

Groupe Europe écologie les Verts
du Conseil régional d'Île-de-France,
conseillers généraux EELV du Conseil Général du Val de Marne, et EELV-94

Editorial

Penser global et agir local, telle est la ligne de conduite des écologistes qui, au travers de tous leurs engagements, visent à améliorer la qualité de vie aujourd'hui, tout en veillant à préserver celle des générations futures.

L'interconnexion Sud TGV en Île-de-France est un projet qui permet d'illustrer parfaitement ces enjeux. C'est une occasion de chercher à traduire concrètement leurs implications.

Penser global, car notre Région, qui est au carrefour des échanges au niveau national, voire européen, a la responsabilité de soutenir et défendre la connexion entre nos différents territoires. En l'occurrence il s'agit d'améliorer la liaison ferroviaire entre les régions de la façade Atlantique et les régions du Nord, de l'Est et du Sud-Est de la France, voire au réseau européen, à l'heure où la crise de l'énergie impose de revoir en profondeur toutes nos stratégies de mobilité. L'enjeu n'est pas mince.

Pour faire aboutir ce projet, plusieurs options sont en lice, et c'est là qu'une vision ancrée dans les territoires, leurs réalités et leur avenir doit guider les choix. L'implantation de gares, quelle qu'elle soit, est toujours un acte majeur d'aménagement du territoire qui engage l'avenir à moyen et long termes.

C'est pourquoi, entre la facilité qui consiste à repousser toujours plus loin les limites géographiques des fonctions urbaines, et le défi qui consiste à requalifier la zone dense et reconstruire de la ville sur la ville, nous serons toujours du côté des solutions les plus utiles au plus grand nombre et les plus exigeantes au plan social et environnemental, car ces urgences, indissociables, n'attendent pas !

Cécile Duflot
présidente du groupe EELV au Conseil régional d'Île-de-France



**Groupe EELV
du Conseil régional Île-de-France**
57 rue de Babylone - 75007 PARIS
Tél. : 01 53 85 69 45
www.europeecologielesverts-idf.fr



L'interconnexion Sud LGV

La mobilité sur le territoire national, régional et local est au cœur d'une double thématique : l'amélioration de la qualité de vie pour tous et la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques.

Le projet d'Interconnexion Sud peut être une opportunité de :

- ◆ Favoriser les déplacements sobres en énergie entre les régions
- ◆ Contribuer à dé-saturer le centre de Paris, en offrant une véritable alternative aux gares parisiennes
- ◆ Contribuer à l'aménagement du territoire francilien, tout en évitant l'étalement urbain que provoque inévitablement l'implantation de nouvelles infrastructures dans la grande couronne.

◆ Favoriser la requalification urbaine de la zone dense, en faisant en sorte que de nouveaux équipements et services structurants soient des vecteurs d'aménagements qualitatifs dans les secteurs les plus fortement urbanisés, et ainsi de les rendre accessibles au plus grand nombre.

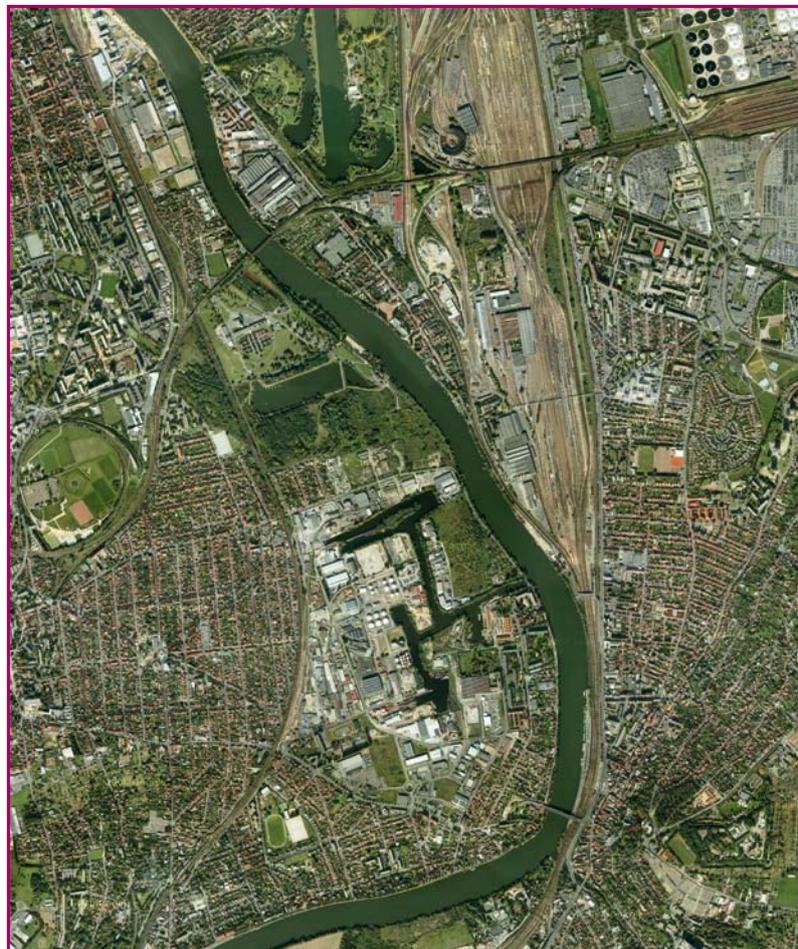
◆ S'appuyer sur l'intermodalité, et faire des gares des lieux de centralité et de connexion

