



Cahier d'acteur n°102

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Association loi 1901 créée en 2003, adhérent à la Fédération nationale des agences d'urbanisme, l'Audeso regroupe l'État, la Région Île-de-France, le Département de l'Essonne et les collectivités du Centre Essonne-Seine-Orge (CESO). Les organismes et institutions acteurs de l'aménagement du CESO sont associés à ce lieu de débat. L'agence est un outil d'ingénierie privilégié pour bâtir une vision commune de l'avenir du CESO et pour conforter sa place au sein de la métropole francilienne.

Le CESO, un territoire stratégique d'Île-de-France

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Agence d'urbanisme et de développement
Essonne-Seine-Orge
4, rue Jean Raynal
91 390 Morsang-sur-Orge
Courriel : contact@audeso.org
Tél. : 01 69 04 30 61

Le Centre Essonne-Seine-Orge (CESO) compte sept intercommunalités (Val d'Orge, Évry Centre Essonne, Seine-Essonne, Arpajonnais, Lacs de l'Essonne, Val d'Essonne, Portes de l'Essonne), 545 000 habitants et 200 000 emplois en 2008.

La moitié de ses 270 000 actifs travaille dans ce bassin du sud francilien. Un sur trois se dirige vers le nord pour trouver un emploi (Paris, Paris-Saclay, Orly-Rungis-Seine-Amont) tandis qu'une part importante de salariés (plus de 10 % des emplois occupés) proviennent du sud du département et de la Seine-et-Marne.

Le CESO accueille des équipements de niveau régional (université, Genopole, centre hospitalier sud francilien,...) et recèle des potentiels et projets d'ambition métropolitaine (ValVert Croix Blanche, site de l'ancienne base aérienne 217, stade de la Fédération française de rugby, par exemple).

Fort de son projet d'aménagement du territoire élaboré en 2008/2009 en concertation avec la Région et l'État, le CESO constitue un pôle de développement francilien et contribue au secteur «Sud de Paris» et à la «vallée des biotechnologies», pôles économique et de recherche du projet de Grand Paris. Desservi par l'A6 et la RN104, il constitue une porte d'entrée pour les régions Centre, Bourgogne, Limousin, Auvergne et Rhône-Alpes.

Encore insuffisamment maillé et relié aux pôles économiques voisins, le réseau de transports en commun du CESO devra rapidement être amélioré pour répondre aux besoins des usagers, et renforcer la compétitivité et l'attractivité du territoire. À la recherche d'une plus grande autonomie vis-à-vis de la capitale, le CESO se tourne aussi vers les régions proches avec lesquelles il entend renforcer sa coopération économique et ses échanges.

La réalisation du projet de LGV «Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon» (POCL) avec la création d'une gare sur son territoire le conforterait dans cette ambition.

Une priorité, l'amélioration rapide du fonctionnement des lignes C et D du RER

En 2009, les intercommunalités du CESO ont élaboré leur projet d'aménagement dans le cadre du Grand Projet 3 du contrat de projets État-Région 2007-2013. Ses quatre objectifs fondateurs concernent les transports en commun, la vitalité économique, la mise en valeur du site et de son environnement et l'émergence d'un processus d'intensification urbaine de qualité.

Les déplacements quotidiens (parmi lesquels les navettes domicile-travail qui génèrent des flux massifiants) ont sensiblement évolué depuis la réalisation dans les années 1970 sur le territoire du CESO d'un réseau magistral de transports en commun. Le fonctionnement des lignes C et D du RER, leur orientation exclusivement radiale avec Paris ne sont plus compatibles avec les besoins de mobilité actuels (40 % de hausse de fréquentation de la ligne D depuis 8 ans, liaisons de banlieue à banlieue). La dynamique actuelle de construction de logements dans laquelle le territoire est engagé pourrait s'interrompre faute de solutions de mobilité efficaces (question de la densification des quartiers de gare par exemple).

Afin d'y remédier, le projet du Grand Paris Express propose aux habitants du CESO deux gares de son réseau (Massy et Orly). Elles devront être reliées à un nouveau maillage

de transports en commun performants interne au CESO. Plusieurs projets devraient y contribuer d'ici 2025 (tram train Massy-Évry, tramway T7), d'autres projets (BHNS TZen 4 et complément du TZen 1, sites propres RN 7 et RN 20) en constituant l'armature principale.

