

La création d'une ou de deux gares TGV nouvelles en Île-de-France, proposée dans le cadre du projet d'Interconnexion Sud LGV, permettra d'améliorer les échanges de la région avec le reste de la France et l'Europe, favorisant ainsi son développement économique et facilitant les déplacements des Franciliens pour leurs activités professionnelles et de loisirs.

Le développement des liaisons à grande vitesse contribue à renforcer l'usage de modes de déplacements respectueux de l'environnement pour les déplacements de longue distance ; les transports collectifs urbains en sont le complément naturel. Les nouvelles infrastructures doivent aussi permettre de rendre de la capacité pour les dessertes du quotidien afin de développer les services et d'améliorer leur régularité.

Le choix de la localisation de ces gares TGV doit viser à les rendre accessibles depuis le plus grand nombre possible de territoires de l'Île-de-France. Une bonne desserte par les transports collectifs régionaux fait donc partie des critères essentiels à prendre en compte, comme cela a été fait pour les gares TGV déjà implantées en dehors de Paris : Roissy - aéroport CDG, Marne-la-Vallée - Chessy et Massy-Palaiseau, toutes desservies par le RER.

En développant et en renforçant la qualité de la desserte en transports collectifs, le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, contribue à améliorer l'accès des habitants de la région au réseau ferroviaire à grande vitesse.

**STIF**

39bis-41 rue de Châteaudun

75009 PARIS

Tél. : 01 47 53 28 00

www.stif.info

La création d'un barreau LGV : une opportunité pour renforcer les dessertes régionales

La création d'un barreau LGV entre Massy, Orly et le secteur du RER D doit conforter l'amélioration du RER C

Des investissements importants pour améliorer l'infrastructure sont prévus par le schéma directeur du RER C pour en restaurer la régularité. Dans ce cadre, des aménagements de capacité sont prévus à moyen terme sur l'infrastructure existante entre Massy et Valenton. Leur réalisation est prioritaire et ils ne doivent pas être remis en cause par la perspective d'un nouveau barreau d'Interconnexion Sud LGV.

De plus, la création de l'Interconnexion Sud LGV doit garantir la séparation totale des circulations des TGV et des RER. A cet égard, dans le cas du scénario B, même si la création de voies de surface dédiées à la LGV est envisagée, la proximité des infrastructures existantes, en particulier lors des phases travaux mais aussi au niveau des gares communes avec le RER C pourrait conduire à modifier significativement son exploitation et le fonctionnement de ces gares. En conséquence, le STIF privilégie les scénarios A et C.

Dans tous les scénarios, des circulations autres que RER continueront d'emprunter tout ou partie de l'infrastructure existante : TGV en provenance de Normandie, fret. Ces circulations devront être compatibles avec le niveau de desserte attendu du RER C.

Au-delà, il est essentiel de réinvestir dans l'amélioration du RER C l'ensemble des gains en termes d'exploitation procurés par le projet d'Interconnexion Sud LGV. L'augmentation supplémentaire de la desserte RER devra toutefois être examinée au vu des développements possibles sur le tronçon commun en direction de Paris (projet de passage à six voies entre Paris et Juvisy).

Des navettes entre Orly et Roissy : une étude à mener

Le nouveau barreau Interconnexion Sud LGV offrant une relation entre Massy, Orly, Marne-la-Vallée Chessy et Roissy pourrait accueillir des services express franciliens en navette entre ces gares. Une étude sera à mener pour en apprécier l'opportunité et la faisabilité. Cette possibilité pourrait aussi être intégrée dans le choix des différents scénarios.

Une gare TGV à Orly

L'implantation d'une gare TGV à Orly doit permettre d'améliorer l'accès au réseau LGV des Franciliens résidant au sud de Paris et des entreprises implantées dans ce secteur. La position la plus favorable de cette gare pour les correspondances entre TGV et avion serait au plus près des aéro-gares mais, quel que soit l'emplacement retenu, sa desserte en transports collectifs sera assurée tant avec les communes avoisinantes qu'avec un grand faisceau sud francilien.

