

Conseil général
du Val-de-MarneLa desserte du Val-de-Marne par la grande vitesse :
un enjeu majeur à toutes les échelles

A l'échelle internationale, européenne et nationale...

Le projet, qui vise à **compléter le réseau ferré à grande vitesse en bouclant la rocade d'interconnexion au Sud** s'inscrit parfaitement dans l'engagement du Grenelle de l'environnement visant à développer 2 000 km de LGV supplémentaires d'ici 2020.

L'interconnexion cherche à **faciliter les correspondances entre l'avion et le rail**, dans un contexte de développement des échanges à longue distance et de concurrence européenne croissante entre aéroports. Or les plates-formes de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly doivent conserver leur place parmi les leaders mondiaux, en optimisant leurs dessertes aériennes.

Le déploiement de nouvelles LGV favorisera le report d'une partie du trafic aérien domestique au départ d'Orly vers le fer, plus compétitif et écologique sur les courtes distances. Ce report libérera des créneaux aériens, dans les limites du plafonnement des mouvements aériens à environ 200 000 par an, avec un maximum de créneaux attribuables de 250 000 par an, ce qui permettra d'offrir de nouvelles destinations vers l'Europe, le bassin méditerranéen et le reste du monde tout en maintenant les garanties conquises par les riverains.

A l'échelle métropolitaine...

Le projet de création de deux nouvelles gares TGV, intégrées dans un nouveau système Sud francilien de desserte TGV (Massy/Orly et Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint) **permettra de désaturer les gares parisiennes et en particulier la gare de Lyon, en réduisant les temps d'accès au réseau à grande vitesse.**

La séparation définitive des trafics entre le RER C et le TGV **permettra d'améliorer la régularité et la fiabilité du RER C sur le barreau Massy-Valenton**, ceci en lien avec la mise en œuvre du schéma directeur du RER C, condition incontournable de l'acceptation du projet. Elle permettra **le développement du projet de rocade ferrée de moyenne couronne, Orly-Sucy-Bonneuil-Champigny**, 2^{ème} rocade ferrée dans le Val-de-Marne et projet porté par l'Etat et la Région dans le cadre du protocole d'accord Grand Paris Express conclu le 26 janvier 2011.

Le projet d'interconnexion TGV s'inscrit donc en pleine cohérence et permettra une amélioration très conséquente des conditions de déplacements quotidiens des val-de-marnais.

L'arrivée de deux nouvelles gares TGV produira un **effet levier sur l'aménagement du territoire et le développement économique** du Sud francilien : création d'équipements de rayonnement métropolitain (par ex. projet d'un centre de congrès à Orly).



Conseil général du Val-de-Marne

Hôtel de Département
Avenue du Général De Gaulle
94054 CRÉTEIL Cedex
www.cg94.fr



A l'échelle locale et du grand territoire Sud francilien...

La création d'équipements aussi structurants que deux gares TGV, l'une à proximité d'un aéroport et l'autre en connexion avec le RER D est une **vraie opportunité pour créer ou rénover de puissants pôles multimodaux de transports en commun et donc améliorer l'accessibilité et la desserte** depuis et vers l'ensemble du département du Val-de-Marne, de l'Essonne et de la Seine-et-Marne. Seront notamment interconnectés : le RER C, le RER D, le futur réseau de métro automatique du Grand Paris Express avec notamment la ligne 14 prolongée à Orly, la rocade ferrée Orly-Champigny, les tramways T7 et de la RD5 (Paris-aéroport d'Orly), Orlyval, les projets de bus en sites propres, etc.



L'arrivée de ces gares TGV à Orly et sur le RER D, à **condition qu'elles soient desservies par un barreau TGV souterrain**, doit être accompagnée d'une **réflexion sur leur insertion urbaine**. C'est notamment un impératif et un préalable dans le scénario de la gare TGV de Villeneuve-Saint-Georges centre. Mais aussi autour d'Orly car ce secteur concentre des grands équipements métropolitains "étanches" comme l'aéroport, le MIN de Rungis, la SILIC, la SENIA, le centre commercial régional Belle Epine... Ces grandes emprises économiques et leurs réseaux routiers de desserte doivent relever le défi de leur intégration urbaine afin d'atténuer les effets de ruptures et de frontière existant dans le tissu urbain.

