



Cahier d'acteur n°201

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.

Un projet pertinent, mais des choix à préciser en Ile-de-France pour renforcer l'attractivité francilienne

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



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

CCI SEINE-ET-MARNE
Bd Olof Palme – Emerainville
77436 Marne-la-Vallée cedex 2
www.seineetmarne.cci.fr
infocci@seineetmarne.cci.fr

Interlocuteur et partenaire économique de poids auprès des services de l'Etat, de la Région et du Département, elle représente les intérêts des 48000 ressortissants immatriculés en matière d'appui aux entreprises, de formation professionnelle et d'information économique.

La CCI Seine-et-Marne porte un projet territorial pour un département aux potentiels de développement importants

Dans un contexte de compétition entre les grandes métropoles mondiales, l'Île-de-France a besoin de préserver et de valoriser sa fonction de cœur de réseau du système ferroviaire à grand vitesse. Dans ce cadre, ce projet offre l'opportunité de mailler la région francilienne à de nouvelles agglomérations en offrant un itinéraire alternatif à l'actuelle LGV Sud Est.

La CCI Seine-et-Marne est favorable à ce projet, sans toutefois énoncer de préférence entre les 4 scénarios proposés hors Ile-de-France et demande que la variante francilienne choisie réponde à 4 principes.

Répondre aux attentes des franciliens dans leurs déplacements

L'un des premiers apports de ce projet, en créant une nouvelle gare TAGV à Paris Austerlitz, sera d'améliorer les déplacements quotidiens des franciliens. Les estimations faites envisagent de libérer :

- une quinzaine de sillons sur l'axe Paris-Melun. Ces sillons libérés pourront ainsi être utilisés pour le RER D, les TER ou les Transiliens. Cette offre supplémentaire viendra s'ajouter aux évolutions du RER D, qui prévoient pour 2020 24 trains par heure entre Paris et Villeneuve-Saint-Georges et 12 trains par heure au-delà de Villeneuve-Saint-Georges.
- 45 sillons sur l'axe Paris/Orléans, qui pourront être utilisés pour le RER C et les TER.

Le projet va également permettre la désaturation de la Gare de Lyon. Une capacité de libération de 60 à 110 sillons quotidiens est envisagée sur l'actuel réseau de la LGV Sud-Est vers ou en provenance de la Gare de Lyon.

Ces améliorations sont cependant conditionnées à la création d'un véritable réseau de gares parisiennes, apte à répondre aux évolutions de trafics, autour des gares :

- de Lyon,
- de Bercy,
- d'Austerlitz et,
- de la Bibliothèque François Mitterrand.

Elles nécessitent aussi :

- L'aménagement ferroviaire du Pont National (petite ceinture) pour faciliter les échanges entre les 2 gares parisiennes,
- La création d'un véritable système de transport en commun, reliant ces 4 gares, pour faciliter les déplacements inter-gares,
- La réalisation d'un échangeur ferroviaire entre l'interconnexion sud et l'axe Paris Orléans à Choisy-le-Roi. Cet échangeur faciliterait le report du trafic de la gare de Lyon vers la gare d'Austerlitz et offrirait des sillons supplémentaires entre Villeneuve-Saint-Georges et Paris Gare de Lyon.

Renforcer la captation des flux nationaux et internationaux de fret en Ile-de-France

Le projet illustre bien l'enjeu du territoire sud francilien, qui est au cœur du réseau de fret national, avec des infrastructures vitales pour le fret comme :

- L'axe Paris Lyon Marseille pour lequel des réserves de capacités existeront,
- L'axe Paris Orléans qui nécessitera une mise à 4 voies entre Grigny et Juvisy-sur-Orge, et qui risquera la saturation aux heures de pointes entre Juvisy-sur-Orge/ Vigneux-sur-Seine/ Villeneuve-Saint-Georges,
- La grande ceinture avec sa section Massy/Valenton qui est l'objet d'un projet d'aménagement pour éviter la saturation de l'axe et proposer des lignes dédiées aux TAGV sur cet axe,

