



Cahier d'acteur n°84

décembre 2011

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.

Ville d'Ivry sur Seine

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Mairie d'Ivry sur Seine

Esplanade Georges Marrane

94205 Ivry-sur-Seine Cedex

01 49 60 25 08

Courriel : ljeannin@ivry94.fr

Ivry-sur-Seine, commune du Val de Marne limitrophe de Paris, est un territoire majeur de la Seine Amont avec près de 56 000 habitants. Après la désindustrialisation, la commune connaît un nouveau dynamisme depuis une décennie.

Les objectifs de développement durable, de compacité urbaine, de retour à la population accompagnent l'investissement public en termes d'emploi, de formation, de logement, de services publics.

La mobilité des résidents, l'accessibilité des pôles de développement, la qualité de service des transports publics sont les composantes essentielles du renouvellement urbain et de la régénération des tissus des quartiers.

Ce contexte local à l'échelle du projet POCL est un composante essentielle de la logique de renforcement des pôles métropolitains que sous-tend la grande vitesse, qui doit donc, dans la desserte de ces territoires, être attentive aux grands équilibres et aux enjeux de développement qui sont en train de se nouer.

Articuler les échelles de projets ferrés

L'architecture générale de la toile des transports structurants doit éclairer la réflexion sur l'accroche du projet POCL au réseau francilien et ne pas se faire à son détriment. Ainsi, le projet POCL ne doit pas remettre en question les développements et les renforcements d'infrastructures déjà prévus et à l'étude, en termes de financements mais aussi d'articulation des projets ferroviaires.

■ Une exigence que ce projet s'inscrive dans une logique de développement local

Il s'agit notamment de débloquent le schéma directeur du RER C qui doit permettre sans sextuplement de doubler la fréquence en gare d'Ivry-sur-Seine à court terme. A échéance de la réalisation du Tram Train Evry – Massy en 2017, l'arrêt de 3 à 5 trains au quart d'heure à Ivry est indispensable. Ivry-sur-Seine est la seule commune limitrophe de Paris à avoir une fréquence de RER si faible. A long terme, le projet POCL devra être compatible avec un service du RER C encore plus performant grâce à la libération de tronçons aujourd'hui utilisés par des TER et des trains grandes lignes. Il s'agit donc de s'assurer que la libération de faisceau bénéficie en priorité au réseau francilien.

Les projets urbains Ivry Confluences (145 ha de développement et 1 300 000 m² de SHON) et Gagarine-Truillot (1400 logements et 50 000 m² d'activités pour ce

projet ANRU) s'appuient sur la montée en puissance de la gare RER d'Ivry qui devrait passer de 2 000 voyageurs en heure de pointe à près de 6 000 en 2020. L'arrivée de nouveaux modes de transport structurants (le métro 10 et le TZen 5 "Vallée de la Seine") permettra à un horizon plus lointain (2020 – 2025) de renforcer l'attractivité du territoire et cela en lien avec la logique de réduction de l'utilisation de la voiture individuelle pour un cadre de vie plus agréable. Mais dès le court terme c'est-à-dire à la livraison des premières opérations (2013 – 2014) il est indispensable que l'afflux d'habitants et d'emplois soit accompagné par une amélioration de l'infrastructure existante et une augmentation de la fréquence des trains à l'arrêt en gare d'Ivry pour ne pas handicaper l'attractivité du territoire depuis le centre ville jusque sur les secteurs du port, c'est-à-dire toute la plaine d'Ivry.

■ La gare du RER C, articulation entre le centre ville et les opérations d'aménagement

L'intensité urbaine autour des gares est le moteur essentiel du développement du territoire, en ce sens qu'elle valorise les grands investissements d'infrastructures ferrées sur des pôles denses qui renforcent eux-même le rayonnement de l'équipement gare. Ces pôles de développement, au cœur de l'agglomération, sont un levier majeur de recomposition des échanges à l'échelle régionale, au plus près d'une armature de transports structurants sur lesquels un effort doit être porté.

Dans ce sens Ivry-sur-Seine s'est engagée à travers deux opérations urbaines d'envergure, Ivry Confluences et Gagarine-Truillot à développer des pôles urbains autour de sa gare du RER C. Cette volonté de la Ville respecte les orientations du SDRIF qui préconise un rééquilibrage et une dynamisation des pôles de développement en cœur d'agglomération à travers une densification de la première couronne parisienne.

De même, RFF avec le contrat de performance signé avec l'Etat en novembre 2008 s'engage à développer "une stratégie foncière et immobilière active, au service des enjeux ferroviaires et des objectifs d'aménagement urbain". Les différents acteurs du territoire sont sur la même logique qui consiste à profiter du potentiel que représente la gare et ses abords pour développer des projets d'aménagements ambitieux.