Les 7 conditions de réussite incontournables de ce grand projet d'infrastructure

3 conditions de réussite du barreau TGV

Préserver les populations de nouvelles nuisances environnementales

Pour être acceptable localement par des populations déjà soumises à de multiples nuisances et pollutions, le projet ne devra produire aucune nuisance supplémentaire, ni vibration, ni bruit, ce qui impose un **scénario entièrement souterrain**. En outre, le développement du réseau TGV en correspondance avec l'aéroport d'Orly **ne devra pas conduire à augmenter le nombre de créneaux aériens au-delà des 200 000 mouvements par an en moyenne** prévus par l'arrêté du 6 octobre 1994, avec un maximum de créneaux attribuables de 250 000 par an, mais bien optimiser ceux qui seront libérés au profit du train, vers des destinations notamment européennes et internationales.

Obtenir la garantie d'une réalisation au plus tôt et qui n'obère pas l'avenir

La perspective de l'ouverture d'un autre débat public à l'automne 2011 sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) doit être prise en compte dans les choix à opérer sur le présent projet d'interconnexion Sud. Le scénario retenu devra permettre de conserver toutes les options possibles pour le passage du barreau POCL et notamment de positionner la gare TGV d'Orly en correspondance entre les deux lignes.

Obtenir la garantie d'un maintien sur le long terme de la séparation des flux TGV et RER C

Cette séparation permettra d'améliorer le fonctionnement du

RER C et rendra possible le développement du projet de Rocade Ferrée de Moyenne Couronne Orly-Champigny.

4 conditions de réussite des 2 nouvelles gares TGV Sud franciliennes

Intégrer les 2 gares TGV dans un système de transport performant

Les futures gare TGV devront constituer des pôles multimodaux d'un réseau maillé de transports en commun : RER C, RER D, métro, tramways, OrlyVal, bus en site propre. La gare TGV offrira aux Sud franciliens un accès très performant tant à l'aéroport et à la grande vitesse ferroviaire qu'aux territoires environnants. Le **prolongement de la ligne de métro 14 entre Paris et Orly** est un projet indispensable pour rabattre et alimenter le couple TGV-aéroport d'Orly.



"La grande place du Pont de Rungis", un espace public majeur devant le pôle multimodal et le nouveau centre commercial régional.

© Devillers et associés, architectes urbanistes

Le Conseil général soutient par conséquent toutes les correspondances de cette ligne avec le réseau lourd des rocade existantes (RER C et Trans-Val-de-Marne (TVM)) ou à venir (Orbival), indépendamment de la localisation in fine de la gare TGV. Dans ce sens, la correspondance entre la **ligne 14 prolongée et le RER C à Pont de Rungis est particulièrement soutenue** par le Conseil général comme par toutes les collectivités val-de-marnaises concernées.

L'hypothèse avancée d'une **2^{ème} gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges centre** impose une étude complémentaire de correspondance avec le RER D ainsi qu'une remise en accessibilité de cette gare RER. Une amélioration préalable de l'accessibilité routière de ce pôle est nécessaire avec, en particulier, la désaturation de la RN6 (via sa déviation) et la création de nouvelles traversées de Seine, conformément aux demandes exprimées de longue date par les populations et collectivités concernées.

Créer des gares TGV très attractives en termes d'offre de destinations, dotées de services, de commerces, d'une signalétique et de grilles horaires combinées, notamment avec l'avion

Depuis les futures gares TGV, l'offre de destinations, les fréquences d'arrêts et les horaires devront être très attractifs pour créer une véritable alternative aux gares parisiennes. Innovants et contemporains, les bâtiments des gares TGV devront être pensés pour optimiser les correspondances avec l'aéroport, pour Orly TGV et avec les pôles intermodaux de transports en commun dans tous les cas. Ils devront également être conçus comme un véritable lieu de vie intégrant commerces et services. Les différentes inter-modalités devront être rapides, efficaces, confortables et lisibles, tant sur le plan physique qu'organisationnel avec des correspondances horaires qui soient coordonnées et une signalétique unifiée, surtout pour les échanges train-avion.

Conduire une véritable réflexion d'aménagement sur l'insertion urbaine des gares et rechercher des gestes architecturaux forts

Les gares TGV devront être le fer de lance d'une mutation profonde des secteurs dans lesquels elles seront implantées. Leur ambition urbaine et architecturale devra servir de modèle et avoir, à plus large échelle, des effets levier sur l'aménagement des territoires actuellement caractérisés par leur faible urbanité mais qui auront vocation à devenir de nouvelles polarités fortes à l'échelle de tout le Sud francilien. C'est notamment le cas pour le scénario d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges centre qui se trouvera en interface avec la dynamique ambitieuse de renouvellement urbain initié par la Ville au moyen de son Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés.

