

Cahier d'acteur n°3

octobre 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.

Une collectivité au cœur des problématiques d'accès aux réseaux à grande vitesse

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**Cahier d'acteur porté par
la Communauté d'Agglomération
Sénart-Val de Seine (Draveil,
Montgeron, Vigneux-sur-Seine)**

CASVS

6 bis, boulevard Henri Barbusse
91210 Draveil
Tél. : 01 69 73 25 45

Située à la confluence des vallées de la Seine et de l'Yerres, la Communauté d'agglomération Sénart Val de Seine (CASVS) associe depuis 2002 les communes de Draveil, Montgeron et de Vigneux-sur-Seine.

Son champ de compétences comprend entre autre l'aménagement du territoire, l'animation d'un maillage de transports de proximité, la définition d'une politique de soutien aux commerçants, artisans et entrepreneurs, la conduite des dispositifs en matière de logement et de renouvellement urbain, l'accompagnement d'une stratégie de développement durable et la gestion au quotidien d'équipements à vocation sportive et culturelle.

Bassin de vie de près de 80 000 habitants, son urbanisation s'est développée, notamment, selon des contextes démographiques franciliens marqués par un aménagement du territoire fortement conditionné par la présence de réseaux de communication aussi bien routiers que ferroviaires.

Caractérisé par un tissu économique marqué par les activités de services à la personne et hospitalières, le développement ancré au sein d'un projet concerté de territoire s'appuie sur les dynamiques des bassins d'emploi limitrophes de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis-Seine Amont et du Centre Essonne.

Autrement perçue comme une contrainte (enclavement, aléas des inondations, faiblesse du foncier disponible), la richesse de son patrimoine naturel contribue à son attractivité résidentielle (biodiversité de la Seine et de son affluent l'Yerres, anciennes carrières reconverties en espaces lacustres, statut de protection de la forêt de Sénart véritable poumon vert du Sud-est Francilien).

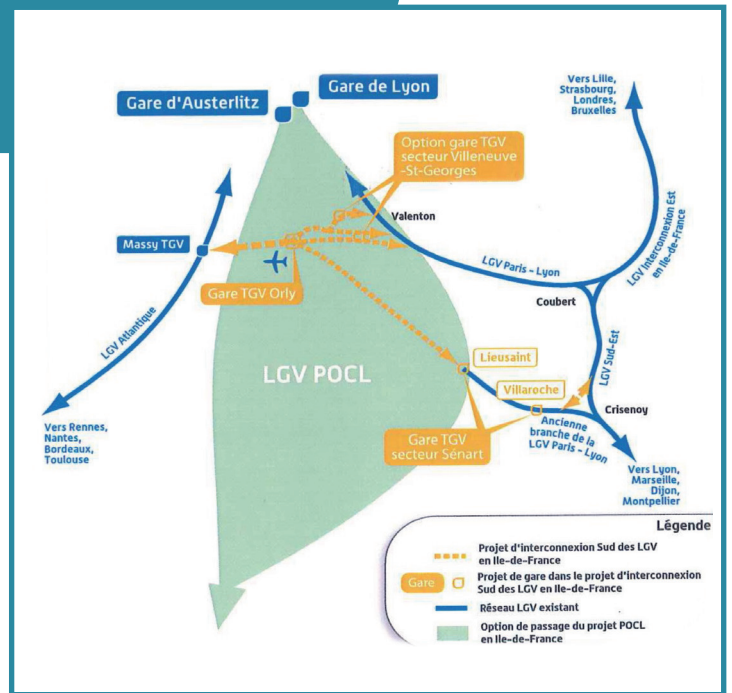
Traversée par les branches de la ligne D du RER se dirigeant vers Melun (axe historique Paris-Lyon) et l'agglomération d'Evry, la CASVS se situe par ailleurs en rive opposée du pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge, lequel, en plus de la présence de la ligne C, a vocation à terme à être relié par le tramway aux plates formes aéroportuaires d'Orly et à la concentration d'activités agro-alimentaires, tertiaires et logistiques de Rungis.