Par ailleurs, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) devrait prochainement déléguer une partie de ses compétences au Syndicat mixte de transports Essonne Centre (Smitec) regroupant plusieurs intercommunalités du CESO et favorisant ainsi l'organisation locale des transports dans ces EPCI.

Sans attendre ces futurs développements, la priorité du CESO concerne les lignes de RER pour lesquelles des schémas directeurs à long terme sont prévus. Toutefois, les horizons de réalisation sont trop lointains et les prévisions d'investissement trop sommaires, les dynamiques de développement en cours dans le territoire étant à accompagner dès maintenant. La possibilité de sextuplement des voies entre Juvisy-sur-Orge et la gare de Paris-Austerlitz comprise dans les hypothèses du projet POCL constitue pour le CESO un atout indéniable à la réalisation de la LGV sous réserve que ces travaux puissent intervenir par anticipation avant l'échéance 2025 de mise en service.

Une gare TGV pour le CESO, un atout pour renforcer les échanges avec les régions voisines

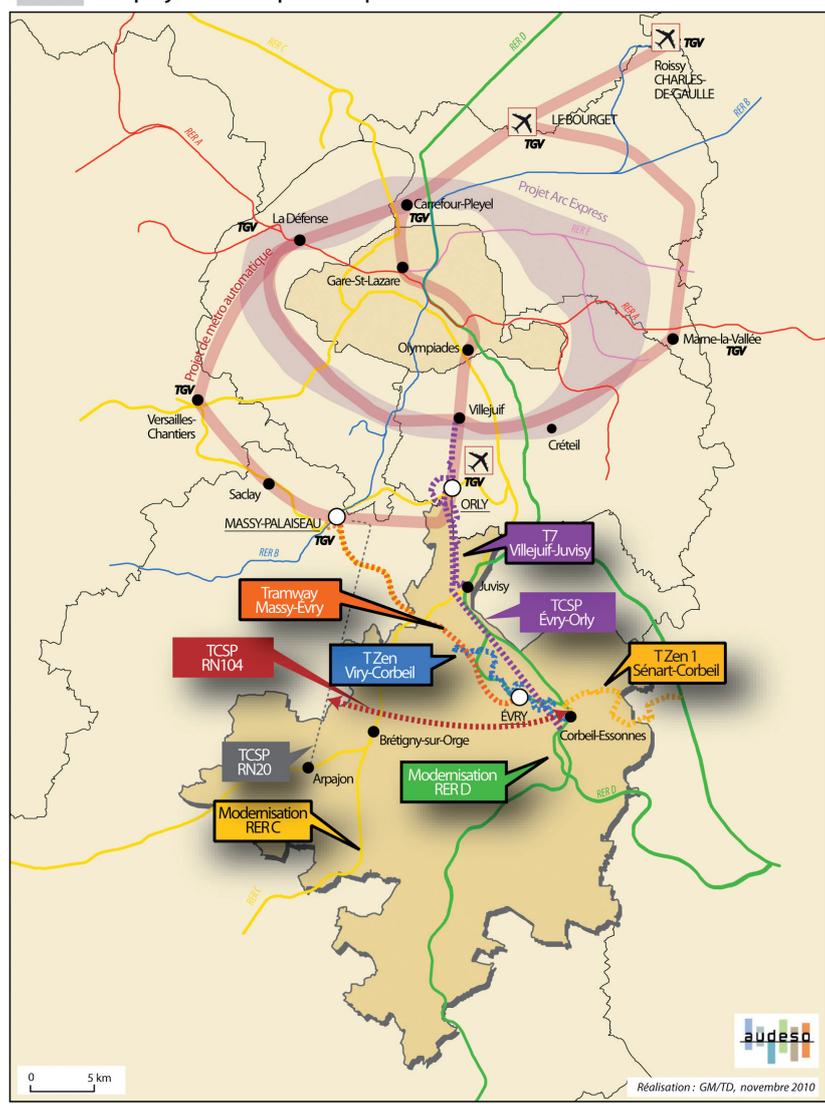
Le pôle économique "Sud de Paris" comprend la "vallée des biotechnologies" qui s'étend de Paris à Évry et Brétigny-sur-Orge. Le CESO contribue largement à ce cluster : Genopole, Centre hospitalier sud francilien, Centre de recherche clinique et translationnelle et Institut de biologie génétique et bio-informatique de l'Université d'Évry Val d'Essonne (Évry/Corbeil), ferme expérimentale de l'Institut national de la recherche agronomique (Leudeville), Institut de recherche biomédicale des Armées (Brétigny-sur-Orge), Ter@tec (Bruyères-le-Châtel) notamment.

