

Chambre de commerce et d'industrie Seine-et-Marne

La CCI Seine-et-Marne porte un projet territorial pour un département aux potentiels de développement importants.

Interlocuteur et partenaire économique de poids auprès des services de l'Etat, de la Région et du Département, elle représente les intérêts des 45 000 ressortissants immatriculés en matière d'appui aux entreprises, de formation professionnelle et d'information économique.

Le scénario C avec son tunnel vers Sénart, ses 2 gares, l'une proche des aéroports d'Orly et l'autre à Lieusaint, est une opportunité unique pour le quadrant Sud-Est francilien et l'attractivité francilienne.

La CCI Seine-et-Marne réaffirme sa volonté d'un polycentrisme élargi

Dans un contexte de compétition entre les grandes métropoles mondiales, l'Île-de-France a besoin d'un quadrant Sud-Est attractif, conjuguant sa pluralité pour faire face aux défis régionaux futurs. Ce scénario offre cette opportunité exceptionnelle, afin d'ancrer ce territoire au cœur du Grand Paris et d'élargir l'horizon régional en :

- ♦ intégrant pleinement le pôle métropolitain d'Evry-Corbeil, l'OIN (opération d'intérêt national) et les territoires métropolitains de Sénart-Melun-Villaroche et Fontainebleau-Avon,

- ♦ assurant un lien étroit avec l'OIN Orly-Rungis Seine-Amont en y créant un véritable hub aérien et ferroviaire sur Orly avec une gare TGV au plus proche des aéroports.

Il offre la possibilité de renforcer et de valoriser les fonctions métropolitaines du quadrant Sud-Est qui accueille déjà :

- ♦ 280 000 emplois et 800 000 habitants (*chiffres EPA Sénart 2007*),

Suite en page 2



CCI Seine-et-Marne
Chambre de Commerce et d'Industrie

Chambre de commerce et d'industrie Seine-et-Marne
Bd Olof Palme - Emerainville - 77436 MARNE-La-VALLÉE cedex 2
E-mail : infocci@seineetmarne.cci.fr www.seineetmarne.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.

www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org



- ▶ des fonctions commerciales majeures (centres commerciaux régionaux d'Évry II, Carré Sénart, Maisonnément, centres villes de Melun et de Fontainebleau, pôle de loisirs de la cartonnerie à Dammarie-les-Lys...),
- ▶ des fonctions administratives avec les deux préfectures d'Évry et de Melun,
- ▶ des activités de formation et de haute technologie (Groupe Safran, Génopole, universités, pôle de compétitivité Astech, pôle aéronautique de Villaroche, Ecopôle de Sénart...),

- ▶ des fonctions touristiques et de loisirs (pôle de Fontainebleau, Vaux-le-Vicomte, parc naturel régional du Gâtinais...).

Ce scénario viendra renforcer la fonction de porte d'entrée de ce territoire pour l'Île-de-France, avec sa desserte routière de premier plan (A5, A6, la Francilienne), sa desserte ferroviaire (Paris-Lyon-Marseille, Paris-Orléans...), sa desserte fluviale (Seine à grand gabarit) et sa desserte en transports collectifs (RER C, RER D, T-Zen Melun/Sénart/Corbeil, Transilien).

Choisir le scénario C avec sa gare à Lieusaint, c'est renforcer l'attractivité francilienne