Dans ce cadre et afin de renforcer l'attractivité francilienne, il convient de :

- Préserver les sillons assurant la desserte des grands sites franciliens (Villeneuve-Triage, Valenton, MIN de Rungis, Sénart, Brétigny-sur-Orge...),
- Prendre en compte la future plateforme de ferroutage sur Sénart et l'autoroute ferroviaire Sud Est prévus au SDRIF,
- Choisir la variante n'ajoutant pas de trafic supplémentaire et d'effets induits sur le trafic du fret ferroviaire. Si le projet propose des solutions pertinentes pour les TAGV radiaux, il n'en propose aucune en Ile-de-France pour les TAGV intersecteurs. Toutes les variantes utilisent paradoxalement la grande ceinture et sa section Massy-Valenton alors que le projet d'interconnexion sud propose une séparation des flux !

Renforcer la multimodalité du pôle d'Orly Rungis

Le pôle d'Orly Rungis constitue un des territoires majeurs pour le rayonnement de l'Ile-de-France avec une desserte exceptionnelle, amenée à se renforcer avec notamment : le Grand Paris Express et

l'interconnexion Sud des LGV.

La création d'une nouvelle desserte TAGV à Orly sur le POCL :

- créerait un véritable hub ferroviaire et aérien,

- offrirait aux futurs voyageurs du POCL une interface directe avec les autres réseaux sans passer par Paris. Ainsi pourront-ils accéder directement au réseau aérien, se déplacer vers les autres métropoles françaises et européennes à grande vitesse grâce à l'interconnexion sud, se diriger vers les autres territoires majeurs franciliens via le réseau du Grand Paris Express,
- permettrait d'améliorer l'accès à la grande vitesse pour les habitants et les entreprises du territoire. Cette nouvelle gare garantirait à 1 million d'habitants et d'emplois¹ situé à moins de 30 minutes, un accès

immédiat au réseau de la LGV Sud Est et créerait un report des gares parisiennes.

Cette multimodalité renforcée du pôle Orly Rungis est conditionnée par la réalisation :

- d'une gare commune avec celle de l'interconnexion sud, avec des quais partagés,
- d'un maillage avec les réseaux desservant le quadrant Sud Est francilien et plus particulièrement le Sud Seine-et-Marne.

Ne pas hypothéquer les choix futurs de desserte de l'Île-de-France en permettant le développement de nouveaux moyens de déplacements

Le projet ne solutionne pas la circulation des TAGV intersecteurs en Ile-de-France. Chacune des variantes franciliennes propose de :

- Les faire circuler sur une partie de la grande ceinture Massy-Valenton,
- Puis, de les connecter à la tranchée couverte à 2 voies existante dans le bois de la Grange entre Valenton et Villecresnes qui se poursuit en aérien jusqu'au triangle de Coubert,
- Pour enfin regagner l'interconnexion des LGV en Ile-de-France.

Venant s'adjoindre aux évolutions de trafics prévus (mise en service des futures dessertes de : Lyon-Turin, Dijon-Mulhouse, Montpellier-Perpignan et de la région Provence Alpes Côte d'Azur, interconnexion sud des LGV en Ile-de-France), cette circulation des TAGV intersecteurs viendra participer à la saturation du tronçon Valenton-Coubert. D'ailleurs, dans le cadre de son porter à connaissance de septembre 2011 sur le SDRIF, l'Etat demande clairement « une réflexion sur la capacité actuelle de la ligne d'interconnexion entre Valenton et Coubert. En fonction du tracé qui sera retenu pour l'interconnexion sud, il faudra envisager le doublement de la ligne entre Valenton et Coubert ou entre Coubert et Crisenoy ».

