



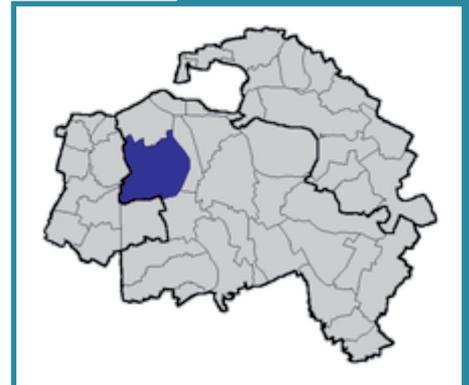
Cahier d'acteur n°139

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.

Vitry-sur-Seine, 84 369 habitants, sur un territoire de 1 200 hectares se situe en bord de Seine, dans le département du Val-de-Marne au cœur de la région Ile-de-France. Elle est desservie par l'autoroute A86 et les départementales 5 et 7, deux stations de RER C et un réseau structurant de bus. La Ville de Vitry-sur-Seine concentre plus de 3 000 entreprises et 26 000 salariés, répartis notamment au sein de pôles importants (centre de recherche et de production Sanofi-Aventis, Air Liquide, centre d'essai SNCF, production énergétique EDF...) et d'un tissu de PME-PMI.

L'opération d'Intérêt National portée par l'EPA-ORSA (l'Etablissement Public d'Aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont) sur le secteur des Ardoines présente une forte ambition de développement économique et par conséquent un besoin évident d'une desserte efficace en transport en commun. Le programme global comprend à terme 2,8 millions de m² de SHON, dont 0,7 de logements, 0,6 de bureaux et 1,15 d'activités. Le projet débute avec la création des ZAC "Gare Ardoines" et "Seine Gare Vitry" dont les livraisons s'échelonneront entre 2015 et 2025.



La situation de Vitry-sur-Seine dans le Val-de-Marne
Source : Vitry-sur-Seine

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Ville de Vitry-sur-Seine

2, avenue Youri Gagarine
94407 Vitry-sur-Seine Cedex
Tél. : 01 46 82 00 00
www.mairie-vitry94.fr

La Ville de Vitry-sur-Seine soutient le projet de la Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (LGV POCL) qui permettra d'améliorer la circulation du RER C. Elle souhaite la réalisation de cette LGV sous réserve de certaines conditions :

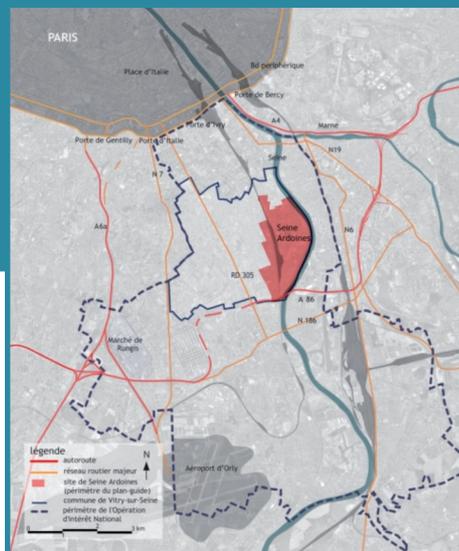
- ce projet ne doit pas remettre en cause ou retarder l'amélioration de la desserte et de la circulation du RER C prévu dans le schéma directeur;
- le passage de la LGV sur le territoire vitriote doit se faire en souterrain.

L'amélioration du RER C avant la réalisation de la LGV POCL

Avec la création de deux nouvelles voies dédiées aux lignes à grande vitesse, de nombreux sillons seront libérés à l'approche de Paris, offrant ainsi au RER C l'opportunité de mieux circuler et d'offrir une meilleure desserte.

Etant donné l'horizon de livraison de cette infrastructure, il paraît indispensable que des mesures soient mises en œuvre pour l'amélioration du RER C avant l'arrivée de la LGV. En effet, ce dernier rencontre aujourd'hui de nombreux

