

Europ'Essonne Communauté d'agglomération

Avec la gare TGV de Massy et l'aéroport d'Orly, c'est l'ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne qui se situe dans l'aire d'influence de ces importantes infrastructures de transports. Pour les dix villes membres de l'intercommunalité c'est un élément stratégique qui leur assure un fort potentiel de développement économique.

A ce titre, la CA Europ'Essonne fait part de sa position dans le projet d'interconnexion Sud des LGV. Ce projet représente pour elle :

- ▶ Une prise de position en matière de transport engageant durablement l'ensemble des acteurs transports, collectivités et pouvoirs publics.
- ▶ L'amélioration d'un vecteur de développement économique.
- ▶ La perspective d'une attractivité et d'une valorisation de son territoire.
- ▶ Un appui pour l'aboutissement des projets de développement d'offre de transports en commun autour du pôle des gares de Massy.



Si Europ'Essonne se positionne favorablement pour ce projet, il n'en reste pas moins que des problèmes préexistants, qui ne doivent pas être perdus de vue, doivent être réglés urgemment :

- ▶ Améliorer la qualité de service des RER B et C.
- ▶ Rendre l'accès à l'aéroport d'Orly facile et rapide, en évitant les ruptures de charge.
- ▶ Proposer des destinations ferrées nationales et européennes au départ de Massy.
- ▶ Ne pas créer de nuisances supplémentaires (coupure urbaine, sonores...).

Suite page 2

Ballainvilliers
Champlan
Chilly-Mazarin
Epinay-sur-Orge
Massy
Morangis
La Ville du Bois
Longjumeau
Saulx-les-Chartreux
Villebon-sur-Yvette



Europ'Essonne

30 avenue Carnot
91300 MASSY
Tél. : 01 803 802 30
Fax : 01 803 802 31

www.europessonne.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



La gare TGV de Massy fait partie d'un pôle multimodal de premier ordre (2 lignes de RER, 2 gares routières regroupant environ 20 lignes de bus, 2 parkings totalisant 1 200 places), avec une excellente desserte autoroutière (A6 et A10), situé à l'articulation entre le cluster de Paris-Saclay et le pôle d'Orly.

Depuis sa création en 1991, la gare de Massy TGV est devenue un atout majeur pour le territoire du Sud Francilien. Avec 44 TGV au départ chaque jour, et une fréquentation en croissance constante, elle permet aujourd'hui à 1,4 million de voyageurs par an de se rendre dans de nombreuses régions françaises et une partie de l'Europe.

Les développements ambitieux à venir sur le territoire de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne, et l'inscription d'une partie du territoire dans l'Opération d'intérêt national de Paris-Saclay, viennent confirmer le rôle stratégique de ce pôle d'échanges.

Le pôle multimodal de Massy devrait se renforcer à moyen et long termes avec la mise en service de nombreux moyens de transports, assurant les nécessaires rabattements et dessertes de la partie Sud du territoire de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne : le Tram-train Massy-Evry, les transports en commun en site propre (TCSP) Orly/Massy/St-Quentin, RN20 Massy/Arpajon, et Massy/Les Ulis-Courtaboeuf via l'A10.

Le scénario A, un tracé direct limitant les nuisances

A la lecture des 3 scénarios et de leurs variantes, le scénario A - tunnel direct en souterrain avec une gare à l'aéroport d'Orly - semble le plus à même de garantir une liaison rapide et confortable entre les deux réseaux de lignes à grande vitesse tout en desservant l'aéroport d'Orly.

Le scénario A est à 95 % enterré. Son impact sur l'environnement très urbain de ce secteur est donc limité. La longueur du tracé (18 km) se situe dans la fourchette basse de l'ensemble des scénarios. La création d'une telle infrastructure ne devrait pas pénaliser le réseau RER existant.

Le coût important de ce scénario est imputable à la réalisation de la gare TGV au plus près des aérogares. Des études complémentaires pourraient faire apparaître des optimisations ou des gains sur ces opérations.

Vu l'attrait que représente une gare TGV sur un territoire donné, un cofinancement pourrait être proposé aux collectivités locales ou entreprises situées dans le périmètre d'influence des futures gares TGV.

D'autres correspondances entre les modes de transports doivent être assurées au niveau de l'aéroport d'Orly avec le tramway T7, le système Orlyval et le réseau local des bus.



Une gare à l'aéroport d'Orly à implanter judicieusement

Ce scénario A avec une gare au plus près des aérogares offrira la possibilité d'une connexion avec la ligne 14 étendue du métro et avec la nouvelle ligne de métro automatique Orly/Massy/Saclay/Versailles du Grand Paris. Les ruptures de charge sont à limiter car elles sont un frein à l'utilisation des transports collectifs.

Dans les trois autres scénarios d'implantation de gares autour de l'aéroport d'Orly, le système Orlyval nécessite un allongement

de son tracé et/ou la création de nouvelles stations. Se pose alors la question de la faisabilité, de la capacité du système à absorber les voyageurs en correspondance et du coût du titre de transport. Aujourd'hui, son coût est très élevé (Antony/Orly 7,90 €) en comparaison du prix du ticket de métro.

A l'image de la gare TGV de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, celle-ci est située au cœur du terminal 2 et connectée au RER B et au CDG Val.

