun existants et projetés, une localisation au plus près des



Vue du Pôle d'Orly (Aéroport et Cœur d'Orly)

crédit photo ADP

aérogares (Cœur d'Orly ou sous les aérogares) est donc privilégiée par le Département. Elle permettra de relier efficacement le pôle aux différents secteurs d'habitats et d'emplois du Sud francilien et ainsi contribuer au rayonnement économique et urbain du territoire tant aux échelles nationales, métropolitaines que locales. En complément de la connexion au réseau ferré, les accès routiers depuis l'Essonne doivent être améliorés, de même qu'une mutualisation des parkings avec l'aérogare devrait être étudiée.

Cette gare, qui doit être conçue comme un équipement connecté et ouvert sur le territoire, demandera une réflexion urbanistique et d'aménagement particulière dans les hypothèses où elle est en configuration souterraine. Il s'agira pour les concepteurs de ne pas se limiter à une infrastructure classique intégrant bâtiments et parkings mais au contraire de présenter un geste architectural fort pour l'insertion urbaine de la gare dans un contexte territorial requalifié.

Dans le cadre de son projet Essonne 2020 et de son Schéma départemental des déplacements, le Conseil général de l'Essonne affiche deux objectifs stratégiques majeurs en matière de déplacement :

Favoriser l'accès de l'Essonne aux réseaux de transport collectif nationaux et internationaux

Seuls 45 % des habitants et emplois de l'Île-de-France ont accès en moins de 30 minutes à l'offre TGV, dont 90 % reste concentrée sur les gares parisiennes.

1,25 million d'habitants habitent le quart Sud de la grande couronne d'Île-de-France et seulement une gare TGV, à Massy.

Un déficit d'offre à Massy TGV avec 1,2 million de voyageurs/an mais aucun train entre 10h et 14h.

Améliorer et développer la desserte ferroviaire régionale et métropolitaine

Desservi par 3 lignes de RER (B, C et D), le département de l'Essonne compte 62 gares accueillant 800 trains quotidiens et 200 000 voyageurs/jour.

C'est un réseau saturé et vieillissant qui nécessite un véritable "Plan de rattrapage et de modernisation".

Pour sa part, le Département est engagé à hauteur de 140 millions d'euros pour les projets de transport en commun dans le cadre des contrats en cours avec la Région et l'État.

L'interconnexion Sud, d'un grand intérêt pour le développement durable du Sud de la métropole, s'avère être un formidable levier d'aménagement et de développement du Sud francilien à condition que la future gare d'Orly réponde en même temps à deux fonctions majeures : une gare aéroportuaire et une gare du territoire.

Des opportunités pour renforcer l'offre d'accès au réseau grande vitesse pour tout le Sud francilien

Une gare TGV de Massy plus attractive



La gare Massy TGV, dont l'attractivité se limite à un rayon de 10 à 15 km autour de la gare, pâtit aujourd'hui d'un déficit d'offre et d'un manque de notoriété, malgré son positionnement favorable au regard du tissu urbain environnant et de sa desserte en transport en commun.

En effet, la qualité de l'offre disponible (destinations proposées, créneaux horaires, fréquence des dessertes), composante majeure de son attractivité, reste pour l'heure pénalisée par des créneaux horaires décalés (peu de trains à l'heure de pointe).

Ce projet de LGV doit donc permettre de renforcer son rayonnement et d'améliorer significativement l'offre en prévoyant un arrêt systématique de tous les TGV de l'interconnexion Sud.

Une gare TGV complémentaire connectée au RER D

Le Département souligne l'intérêt d'une nouvelle gare de cette ligne d'interconnexion Sud, complémentaire à celle d'Orly

(Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint) qui offrirait une facilité d'accès par le RER D.