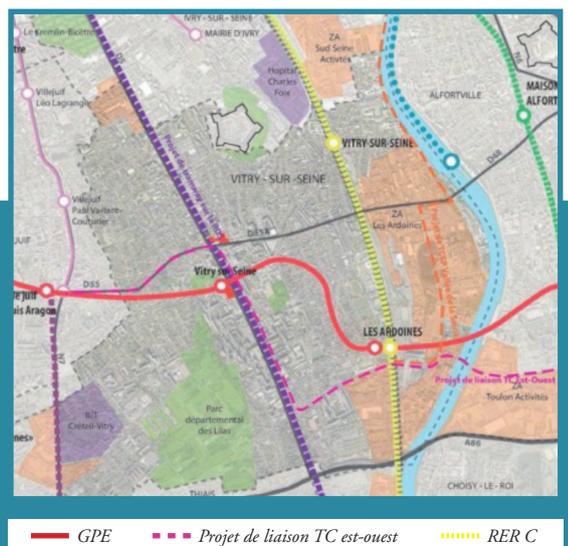
problèmes de régularité et n'offre pas une desserte suffisante, notamment sur les deux gares implantées à Vitry-sur-Seine qui ne bénéficient aujourd'hui que d'un train par ¼ d'heure, dans un sens comme dans l'autre, alors que les voyageurs "entrants" sont plus de 11 000 chaque jour. Malgré les problèmes que rencontre la ligne, le trafic ne cesse d'augmenter sur cette ligne (+3% par an), ce qui justifie d'autant plus le besoin d'une modernisation.



Carte de situation des Ardoines
Source : Ville de Vitry-sur-Seine

Enfin, l'évolution de la fréquentation de cette ligne sera d'autant plus importante que des projets urbains importants sont programmés aux abords de ces gares vitriotes (deux ZAC sont créées au sein du périmètre de l'OIN).

Avec également l'arrivée du métro en rocade Grand Paris Express (GPE) à l'horizon 2018-2020, la station Ardoines sera un pôle d'échange de grande ampleur, interconnexion entre deux transports lourds est-ouest et nord-sud.



Passage du métro de rocade GPE à Vitry et interconnexion avec le RER C
Source : Ville de Vitry-sur-Seine

Pour permettre l'application des engagements inscrits au Schéma Directeur du RER C, acté en 2009 par le STIF, parmi lesquels figure l'amélioration de la desserte de certaines gares val-de-marnaises dont font partie les deux gares vitriotes, il est nécessaire de pallier les difficultés de circulation liées à la limite de capacité des infrastructures, grâce à :

- la mise en place d'un nouveau système d'exploitation des trains ;
- la différenciation des trains à l'entrée de Paris selon leur provenance, certains en terminus en surface à Austerlitz, les autres empruntant le tunnel d'entrée dans Paris.

Ces deux outils permettront de fluidifier le trafic dans le tunnel d'entrée dans Paris, gros point noir de la circulation ferroviaire, et de maximiser l'utilisation des infrastructures existantes.

La réalisation de la LGV POCL ne doit en aucun cas remettre en cause le planning de modernisation du RER C qui doit bénéficier à ses usagers, de plus en plus nombreux chaque année.

■ Une insertion de la LGV POCL en souterrain sur l'intégralité de son trajet avec une émergence au plus près de Paris

La Ville de Vitry-sur-Seine pâtit de deux coupures physiques nord-sud (le faisceau ferré et la Seine) qui rendent difficiles les déplacements est-ouest, ce à quoi l'ensemble des partenaires (Etat, Région, Département, STIF, SGP) s'emploie à apporter des réponses en termes de conception urbaine et d'amélioration des infrastructures grâce à la création de nouveaux franchissements et de nouvelles gares. Aussi, le passage à 6 voies ne ferait que renforcer cette coupure particulièrement importante.

En outre, une variante en surface génèrerait de nouvelles nuisances pour les riverains, alors que la circulation sur le faisceau ferré à 4 voies engendre d'ores et déjà des nuisances sonores supérieures à la normale ; il s'agit de "points noirs bruit".

