



# Cahier d'acteur n°175

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

*Le Conseil général du Val-de-Marne est un acteur incontournable de la politique régionale en matière d'organisation des transports, des déplacements et en termes d'aménagement du territoire. Il est membre du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) et assume à ce titre, avec la Région et les autres Départements, la co-responsabilité de l'organisation et du financement des transports collectifs en Ile-de-France. Depuis 2005, le Conseil général anime, en partenariat avec celui de l'Essonne, la démarche partenariale du Pôle d'Orly et est également membre du Conseil d'Administration de l'Etablissement Public d'Aménagement Orly-Rungis Seine-Amont depuis 2007.*

**Le Conseil général du Val-de-Marne est favorable à la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris – Orléans – Clermont - Lyon (POCL), inscrite dans la loi Grenelle I, dès lors que les trois objectifs suivants, essentiels pour le Val-de-Marne, sont absolument atteints :**

- La LGV POCL doit renforcer le pôle d'interconnexion air – fer en cours de constitution à Orly en desservant la future gare TGV de l'aéroport, porte internationale de la métropole francilienne et au cœur d'un territoire à fort rayonnement métropolitain.
- L'insertion de la ligne POCL devra être intégralement souterraine pour la traversée du Val-de-Marne.
- La réalisation de la LGV POCL ne doit pas remettre en cause ou retarder l'amélioration du RER C, prioritaire et urgente pour le Val-de-Marne.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Conseil général  
du Val-de-Marne

Hôtel du Département  
Avenue du Général de Gaulle  
94054 CRETEIL Cedex  
[www.cg94.fr](http://www.cg94.fr)

## ■ L'économie du Val-de-Marne

47 communes pour 1 310 876 d'habitants (INSEE 2008).

En 2007, le Val-de-Marne comptait 509 000 emplois, soit 1/10ème de l'emploi salarié francilien.

Le taux moyen de chômage est de 8 %, avec cependant de fortes disparités d'une commune à l'autre (sources INSEE 3ème trim. 2010 et RP 2007).

L'aéroport international de Paris-Orly : 26 millions de passagers par an, 162 destinations régulières vers l'Europe, l'Afrique, le Moyen-orient, les Etats-Unis et l'Asie.

Les projets urbains : près de 50 000 nouveaux logements projetés à 2030 et 4 millions m<sup>2</sup> de surface hors oeuvre nette (SHON) d'activités à 2030 sur le département.

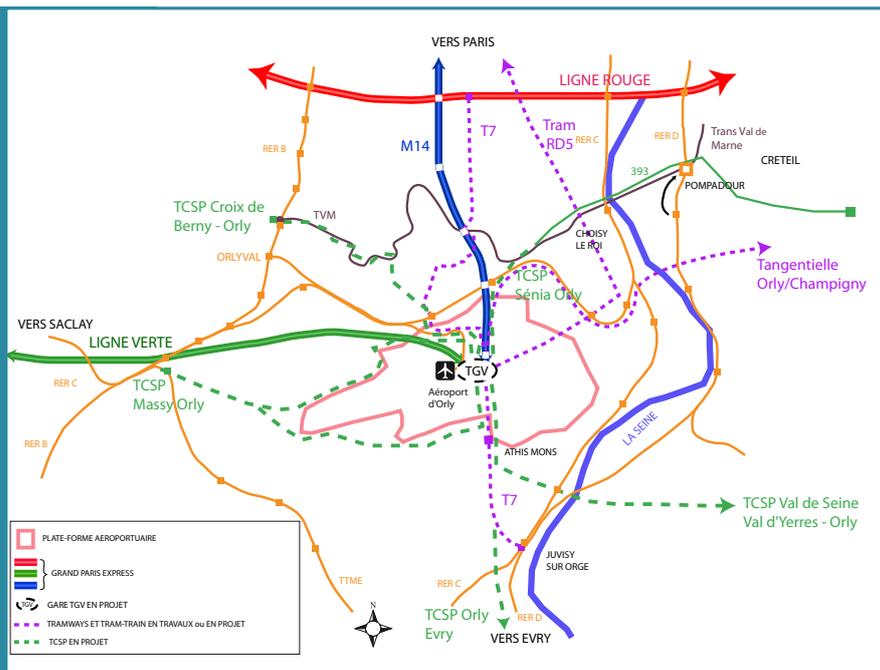
- 7<sup>ème</sup> pôle scientifique français ;
  - 2<sup>ème</sup> pôle français de médecine clinique ;
  - Pôle d'excellence de la filière "Image-numérique" ;
  - Pôle d'excellence autour de la filière des écoactivités ;
  - L'excellence agroalimentaire avec le marché d'intérêt national de Rungis (MIN) ;
  - Carrefour d'échanges internationaux et maillon essentiel du Cône Sud francilien de l'innovation, avec le 2<sup>ème</sup> aéroport français (11ème au niveau européen), le 1<sup>er</sup> parc d'affaires privé en Europe avec SILIC, de grandes plates-formes de logistique avec le MIN, la SOGARIS et le SENIA.
- (données 2009, CG94/DDEE-DADT)