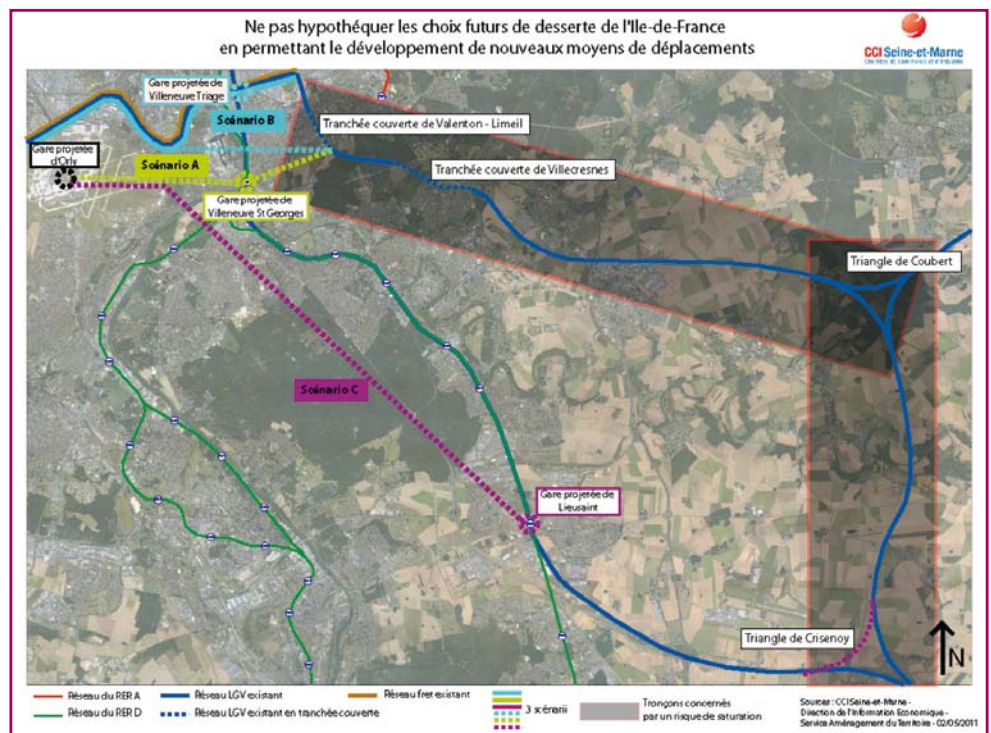
Valoriser l'incroyable potentiel foncier pour l'accueil des fonctions métropolitaines

La future gare de Sénart est inscrite depuis 1994 dans les documents de planification régionaux (Schéma directeur de la région Île-de-France de 1994 et de 2008), et par conséquent, est déjà prise en compte par l'ensemble de l'organisation spatiale locale.

Le SDRIF de 2008 lui a conféré le statut de territoire d'intérêt régional et celui de territoire moteur de développement économique pour les 20 prochaines années. Avec son potentiel d'urbanisation d'environ 7 000 hectares autour de la future gare de Lieusaint (*chiffre CCI Seine-et-Marne*), ce territoire d'intérêt régional et national représente plus de 20 % du potentiel francilien (34 050 hectares SDRIF).

Cet incroyable potentiel constitue un patrimoine foncier indispensable au maintien de l'Île-de-France comme une métropole de rang mondial pour :

- ▶ répondre aux défis de construction de 70 000 logements par an et de création de 28 000 emplois/an (SDRIF),
- ▶ accueillir les fonctions métropolitaines,
- ▶ lutter contre l'étalement urbain en conjuguant densification et urbanisation contenue,
- ▶ assurer l'attractivité territoriale en articulant développement économique et dessertes nationale et internationale.



Ne pas hypothéquer les choix futurs de desserte de l'Île-de-France en permettant le développement de nouveaux moyens de déplacements

Le scénario C est le seul des 3 tracés à proposer une infrastructure en capacité de répondre à la demande croissante de déplacements à grande vitesse.

Les autres scénarios se connectent sur la tranchée couverte à deux voies existante dans le bois de la Grange entre Valenton et Villecresnes et qui se poursuit en aérien jusqu'au triangle de Coubert. Après l'accueil des trafics issus des évolutions des TGV radiaux vers la Gare de Lyon à Paris et de ceux de l'interconnexion Sud, ce tronçon aboutira aux limites de ses capacités. En considérant le milieu urbain et naturel dans lequel il s'inscrit, la question de son aménagement est problématique

et engendrerait des coûts prohibitifs (section Valenton-Coubert environ 1 milliard d'euros).