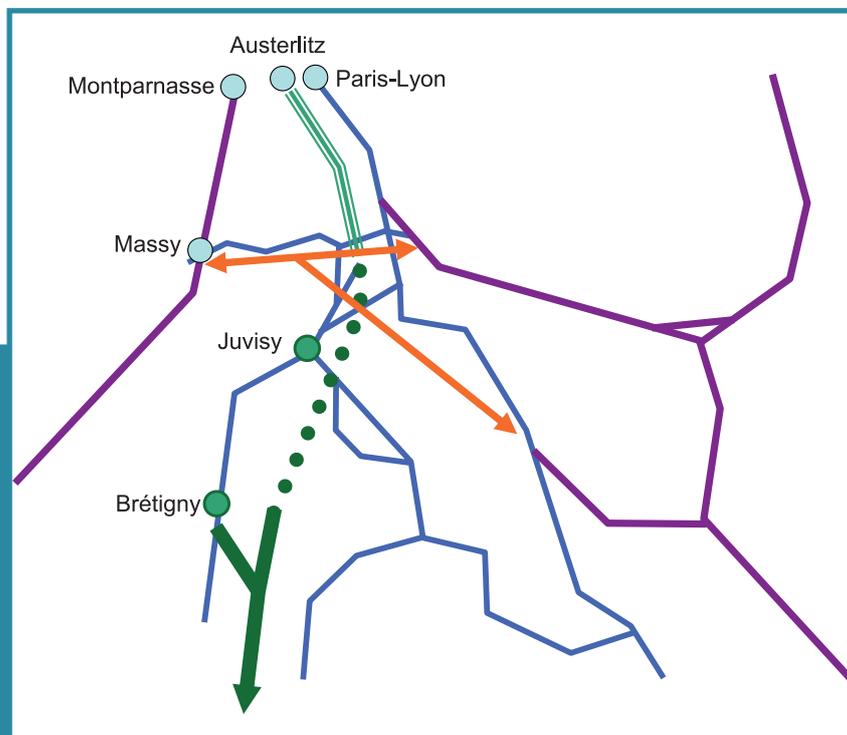
Une insertion en surface viendrait remettre en question les projets d'aménagement intégrés dans les projets de ZAC créés en décembre 2011 autour de chaque gare RER qui

tentent de remédier aux problèmes de coupure rencontrés. Ces deux projets de ZAC ont une programmation totale de 1,6 millions de m² de SHON. Les objectifs de réduction des effets de coupure urbaine de la voie ferrée, d'amélioration des liaisons urbaines de l'est à l'ouest des voies ferrées, de nouveaux franchissements, de réalisation de nouveaux quartiers de gare mixtes (logements, bureaux, activités, commerces, espaces publics, équipements...) agréables à vivre, de pôle de transports multimodaux bien intégrés dans la ville existante, structurent le projet urbain de chacune de ces ZAC. Ces ZAC, qui impliquent un partenariat multiple (Etat, Région, Département, SGP, STIF) engagé depuis quatre ans maintenant, et dont les premiers travaux sont programmés dès 2014, traduisent le projet de Ville projeté sur ce territoire à fort potentiel. C'est pourquoi, la Ville de Vitry souhaite une insertion en souterrain des deux nouvelles voies destinées à la LGV.

La desserte d'Orly privilégiée

En matière de desserte, la Ville de Vitry-sur-Seine privilégie la création d'une gare à Orly plutôt que l'utilisation de la gare existante de Juvisy. En effet, le RER C et les projets de tramway sur les axes départementaux

5 et 7 qui relieront le territoire vitriot à l'aéroport d'Orly à l'horizon 2020, plus la ligne 14 prolongée sont en adéquation avec la création d'une gare LGV à Orly. Par conséquent, la Ville de Vitry privilégie la variante III.



Variante III. Source RFF

CONCLUSION

Favorable à l'arrivée de la LGV POCL, la Ville de Vitry-sur-Seine soumet néanmoins le projet à deux contraintes fortes que sont la modernisation à court terme du RER C (régularité, fréquence, confort voyageurs...) et le passage de la LGV intégralement en souterrain sur le territoire vitriot.

La première contrainte impose qu'avant l'arrivée de la LGV POCL, des moyens soient mis en œuvre pour améliorer la circulation et la desserte sur le RER C qui est une priorité pour la Ville de Vitry-sur-Seine.

La Ville pose également la contrainte d'un passage de la LGV en souterrain afin de limiter la coupure physique créée par le faisceau ferré et les nuisances engendrées par les trains, mais également pour limiter l'impact sur les projets d'aménagement et sur le tissu urbain existant.

En outre, la Ville de Vitry privilégie la desserte de la gare TAGV d'Orly, à l'entrée du territoire francilien et avant le terminus à Paris, car elle est en adéquation avec les projets de transports en commun qui relieront le territoire vitriot à Orly (tramways sur les RD5 et 7).



Ville de Vitry-sur-Seine

2, avenue Youri Gagarine
94407 Vitry-sur-Seine Cedex
Tél. : 01 46 82 00 00
www.mairie-vitry94.fr

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