# Une desserte grande vitesse d'Orly à développer avec la LGV POCL

## Un arrêt en gare d'Orly, porte internationale du Grand Paris, pour les TGV empruntant la LGV POCL

Avec l'aéroport d'Orly (2<sup>e</sup> aéroport français et 11<sup>e</sup> aéroport européen) et la future gare TGV prévue avec l'Interconnexion Sud des LGV, le pôle d'Orly a

vocation à devenir une véritable porte internationale de la métropole francilienne. Pleinement intégré dans un réseau de transports en fort développement avec la réalisation du Grand Paris Express, des projets de tramways, de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) et de la Tangentielle Orly-Champigny, Orly sera demain une destination attractive et accessible à toutes les échelles.



*Le pôle d'Orly, carrefour des réseaux international, national et francilien et porte d'entrée du Grand Paris*

## Conforter l'attractivité et la performance du hub air / fer d'Orly

Avec la création de nouveaux services TGV, l'aéroport d'Orly pourra développer de nouvelles lignes aériennes internationales, dans le respect du couvre-feu et du plafonnement, en reportant des liaisons nationales actuelles vers le réseau à grande vitesse.

**La LGV POCL, comme l'interconnexion Sud des LGV, doit constituer un maillon essentiel du hub air/fer d'Orly.**

Ainsi, contrairement à ce qui est précisé dans le dossier soumis au débat, le projet de LGV POCL ne peut-être appréhendé simplement comme "compatible avec chacun des scénarios de l'Interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France"<sup>1</sup>. Ces deux projets sont particulièrement interdépendants et doivent nécessairement être connectés pour apporter une réelle plus-value à l'ensemble des territoires desservis par ces lignes et notamment au pôle d'Orly. Le maillage efficace des

*Vue aérienne de l'aéroport d'Orly*



<sup>1</sup> DMO p 98

lignes de transports, qui a fait défaut à ce pôle pendant une cinquantaine d'années<sup>2</sup>, conduit progressivement à une amélioration de l'ensemble des mobilités et à un développement du territoire et de l'activité économique. Les correspondances proposées aux voyageurs passant de l'avion au train ou d'un train

à un autre se doivent donc d'être très performantes, avec en particulier **une desserte TGV au plus près des aéroports**.

Enfin, des synergies et économies d'échelles devront être recherchées pour les réalisations de l'Interconnexion Sud et de la LGV POCL.

## Contribuer au développement économique conjoint du territoire du centre de la France et du pôle d'Orly

*“Le territoire du projet POCL, qui s'inscrit dans des dynamiques fortes ou naissantes, doit exploiter son potentiel et ses atouts et s'insérer dans les grands réseaux nationaux et européens pour y jouer un rôle moteur à la dimension de ses capacités.”<sup>3</sup>*

A cette fin, il ne fait aucun doute que la future LGV remplira pleinement son rôle pour faciliter les échanges des territoires du centre de la France avec Paris. En revanche, **il est tout à fait indispensable que les TGV empruntant la LGV POCL puissent desservir le hub air / fer d'Orly :**

■ parce qu'il constituera une porte vers l'International, vers le territoire national et vers l'ensemble de la métropole francilienne. Il renforcera l'essor économique généré sur le tracé de la LGV POCL et le dynamisme des villes moyennes par la création d'emplois et l'augmentation de leur population. Le savoir-faire souvent méconnu de nombreuses entreprises du “territoire central” pourra plus facilement s'exporter. Un aller-retour n'importe où en Europe deviendra possible dans la journée pour une grande partie des futurs usagers de la LGV POCL.

■ parce que le pôle d'Orly s'inscrit dans une continuité naturelle avec les zones desservies par la LGV POCL, avec lesquelles seront favorisées les échanges économiques entre les différents pôles de compétitivité de ces territoires (comme Elastopole, Medicen, Advancity, Systematic, ou encore Lyon Urban Trucks 2015). D'une manière plus générale l'ensemble des entreprises de ces territoires pourra multiplier les échanges entre le sud-francilien et le “territoire central” tout en contenant les nuisances générées par le trafic routier desservant les entreprises de la SEMMARIS ou de la SILIC.

■ parce que l'activité et le trafic générés seront d'autant plus importants que l'ensemble du pôle de transport s'intégrera dans un système de projets structurants comme le futur complexe immobilier Cœur d'Orly, le projet de Grand Stade de Rugby de la FFR ou encore le futur Centre de Congrès International, directement desservis par le rail et l'air. Ce “système”, une fois mis en place, permettra d'alimenter une dynamique forte et contribuera largement au développement du tourisme d'affaires, alimentant lui-même le développement du rail.

