



Cahier d'acteur n°108

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.

Avis unanime des conseillers communautaires de l'Agglomération du Val d'Orge

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Sainte-Geneviève-des-Bois
Brétigny-sur-Orge
Saint-Michel-sur-Orge
Morsang-sur-Orge
Fleury-Mérogis
Villemoisson-sur-Orge
Le Plessis-Pâté
Leuville-sur-Orge
Villiers-sur-Orge

La Maréchaussée
1, place Saint-Exupéry
91700 Sainte Geneviève des Bois
www.agglo-valdorge.fr

Le territoire du Val d'Orge est directement concerné par le projet de LGV POCL dont plusieurs scénarios de tracés prévoient un passage et un arrêt à Brétigny-sur-Orge.

Les élus de la Communauté d'Agglomération du Val d'Orge, extrêmement mobilisés pour l'amélioration des déplacements des habitants de la grande couronne Parisienne, tiennent donc à saisir l'opportunité de ce débat public pour réaffirmer plusieurs principes et engagements.

Tout d'abord, il est primordial que ce projet de LGV extrêmement coûteux réponde à la fois aux enjeux nationaux qu'il s'est fixé, de saturer les lignes existantes et desservir les territoires du Centre de la France, tout en offrant des perspectives de progrès pour les territoires traversés en région Parisienne. Il est donc impératif de privilégier les scénarios qui permettront d'améliorer le fonctionnement des lignes RER, notamment C et D, afin d'éviter la création d'un réseau de transport à deux vitesses. La réalisation du sextuplement des voies entre Juvisy et Bibliothèque François Mitterrand serait à ce titre une avancée significative.

Par ailleurs, ces projets dont les tracés et les éventuels arrêts auront des conséquences durables et profondes, doivent être de véritables leviers d'aménagement pour nos territoires. L'opportunité d'un arrêt à Brétigny-sur-Orge est donc un enjeu important pour notre territoire qui permettrait d'élargir la desserte TGV du sud francilien et de compléter le maillage avec les autres projets d'interconnexion LGV. Le Val d'Orge représente en effet un bassin d'activité et d'emploi important qui contribue fortement à l'effort de construction de logement indispensable dans notre Région. De plus, la reconversion à venir des 750 hectares de la Base aérienne 217, offre des perspectives stratégiques hors du commun. Le respect de ces principes est la condition de la réussite de ce projet et la garantie d'une large adhésion à l'échelle nationale mais aussi locale.

Un impératif : ne pas pénaliser les trajets quotidiens dans notre Région au nom de l'intérêt national

Depuis de nombreuses années le Val d'Orge se mobilise pour l'amélioration des conditions de déplacement des habitants de la grande couronne Parisienne. Alors que les grands projets aux coûts très importants se multiplient, il faudra impérativement veiller au fait que ces investissements ne pénalisent pas la modernisation des lignes existantes empruntées chaque jour par plusieurs centaines de milliers d'usagers.

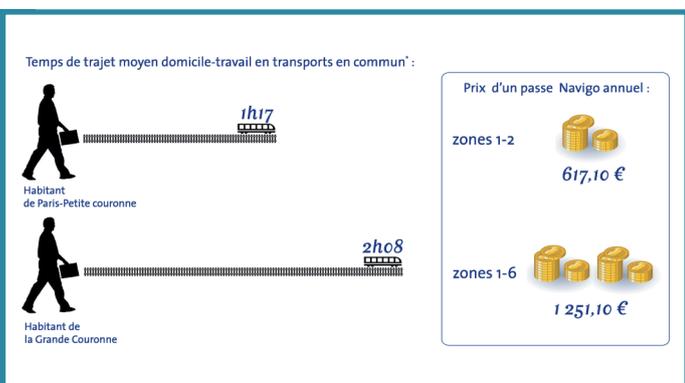
Une urgence : l'amélioration des déplacements des habitants de grande couronne parisienne

Plus de 5 millions de franciliens habitent en grande couronne et pourtant les investissements prévus pour la modernisation des lignes RER restent relativement faibles au regard des besoins.