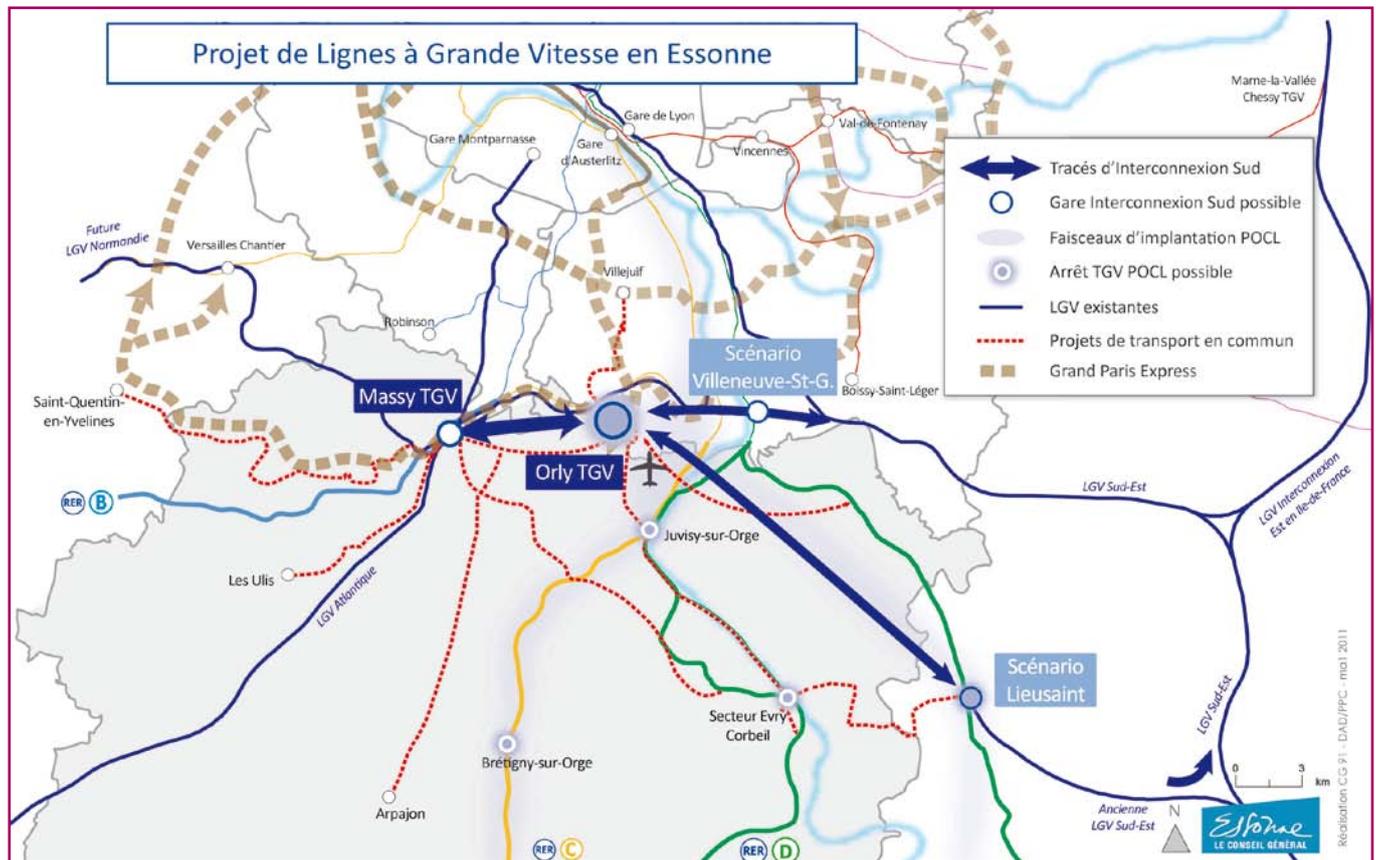
Elle permettrait de gagner 1 à 1,5 million de voyageurs supplémentaires par rapport aux gares d'Orly et de Massy en desservant des bassins de populations et d'emplois importants du Sud francilien.

Des arrêts des TGV de la future ligne POCL en Essonne

La 2^{ème} gare de la LGV d'interconnexion Sud pourrait être utilement complétée par une gare Sud francilienne pour le projet Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL), pour lequel le débat public se déroulera à l'automne 2011.

Afin d'optimiser l'accessibilité de l'Essonne au réseau TGV, le scénario retenu pour l'interconnexion Sud ne doit donc pas obérer l'opportunité de desservir le Sud francilien par l'arrêt des TGV POCL intersecteurs voire radiaux au niveau d'une gare existante en Essonne (Juvisy, Brétigny, Évry...).

Ainsi, il importe dès à présent d'aboutir à une vision commune sur la desserte du Sud francilien par le réseau à grande vitesse, qui intègre les deux projets qui vont traverser le territoire essonnien.



Pour une desserte optimale du Sud francilien par le réseau à grande vitesse, il est primordial d'intégrer dès à présent l'ensemble des opportunités de gares et d'arrêts des TGV.