## Renforcer l'accessibilité des franciliens au réseau LGV

L'accessibilité à la grande vitesse en Ile-de-France reste aujourd'hui fortement concentrée dans les gares parisiennes. Il est absolument indispensable de renforcer cette accessibilité au bénéfice des populations et du développement du territoire de la métropole francilienne. Cette nécessité aujourd'hui unanimement reconnue doit être une composante incontournable de tout nouveau projet de LGV en Ile-de-France, à l'image du projet d'Interconnexion Sud des LGV qui prévoit la réalisation de deux gares TGV, dont une à Orly.

Cette nécessité est d'autant plus impérieuse, qu'avec la mise en œuvre du Grand Paris et la mise en révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), la métropole francilienne fait l'objet d'**une forte dynamique de développement, notamment en proche couronne**.

**Le Conseil général du Val-de-Marne demande impérativement que la LGV POCL assure la desserte grande vitesse de l'aéroport et du pôle d'Orly pour en faire un véritable pôle d'interconnexion du Grand Paris.**

<sup>2</sup> Etude réalisée par le cabinet Bécard et Palay en 2007, dans le cadre de la démarche des Assises du pôle d'Orly.

<sup>3</sup> DMO p 25

## Une insertion souterraine de la LGV en Val-de-Marne

La LGV POCL traversera le Val-de-Marne en Nord-Sud, dans un secteur densément peuplé et extrêmement contraint de la proche couronne. Le Département est totalement opposé à une insertion en aérien de cette nouvelle infrastructure en Val-de-Marne en élargissant le faisceau actuel du RER C, qui :

- nécessiterait des expropriations en surface d'habitations et d'activités, ainsi que la démolition/reconstruction des gares du RER C et l'élargissement ou la reconstruction de ponts routiers et ferrés,
- renforcerait la coupure urbaine que constitue le faisceau ferré actuel et que les communes, l'EPA ORSA et le Conseil général cherchent à réduire,
- générerait d'importantes nuisances supplémentaires pour les riverains (exposition au bruit) et pour les usagers du RER C en phase travaux,
- limiterait le développement des projets urbains le long du faisceau.

Les coupures urbaines générées par les infrastructures de transport ont très souvent été un frein à la qualité de vie et au développement économique des territoires « coupés » et ont ainsi conduit à une « triple peine » : pertes en matière de retombées économique du fait d'un dynamisme économique moindre, nuisances accrues, dépenses considérables pour « réparer » ces effets (travaux de couverture, murs anti-bruit, ...).

Par conséquent, dans l'esprit du développement et de l'aménagement durables du Grenelle de l'environnement dans lequel s'inscrit le projet de LGV POCL, le Conseil général du Val-de-Marne exige **une insertion exclusivement en souterrain de la LGV POCL en Val-de-Marne.**

## Des améliorations nécessaires à apporter au RER C avant la réalisation de la LGV POCL

Avec 10 gares dans le département, le RER C est une ligne essentielle pour de nombreux Val-de-Marnais et constitue l'épine dorsale de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis Seine-Amont qui doit accompagner le fort développement urbain attendu sur ce territoire, conformément aux orientations du SDRIF. Pourtant, avec ses nombreux points de fragilités et un trafic en constante augmentation (+ 3% par an), la régularité du RER C ne cesse de se dégrader. Cette ligne ne répond pas de manière satisfaisante aux besoins croissants en termes d'offre et de qualité de service qu'attendent les voyageurs et les territoires desservis.

**La modernisation du RER C est donc indispensable, et ce bien avant l'horizon de la mise en service de la LGV POCL.** Un schéma directeur a été voté en 2009. Des investissements ont déjà été réalisés pour mettre en place des augmentations de desserte à court terme, qui doivent être mises en œuvre. D'autres investissements sont programmés, comme l'aménagement du nœud de Brétigny.

Mais au-delà, il est **absolument essentiel d'implanter un système de signalisation performant dans Paris et sur la section Bibliothèque François Mitterrand - Juvisy pour pouvoir espérer améliorer la régularité de la ligne et augmenter les fréquences de desserte dans toutes les gares val-de-marnaises.** La convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisations pour les transports collectifs de 2011 à 2013, signée par l'Etat et la Région, a prévu des crédits conséquents pour le RER C. Ils doivent être mobilisés pour implanter sur le RER C le même système de signalisation que celui prévu sur le prolongement du RER E à l'ouest.

La réalisation de la LGV POCL ne devra pas remettre en cause le calendrier prévisionnel de ces investissements indispensables pour les usagers du RER C et les territoires qu'il dessert.



Conseil général  
du Val-de-Marne  
Hôtel du Département  
Avenue du Général de Gaulle  
94054 CRETEIL Cedex  
www.cg94.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