A titre d'exemple, les 520 millions d'€ prévus dans le schéma directeur de la ligne C du RER permettront tout au plus d'assurer un rattrapage indispensable sans pour autant répondre aux problèmes structurants qui pèsent sur cette ligne et ses usagers.

Il paraît donc indispensable de rappeler une nouvelle fois que les habitants de grande couronne subissent déjà le triple handicap d'avoir les temps de parcours les plus longs, une moindre qualité de service et les coûts de déplacement les plus élevés.

La mise en place en 2013 du passe Navigo au tarif unique devrait permettre de corriger un peu cette situation mais la réalisation de grands projets de transports ferrés comme la LGV POCL, qui aura des conséquences importantes sur le réseau francilien, doit impérativement intégrer cette problématique.

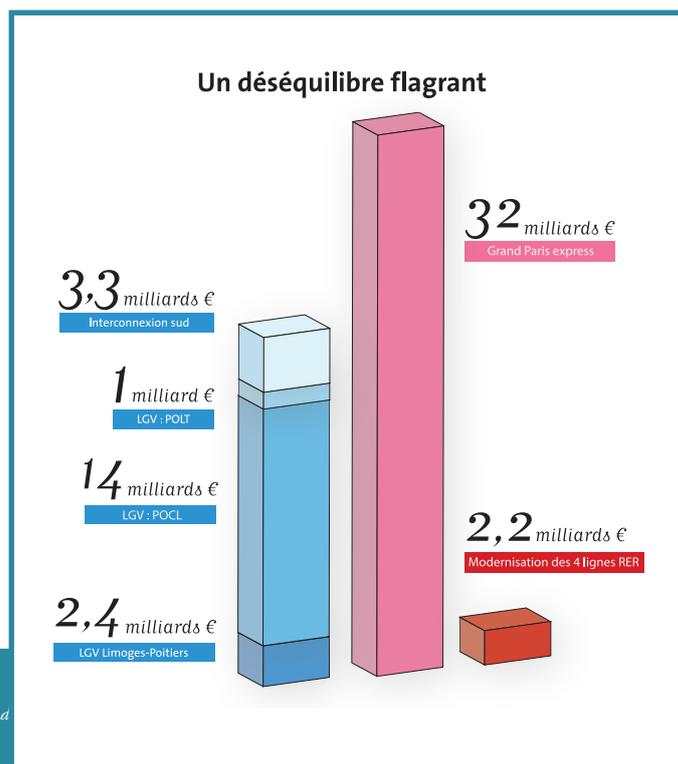


Quelques chiffres pour une démonstration simple
Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France

Veiller à l'efficacité des grands projets de transports

2,4 Milliards € pour la LGV Limoges-Poitiers, 3,3 Milliards € pour l'interconnexion sud, 1 Milliard € pour la ligne POLT (Paris Orléans Limoges Toulouse), 14 Milliards € pour la LGV POCL (Paris Orléans Clermont Lyon), sans compter les 32 milliards € de Grand Paris Express, les grands projets aux coûts extrêmement importants se multiplient au risque d'amputer durablement les investissements indispensables pour l'amélioration des trajets du quotidien.

Source : Communauté d'Agglomération d



Par ailleurs, le financement de ces investissements ne devra pas se structurer au détriment d'un abandon des biens publics pour garder la maîtrise de la tarification.

Loin de vouloir opposer les enjeux nationaux du projet de LGV POCL (de-saturer les lignes existantes et desservir les territoires du Centre de la France), avec les enjeux des territoires de la grande couronne Parisienne,

ces investissements massifs doivent au contraire répondre simultanément à ces objectifs multiples.

Nous regrettons que les débats publics sur l'ensemble de ces projets structurants soient totalement déconnectés. Cette méthode ne permet pas d'articuler l'ensemble des projets de transport pour dégager une vision claire des enjeux urbains de notre Région et des priorités d'aménagement.