Le débranchement sur Massy vers la nouvelle infrastructure

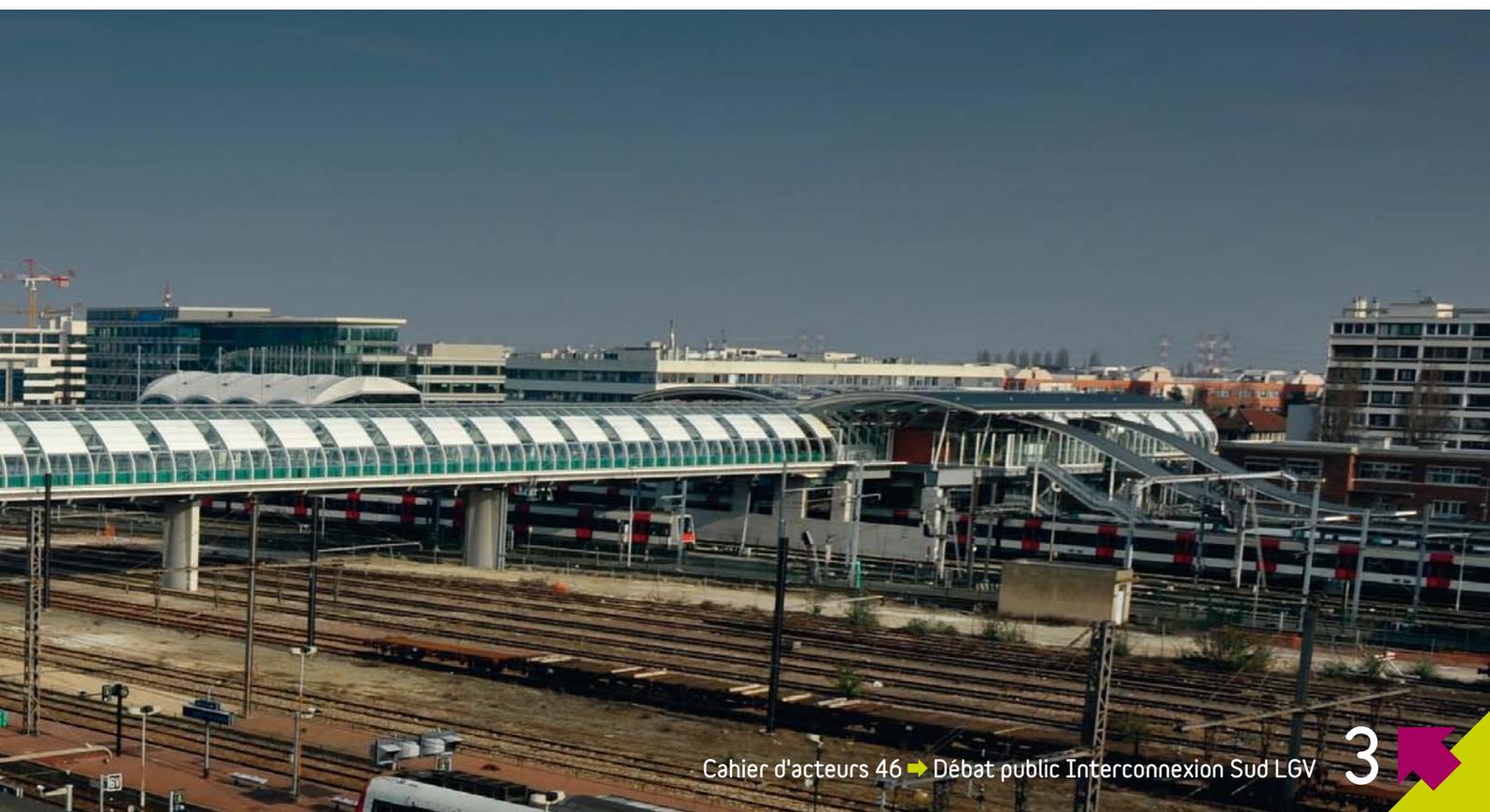
Les divers scénarios de débranchement au nord de Massy laissent entendre une préférence pour un débranchement des voies du TGV au niveau de la gare de Massy-Verrières (hypothèse A5).

Des précisions sont attendues sur le passage en souterrain au niveau de Massy-Verrières.

La problématique des TGV Normandie ne semble pas entièrement appréhendée dans le scénario A5 retenu. L'utilisation conjointe du réseau ferré pour le TGV et les RER semble être envisagée

dans ce scénario. Les problèmes d'insertion et de retards des TGV dus au réseau RER ne sont donc pas écartés.

Dans le cadre des réflexions sur le réseau de transport du Grand Paris, il semble nécessaire de superposer les 2 projets. La perspective de création d'un tunnel pour les LGV entre Massy et Orly permettrait peut-être d'envisager une mutualisation des études et des ouvrages.





Le projet Massy-Valenton à court terme

Le projet d'interconnexion Sud LGV est envisagé à l'horizon 2020-2025. La ligne Massy-Valenton a fait l'objet d'une étude visant à optimiser son fonctionnement actuel et à limiter les conflits d'usage entre les TGV, le RER C et le fret.

Il doit être confirmé le maintien ou non de cet objectif. Certaines hypothèses de tracé et de débranchement prennent en hypothèse de référence la réalisation de ce projet (exemple du raccordement A2 sur Massy).

Le transport de marchandises

Dans un souci d'apaisement de la circulation des poids lourds, l'infrastructure ferroviaire doit améliorer le transport de marchandises. L'infrastructure ainsi créée entre l'aéroport d'Orly et les nombreuses zones d'activités situées sur son tracé doit pouvoir être utilisée pour des dessertes alternatives de fret. Il est proposé de préserver des emprises pour créer des liaisons directes en mode ferré et des aires de logistique à proximité immédiate des zones d'activités.

L'implication des collectivités locales

Pour la composition du comité de pilotage initial, les collectivités locales et les communes avaient été absentes des discussions. La Communauté d'agglomération souhaite à l'avenir y être associée au même titre que les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de transports situés sur les différents tracés.