En proposant un tunnel vers Sénart, ce scénario étoffe le réseau existant et lui offre une surcapacité de transport sur la section Orly/Lieusaint/Crisenoy apte à satisfaire les évolutions futures de la demande en déplacement ferré. Il permet également de valoriser l'ancienne LGV Sud entre Lieusaint et Crisenoy. La saturation se reporte dans ce cas sur la section Crisenoy/Coubert située intégralement en milieu rural. Son aménagement qualitatif n'engendre pas de difficultés d'insertion dans le milieu environnant et se réalise à moindre coût (300 millions d'euros environ).

Ce scénario C offre toutes les garanties pour renforcer l'attractivité francilienne en n'hypothéquant pas les opportunités futures de desserte ferroviaire. Il offre des chances uniques pour les Franciliens pour de nouveaux modes de déplacements compatibles avec :

- ▶ la création de navettes rapides entre les aéroports d'Orly et Roissy et entre les principaux territoires économiques par la desserte des gares de Lieusaint et de Marne-la-Vallée. A terme, avec le bouclage de la rocade TGV, ces navettes permettraient de faciliter les déplacements interurbains des Franciliens en grande couronne sans les obliger à passer par le cœur de l'Île-de-France,
- ▶ l'insertion plus sereine du doublement de l'actuelle LGV Sud-Est avec le projet de liaison Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon. Le prochain débat public sur ce projet devra d'ailleurs appréhender les économies d'échelle et les compatibilités possibles entre les 2 projets,
- ▶ la possibilité d'accueillir des TGV fret...

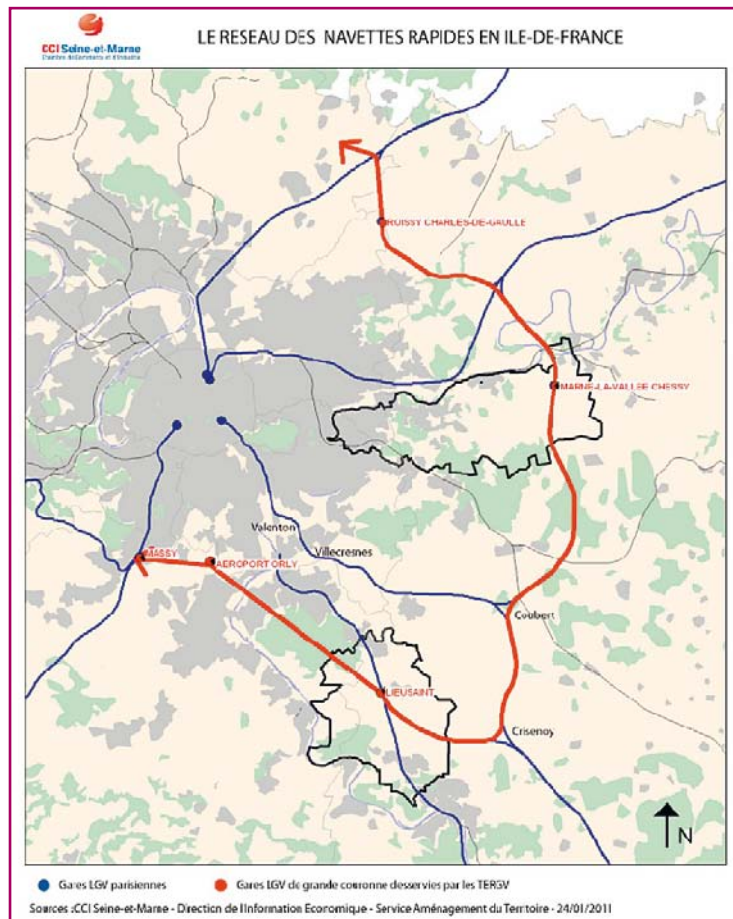
Ces matériels ne gêneraient pas la circulation des TGV en roulant à des vitesses compatibles.