L'accès en transports collectifs au pôle d'Orly va fortement s'améliorer

2013 : le STIF met en service le tramway T7 entre Villejuif et Athis-Mons

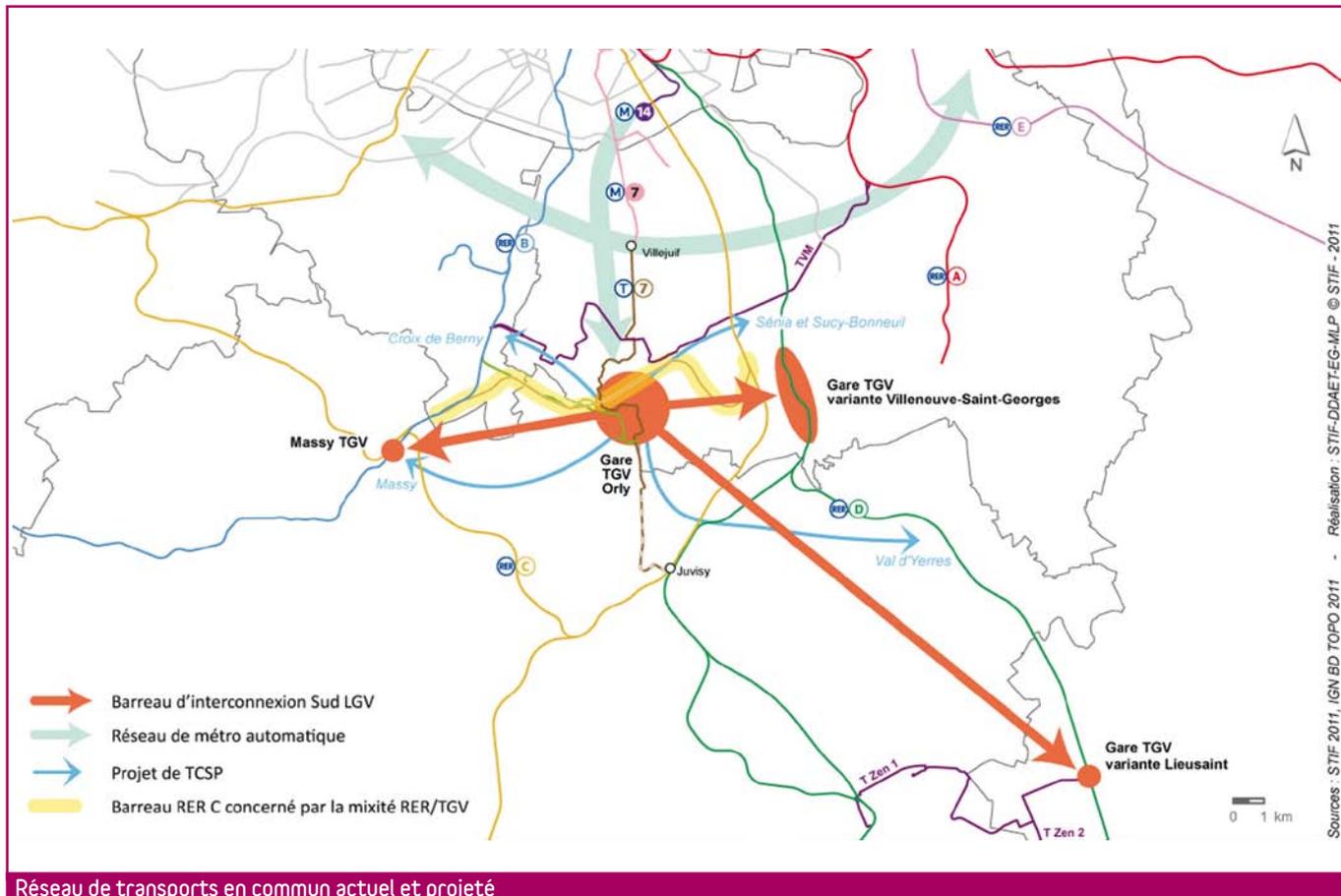
Cette ligne reliera en 30 minutes environ l'aéroport d'Orly et le terminus de la ligne 7 du métro à Villejuif, renforçant ainsi l'accès au pôle d'Orly-Rungis depuis Paris et les communes situées entre Paris et la plateforme aéroportuaire.

A moyen terme, le tramway T7 rejoindra le pôle multimodal de Juvisy où il sera en correspondance avec les RER C et D, améliorant ainsi considérablement l'accès au pôle d'Orly depuis le Sud, notamment depuis le Centre Essonne, autour d'Evry et de Corbeil-Essonnes, et depuis la vallée de l'Orge. La restructuration du pôle de Juvisy viendra faciliter l'intermodalité.



A moyen terme (2017), la mise en œuvre du schéma directeur du RER C va permettre de renforcer l'offre et d'améliorer sa qualité de service.

Les utilisateurs de la branche du RER C reliant Choisy à Massy par Pont de Rungis et Rungis La Fraternelle bénéficieront d'une desserte à 4 trains par heure à destination de Paris et des gares de la Seine Amont, soit un doublement de l'offre actuelle pour les gares situées entre Rungis La Fraternelle et Massy.



Réseau de transports en commun actuel et projeté

Des pôles d'échanges multimodaux de qualité

Les gares sont les points d'ancrage du réseau de transports collectifs dans la ville. Elles doivent jouer un rôle de centralité et devenir de véritables pôles d'échanges multimodaux entre lignes de transports collectifs et modes d'accès - en particulier les modes actifs, marche et vélo.

Une étude est en cours en partenariat entre le STIF, l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis / Seine Amont (EPORSA), RFF et la SNCF, sur l'évolution de plusieurs gares du RER C. Parmi les gares à l'étude, les pôles de Pont de Rungis et de Rungis La Fraternelle vont être amenés à évoluer afin d'accompagner les projets de développement urbain prévus dans les quartiers alentour.