La problématique de l'insertion de la ligne POCL en Ile de France et d'un partage éventuel des sillons ferroviaires avec le projet d'Interconnexion Sud

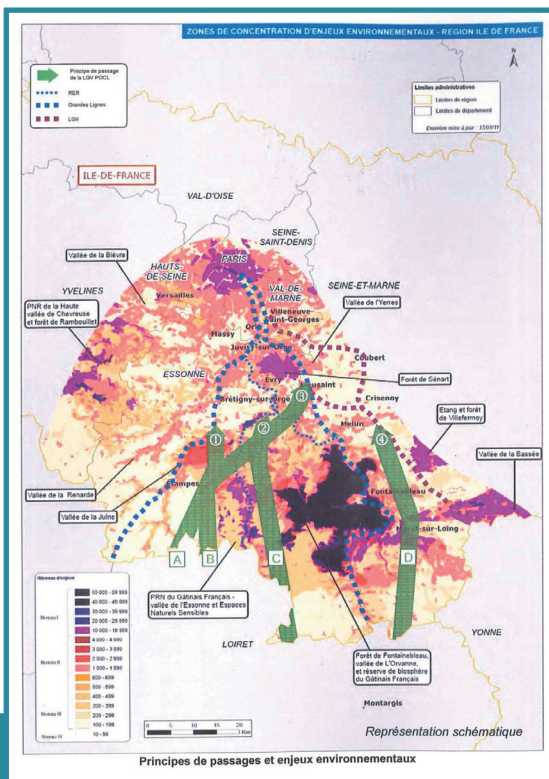
Source : Document du Maître d'Ouvrage sur la LGV POCL

À ce titre, la CASVS est hautement concernée par l'évolution des projets de transport dans l'aire métropolitaine du Grand Paris, dans les scénarii d'interconnexions entre les LGV existantes, et dans toute création de nouvelle desserte radiale.

En effet, ces projets ne seront pas sans incidences, d'une part, sur l'émergence de nouvelles centralités, de nouvelles habitudes de déplacements ou de rabattements sur les gares, et, d'autre part, sur la recherche d'une densification et de réponse concrète aux défis d'une forte demande en logements.



Concilier l'émergence des lignes intersecteurs et la préservation du cadre naturel : un défi pour la ligne POCL



Une arrivée de la ligne POCL par Lieusaint aurait à la fois des effets préjudiciables en matière environnementale (forêt de Sénart, parc du Gâtinais) et serait moins pertinente comme levier d'aménagement du territoire.

Source : Document du Maître d'Ouvrage sur la LGV POCL

S'il n'est pas du ressort de la CASVS de se prononcer sur les quatre hypothèses de desserte des régions de l'espace Centre, sa contribution cherche à attirer l'attention du Maître d'Ouvrage et des acteurs impliqués quant à l'approche du cœur de la métropole parisienne.

En l'espace d'une décennie, les liaisons intersecteurs ou "TGV de Province" ont connu un doublement de leurs fréquentations pour atteindre près de 20 millions d'usagers en 2009.

À l'heure actuelle, ces liaisons permettent aux Franciliens de ne plus avoir à transiter par les gares parisiennes et garantissent également un accès à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, à Massy et à Marne La Vallée.

Il est à noter qu'une liaison quotidienne dessert Lille et Brive depuis Juvisy-sur-Orge. Aussi, le débat actuel ne peut pas faire abstraction d'un rapprochement partiel avec les prises de position exprimées lors des précédents échanges du débat public (décembre 2010 à mai 2011) portant sur l'interconnexion des LGV.

À cette occasion, la CASVS avait traduit les inquiétudes des associations environnementales, comme des citoyens, quant à l'un des scénarii privilégiant un franchissement souterrain de la forêt de Sénart.

En dépit d'un ouvrage en forte profondeur, elle avait à la fois mis en avant les risques portant sur la traversée d'une forêt classée, et la faible pertinence d'une implantation d'une gare optionnelle à Lieusaint, relativement éloignée des enjeux d'aménagement du Grand Paris.

Elle avait abordé en ce sens la question des interférences avec le projet POCL et l'urgence de solutions visant à dissocier les flux empruntés par les lignes C et D du RER, le réseau national et les lignes de fret.

Le dossier du Maître d'Ouvrage souligne, notamment, qu'un passage de la ligne POCL par un tunnel sous la forêt de Sénart pourrait de manière rapide conduire à des phénomènes de saturation et de robustesse du réseau.