Un scénario garantissant une insertion maximale dans l'environnement

Avec une solution quasi intégralement en tunnel avant la gare de Lieusaint, le scénario C qui réutilise l'ancien tracé aérien de la LGV après la gare :

- ▶ optimise son insertion urbaine, réduisant les impacts visuels, fonciers et sonores du projet,
- ▶ bénéficie des meilleures perspectives d'économie de CO₂ sur 50 ans avec une réduction de l'ordre de 5,7 millions de tonnes équivalent CO₂,
- ▶ préserve la protection de la forêt de Sénart avec une solution en bi-tunnels, sans cheminée et située entre 70 et 40 mètres sous la forêt, bien en-dessous de sa nappe phréatique.
- ▶ permet la réalisation d'une gare et de ses équipements en surface à moindres coûts et s'affranchissant des problèmes des crues de la Seine.

Le scénario C, en dépensant 10 % de plus, assure une accessibilité accrue aux entreprises et aux Franciliens à la grande vitesse et optimise économiquement le projet.



Une accessibilité accrue qui se traduit par un trafic passager plus important et une forte amélioration du temps de parcours vers l'Île-de-France.

La gare de Lieusaint offre une opportunité unique : celle de desservir une population nouvelle d'entreprises et de résidents. Avec une aire de chalandise minimisant les redondances, la gare de Lieusaint est la seule à apporter une véritable complémentarité en venant desservir le plus de clientèle nouvelle.

La qualité de sa desserte routière et de sa desserte ferroviaire se traduit dans les estimations faites par le maître d'ouvrage révélant que :

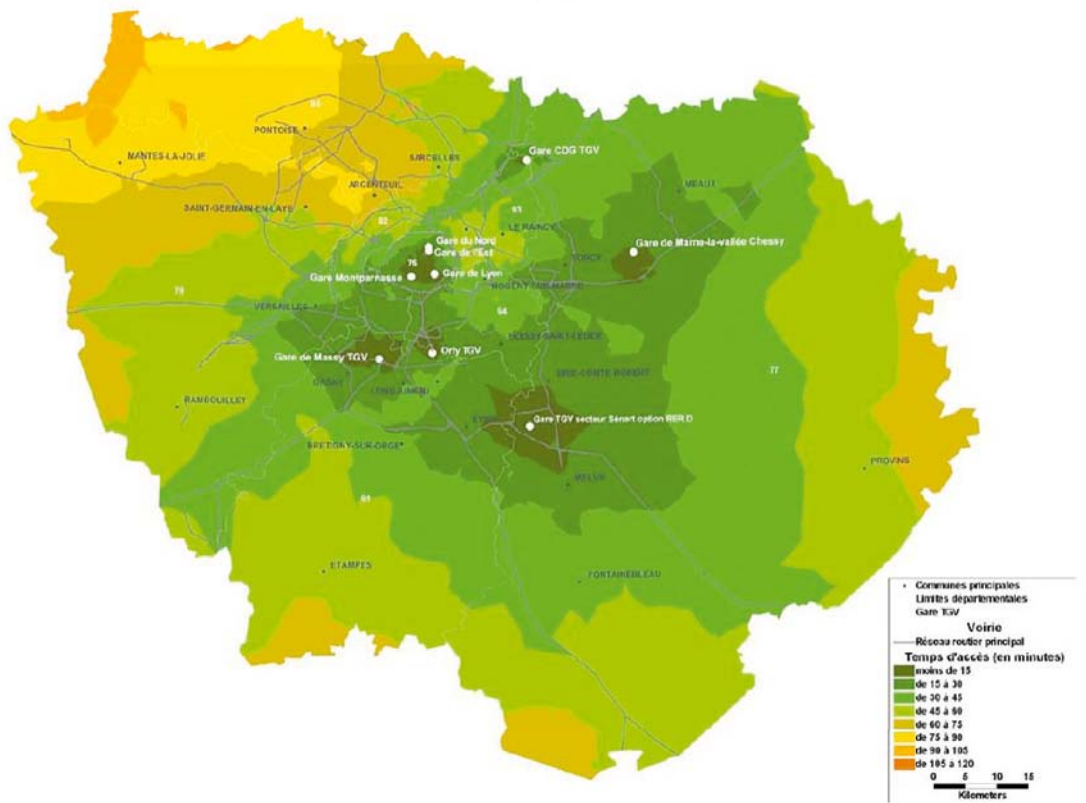
- ▶ 587 339 emplois et 1 532 508 habitants supplémentaires se trouveront à moins de 30 minutes de la gare en transport individuel (soit 2,4 fois plus et 2,9 fois plus qu'avec le scénario A),
- ▶ 281 317 emplois et 649 459 habitants supplémentaires se trouveront à moins de 30 minutes de la gare en transports collectifs (soit 10 % de plus pour les 2 catégories qu'avec le scénario A).