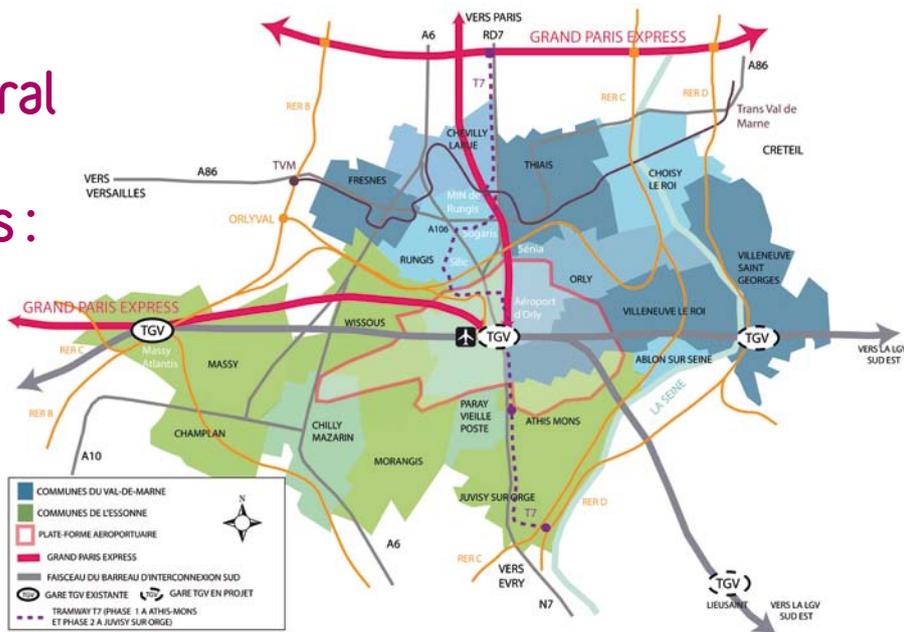
Penser l'accessibilité routière et autoroutière et mutualiser les parkings

L'exigence d'accessibilité des futures gares TGV doit aussi s'appliquer au mode routier et nécessitera une réflexion quant à l'amélioration du réseau magistral permettant d'y accéder. Pour Orly TGV, il s'agit des échangeurs A6-A106-A86 à compléter, de l'ancienne RN7 à ré-ouvrir et pour Villeneuve-Saint-Georges TGV, il s'agit de la RN6 à requalifier et de la réalisation de la déviation de la RN6. La possibilité de mutualisation des parkings avec l'aéroport d'Orly devra être recherchée pour Orly TGV et pour la gare en connexion avec le RER D, une réflexion devra être conduite pour la création d'un parking mutualisé avec la gare.

L'ambition du Conseil général est de porter les hypothèses de barreau et de localisations des futures gares TGV les plus favorables au territoire du Grand Sud francilien, du Val-de-Marne, au Pôle d'Orly et à son aéroport : leur développement économique et urbain, l'optimisation de leur desserte en transports en commun, le respect et l'amélioration de la qualité de vie de leurs habitants et salariés.

Dès lors, le Conseil général soutient ce projet dans les termes suivants :

- 1 Il réaffirme l'intérêt majeur que constitue le projet d'interconnexion Sud des LGV placé au cœur de la 2^{ème} porte d'entrée de la région Île-de-France ;
- 2 Il se positionne pour le scénario d'une gare TGV d'Orly sur la plate-forme aéroportuaire "au plus près des aérogares" qui offre à la fois la meilleure intermodalité air-fer et constitue le meilleur nœud intermodal de transports en commun (existants et projetés) ;
- 3 Il soutient une 2^{ème} gare TGV sur le futur barreau d'interconnexion Sud en correspondance avec le RER D : cette correspondance permettra d'augmenter le trafic de 1 à 1,5 million de voyageurs par an, en complément des gares de Massy TGV et d'Orly TGV :



- dans le scénario A : à Villeneuve-Saint-Georges centre-ville
- dans le scénario C : à Lieusaint ;
- 4 Il rejette le scénario B qui ne préserve pas nos populations d'une exposition à de nouvelles nuisances, ne permet pas de placer la gare d'Orly TGV sur la plate-forme aéroportuaire d'Orly ni la 2^{ème} gare à Villeneuve-Saint-Georges, ni celle de Lieusaint.

