

Chambre de commerce
et d'industrie de l'Essonne

L'interconnexion sud, un triple impératif

- ▶ **L'intermodalité air-fer** doit pouvoir jouer son rôle de catalyseur et faciliter un **repositionnement de la plateforme aéroportuaire d'Orly vers des dessertes internationales**. Le report modal des liaisons aériennes domestiques vers le TGV est une priorité. Parallèlement, l'aire d'attraction d'Orly sera étendue aux régions connectées par le TGV.
- ▶ **Une gare TGV positionnée au plus près des aérogares** constitue la seule bonne réponse. Cette localisation exclut le scénario B.

Une **desserte fine du territoire par les transports collectifs** sera assurée à partir du **nouveau pôle d'échanges créé au sein de la plateforme d'Orly**. Il est essentiel que les échelles

"L'Essonne, terre d'innovation, occupe une position charnière au sein de la métropole francilienne.

Le renforcement de l'accès à la grande vitesse et le redéploiement sur l'intercontinental des destinations aériennes depuis Orly sont de puissants facteurs d'attractivité pour le département, le positionnant résolument dans les dynamiques internationales."

Gérard Huot, président de la CCI Essonne

nationale, régionales, locales soient prises en compte pour mailler le territoire et offrir une bonne accessibilité de la plateforme (T7, Grand Paris Express, transports en commun en site propre (TCSP)).

- ▶ **Garantir dans le long terme une qualité de service de la grande vitesse** -régularité et fréquences-, avec une infrastructure capable de supporter une augmentation importante du trafic générée par les nouvelles radiales et les interconnexions.

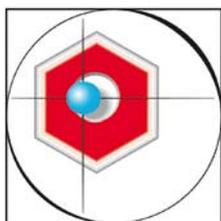
- ▶ Le scénario C, reliant Massy, Orly et l'ancienne LGV sud-est, répond à cette exigence.

- ▶ A plus longue échéance, la ligne à grande vitesse Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon (LGV POCL) soulagera la LGV sud-est et permettra un accroissement de trafic sur le tronçon Valenton-Coubert emprunté par le scénario A.

- ▶ **Offrir une 2^e gare TGV au sud de l'Ile-de-France.**

- ▶ Les scénarios A et C envisagent chacun une gare en correspondance avec la ligne D du RER.

Quel que soit le scénario choisi, il devra préserver la possibilité d'un arrêt en Essonne sur la future LGV POCL.



Chambre de
Commerce
et d'Industrie
de l'Essonne

CCI Essonne

2 Cours Monseigneur Roméro

BP 135 - 91004 EVRY CEDEX

Tél. : 01 60 79 91 91

Email : territoires@essonne.cci.fr

Site internet : www.essonne.cci.fr



Les atouts du dossier présenté par RFF, maître d'ouvrage

L'interconnexion sud des LGV vise à accroître la fiabilité des TGV intersecteurs entre le sud-ouest et le reste du réseau à grande vitesse.

Pour l'Ile-de-France, c'est :

- ▶ une desserte de l'aéroport d'Orly,
- ▶ la création d'une 2^e gare qui desservira finement le territoire,

- ▶ une désaturation des gares parisiennes,
- ▶ une amélioration du fonctionnement du RER C (séparation des trafics et suppression des conflits).
Actuellement, un retard de 10 mn sur le RER C peut avoir des conséquences sur 5 TGV, et inversement.

Une intermodalité air-fer optimale ...

La CCI Essonne se prononce pour une gare TGV au plus près des aéroports

- ▶ L'absence de rupture de charge entre les modes air et fer conditionne le bon fonctionnement de l'intermodalité (ex : Roissy CDG ou Amsterdam-Schiphol).
L'emploi d'un transport dédié, OrlyVal, pour relier les infrastructures air et fer aurait un effet dissuasif, d'autant que sa capacité est très insuffisante (120 passagers par rame) pour écouler le flux de voyageurs en transit (1,1 million par an en 2020).
D'où la nécessité d'une proximité immédiate de la future gare TGV implantée à Orly et des aéroports.