En termes de trafic, avec plus de 15 millions de voyageurs estimés, la gare à Lieusaint apporte l'augmentation la plus élevée de la fréquentation du réseau LGV avec des gains de :

- ▶ 3,6 millions de voyageurs par rapport à la situation de référence de 2020 dont 1,2 million de nouveaux passagers,
- ▶ 1,2 million de voyageurs par rapport au scénario à une seule gare.

Suite en page 4

Accessibilité véhicules particuliers à la grande vitesse
Gares TGV à Orly proches des aéroports et dans le secteur Sénart (option RER D)



Suite de la page 3

Bien que non situé sur le tronçon commun du RER D, c'est également ce scénario qui permet de décongestionner le plus les gares parisiennes avec plus de 1,2 million de voyageurs qui ne se rendraient plus dans ces gares parisiennes. Ce report est primordial car il va permettre à ces gares d'accueillir de nouveaux trafics.

Du point de vue de l'amélioration du temps de parcours, le projet est relativement anachronique dans le réseau LGV. Ce projet a été élaboré avant tout pour compléter le chaînon manquant en Île-de-France entre la LGV Atlantique et le reste du réseau. Dans ce cadre, les performances du scénario C pour la collectivité sont excellentes avec :

- ▶ un gain de 38 minutes pour les déplacements à partir ou vers l'Île-de-France pour une très large majorité des voyageurs. Rappelons qu'une partie des TGV reliant les villes de province entre elles, transitent par l'Île-de-France permettant à environ 40 % de leurs voyageurs de s'y arrêter,
- ▶ une perte entre 1,30 à 8 minutes dans les déplacements province à province qui concerne une minorité de voyageurs.

Des performances économiques optimales

Les performances économiques du scénario C corroborent la nécessité et l'intérêt d'une gare à Lieusaint. Avec un coût de 3 300 000 000 € soit 10 % supérieur au scénario comportant une deuxième gare à Villeneuve-Saint-Georges, ce scénario présente :

- ▶ un investissement rentable avec un TRI (taux de rentabilité interne) à 5,22 % se situant bien au-dessus du rendement du capital (3,7 %),
- ▶ et surtout un gain de 0,47 € par euro investi. Ce ratio traduit la pertinence de ce projet pour la collectivité en lui permettant un retour sur investissement 3 fois plus élevé qu'avec un scénario avec une seule gare située à proximité des deux aéroports d'Orly.

Conclusion

La CCI Seine-et-Marne se prononce résolument en faveur du scénario C, constitué d'une gare à proximité des aéroports d'Orly, d'un tunnel vers Sénart, d'une gare à Lieusaint et de la bif de Crisenoy. Ce scénario est une opportunité unique pour le quadrant Sud-Est et l'attractivité de l'Île-de-France en :

- ▶ valorisant l'incroyable potentiel foncier pour l'accueil des fonctions métropolitaines,
- ▶ n'hypothéquant pas les choix futurs de dessertes de l'Île-de-France pour permettre le développement de nouveaux moyens de déplacements,
- ▶ garantissant la meilleure insertion urbaine.

Le scénario C, en dépensant 10 % de plus, assure :

- ▶ une accessibilité accrue aux entreprises et aux Franciliens à la grande vitesse,
- ▶ des performances économiques optimales,
- ▶ une résolution au problème de gestion du trafic vers les gares parisiennes.