L'ensemble des composantes de ce cluster doivent être efficacement reliées entre elles et bénéficier d'un accès aisé aux autres pôles économiques et au pôle d'échanges multi-modal d'Orly. D'autres synergies sont à envisager avec les régions voisines et les capitales régionales où se construit également la recherche française (campus

d'Orléans, de Clermont-Ferrand et de Lyon, technopoles de Bourges et d'Orléans, biopôle Clermont-Limagne). Sur ce plan, l'opportunité d'une gare de la LGV POCL à Orly pour les trains radiaux serait un facteur favorable supplémentaire pour renforcer les synergies entre entreprises et actifs du CESO et de province.

De plus, le CESO dispose d'un tissu économique vivace (sièges sociaux, activités industrielles et commerciales, PME/PMI, artisanat) et de potentiels de développement importants au sud de la RN 104, qui en font un des pôles économiques majeurs du sud francilien. La fermeture programmée en 2012 de la base aérienne 217 (750 ha) libèrera une emprise foncière exceptionnelle à l'échelle du Grand Paris et du sud francilien, méritant un projet d'envergure. Des développements, succursales ou filiales d'entreprises régionales, pourraient y trouver un intérêt économique et une implantation francilienne. En outre,

Le CESO dans la dynamique du Grand Paris Des projets de transport indispensables



Le CESO dans la dynamique du Grand Paris
Source : Audeso

d'autres échanges entre actifs et emplois pourraient s'opérer grâce à la rapidité de la ligne à grande vitesse concurrentielle par rapport aux temps de parcours des lignes régionales actuelles.

La desserte du territoire par le TGV permettra d'améliorer significativement l'accessibilité d'un bassin économique majeur du sud francilien : le CESO compte près de 200 000 emplois, 270 000 actifs, 2 200 ha de zones d'activités économiques. L'attractivité économique du territoire en serait renforcée, à la fois à l'échelle de l'Île-de-France, grâce à une meilleure connexion au réseau de transport du Grand Paris et à Arc Express, et à l'échelle nationale en reliant rapidement le CESO à d'autres pôles économiques situés dans les régions desservies par le projet POCL.

À horizon 2030, à la mise en service envisagée de la LGV, le potentiel de développement du CESO a été estimé à 50 000 logements et 50 000 emplois supplémentaires. Le rapprochement entre habitat et emploi, facteur de développement durable et d'amélioration de la qualité de vie, constitue une orientation forte des politiques d'aménagement du CESO.

Leur desserte par une gare TGV serait un atout supplémentaire pour favoriser le développement économique et les échanges avec la province. La localisation de cette gare à ce stade de définition du projet mérite que des études complémentaires soient mises en œuvre préférentiellement sur les sites de Brétigny-sur-Orge et de Juvisy-sur-Orge. Le projet intégrera les possibilités de multi-modalité de ces sites en particulier avec le réseau interne au CESO. Pour Juvisy-sur-Orge, le projet de tramway T7 (Villejuif/Juvisy) et au-delà les possibilités de site propre sur la RN 7 sont des points favorables. Concernant Brétigny-sur-Orge, un nouveau réseau est à construire mais les développements attendus sur le site de l'ex-base 217 favoriseront son émergence à moyen terme.

La préservation de l'environnement, une condition nécessaire à la définition des tracés

À son arrivée en Île-de-France, le projet s'inscrirait en Essonne dans un fuseau compris entre la voie ferrée Paris-Orléans via Brétigny et Étampes et la vallée de l'Essonne, traversant ainsi une partie du parc naturel régional du Gâtinais français et la vallée de la Juine. En complément des protections liées au PNR, ces vallées font l'objet de nombreuses servitudes environnementales et de classement de sites. D'autres hypothèses envisagent le report de ce fuseau plus à l'ouest de la voie ferrée avec cependant le

problème de la traversée de la Chalouette et de la partie ouest du plateau de Vert-le-Grand comprise dans le périmètre de la communauté de communes de l'Arpajonnais. Plusieurs de ces secteurs sont à sensibilité environnementale et paysagère forte et mériteraient d'être totalement évités.