C'est sur ces bases que nous soutenons la création d'une gare sur le secteur d'Orly ainsi que la création d'une gare nouvelle sur Villeneuve-Saint-Georges, deux secteurs complémentaires tournés l'un vers le sud-est et l'autre vers l'est de l'agglomération, et qui assurent à eux deux une interconnexion optimale avec le réseau de transport francilien.

La gare d'Orly, un projet pour favoriser l'intermodalité avion-train tout en améliorant la desserte de la zone sud de Paris.

En tant qu'écologistes, nous soutenons la création d'une gare connectée à l'aérogare d'Orly, car l'intermodalité fer/air est le meilleur moyen de limiter le développement des vols interrégionaux qui contribuent aux nuisances aériennes pour les riverains et aux impacts environnementaux néfastes du trafic aérien. L'offre de report modal de l'avion vers le train est en effet une excellente alternative aux vols infranationaux et améliorent l'attractivité et l'accessibilité d'une zone très dynamique au plan économique et commercial.

Le projet de gare TGV sur le secteur d'Orly, proposé par les 3 scénarios de RFF, doit toutefois être pensé de manière coordonnée avec l'amélioration de sa desserte globale par les transports en commun (TC), et sans que cette nouvelle infrastructure ne donne le prétexte à une remise en cause du plafonnement des vols et du couvre-feu. Au-delà de la complémentarité avec l'avion, cette nouvelle gare doit non seulement permettre de désengorger les gares parisiennes mais aussi le réseau routier en offrant aux habitants du sud parisien une alternative crédible et efficace de desserte. En effet, aujourd'hui les accès à l'aéroport de Paris-Orly se font à 80 % par la route pour les passagers aériens et à 90 % en véhicule particulier pour les employés des entreprises de la plate-forme. Une amélioration de la desserte de l'aéroport et l'implantation de la future gare sont donc des objectifs complémentaires pour permettre à tous de bénéficier de cette nouvelle infrastructure tout en réduisant les nuisances et inégalités liées à l'utilisation de véhicules individuels.



Pour renforcer les fonctions métropolitaines de l'agglomération : une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges

Deux priorités guident notre positionnement :

- ▶ Faire des gares des pôles de centralité urbaine et de valorisation des fonctions métropolitaines de la zone dense
- ▶ Interconnecter les transports en commun et ferroviaire pour faciliter l'intermodalité et réduire l'impact environnemental des déplacements

C'est en prenant en compte ces priorités que nous soutenons les options d'implantation d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges.

▶ **Faire des gares des pôles de centralité urbaine dans la zone dense**

Malgré les contraintes qu'induit l'insertion d'une gare TGV dans un secteur dense, elle permet d'offrir directement un accès privilégié à un grand nombre d'habitants. Comme l'ont montré divers exemples par le passé (Massy, Lille Europe, Lyon Part Dieu, etc.), la création d'une gare TGV est un facteur de structuration urbaine forte. La zone de Villeneuve-Saint-Georges et de Villeneuve-le-Roi, qui a trop longtemps subi des infrastructures lourdes et leurs nuisances, sans en tirer de bénéfice en termes de valorisation urbaine, de dynamique de

développement économique. C'est pourquoi le SDRIF a tenté de "réparer" cette situation en l'inscrivant comme un pôle moteur à dynamiser. Ces villes font également partie du territoire de l'opération d'intérêt national (OIN) Seine Amont, territoire dont la vocation est d'être densifié et requalifié en profondeur.

▶ **Interconnecter les transports en commun et ferroviaire pour favoriser l'intermodalité et les économies d'énergie**

Les options envisagées dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges :

- ▶ Offrent un meilleur accès aux transports collectifs
- ▶ Bénéficient de la connexion directe avec le RER D et permettent de désengorger les gares parisiennes
- ▶ Proposent un tracé plus direct et desservent des bassins de vie plus importants.

Déjà desservie par des transports en commun, l'option Villeneuve-Saint-Georges permet de poursuivre le développement d'un maillage fin des transports. En reliant le RER D à une gare TGV on assure la couverture des bassins de vie en facilitant le rapprochement entre logement, services, emplois, transports en commun et transports à grande vitesse.

