

Groupe Front de gauche, parti communiste, parti de gauche et citoyen

Avec l'interconnexion des LGV, le Val-de-Marne innovant !



Le projet de création d'un barreau d'interconnexion dédié et de deux nouvelles gares TGV à l'horizon 2020-2025 est soutenu par de nombreux élus val-de-marnais, associations, entrepreneurs, syndicats, habitants notamment du Sud du département et les élus du Front de gauche du Conseil général du Val-de-Marne.

Le Val-de-Marne, ses habitants, ses entreprises et son aéroport souffrent du manque d'accès à la grande vitesse. Pourtant le TGV passe sur le tronçon Massy-Valenton mais sur les mêmes voies que la ligne du RER C. Cette mixité est source de nuisances et

de dégradations de l'exploitation de cet axe du réseau régional, essentiel aux déplacements quotidiens de milliers d'habitants du Sud francilien et au transport ferré de marchandises.

Cette mixité RER C, TGV, fret freine les temps de parcours des TGV Province/Province et n'est plus adéquate pour assurer un lien d'avenir performant entre le réseau européen des LGV et celles de la façade atlantique.

Ce projet de barreau d'interconnexion est d'utilité locale, nationale et européenne.

En trouvant le meilleur scénario pour réduire les pertes de temps des liaisons Province/Province et répondre au besoin de correspondance train-avion en forte croissance : **l'inter-modalité air-fer entre Orly et le réseau TGV** représente un potentiel de 2 millions de voyageurs/an à l'horizon 2020 contre 1 million actuellement.

On peut permettre aussi à plus d'un million de personnes dans les bassins de vie du Sud du Val-de-Marne et de l'Essonne, d'avoir accès plus facilement au TGV. Ce défi à relever peut permettre d'améliorer leur mobilité quotidienne sur le RER C et D.



**Groupe Front de gauche,
parti communiste, parti de gauche et citoyen**

Tél. : 01 43 99 70 56

Fax : 01 43 99 70 90

E-mail : Groupe-FDG@cg94.fr



Un débat et des atouts de plus en plus affirmés

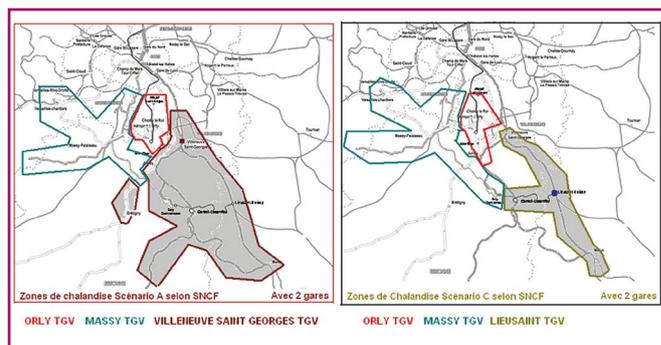
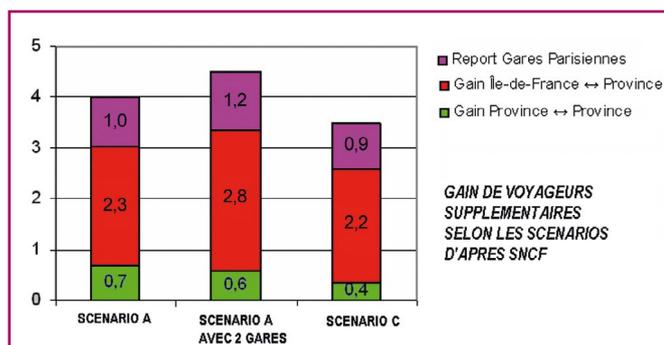
- ▶ RFF est porteur du projet de la conception et de la gestion des axes ferroviaires. Son expertise pour les traversées souterraines est déterminante. Le débat en cours s'appuyant sur le principe "ETAÏN" de la CNDP a déjà donné des réponses de RFF aux nombreuses craintes exprimées. La réduction des nuisances pour les riverains de ligne ferroviaire dans un tissu urbain et parfois dégradé comme celui des villes de Wissous, Orly, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges est en effet un impératif qui invite à l'excellence urbanistique et écologique. **Cela exclut pour nous de fait le scénario B aujourd'hui soumis au débat.**
- ▶ La SNCF dispose de connaissances du transport de voyageurs par voie ferrée et sur la viabilité de la création de gares indispensables. Nous partageons les critères présentés par la SNCF. C'est-à-dire que **le projet doit respecter le plus possible l'environnement et privilégier une solution en souterrain avec deux gares dont celle d'Orly proche de l'aérogare.**