■ Eviter la création d'un réseau de transports à deux vitesses

Alors que l'Etat et la région Ile de France viennent de signer un accord pour la réalisation du projet de métro automatique "Grand Paris Express" à l'horizon 2025, il convient d'éviter la création d'un réseau ferré à deux vitesses. D'un côté les lignes à grande vitesse ultra performantes et de l'autre les lignes utilisées pour les trajets du quotidien. Rappelons ici que la ligne C du RER est utilisée chaque jour par 500 000 voyageurs (avec une augmentation de

3% par an) quand le TGV Paris-Lyon n'en compte que 300 000 alors que le montant de la modernisation du RER ne représente que 5% des investissements envisagés pour POCL.

Il faut donc répondre aux enjeux nationaux tout en répondant aux enjeux des territoires traversés par la ligne LGV.

Désaturer le réseau RER existant : Un enjeu du projet POCL en région parisienne

A l'occasion de ce débat public, plusieurs variantes sont envisagées pour l'arrivée de la ligne POCL en Ile-de-France. Les élus du Val d'Orge insistent fortement pour que les variantes du projet susceptibles de converger avec le schéma directeur du RER C soient privilégiées.

Dans le dossier du Maître d'ouvrage, il est indiqué : "La réalisation d'un projet commun de voies nouvelles permettrait d'atteindre simultanément tous les objectifs : ceux des déplacements du quotidien et ceux des déplacements à grande vitesse". Les élus du Val d'Orge adhèrent pleinement à cette idée.

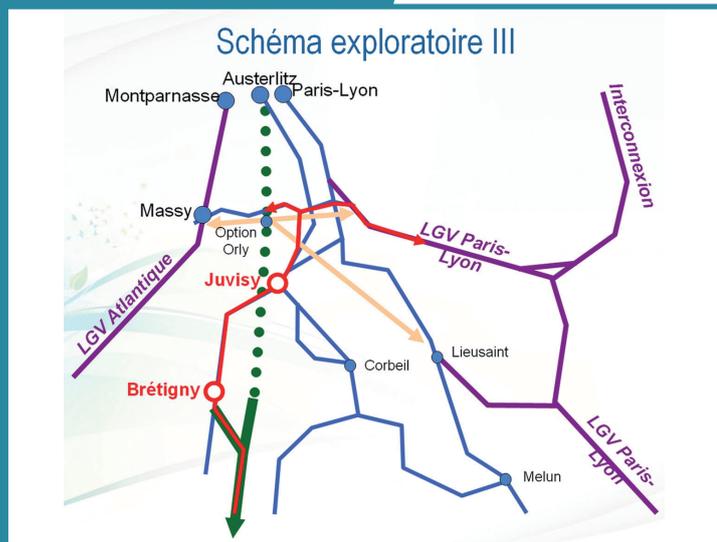
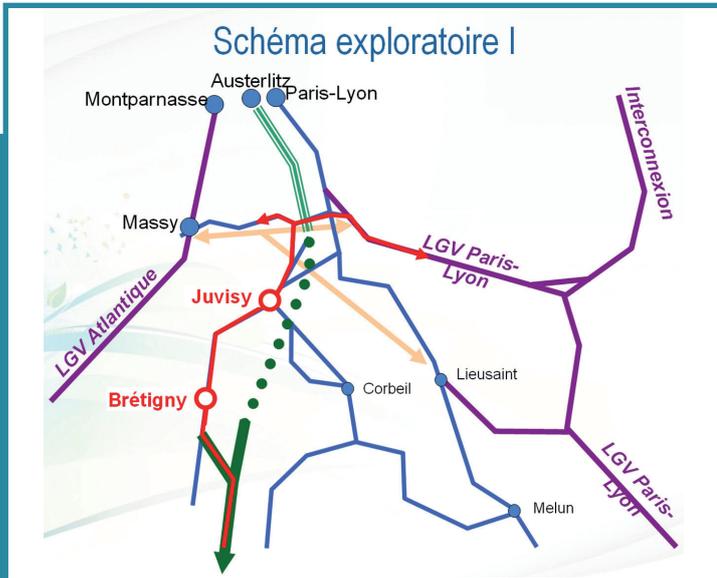
Actuellement l'ensemble du trafic ferré (RER, fret, trains de grandes lignes) circulent sur 4 voies entre la gare d'Austerlitz et la gare de Juvisy, ce qui explique les difficultés d'exploitation pour permettre une bonne régularité des trains, notamment du RER C. Compte