Par ailleurs, selon la SNCF, cette option permet d'accueillir entre 2,1 et 2,3 millions de voyageurs par an et donc de désengorger le plus les gares parisiennes. De plus le trafic global permis par cette option serait supérieur d'environ un demi-million de voyageurs annuel ce qui s'explique principalement par deux raisons :

- ▶1 L'implantation à Villeneuve-Saint-Georges concurrence moins les gares TGV existantes de Massy et Marne-la-Vallée que l'implantation sur Lieusaint ;
- ▶2 Le scénario alternatif vers Lieusaint implique une perte de temps pour les voyageurs Province - Province et pour ceux au départ de l'Île-de-France, rendant globalement moins attractive l'offre TGV.

Ainsi l'option Villeneuve-Saint-Georges permet une meilleure intermodalité avec le réseau de transport en commun. En revanche, une gare à Lieusaint favoriserait l'utilisation de transports individuels, au fort impact environnemental, sans compter que l'urbanisation nouvelle liée à une gare TGV sur Lieusaint met en cause l'avenir d'espaces agricoles.



Une nouvelle gare à Villeneuve-Saint-Georges, un levier de réhabilitation urbaine pour la ville !

Les deux options d'implantation sur Villeneuve-Saint-Georges imposent des choix audacieux d'insertion urbaine qui constituent des opportunités majeures de requalification. L'implantation en souterrain sur le secteur de la gare centrale de Villeneuve-Saint-Georges est un gage de qualité urbaine pour les riverains mais elle suppose une refonte en profondeur des aménagements de proximité compte tenu des contraintes topographiques et afin d'éviter une saturation du réseau routier de l'ensemble du secteur. L'intermodalité avec les transports en commun devra être absolument priorisée : c'est à la fois une contrainte et un défi, mais qui sont à la mesure des enjeux environnementaux pour des infrastructures de cette ampleur. Cette configuration permet en outre d'atténuer la rupture entre les deux rives de la Seine et offre un potentiel supplémentaire de développement urbain à Villeneuve-le-Roi.

Quant à la création d'une gare au Nord de la ville, elle permet de faciliter l'accès aux transports en commun et de restructurer l'ensemble du réseau local de bus, désengorgeant ainsi le centre ville. En complétant le maillage de surface avec les communes environnantes et en facilitant l'accessibilité routière (déposes minute, parkings relais, accès à l'A86) la ville diminue la saturation du trafic en centre ville et du pont sur la Seine.

Il s'agit par ailleurs d'une option moins coûteuse mais qui laisse ouvertes plusieurs variantes, dont des solutions souterraines, et qui exige d'être assortie dès la conception d'indispensables dispositifs de protection des riverains. Dans un contexte où l'argent public est rare, il nous paraît indispensable de veiller à une maîtrise des coûts et de faire en sorte que les marges de manoeuvre financières éventuellement dégagées puissent permettre de donner la priorité à l'accompagnement et à l'intégration urbaine des lignes.

Le "Pôle Triage-Pompadour" : un pôle multimodal unique à valoriser ?

Le pôle multimodal de Pompadour qui se développe à la croisée des communes de Villeneuve-Saint-Georges, Valenton et Créteil va, à moyen terme, faciliter les déplacements de centaines de milliers d'habitants de l'est parisien. Une nouvelle station du RER D y est programmée, en interconnexion avec le Trans Val de Marne (ligne structurante de bus en site propre qui relie actuellement le RER A à Saint Maur à la Croix de Berny) qu'avec le futur transport en commun en site propre (TCSP) Pompadour-Sucy (mise en service fin 2011). Cette situation exceptionnelle en terme de maillage du réseau de transport constitue un atout incontestable pour une gare d'interconnexion sur ce secteur nord de Villeneuve-Saint-Georges. En outre, le secteur de Pompadour est directement relié à des grands équipements structurant tels que l'université Paris-Est-Créteil et constitue une zone à fort potentiel d'aménagement urbain (zones d'aménagement proches sur Valenton et Créteil).



Quelle que soit son implantation, la création d'une nouvelle gare TGV doit constituer un levier de recomposition urbaine pour ce territoire, qui recouvrira par la même occasion, une part de sa tradition « cheminote ».

Pour les écologistes, l'implantation d'une interconnexion TGV en zone dense, sur le secteur de Villeneuve-Saint-Georges, est le seul choix digne des défis environnementaux et énergétiques auxquels notre Région doit répondre. Il suppose bien sûr de résister aux conservatismes et d'être avant tout guidé par l'intérêt général. Dans cet esprit, il est urgent d'inventer les solutions audacieuses et durables dont l'agglomération francilienne a plus que jamais besoin.