De ce point de vue il est inconcevable que le projet POCL conduise à exposer les populations et actifs du territoire, actuels et à venir au travers des projets de développement urbain précités, à davantage de nuisances (bruit, pollution). Le projet ne doit pas non plus accentuer les effets de coupure urbaine liés à la présence des voies ferrées dans la commune et obérer par là-même les potentialités de développement urbain. C'est pourquoi les variantes I, IV et V (sextuplement aérien) ne peuvent être retenues.

Enfin, il convient également de souligner que le débouché d'un tunnel de plusieurs dizaines de kilomètres entraîne un grand nombre de servitudes en termes de sécurité, d'accès des secours, d'exclusions d'implantations, de contraintes de protection et de contrôles d'accès très lourdes, totalement incompatibles avec la reconstitution de quartiers denses, mixtes, actifs autour de la gare. C'est pourquoi l'hypothèse de faire déboucher le tunnel à la gare d'Ivry est antinomique par rapport aux objectifs de développement urbain de la Ville.

Quel que soit l'aménagement retenu et en lien avec les engagements de RFF d'accompagner les projets urbains en limite de propriété ferroviaire, la Ville d'Ivry-sur-Seine souhaite que le projet POCL ait le moins d'incidences possibles tant sur ses projets urbains que pour l'axe structurant qu'est le RER C.

La gare RER d'Ivry : au cœur du développement de la ville 2011-2025

La gare RER est un équipement vital pour les projets de renouvellement urbain engagés à Ivry-sur-Seine. Facteur d'attractivité, elle favorise la valorisation foncière et représente une articulation essentielle entre le quartier du port et le reste de la ville.

Premiers incubateurs économiques 2011-2014

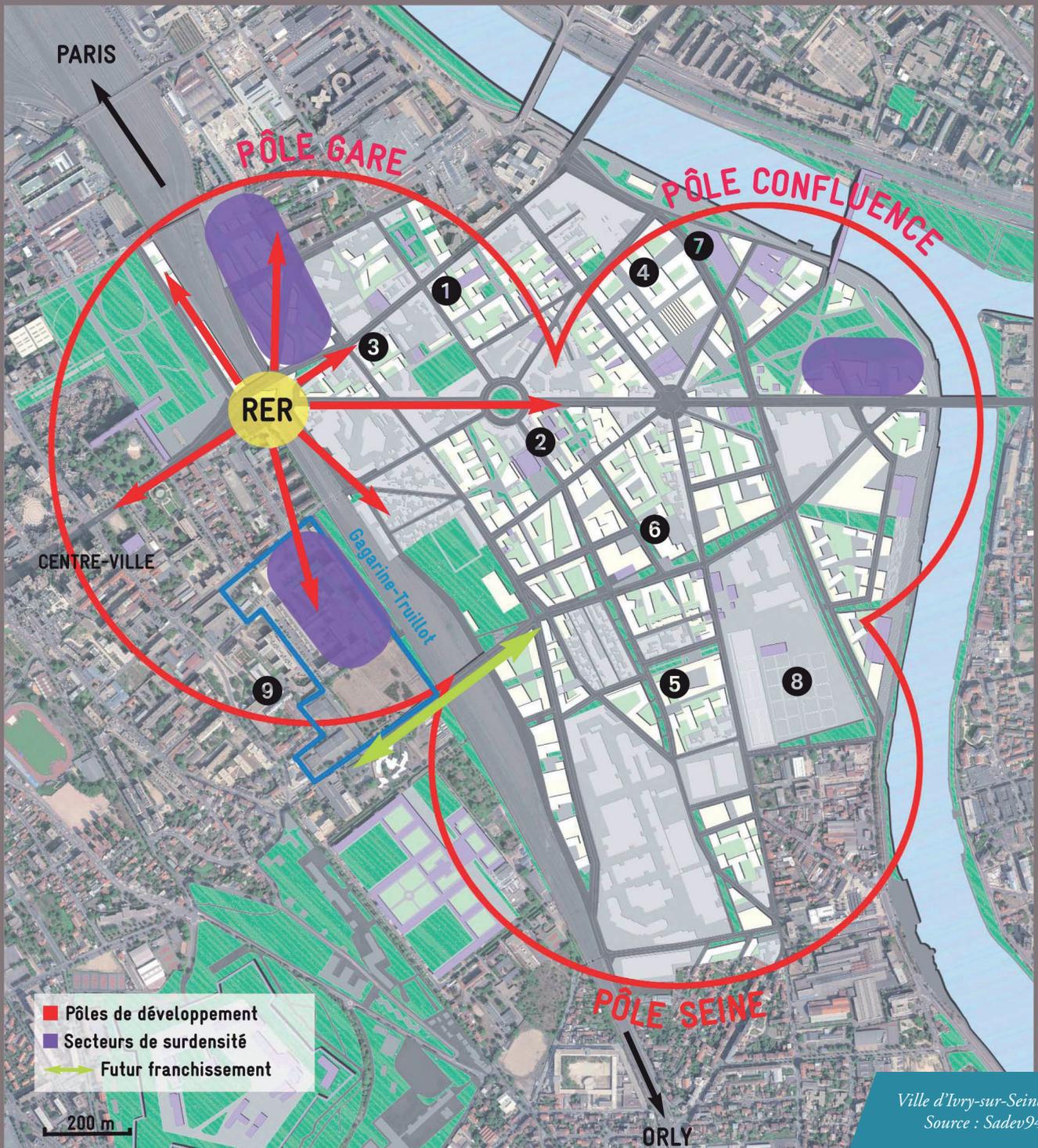
1. Halle o film (filière audiovisuelle)
2. La Minoterie (métiers de la ville)
3. Plateforme immobilière et de services Charles-Foix (géronotechnologie)
4. Site du BHV (pôle tertiaire)