- ▶ Le transfert des destinations court-courriers vers le train à grande vitesse est une réponse aux objectifs du Grenelle de l'environnement.
Par ailleurs, du point de vue des temps de parcours, le préacheminement par TGV est d'autant plus pertinent que la durée du vol est longue.
La possibilité pour l'aéroport d'Orly de se redéployer à l'international en substituant aux vols intérieurs vers les villes desservies par le TGV des vols vers des destinations européennes ou intercontinentales dans le prolongement des tendances observées -le trafic intérieur est passé de 65 % du trafic passagers en 2000 à 44 % en 2009-, constitue une réelle opportunité.

Le choix d'une gare TGV au plus près des aéroports exclut le scénario B qui emprunte le corridor ferroviaire existant et ne dessert pas l'aéroport d'Orly.

Une enquête réalisée par la CCI Essonne à l'automne 2007 auprès de 5 400 entreprises essonniennes renseigne sur les principales améliorations à apporter à Orly :

- ▶ l'accessibilité de la plate-forme en transports en commun,
- ▶ le renforcement des destinations en Europe et dans le monde.

Une gare TGV au cœur d'un réseau dense de transports collectifs en correspondance directe

Grand Paris Express

Le projet de la station du futur métro automatique, amenée à desservir la plate-forme aéroportuaire depuis Paris (ligne 14 prolongée), devra être au plus près des aéroports, en correspondance directe avec la gare TGV.

De même pour la ligne verte du Grand Paris Express, dont le tracé reprendrait en partie celui d'OrlyVal à partir d'Orly pour se diriger ensuite vers Massy, le plateau de Saclay et Versailles, et qui rabattrait le territoire de Paris-Saclay sur l'aéroport.

Intégration d'OrlyVal dans le maillage des transports en commun d'Ile-de-France

Pour l'heure, OrlyVal ne joue pas le rôle de desserte locale qu'il remplirait avec une tarification analogue à celle pratiquée dans le reste de l'Ile-de-France. De surcroît, il n'y a pas d'arrêt entre la plateforme d'Orly et son autre terminus (Antony). Or, cet équipement devrait constituer un des éléments du maillage de proximité et desservir deux arrêts supplémentaires sur son parcours, à Rungis-la-Fraternelle et Wissous.

Quant aux autres projets de transports en commun en site propre (TCSP) -tramway T7 jusqu'à Juvisy, vers le Val d'Yerres, vers Massy, vers Evry-Corbeil-, ils devront être interconnectés et desservir le territoire de proximité. Grâce à un maillage efficace, ils contribueront à la réussite de la gare TGV. L'accès aux emplois liés à l'activité aéroportuaire en sera aussi amélioré.

La liaison directe à grande vitesse entre Orly et Roissy CDG

Envisagée à plus long terme pour faire émerger une synergie entre les plateformes, cette liaison ne peut s'imaginer que s'il n'y a pas de rupture de charge entre la future gare TGV et les aéroports.

... au service du développement économique

Cœur d'Orly : ce futur quartier d'affaires sera desservi par la gare TGV et le pôle multimodal d'Orly, par un cheminement piétonnier (trottoir roulant) si la distance le permet, ou par le prolongement d'OrlyVal. A terme, tous les terrains situés aux abords de l'ancien tracé de la RN 7 jusqu'à la zone d'Orlytech seront concernés.

La future gare TGV aura ainsi pour objectif, hormis l'intermodalité air-fer, de desservir le pôle d'Orly, 2^e bassin économique de la région parisienne (154 000 emplois, 275 000 hab.).

Les enjeux autour de l'accès à la grande vitesse ne touchent pas que les secteurs immédiatement proches. Ils intéressent un territoire sud-francilien élargi avec des pôles structurants comme ceux de Massy-Saclay-Saint-Quentin-en-Yvelines (350 000 emplois, 650 000 hab.) et Evry-Corbeil.