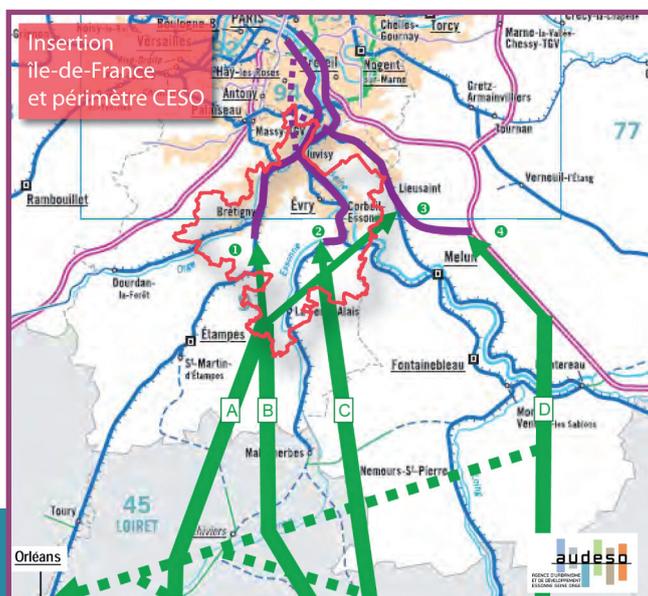
Quelles que soient les hypothèses retenues, les tracés qui seront étudiés devront être suffisamment précis pour mesurer très finement les impacts environnementaux

du projet et les moyens mis en œuvre pour les limiter. À ce stade, il ne peut s'agir que de recommandations venant en contrepartie de garanties de la part du maître d'ouvrage vis-à-vis des collectivités locales quant à la prise en compte de la préservation des milieux et des enjeux environnementaux de toute nature.

Concernant l'insertion du nouveau tracé dans l'emprise de la voie existante (RER C), la question du bruit peut

être évoquée et des mesures de protection supplémentaires devront éventuellement être envisagées. Par ailleurs, si tel était le cas, il conviendrait de vérifier l'acceptabilité par les riverains actuels d'une augmentation du nombre de voies et du passage de TGV dans le corridor existant.

En ce qui concerne le secteur urbain du CESO, au nord de la RN 104, seuls des tracés en souterrain peuvent être envisagés.



CONCLUSION

Insertion Île-de-France et périmètre CESO
Source : RFF - Audeso

La ligne à grande vitesse POCL est un levier de développement important pour les régions et les capitales régionales desservies. Sa mise en œuvre en Île-de-France et sur le CESO en particulier ne peut pas se limiter à l'insertion de contraintes techniques nouvelles dans un territoire riche de ses atouts environnementaux, sociaux et économiques. Le projet POCL doit au contraire favoriser le développement des secteurs traversés et renforcer leurs échanges notamment pour le monde de la recherche.

Moteur essentiel de la «vallée de biotechnologies» et du pôle économique «Sud de Paris», le CESO, bassin de vie et de développement francilien, doit être pris en compte par le projet POCL au même titre qu'il l'est pour une autre région française et pas uniquement en tant que territoire traversé.

Le projet de LGV a besoin d'un accroissement du nombre de voies notamment entre Juvisy-sur-Orge et Paris. Dans la mesure où celui-ci améliorerait le fonctionnement des RER C et D, le CESO y trouverait un intérêt certain (réalisation du sextuplement des voies).

De plus, l'insertion sur le CESO pour les trains inter secteurs d'une nouvelle gare TGV (Brétigny-sur-Orge ou Juvisy-sur-Orge) favoriserait les échanges Île-de-France – province dans les domaines économiques (emplois et actifs), de la recherche (réseau des universités, recherche sur les biotechnologies) et de l'environnement. En complément, pour les trains radiaux, l'hypothèse d'une gare à Orly est à étudier. Ce sont des conditions importantes à l'acceptabilité du projet par le CESO.

Traiter en priorité le dysfonctionnement des réseaux ferrés existants, fournir un levier de développement important aux entreprises du CESO, donner à ses actifs des possibilités d'emplois nouveaux, renforcer les échanges dans le domaine de la recherche, envisager une liaison rapide entre le CESO et la province sont les conditions de la réponse aux besoins des habitants et à la réussite de ce territoire du sud francilien. La ligne LGV POCL et sa gare dans le CESO y contribueraient.



**Agence d'urbanisme
et de développement
Essonne-Seine-Orge**
4, rue Jean Raynal
91 390 Morsang-sur-Orge
Courriel : contact@audeso.org
Tél. : 01 69 04 30 61

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL