

La Région est favorable au projet d'Interconnexion Sud. Cette nouvelle voie ferrée est un levier pour le Sud/Sud-Est francilien et un atout pour le développement durable des territoires. Un atout en matière d'environnement mais également en matière d'emploi et de logement. Plusieurs scénarios sont aujourd'hui proposés : la Région souhaite porter à la connaissance des débats publics ses priorités et ses orientations pour le projet d'interconnexion Sud.

La Région Île-de-France, c'est plus de 1,5 milliard d'euros par an consacrés aux transports, soit plus du tiers de son budget. Acteur majeur, la Région défend les enjeux d'amélioration et de développement des transports depuis 2006, avec un plan de mobilisation sans précédent sur les 10 années à venir.

En charge de l'aménagement de son territoire, la Région agit également en faveur du rééquilibrage de celui-ci, dans une logique de plus grande solidarité et d'un développement durable de l'Île-de-France. C'est tout l'enjeu du Schéma directeur (SDRIF), dont les orientations vont prochainement entrer en vigueur. Ses enjeux dépassent d'ailleurs le cadre des frontières franciliennes pour s'inscrire dans une véritable coopération avec les régions du grand Bassin parisien.

Des transports collectifs de qualité grâce à la Région

Plus de modernité, plus d'efficacité

Présidant le Syndicat des transports d'Île-de-France, la Région s'est engagée dans la modernisation des transports franciliens, avec les conseils généraux et l'Etat. Elle a ainsi lancé un Plan de mobilisation de 19 milliards d'euros qui prévoit la réalisation d'ici à 2020 de tous les projets indispensables à l'avenir de l'Île-de-France. Amélioration des RER C et D, prolongements de lignes de métro, nouvelles lignes de tramway et de bus, renouvellement du matériel, amélioration de la qualité de service : ce plan dotera la région d'un réseau fiable et moderne.

En outre, avec le développement d'un métro de rocade et le prolongement de la ligne 14 au Sud, l'aéroport d'Orly va à terme être directement relié à Paris et au reste de la métropole.

La Région, acteur du développement des lignes à grande vitesse

La région Île-de-France bénéficie du réseau historique de la grande vitesse : elle est ainsi reliée à la LGV française et européenne.

En matière d'aménagement, la Région soutient la création de nouvelles gares LGV : elles permettent à plus de Franciliens d'accéder près de chez eux à la grande vitesse et contribuent à la désaturation des gares parisiennes. C'est le rééquilibrage de l'Île-de-France qui est ici en jeu.



Conseil régional d'Île-de-France

35, boulevard des Invalides - 75007 PARIS

Tél : +33 (0)1 53 85 53 85

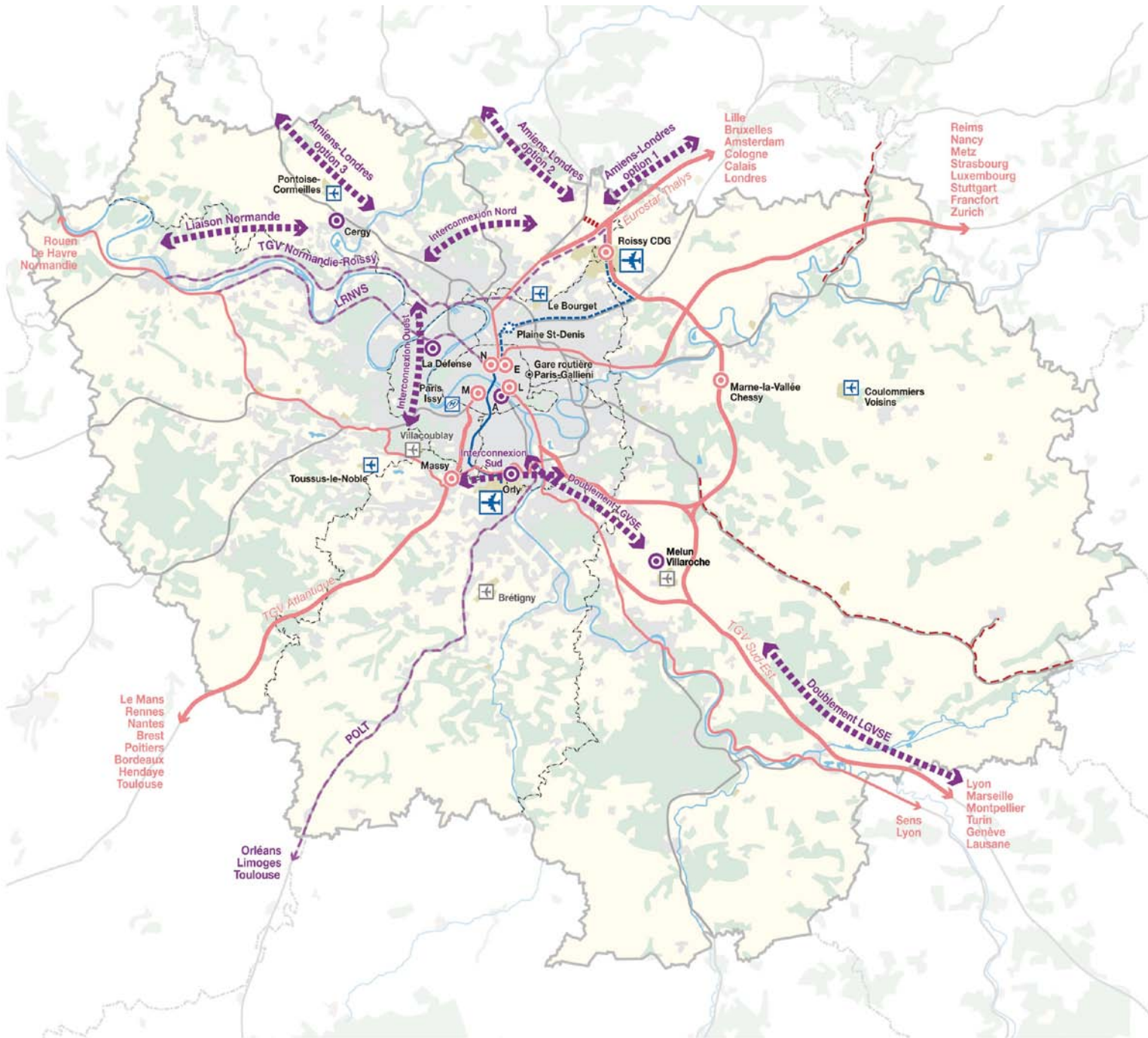
Courriel : webmestre@iledefrance.fr

www.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





FERROVIAIRE

- voie ferrée interrégionale et grande ligne
- - - projet électrification, Paris-Provins-Troyes et Meaux-La-Ferté-Milon
- projet liaison Creil - Roissy

Services TGV existant

- sur voie ferrée classique
- sur voie ferrée dédiée (LGV)
- gare TGV

Projet de ligne à grande vitesse (LGV)

- ➡ principe de liaison
- future gare TGV

Projet de liaison interrégionale

- - - POLT, LRNVS
- TGV Normandie-Roissy
- liaison sur voie ferrée classique

AÉROPORTUAIRE

- ✈️ aéroport
- ✈️ aéroport d'affaires
- 🚁 héliport
- ✈️ autre aéroport

Liaisons vers Paris

- Orly Val + RER B
- - - projet CDG express
- ⊙ arrêt CDG express



Projet d'Interconnexion Sud : des enjeux pour les territoires concernés

A l'échelle métropolitaine, les futures gares LGV, inscrites dans le projet de SDRIF adopté par la Région le 25 septembre 2008, sont situées sur des territoires stratégiques. L'Interconnexion sud des LGV connectera à la grande vitesse des territoires à forts enjeux et assurera une meilleure liaison avec les polarités avoisinantes (Massy-Saclay, Evry, etc.), qui doit également s'articuler avec une irrigation interne satisfaisante des territoires. L'Interconnexion sud doit également s'inscrire dans le projet d'une utilisation des voies LGV au profit d'une desserte de proximité des territoires traversés.

La gare TGV d'Orly

L'aéroport d'Orly, deuxième aéroport national et dixième européen avec 26 millions de passagers par an, constitue une porte d'entrée sur notre territoire. La création d'une gare TGV viendra renforcer l'optimisation de la desserte ferroviaire à grande vitesse francilienne dans le cadre de la réalisation d'une rocade d'interconnexion LGV. Au-delà, l'implantation d'une future gare TGV concerne un territoire marqué par un processus de mutation urbaine. En effet, la zone de l'opération d'intérêt national (OIN) d'Orly-Rungis-Seine-Amont (ORSA) se caractérise par l'importance de son potentiel foncier mutable (friches industrielles et ferroviaires) et constitue une des principales réserves foncières de l'agglomération centrale. L'amélioration de la qualité de la desserte de ce territoire en transports collectifs constitue un des enjeux du projet de SDRIF.

Les gares optionnelles : Villeneuve-Saint-Georges et Sénart - Villaroche

Ces deux gares présentent des typologies très différentes :

- ▶ Villeneuve-Saint-Georges : une gare qui s'insère dans la zone dense agglomérée fortement contrainte par les nuisances, coupures, risques technologiques et naturels et dont l'enjeu repose sur les dynamiques à l'œuvre de requalification urbaine ;
- ▶ Sénart : une gare dans une ville nouvelle, qui n'est pas encore arrivée à la maturité de son développement.

Villeneuve-Saint-Georges

Ce territoire en mutation est marqué par les effets de coupures urbaines induites par la Seine et des axes de communication qui organisent sa fragmentation et contribuent à fragiliser ses conditions d'accès. L'insertion d'une gare TGV s'opère dans un contexte de restructuration urbaine impulsée par le programme national de requalification des quartiers anciens et dégradés (PNRQAD) du centre-ville. Ces requalifications, génératrices de développement, conduisent à un processus d'intensification urbaine se traduisant par une offre de services (logements, équipements...) qui participent à la qualité d'une ville irriguée.

Sénart

Ce territoire est celui qui concentre les capacités d'extension urbaine parmi les plus importantes d'Île-de-France. Situé à l'interface entre l'agglomération centrale et les territoires hors agglomération centrale, il doit privilégier la densification et l'intensification urbaine autour des pôles gares. C'est pourquoi ce site a été retenu au SDRIF comme un des sites à même d'accueillir une gare LGV. L'enjeu est de rompre avec un développement extensif, consommateur d'espace et générateur de flux automobiles. L'amélioration et la création d'infrastructures de transport collectif ont vocation à générer un développement urbain, autour de ces axes, difficile à amorcer sur ce territoire et à connecter ce territoire au fonctionnement métropolitain de la partie agglomérée.

L'ouverture à l'urbanisation pour développer les activités de haute technologie (SNECMA) du site de Villaroche est conditionnée au projet de SDRIF, à un renforcement de la desserte tant en transports collectifs que depuis l'autoroute A5b. Ces activités pourraient prendre appui sur le pôle de compétitivité "ASTech".

Développer l'Île-de-France tout en préservant son cadre de vie

A la lecture des propositions du maître d'ouvrage, la Région Île-de-France émet les avis suivants.

La desserte d'Orly

La création d'une gare à Orly constitue un enjeu essentiel. Afin de favoriser l'intermodalité entre l'air et le fer et réduire l'utilisation de la voiture, nous estimons que la gare doit faciliter le passage rapide d'un mode à un autre. De plus, une localisation le long du RER C risquerait d'encombrer des voies déjà surchargées et d'accroître les nuisances environnementales.

La Région milite depuis l'origine pour une localisation au plus près des aéroports.

Mais une telle localisation doit s'accompagner d'une amélioration de la desserte en transports en commun de l'aéroport. La gare d'Orly doit devenir une véritable gare de territoire, accessible aux populations et à l'activité économique avoisinante.

Les scénarios du projet

Trois choix sont soumis au débat :

- ◆ Le scénario A présente de bonnes conditions d'insertion environnementale et permet de diminuer le temps de parcours des TGV province-province. Il nous apparaît nécessaire, si ce choix est retenu, de créer une gare à Villeneuve-Saint-Georges, aujourd'hui en option ;
- ◆ Le scénario B présente de vrais inconvénients en termes de nuisances environnementales. De plus, la cohabitation de trains à grande vitesse plus nombreux et de RER entraînerait une aggravation des dysfonctionnements sur le secteur. Cette solution n'est pas acceptable ;
- ◆ Le scénario C conjugue une bonne insertion environnementale et la possibilité d'améliorer l'accessibilité à la LGV pour de nombreux Franciliens. De plus, il permet de préserver les capacités d'extension future des services TGV en Île-de-France. Si ce choix est retenu, la Région est favorable à la création d'une gare à Lieusaint, favorisant ainsi l'intermodalité avec le RER D.

Conclusion

La Région Île-de-France affirme son soutien au projet d'Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse. Solidaire des autres régions, elle estime nécessaire d'accroître et de fiabiliser le trafic TGV interrégional.

L'amélioration des conditions d'accès des Franciliens au réseau LGV ainsi que la facilitation du report modal de l'avion et de la voiture vers le train sont des leviers pour bâtir une Île-de-France plus durable.

Ainsi, il apparaît indispensable de créer deux gares supplémentaires le long de cette voie. Afin de préserver le cadre de vie des populations concernées et d'éviter une cohabitation entre le trafic régional et TGV, la création de voies dédiées en souterrain paraît être la meilleure solution.