La solution à étudier pour ne pas hypothéquer les choix futurs de la desserte de l'Île-de-France serait une mutualisation du trafic des seuls TAGV intersecteurs du POCL avec le scénario C de l'interconnexion Sud des LGV, qui en plus :

- Eviterait un aménagement problématique de la section Valenton/ Coubert qui s'inscrit dans un milieu urbain et naturel sensible et engendrant des coûts prohibitifs (environ 1 milliard €)

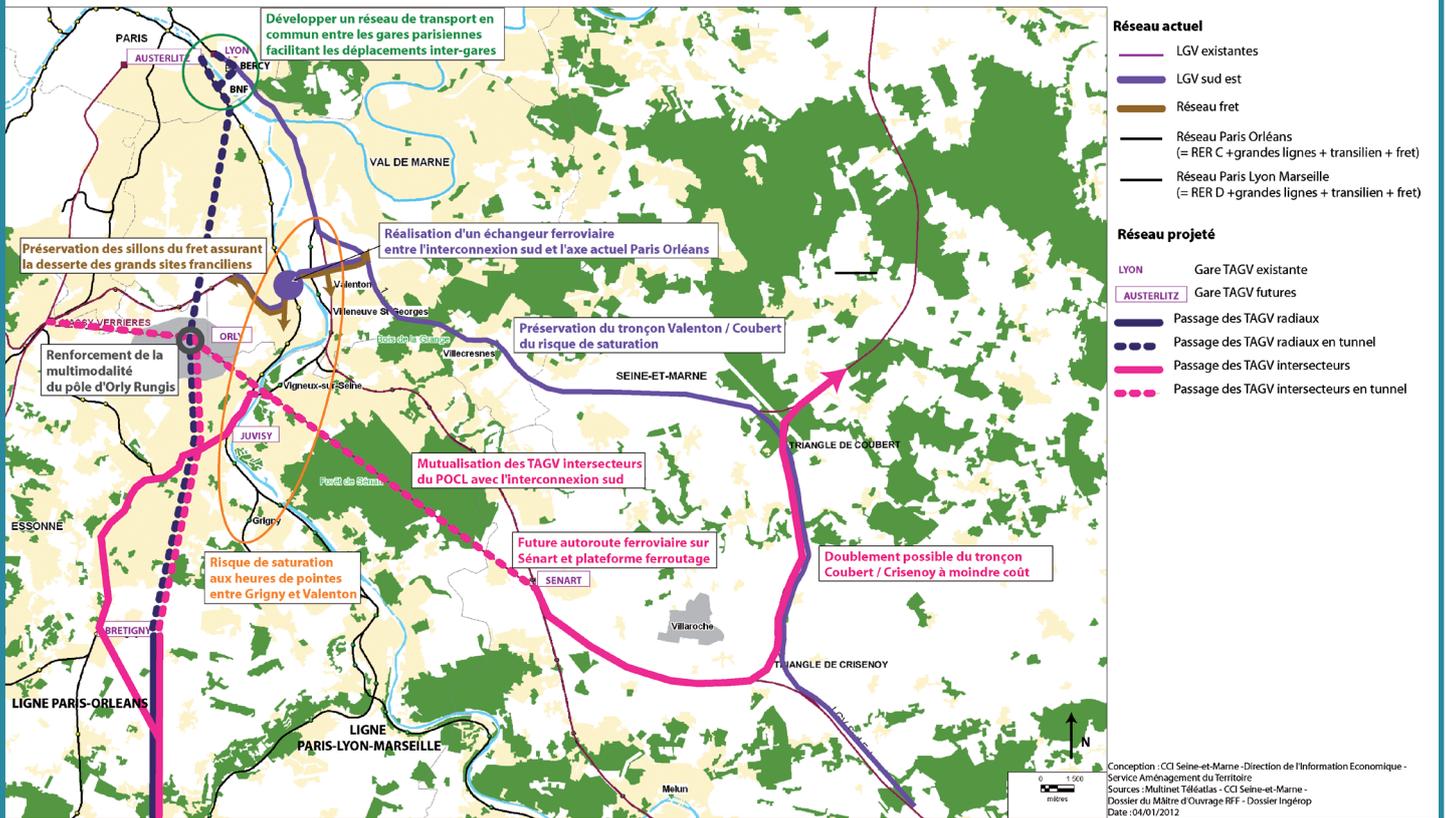
- Nécessiterait un aménagement de la section Crisenoy/ Coubert située intégralement en milieu rural. Son aménagement qualitatif n'engendre pas de difficultés d'insertion dans le milieu environnant et se réalise à moindre coût (300 millions d'€ environ).
- Permettrait de ne faire circuler pour l'interconnexion sud et le POCL que des TAGV intersecteurs, si la bifurcation souterraine au nord ouest du tronc commun est réalisée avec une branche vers la gare d'Orly ou vers celles de Juvisy s/Orge ou de Brétigny s/Orge. Les autres aménagements complémentaires proposés dans l'étude menée par Ingérop seraient inutiles pour la seule circulation de TAGV intersecteurs. Circulant à la même vitesse, pouvant avoir une politique d'arrêt compatible, la perte de capacité pointée par l'étude d'Ingérop n'aurait plus lieu d'être et la circulation des 10 TAGV intersecteurs quotidiens attendus serait assurée. Il convient donc d'abandonner effectivement le scénario d'une mutualisation des TAGV radiaux POCL avec l'interconnexion sud pour poursuivre les études avec un scénario de mutualisation des TAGV intersecteurs POCL avec l'interconnexion sud.