Un territoire majeur de la métropole parisienne

7^{ème} pôle scientifique français, le Val-de-Marne possède un potentiel scientifique et technologique remarquable par la présence de grands établissements d'enseignement supérieur et de recherche publics ou privés, de grands groupes industriels et d'un tissu dense de PME-PMI dans 4 filières stratégiques :

- ▶ 2^{ème} pôle français de médecine clinique, il regroupe 51 établissements de santé et de soins, dont 5 centres hospitaliers universitaires de rayonnement international et 172 équipes de recherche, auxquels s'ajoutent de grands groupes internationaux (Sanofi, L'Oréal, Essilor) et un tissu de plus de 500 PME-PMI ;
- ▶ Un pôle d'excellence de la filière "Image-numérique" avec 4 200 établissements dont l'Institut national de l'audiovisuel (INA) et l'Institut géographique national (IGN) ;
- ▶ Un pôle d'excellence autour de la filière des éco-activités, avec environ 6 500 emplois répartis entre des grands groupes comme Veolia et Air liquide, d'un tissu de 300 PME-PMI et de 50 laboratoires de recherche ;

Le Conseil général du Val-de-Marne est un acteur incontournable de la politique régionale en matière d'organisation des transports, des déplacements et en termes d'aménagement du territoire.

Il est membre du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et assume à ce titre, avec la Région et les autres départements, la co-responsabilité de l'organisation et du financement des transports collectifs en Île-de-France.

Il est également membre de la société du Grand Paris chargée de réaliser le réseau de métro Grand Paris Express avec notamment l'extension de la ligne 14 du métro jusqu'à l'aéroport d'Orly.

- ▶ La filière agroalimentaire avec le marché d'intérêt national de Rungis (MIN), plus grand marché de produits frais du monde.

Carrefour d'échanges internationaux et maillon essentiel du Cône Sud francilien de l'innovation, le Val-de-Marne accueille le 2^{ème} aéroport français avec Orly (10^{ème} au niveau européen), le 1^{er} parc d'affaires privé en Europe avec SILIC, de grandes plates-formes de logistique telles que le MIN de Rungis, SOGARIS, le SENIA.

Faciliter tous les types de déplacements est une ambition partagée par l'ensemble de ses acteurs locaux et de sa population qui compte plus d'1,3 million d'habitants.

Quelques repères

- ▶ 47 communes pour 1 310 876 d'habitants (INSEE 2008)
- ▶ En 2007, le Val-de-Marne comptait **509 000 emplois**, soit 1/10^{ème} de l'emploi salarié francilien
- ▶ Le **taux moyen de chômage** est de 8 %, avec cependant de fortes disparités d'une commune à l'autre (sources INSEE 3^{ème} trim. 2010 et RP 2007)
- ▶ L'**aéroport international de Paris-Orly** : 26 millions de passagers par an, 150 destinations régulières vers l'Europe, l'Afrique, le Moyen-orient, les Etats-Unis et l'Asie
- ▶ **Les projets urbains** : près de 50 000 nouveaux logements projetés à 2030 et 4 millions m² surface hors œuvre nette (SHON) activités à 2030 sur le département (données 2009, CG94/DDEE-DADT)

La mobilité au cœur du développement du Val-de-Marne

L'amélioration des conditions de déplacement est indispensable pour renforcer la qualité de vie des Val-de-Marnais. C'est également incontournable pour rendre plus attractif le département et, au-delà, le grand Sud francilien. L'absence de gare TGV sur le territoire est très pénalisante pour l'accès des Val-de-Marnais à la grande vitesse. Par ailleurs, de nombreux TGV transitent dans le Val-de-Marne par le tronçon Massy-Valenton sur les mêmes voies que la ligne du RER C, ce qui dégrade la qualité de l'exploitation de cet axe de transport

ferré essentiel pour les déplacements quotidiens dans tout l'Ouest du département.

Les projets de **création d'un barreau d'interconnexion dédié permettront enfin d'améliorer** une situation extrêmement contraignante pour l'ensemble des usagers tant du réseau régional que de la grande vitesse. Il **est indispensable pour le territoire et est donc particulièrement soutenu par le Conseil général du Val-de-Marne.**