



Chambre de  
Commerce  
et d'Industrie  
de l'Essonne



Chambre de commerce  
et d'industrie de Paris



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



**CCI**  
Chambre de commerce et d'industrie  
Versailles Val-d'Oise / Yvelines

**À vos côtés, précisément.**

# Débat public sur le projet d'interconnexion Sud des LGV : le cahier d'acteur de la CRCI Paris – Ile-de-France

04/05/11

## **Débat public sur le projet d'Interconnexion Sud des LGV**

### **La CRCI est favorable au principe de l'Interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France**

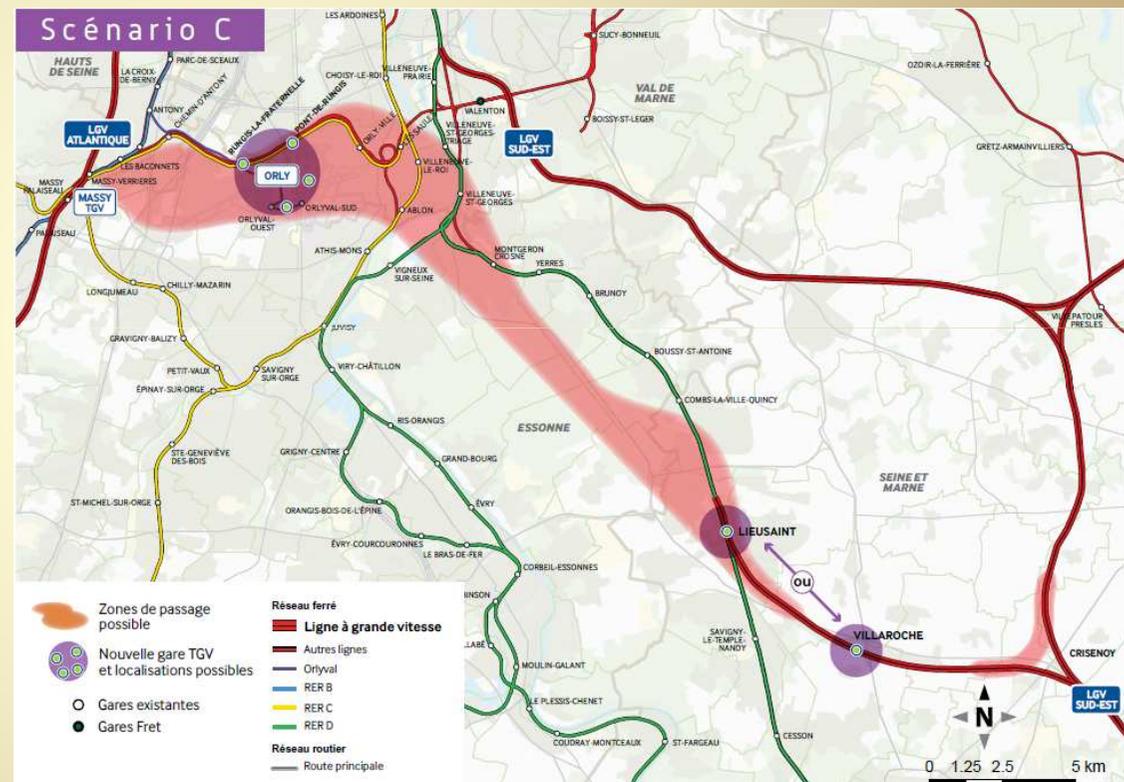
**Car ce projet permet :**

- ❖ la poursuite du bouclage de la rocade LGV en Ile-de-France,**
- ❖ l'accès facilité à la Grand Vitesse pour les habitants du Sud de l'Ile-de-France,**
- ❖ l'amélioration des conditions de circulation du RER C en Ile-de-France,**
- ❖ Le renforcement des pôles économiques de développement (Sud de Paris, plateau de Massy-Saclay-Versailles, pôle de Sénart/Melun).**

# Débat public sur le projet d'Interconnexion Sud des LGV

## La CRCI Paris – Ile-de-France est favorable au scénario C, avec :

- ❖ la réalisation d'une gare TGV sous les aéroports à Orly,
- ❖ la réalisation d'une gare TGV supplémentaire à Sénart - Lieusaint.



Le scénario C, avec une deuxième gare à Lieusaint, dispose d'un Taux de Rendement Interne élevé : + 5,2% (contre : + 4,9 % pour le scénario A et entre + 5,4 et + 5,6 % pour le scénario B).

## **Débat public sur le projet d'Interconnexion Sud des LGV**

### **Les atouts d'une gare TGV à Orly sous les aéro-gares :**

- ❖ **une interconnexion attractive train/avion, qui :**
  - offre un élément de confort élevé et un gain de temps de correspondance de 50 % par rapport aux autres emplacements envisagés
  - renforce l'attractivité économique d'Orly, comme porte d'entrée à l'international du Cône sud de l'Innovation
  
- ❖ **l'interconnexion du réseau du Grand Paris avec le réseau de trains à grande vitesse**
  
- ❖ **la proximité avec les accès routiers et les parcs de stationnement de l'aéroport**

## **Débat public sur le projet d'Interconnexion Sud des LGV**

### **Les atouts d'une gare TGV dans le secteur de Lieusaint, à Sénart :**

- ❖ **la valorisation des potentialités de développement du territoire de Lieusaint – Sénart,**
  - **7 000 hectares urbanisables** dans un rayon de moins de 30 minutes autour de la gare,
  - une stratégie de l'EPA-Sénart reposant sur le développement des activités à forte valeur ajoutée (marketing, communication).
  