Aussi, nous tenons à ce que le raccordement de l'interconnexion Sud et du barreau Est préserve le Bois de la grange et l'ensemble de l'Arc boisé.

Le scénario A avec de deux gares à Orly et Villeneuve-Saint-Georges

Comme la SNCF, de nombreux élus val-de-marnais, associations, entrepreneurs, habitants, nous considérons ce scénario comme une nécessité absolue. En effet, 40 % des trains intersecteurs

transportent des voyageurs qui montent ou descendent en Ile-de-France.



Les atouts indéniables du scénario A avec une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges

- ▶ Le scénario A est le meilleur trait d'union possible entre les régions. Avec une seconde gare à Villeneuve, il constitue un intérêt majeur pour l'avenir du Val-de-Marne, les bassins de vie de la Moyenne couronne et du cône Sud-Est francilien.
- ▶ Le projet d'interconnexion Sud des LGV nous ouvre à la grande vitesse en Europe et sera positionné au coeur de la 2^{ème} porte d'entrée de la région Ile-de-France.
- ▶ Une 2^{ème} gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges sur le futur barreau d'interconnexion offrira une correspondance avec le tronçon commun du RER D et sera en pleine Opération d'intérêt national (OIN). Villeneuve-Saint-Georges est une ville historiquement cheminote en pleine évolution avec son projet de rénovation des quartiers et centres anciens dégradés (PNRQAD, dispositif de l'Etat dont la ville est lauréate 2011-2020) et dispose d'un triage de fret ferroviaire de renom.
- ▶ Une 2^{ème} gare permettra d'augmenter fortement le trafic de voyageurs par an, en complément des gares de Massy TGV et d'Orly TGV. La perspective de cette implantation permettra un effet de levier pour résoudre les déviations de la RN6 (inscrit au SDRIF et aux CPER) et sa pacification au niveau de Villeneuve-Saint-Georges ainsi que des axes parcourant au Sud et à l'Ouest les villes limitrophes.
- ▶ Une 2^{ème} gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges, contrairement à l'implantation de Lieusaint, favorisera une densification urbaine raisonnée plutôt que l'étalement urbain obsolète des agglomérations autrefois dites nouvelles.
- ▶ Elle diminuera les ruptures de charge pour accéder aux lignes TGV nationales et européennes et, contrairement à l'implantation de Lieusaint qui impactera fortement la Gare de Marne la Vallée, elle aura un effet de désaturation des gares parisiennes beaucoup plus prononcé.

(source : cahier d'acteurs SNCF)



Massy-Orly-Villeneuve, efficace et rapide

- ▶ **Seul le scénario A**, avec un coût moindre que le scénario C, rendra possible d'atteindre largement les 15 millions de voyageurs en Ile-de-France.
- ▶ **Tout indique que le scénario A**, à partir des prévisions de trafics annuels des gares TGV en Ile-de-France selon les schémas d'étude de la SNCF avec une gare à Orly et une seconde gare à Villeneuve-Saint-Georges sur le tronçon commun de la ligne D, est de nature à être le plus performant avec 14,9 millions de voyageurs annuels pour 14,1 avec le scénario C avec une gare à Lieusaint (*source : cahier d'acteurs SNCF*).
- ▶ **Le scénario A** souterrain (18 km) avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges centre-ville peut offrir des délais plus courts de réalisation que le scénario C (32 km) sans impacter des terres agricoles.
- ▶ **Le scénario A** offre le plus de garanties pour un développement économique et écologique équilibré pour un territoire qui pendant trop longtemps était servant. Les projets d'aménagement de ces territoires dynamiques s'y ajouteront, tout en s'inscrivant dans une urbanité durable. Les deux gares supplémentaires seront de formidables leviers pour la transformation des villes et pôles économiques desservis du Sud franciliens.
- ▶ **La seconde gare** permettrait un accès des deux cotés de la Seine facilitant son accessibilité et une implantation au milieu d'un des projets les plus importants en France, de rénovation des quartiers et centres anciens dégradés (PNRQAD).
- ▶ **Le scénario A** peut être très complémentaire des choix futurs quant à la LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL). Nous sommes convaincus que le scénario A n'est pas un frein à la création de POCL et aux cohérences futures des LGV en IDF. POCL permettra la désaturation de la ligne LGV Sud-Est qui passe par le tunnel de Valenton.