Enfin, une gare TGV à Orly permettra à celle de Massy de voir son offre renforcée avec le passage de TGV intersecteurs plus nombreux.

Une insertion à long terme du projet

Le projet est décisif pour la réalisation d'une rocade des LGV en Ile-de-France. Il existe toutefois des différences entre les scénarios présentés.

Scénario	Coût en Mds €	Variation du temps de parcours province/province	Variation du temps de parcours IDF/province ▶	Gain annuel de voyageurs
A sans 2 ^e gare	2,55	Gain de 2'30	Gain de 11'00	2,4 M
A avec gare à Villeneuve-St-Georges	2,95	Perte de 2'00	Gain de 18'00	3,3 M
C avec gare à Lieusaint	3,3	Perte de 1'30	Gain de 38'00	3,6 M
C avec gare à Villaroche	3,3	à 8'00	Gain de 32'00	2,9 M

Estimations RFF

Les scénarios A et C ont des fonctionnalités comparables. Ils :

- ▶ améliorent le trafic sur le RER C,
- ▶ réduisent le temps de parcours Ile-de-France/province de 20 mn (scénario A) à 40 mn (scénario C),
- ▶ permettent une 2^e gare :
 - ▶ au niveau de Villeneuve-St-Georges pour le scénario A : située sur le tronçon commun de la partie sud de la ligne D du RER, cette option souffre d'une mauvaise accessibilité en voiture en raison d'un contexte urbain très contraint ;
 - ▶ à Lieusaint pour le scénario C, sur la branche est du RER D, avec une accessibilité aisée en voiture. Cette option est structurante pour le quadrant sud-est de l'Ile-de-France.

Le scénario A

Il a l'avantage d'être moins coûteux que le scénario C.

Par contre, "l'optimisation" du tronçon entre Valenton et Coubert▶2, LGV sud-est actuelle, ne permettra pas le passage de TER GV entre Orly et Roissy-CDG -il faudra pour cela attendre la réalisation de la LGV POCL- et n'anticipe ni le développement du réseau LGV, ni l'apparition de nouveaux opérateurs.

Le scénario C

Le scénario C s'affranchit de la saturation de la LGV sud-est. En évitant le tronçon Valenton-Coubert qui n'a pas de réserve de capacité pour le passage des futurs TER GV sur les voies en rocade autour de Paris, il préserve l'avenir.

Au plan de son insertion dans l'environnement, ce scénario présente l'intérêt de traverser un secteur non urbanisé mais sensible (passage sous la forêt de Sénart).

En revanche, il se traduit par un surcoût de 800 M€ par rapport au scénario A (ramené à 300 M€ dans l'hypothèse d'une 2^e gare à Villeneuve-St-Georges) et, du fait de sa longueur, par un temps de parcours supérieur sur certaines liaisons.

▶1 Le temps de parcours province-province mesure juste la durée d'un voyage entre deux gares. Le temps de parcours IDF-province inclut le temps d'accès à la gare TGV, variable selon le point de départ du voyageur.