- ❖ **l'amélioration de l'accessibilité au réseau TGV, par une réduction du temps d'accès de 40 minutes en moyenne, pour les habitants d'un vaste secteur autour de Sénart.**

## **Débat public sur le projet d'Interconnexion Sud des LGV**

### **La CRCI ne s'est pas prononcée en faveur d'une gare TGV dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges :**

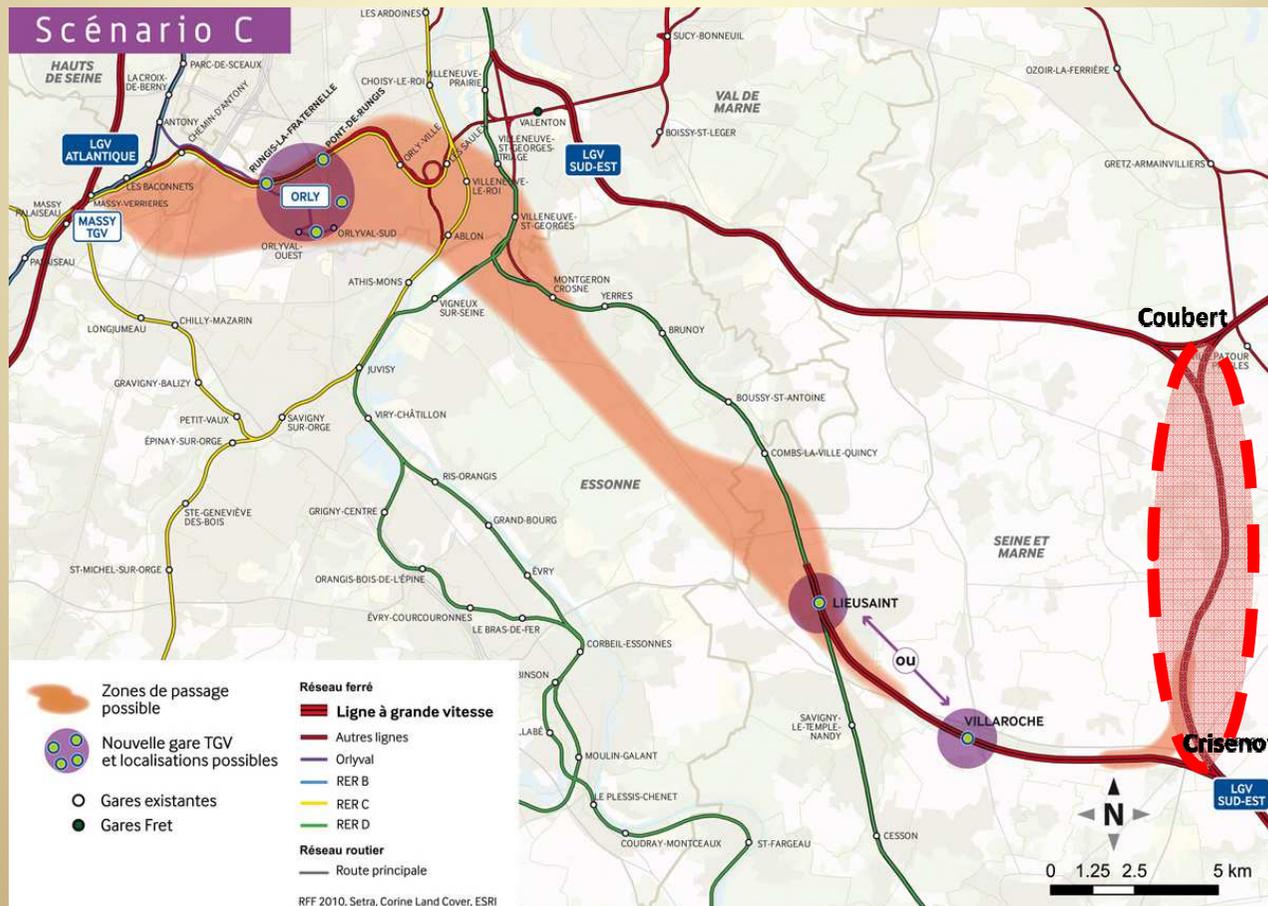
**❖ une gare dont la réalisation soulève de nombreuses difficultés d'insertion et de coût :**

- une gare qui oblige les TGV à emprunter le tronçon Villeneuve-Saint-Georges – Coubert, emprunté par les TGV Sud-est, et donc déjà saturé,
- un site encaissé et très contraint, avec une accessibilité routière (bus, voitures, taxis) difficile et des possibilités de parkings très limitées.

# Débat public sur le projet d'Interconnexion Sud des LGV

## Les questions du cahier d'acteur de la CRCI :

1) La capacité du tronçon existant Crisenoy-Coubert en Seine-et-Marne est-elle suffisante pour absorber le trafic interrégional supplémentaire?



## **Débat public sur le projet d'Interconnexion Sud des LGV**

### **Les questions du cahier d'acteur de la CRCI (suite) :**

**2) Quel est l'échéancier détaillé de réalisation du projet ?**

**3) Quel est le plan de financement de l'investissement et du fonctionnement?**