tenu du nombre de trains à faire circuler sur ces voies, en particulier aux heures de pointe, le moindre incident désorganise tout le système et entraîne d'importantes irrégularités sur le RER C.

Le projet POCL doit permettre la réalisation de deux voies ferrées supplémentaires par rapport à l'existant entre la gare d'Austerlitz et la gare de Juvisy. Environ 45 sillons serait ainsi libérés sur l'axe Paris-Orléans (utilisé par le RER C). Ce "s sextuplement" doit être exécuté en priorité pour redonner un peu de souplesse sur la desserte locale en reportant l'ensemble des liaisons grandes lignes sur les deux nouvelles voies. L'offre du RER C envisagé par le schéma directeur du RER C pourra ainsi être renforcée.

Par ailleurs, il apparaît important de rappeler que ces aménagements devront être réalisés dans le respect de l'environnement, dans un milieu urbain dense.

Un arrêt à Brétigny-sur-Orge : une opportunité pour le Val d'Orge et le Sud Ile-de-France



Shémas de variantes

Les schémas 1 et 3 d'arrivée de la LGV POCL en Ile-de-France prévoient un passage et un arrêt à Brétigny-sur-Orge. Ces variantes représenteraient une véritable opportunité stratégique pour notre territoire et pour le sud de l'Ile-de-France de manière plus générale.

Un levier d'aménagement

La desserte TGV du sud Ile-de-France serait un véritable levier d'aménagement pour notre territoire. Plus qu'un simple lieu de passage, le Val d'Orge dispose d'un potentiel hors du commun, du fait notamment de la reconversion à venir de la Base Aérienne 217.

En effet, ce site de 750 hectares sera rétrocédé par l'Etat aux collectivités en 2012 et des liens directs avec le pôle des biotechnologies que représente le territoire sud francilien sont d'ores et déjà envisagés.

De nombreuses autres activités peuvent être installées sur ce site, en lien notamment avec le pôle économique et commercial sud francilien, prochainement enrichi du projet régional Val Vert Croix Blanche, premier cluster dédié à l'habitat durable et intelligent.

La concrétisation des variantes avec arrêt à Brétigny-sur-Orge serait également un moyen efficace pour connecter les secteurs d'habitat et d'emploi du sud francilien. En effet, le Val d'Orge, comme d'ailleurs un grand nombre de territoires de grande couronne, fait un effort considérable pour répondre à la crise du logement qui sévit dans notre région.

Cette nouvelle gare TGV assurerait donc un rééquilibrage des investissements vers la grande couronne tout en développant les déplacements intra et inter régions des habitants et actifs du territoire.



- Sainte-Geneviève-des-Bois
- Brétigny-sur-Orge
- Saint-Michel-sur-Orge
- Morsang-sur-Orge
- Fleury-Mérogis
- Villemoisson-sur-Orge
- Le Plessis-Pâté
- Leuville-sur-Orge
- Villiers-sur-Orge

CONCLUSION

La Communauté d'agglomération du Val d'Orge rappelle donc que l'amélioration des déplacements des habitants de la grande couronne Parisienne et la concrétisation d'un arrêt à Brétigny-sur-Orge sont des conditions essentielles de son adhésion à cet important projet de LGV.

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