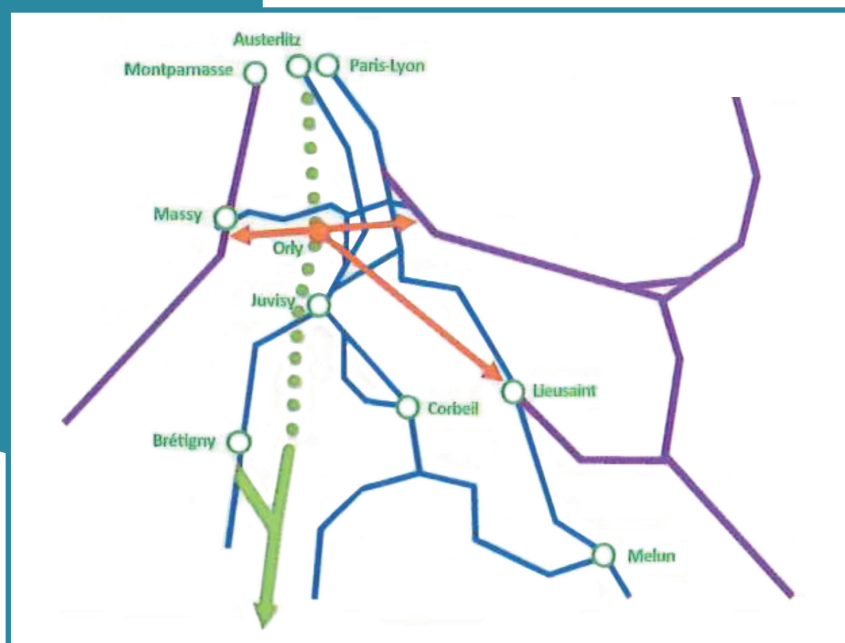
La variante 3 d'insertion en Ile de France permet à la fois de desservir la porte d'entrée Sud du Grand Paris sous l'aéroport d'Orly et le premier pôle intermodal d'Ile de France situé à Juvisy

Source : L'accès en Ile de France, étude INGEROP de juillet 2011 dans le cadre du débat public sur le POCL

Parmi les approches évoquées, la CASVS soulève en particulier le besoin de distinguer dans le cadre de la "variante 3", les flux d'usagers potentiels en correspondance à Orly et les besoins d'une gare plus locale bénéficiant d'une forte armature de lignes régionales ou d'intérêt local.

Selon la CASVS, le site de Juvisy-sur-Orge présente de fortes potentialités à la condition majeure d'initier un projet multimodal plus ambitieux, lequel impliquerait le regroupement sur un site unique de l'ensemble des gares routières et un ouvrage d'art supplémentaire.

Dans une logique prospective, la CASVS envisage une refonte profonde de ces lignes en rabattement, de manière à garantir une offre de mobilité adaptée, que ce soit au sein des quartiers excentrés, des cœurs de ville ou des périmètres inscrits au sein de son Programme Local de l'Habitat.



Cette solution faciliterait ainsi le report modal vers le TGV, la ligne de tramway vers Orly, tout en prenant en compte les différents critères de mobilité, d'accessibilité et de cheminements.

C'est pourquoi, la CASVS privilégie en priorité le principe d'une gare terminus de préférence en rive gauche (Austerlitz ou Bibliothèque François Mitterrand), accompagnant un nouveau cadencement sur la ligne C et offrant par le partage des sillons, des fréquences proches du métro.

En revanche, elle se montre plus réservée, sauf dans des cas extrêmes de saturation, sur un report en Gare de Lyon, en raison de facteurs potentiels de conflits avec les riverains proches de la voie ferrée à Vigneux-sur-Seine.

Faute de réalisation d'un tunnel supplémentaire entre Châtelet et Gare du Nord, facteurs de nombreux dysfonctionnements de la ligne D, les sources potentielles de retards pourraient avoir des conséquences pour les services du POCL en rive droite.

Poursuivant les réflexions issues à la fois du rapport rédigé sous l'égide de la sénatrice Fabienne Keller, et de l'Atelier International du Grand Paris, la CASVS estime que le rôle d'une gare contribue à une fonction de levier en matière d'aménagement du territoire.

Ainsi, une gare à Juvisy-sur-Orge permettrait de développer de nouvelles fonctionnalités (commerces, services de proximité), d'engager des projets de reconquête du front de Seine (reconversion de friches, aménagements de liaisons douces, nouvelles organisations des circulations) et de proposer une offre adaptée en logements (desserrement des ménages, demandes de petits logements proches des transports).

Peut-on mutualiser plusieurs niveaux de mobilité ?

Les études techniques propres à l'implantation d'une gare du POCL sous l'aéroport d'Orly, soulignent les principales difficultés de réalisation d'une nouvelle infrastructure.

Le bénéfice serait sans doute moindre pour les régions du Centre, de par la vocation de l'aéroport sur des vols essentiellement tournés vers la Méditerranée ou l'Outre-Mer.