Premiers équipements de formation, scientifiques et culturels 2011-2014

5. Groupe scolaire et résidence étudiante
6. Collège
7. Université Paris 7
8. Aquafutura (centre de recherche)
9. Centre Dramatique National

Total logements

Ivry Confluences : 5 600
Opération Anru, Gagarine-Truillot : 1 400



Vers une gare de tête métropolitaine à Orly

La desserte du pôle d'Orly

A l'échelle du territoire de la Seine Amont qui devrait accueillir le passage de la ligne à grande vitesse, la desserte d'Orly, de son bassin d'emploi et de son pôle multimodal en devenir (aéroport, terminus de 2 lignes du Grand Paris Express, de tramways et de TCSP) est indispensable pour accompagner le rayonnement de ce pôle international. Or, seulement une variante sur les cinq proposées par le maître d'ouvrage mentionne

un arrêt à Orly qui pourtant avec sa nouvelle gare prévue dans le cadre du projet d'interconnexion sud devient une plate-forme nationale pour les trajets de province à province sans entrer dans Paris.

La Ville d'Ivry s'inscrit ainsi totalement dans la démarche de l'EPORSA qui expose dans son cahier d'acteurs les enjeux de desserte de ce pôle par POCL.

Orly gare de tête

L'objectif de percer la croûte de l'agglomération dense avec une nouvelle ligne TGV nécessite un déploiement d'investissements d'infrastructures et des impacts sur les quartiers urbanisés traversés qui sont les éléments faibles du projet POCL tel que présenté dans ses différentes variantes, et dont il convient de mesurer l'intérêt in fine. La grande vitesse implique nécessairement une rupture de charge sauf à considérer que le centre de Paris concentre les nouveaux enjeux de développement économiques de la métropole, ce qui n'est plus le cas depuis plusieurs décennies. La constitution d'un hub métropolitain à l'aéroport d'Orly sur lequel viendrait se connecter la ligne POCL serait cohérente avec la logique de développement métropolitain du Grand Paris.

En termes de logistique, la proximité de la gare de tête avec les équipements de maintenance et d'entretien

associés est aussi à prendre en considération en termes d'impacts urbains, de consommation de foncier et de mobilisation des faisceaux ferrés. Le pôle d'Orly est ainsi mieux adapté.

La logique de pôles interconnectés en hub modifie l'approche radiale qui oppose centre et périphérie, « lieu » à forte identité (Paris) et « banlieue », territoire « puissant » et territoire « servant ».

Dans ce cadre, il semble nécessaire que le maître d'ouvrage étudie la possibilité d'un terminus à Orly afin d'en faire une véritable « gare du Grand Paris ». La qualité de son interconnexion au futur réseau performant du Grand Paris et les économies générées par l'absence d'un tracé en milieu dense peuvent justifier la perte d'attractivité du TGV n'entrant pas dans Paris.

CONCLUSION

La Ville d'Ivry-sur-Seine souhaite que :

- Le pôle international d'Orly soit desservi pour renforcer son rayonnement multimodal et profiter des nouvelles liaisons ferroviaires via le projet d'interconnexion sud,
- L'hypothèse d'un terminus à Orly fasse l'objet d'une étude complémentaire,
- S'il est avéré que la ligne POCL doit aller jusqu'à la gare d'Austerlitz, celle-ci génère le moins possible de nuisances pour les riverains et que le tunnel du TGV sorte si possible à Paris ou tout au moins dans un secteur n'handicapant pas les projets de densification autour de l'axe ferroviaire,
- ce projet ne se fasse pas au détriment des opérations d'amélioration des infrastructures et du service existant et notamment celles du RER C dont le développement est une condition sine qua non pour un développement urbain harmonieux et de qualité.



Mairie d'Ivry sur Seine
Esplanade Georges Marrane
94205 Ivry-sur-Seine Cedex
01 49 60 25 08
Courriel : ljeannin@ivry94.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