Plusieurs lignes de transports collectifs en site propre vont irriguer le secteur d'Orly-Rungis

Le secteur d'Orly-Rungis constitue un pôle d'emplois majeur du Sud francilien, qui doit connaître de forts développements : plusieurs lignes de transports collectifs en site propre (depuis Massy, Antony, Créteil notamment) ont ainsi été identifiées dans l'étude de la desserte du pôle d'Orly menée par le STIF en 2009/2010. Ces lignes irrigueront finement les différentes zones d'emplois du pôle, les relieront aux secteurs d'habitat environnants ou les connecteront au réseau de RER ou de métro. Ces lignes contribueront aussi à l'accessibilité locale à la gare TGV.

A plus long terme, le réseau de métro automatique du Grand Paris Express

Ce réseau desservira le secteur d'Orly et offrira un accès aisé à la future gare TGV et aux aéroports. Il offrira notamment un accès plus rapide à Paris et au cœur d'agglomération.

Orlyval, quelles évolutions possibles ?

Orlyval est une ligne de métro automatique léger longue de 7,3 kilomètres, reliant la station Antony RER B à l'aéroport Orly Sud en 8 minutes, en desservant également l'aéroport Ouest. Exploitée par la RATP, cette ligne est accessible au moyen d'un titre de transport spécifique (tarif au 1er juillet 2010 : 7,90 euros). Après une montée en charge plus lente que prévu, les voyageurs sont désormais au rendez-vous : plus de 2,8 millions par an. La fréquentation de cette ligne approche désormais de sa limite de capacité.

Si la gare TGV d'Orly est localisée au niveau du RER C, la connexion avec l'aéroport pourrait être assurée par Orlyval, à condition soit de prolonger cette ligne (dans le cas de Pont de Rungis) soit de créer un arrêt supplémentaire sur la ligne existante (dans le cas de Rungis La Fraternelle). A chaque fois, il conviendra de s'assurer de la faisabilité technique d'une telle solution (infrastructures et desserte) et d'évaluer ses répercussions sur la fréquentation d'Orlyval.

En revanche, il n'est pas envisageable d'ouvrir Orlyval à la tarification francilienne sans une évolution en profondeur du système, du fait de l'impact sur la charge de la ligne.



Une seconde gare TGV sur l'Interconnexion Sud LGV : un choix d'aménagement du territoire

Une connexion indispensable avec le RER D

L'intérêt d'une seconde gare TGV sur l'Interconnexion Sud est indéniable pour développer l'accès des habitants et des entreprises d'Île-de-France à la grande vitesse. Pour bénéficier d'une attractivité maximale, il apparaît indispensable de localiser cette gare TGV à proximité immédiate d'une gare du RER D afin que sa desserte par les transports collectifs d'Île-de-France soit optimale.

La mise en œuvre du schéma directeur du RER D, prévue à l'horizon 2014 pour un montant de 120 millions d'euros, va permettre d'en améliorer la régularité tout en proposant une desserte renforcée pour les gares entre Paris et Le Vert de Maisons et pour la future gare Pompadour, en cohérence avec les développements urbains projetés. A plus long terme, le STIF a d'ores et déjà lancé les études préliminaires visant à définir des actions de renforcement du RER D à l'horizon 2020 et au-delà.

Les différents sites envisagés pour l'implantation d'une gare TGV en connexion avec le RER D

La première famille de sites, envisagée dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges (scénarios A et B), bénéficierait directement à un grand nombre d'habitants du cœur de l'agglomération francilienne. Outre la connexion directe avec le RER D, l'accès en transports collectifs à ce secteur sera nettement amélioré avec la future rocade de métro automatique. Cependant, il est à noter que les contraintes seront fortes pour l'insertion d'une gare TGV dans ce secteur dense de l'agglomération qui ne

pourra pas connaître de forts développements urbains. Le STIF sera attentif à ce qu'en dépit des difficultés techniques, une correspondance de qualité soit aménagée entre la gare TGV et les dessertes en transports en commun.



Au sein de la deuxième famille de sites envisagée dans le secteur de Sénart (scénario C), en cohérence avec la nouvelle gare TGV du "Sud Seine-et-Marne" voulue par le projet de SDRIF, la localisation préférable du point de vue des transports collectifs est celle de la gare de Lieusaint - Moissy. Située au cœur d'un bassin de vie en développement, une gare TGV à Lieusaint permettrait de conforter la dynamique urbaine. Ce site est également nettement moins contraint du point de vue technique. Outre la correspondance directe avec le RER D, la desserte sera renforcée à un niveau plus local avec la mise en service du T Zen 1 Sénart - Corbeil-Essonnes en juillet 2011, puis avec celle du T Zen 2 Sénart - Melun.

Dans tous les cas, il conviendra d'adapter la desserte par le RER D de la gare qui serait retenue pour y arrêter les TGV.