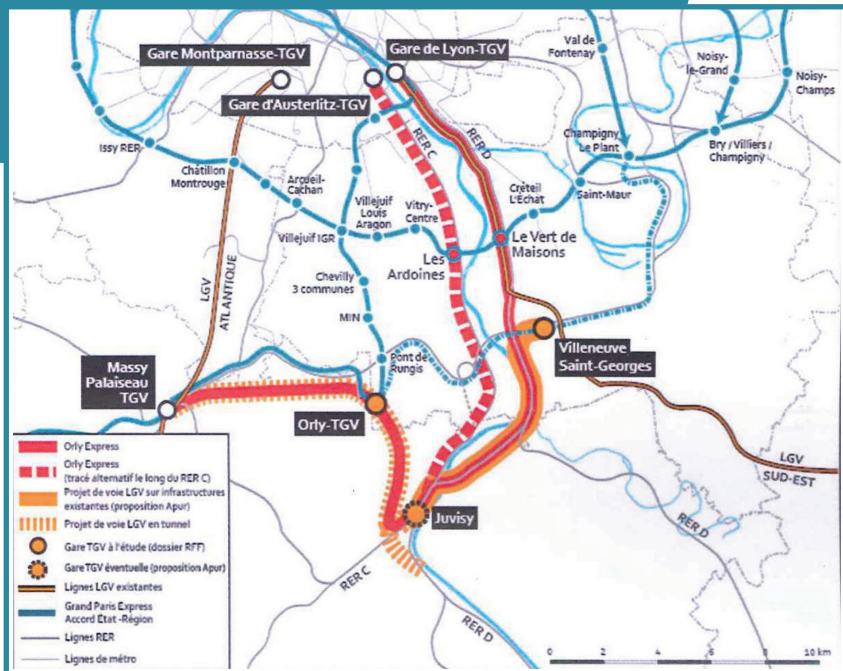
D'ailleurs, il ne s'agit pour le moment que d'une option.

Une gare à Juvisy-sur-Orge ne répondrait toutefois que de manière imparfaite au développement de déplacements professionnels vers le premier pôle d'activités Sud Francilien, au sein d'un "Cône de l'Innovation". Celui-ci concentrerait les principaux centres de recherche nationaux, les acteurs majeurs de la recherche médicale et scientifique, et les principaux pôles de la connaissance et du savoir.

Forte d'une étude consacrée à cette problématique par l'Atelier Parisien d'Urbanisme, la CASVS propose la création d'un service dit "Orly Express".

Les propositions émanant de l'APUR répondent aux souhaits des Franciliens de bénéficier de gares de proximité connectées aux réseaux de transports régionaux (RER, tramways, bus en site propre, Grand Paris Express) tout en respectant l'environnement et la territorialisation de nouveaux programmes de logements

Source : Contribution de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) du 16 Mai 2011 au débat public portant sur l'Interconnexion Sud des LGV en Ile de France



Ce service rapide d'une durée de 15 minutes permettrait de relier l'aéroport d'Orly à Paris, selon un tracé complémentaire au prolongement de la ligne 14, prévu au sein du Grand Paris Express.

Cette ligne s'appuierait en très grande partie sur l'interconnexion sud et serait étendue jusqu'à Massy.

Le principal apport tiendrait dans le principe d'une ligne de part et d'autre de la Seine, permettant un maillage fin avec les principaux nœuds de connexion du transport Sud Francilien.

Des arrêts seraient prévus à minima à Juvisy-sur-Orge, Villeneuve-Saint-Georges et Vert de Maisons, permettant ainsi la création d'une tangentielle de moyenne couronne, et répondant à la saturation des lignes C et D du RER.

Ce métro sur fer rapide (vitesse de 80 kilomètres/heure) circulerait donc en tunnel, sur les mêmes voies que l'interconnexion sud.

Juvisy aurait donc pour vocation à devenir l'une des principales gares intersecteurs de l'Ile de France à travers un tunnel spécifique depuis Orly et un raccordement à l'actuel barreau Valenton-Coubert.

CONCLUSION

Favorable au développement de nouvelles lignes inscrites dans le cadre de l'engagement national sur le développement durable, la CASVS garde toutefois en mémoire la liste des projets de création de nouvelles infrastructures, hélas restées lettre morte.

Face aux montants affichés et aux incertitudes de la conjoncture budgétaire, la CASVS s'interroge sur la multiplication éventuelle de liaisons sans articulations avec le réseau existant qui doit être modernisé, voire de son phasage.

Souhaitant privilégier le principe de gare répondant au plus près du besoin des usagers franciliens occasionnels, que ce soit pour les loisirs ou des motivations professionnelles, elle souhaite la localisation d'une gare à Juvisy-sur-Orge, située au cœur des enjeux territoriaux du Sud-est francilien.

La CASVS entend ainsi profiter de ce débat pour soulever la question de l'accomplissement complémentaire des conditions d'exploitation futures des lignes C et D, et de l'opportunité d'une éventuelle desserte d'Orly et d'un franchissement supplémentaire de la Seine pour les transports en commun entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine, faisant partie des objectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF).

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