A terme, le gain pour la collectivité est indéniable et assurerait le développement de nouveaux projets :

- La création de navettes rapides entre les aéroports d'Orly et Roissy et entre les principaux territoires économiques par la desserte des gares de Lieusaint et de Marne-la-Vallée. A terme, avec le bouclage de la rocade TAGV ces navettes permettraient de faciliter les déplacements interurbains des franciliens en grande couronne sans les obliger à passer par le cœur de l'Île-de-France,
- La possibilité d'accueillir des TAGV frets... Ces matériels ne gêneraient pas la circulation des TAGV en roulant à des vitesses compatibles.

¹ Chiffre donné dans le dossier du maître d'ouvrage du débat public sur l'interconnexion sud des LGV en Ile-de-France

LA CCI SEINE-ET-MARNE SE POSITIONNE POUR UN SCENARIO III MODIFIE EN ILE-DE-FRANCE



La CCI Seine-et-Marne se positionne pour un scénario III modifié en Ile-de-France

CONCLUSION

La CCI Seine-et-Marne est favorable au projet de ligne à grande vitesse Paris / Orléans Clermont-Ferrand / Lyon sans toutefois énoncer de préférence sur les 4 scénarii présentés hors Ile-de-France.

Concernant l'Ile-de-France et sans remettre en cause la gare LGV sur Lieusaint dans le cadre de l'interconnexion Sud, la CCI Seine-et-Marne se déclare en faveur d'un scénario III modifié satisfaisant aux 4 principes énoncés afin de :

- Répondre aux attentes des franciliens dans leurs déplacements,
- Renforcer la captation des flux nationaux et internationaux de fret,
- Renforcer la multimodalité du pôle d'Orly-Rungis,
- Ne pas hypothéquer pas les choix futurs de la desserte de l'Île-de-France en permettant le développement de nouveaux moyens de déplacements.

Dans ce cadre, la CCI Seine-et-Marne demande :

- De préciser par des études complémentaires les variantes en Ile-de-France,
- D'étudier un scénario de mutualisation des seuls TAGV intersecteurs POCL avec le scénario C de l'interconnexion sud afin de ne pas hypothéquer les choix futurs de desserte de l'Île-de-France,
- D'évaluer le coût et les impacts des principes énoncés et des demandes faites.



CCI SEINE-ET-MARNE
Bd Olof Palme – Emerainville
77436 Marne-la-Vallée cedex 2
www.seineetmarne.cci.fr
infocci@seineetmarne.cci.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