Un réseau qui doit s'inscrire en lien avec les projets de transport en commun métropolitains de l'Essonne

Outre la desserte prévue de la gare TGV d'Orly par le projet de métro du Grand Paris Express (ligne 14 prolongée et liaison Orly-Versailles), il importe que l'interconnexion Sud soit efficacement et durablement connectée aux projets de transport en commun portés par le Département pour assurer un accès performant des essonnien(ne)s au réseau TGV.

Une opportunité pour moderniser les infrastructures existantes...

La libération des sillons rendue possible par la réalisation de l'interconnexion Sud doit être l'occasion d'améliorer les transports régionaux. Ainsi, le projet doit impérativement intégrer la nécessaire modernisation des infrastructures existantes par la mise en œuvre d'un véritable "plan de rattrapage et de modernisation" du réseau RER.

Le Conseil général demande une séparation complète des flux TGV et RER qui permettra, à terme, d'améliorer l'offre et la qualité de service sur le RER C : possibilité de faire circuler 8 trains par heure au lieu de 2 entre Massy et Pont-de-Rungis et 8 trains au lieu de 4 entre Choisy-le-Roi et Pont-de-Rungis. En outre, elle rend possible la réalisation d'un projet de rocade ferrée de moyenne couronne qui permettrait d'offrir, de Sucy à Orly, un service de tram-train avec un cadencement à 5 minutes en heure de pointe et plusieurs points de maillage avec les RER B, C et D.

Pour l'Essonne, cette rocade ferrée améliorerait grandement les conditions d'accès quotidien au pôle d'Orly pour les habitants du Val d'Yerres, du Val de Seine et du Val d'Orge.

... et pour réaliser les projets de transports en commun prioritaires pour l'Essonne

Ce projet de TGV doit impérativement être mis en cohérence avec les projets prioritaires de transport en commun pour le Département rendant ainsi plus accessible aux essonnien(ne)s le pôle d'Orly. La réalisation d'un réseau complémentaire au réseau métropolitain, structuré autour du pôle d'Orly, au service des habitants, des salariés, des usagers de l'aéroport, de sa future gare TGV et de ses quartiers d'affaires, passe par les projets de :

- ▶ Tramway Villejuif - Athis-Mons - Juvisy-sur-Orge et le pôle multimodal de Juvisy-sur-Orge ;
- ▶ Liaison Orly - Évry ;
- ▶ TCSP Massy - Orly en prolongement du TCSP Massy - Saclay - Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- ▶ Liaison Orly - Val d'Yerres - Val de Seine ;
- ▶ À partir de Massy, du tram train Massy - Évry et des TCSP Massy - Les Ulis et Massy - Arpajon.

Cette nouvelle offre de desserte du Sud francilien maillée, performante et connectée à l'agglomération favorisera les échanges banlieue-banlieue sans obligatoirement passer par Paris et offrira aux Essonnien(ne)s une desserte LGV et de multiples possibilités de déplacements.

Conclusion

Le Conseil général de l'Essonne affirme l'opportunité du projet d'interconnexion Sud des LGV et le grand intérêt d'une gare TGV sur le pôle d'Orly favorisant l'intermodalité air - fer et la dynamique de ce pôle de développement durable pour le Sud francilien. Il se positionne pour :

- ▶ Une localisation de la gare d'Orly sur la plate-forme aéroportuaire ("Cœur d'Orly" ou "sous les aérogares"), pour y concevoir un système d'échange intermodal performant.
- ▶ Une desserte de la gare TGV de Massy renforcée et systématique par les TGV de l'interconnexion Sud.
- ▶ Une gare TGV complémentaire connectée au RER D pour étendre la desserte du Sud francilien.
- ▶ Une prise en compte du projet POCL afin de garantir à terme une accessibilité optimale de l'Essonne au réseau LGV.
- ▶ Une infrastructure qui prenne en compte les contraintes environnementales et n'engendre pas de nuisances supplémentaires pour les populations du territoire.
- ▶ Une amélioration à terme des transports régionaux grâce à la libération effective des sillons actuels, rendue possible par la réalisation de l'interconnexion Sud des LGV.
- ▶ Un rejet du scénario B qui induit un projet peu ambitieux pour le développement du territoire et une rupture de charge pour desservir l'aéroport d'Orly.