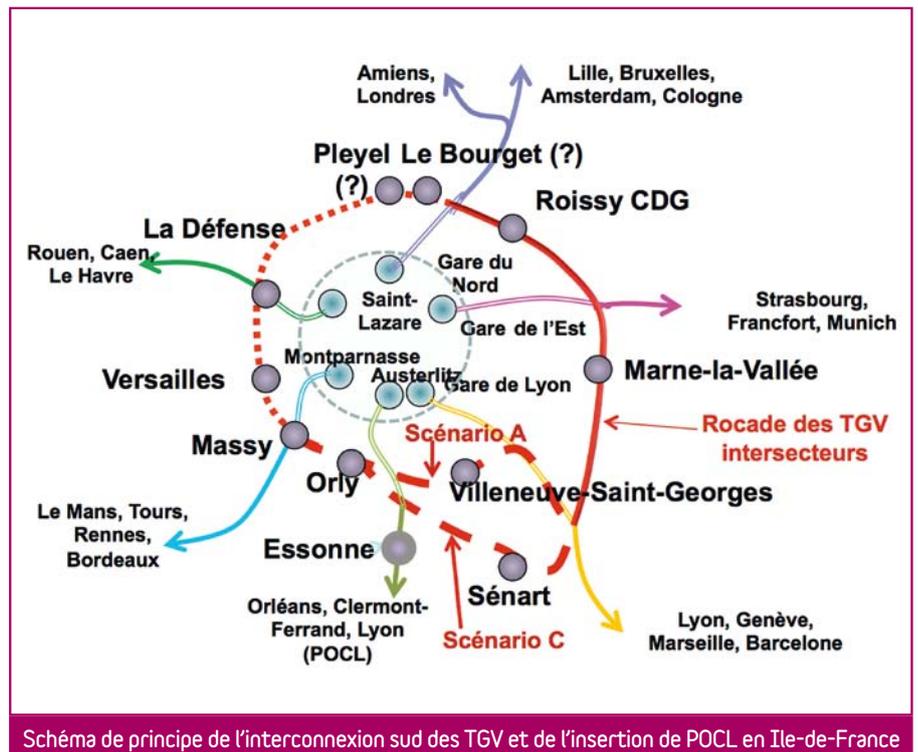
▶2 Pour mémoire, la capacité maximale du tronçon Valenton-Coubert est de 16 TGV par heure et par sens d'ici 2020 -11 pour le trafic radial vers la gare de Lyon, 4 à 5 pour les intersecteurs-, ce qui laisse peu de capacités d'évolution du trafic à plus long terme.

Le projet de LGV POCL : une opportunité de desserte complémentaire pour le sud francilien

Etant donné les enjeux d'aménagement du territoire pour le sud francilien, il faut dès à présent prendre en compte les modalités d'insertion de la LGV POCL en Ile-de-France sans dissocier l'interconnexion sud des TGV de cet autre projet.

Conçu pour soulager à l'horizon 2025 la LGV sud-est existante et desservir le centre de la France, POCL constitue pour l'Ile-de-France sud une opportunité de desserte complémentaire avec la possibilité de créer un arrêt au niveau d'une gare essonnoise existante (Juvisy, Brétigny, Evry).

- ▶ Brétigny, au barycentre de l'Essonne dans un secteur charnière entre les pôles métropolitains d'Evry-Corbeil et de Massy-Saclay-Courtaboeuf, dispose d'un exceptionnel potentiel de développement économique autour de la base aérienne 217 avec 750 hectares de foncier.



Conclusion

La CCI Essonne est favorable au principe de l'interconnexion Sud des LGV qui poursuit le bouclage de la rocade LGV en Ile-de-France. Elle améliorera les conditions de circulation du RER C et facilitera l'accès à la grande vitesse pour les habitants du sud francilien.

L'implantation de la gare TGV d'Orly au plus près des aéroports offre l'opportunité d'une intermodalité air-fer performante favorisant le repositionnement international de l'aéroport d'Orly. Ainsi localisée, la gare d'Orly bénéficiera d'une accessibilité optimale en transports en commun.

Les scénarios A et C présentent la possibilité de créer aux abords immédiats de l'Essonne une 2^e gare qui ouvre un territoire élargi à la grande vitesse.

Le scénario C s'inscrit dans une perspective de long terme garantissant un fonctionnement efficace du système LGV pris dans sa globalité. Le scénario A s'affranchira de la saturation du tronçon Valenton-Coubert et permettra le passage de TER GV entre Orly et Roissy CDG une fois la LGV POCL aménagée.

Quel que soit le scénario retenu, A ou C, il devra préserver l'option d'un arrêt en Essonne sur la future LGV POCL.