Pour l'emploi en Moyenne couronne, l'impact positif du TGV

Le département compte plus de 510 000 emplois et agit pour l'accès à l'emploi et à la formation afin de favoriser l'emploi stable, développer les qualifications et sécuriser les parcours professionnels. Avec son Plan départemental pour l'emploi, le Conseil général a placé l'emploi au cœur de ses priorités pour permettre aux Val-de-Marnais de développer leurs compétences et accéder aux emplois disponibles sur le territoire et le faire rayonner.

En plus du pacte pour l'emploi sur le Pôle d'Orly, les clauses d'insertion dans les marchés publics, la constitution d'un réseau de plus de 70 entreprises... dont les allocataires du RSA, les

jeunes, les demandeurs d'emplois de longue durée en sont les premiers bénéficiaires, nous soutenons également les différentes initiatives sur la découverte des métiers.

A l'instar de la gare de Massy, l'arrivée d'une gare TGV à Orly au plus près des aéroports pour une liaison optimale Air/Fer et d'une seconde à Villeneuve-Saint-Georges sur la ligne D en amont de sa séparation pour éviter les ruptures de charge peuvent être de formidables outils de développement de l'emploi et de rééquilibrages entre les bassins d'emploi de l'Ouest et l'Est francilien et entre le Nord et le Sud du Val-de-Marne.

Bienvenue en Val-de-Marne

Le Val-de-Marne est limitrophe des départements de la Seine-Saint-Denis au Nord-Est, de Seine-et-Marne à l'Est, de l'Essonne au Sud, des Hauts-de-Seine à l'Ouest et de Paris au Nord-Ouest. C'est un territoire carrefour. Avec une population de 1 320 000 habitants, en accroissement régulier, il se place au 10^{ème} rang national. 26 % de la population a moins de 20 ans, 58 % entre 20 et 59 ans et 15 % 60 ans ou plus. La densité de population est de 5 351 hab/km² pour une superficie de 245 km².

L'économie très dynamique est notamment tournée vers le pôle Orly-Rungis, les entreprises de pointe de la santé et le cinéma. Aujourd'hui, le taux moyen de chômage est de 10 % dans le département avec de fortes disparités d'une commune à l'autre pouvant atteindre 15 % dans certaines villes du Sud du département.

La santé est un secteur de pointe avec une concentration de centres hospitaliers et de recherche de renom. Le Val-de-Marne est le second au plan national, après Paris, en matière de médecine clinique. Plusieurs secteurs sont occupés également par un tissu dense de PMI et PME et par les hautes technologies. Le pôle d'Orly est le deuxième bassin d'emplois plus important en Île-de-France avec 60 000 emplois. Le département a toutefois perdu des emplois industriels comme de nombreuses villes de la Vallée de la Seine. Ce mouvement de désindustrialisation lors des trois dernières décennies s'est accompagné d'une importante montée du secteur tertiaire. Cette reconversion économique en cours fait de lui un des départements les plus dynamiques de la Petite et Moyenne couronne francilienne. **Il recèle encore un fort potentiel de développement caractérisé dernièrement par l'Opération d'intérêt national qui longe le fleuve Seine d'Ivry-sur-Seine à Villeneuve-Saint-Georges.**

Sept ambitions pour le Val-de-Marne

Pour le passage du Val-de-Marne et des bassins de vie limitrophes à la grande vitesse, comme le Conseil général du Val-de-Marne, nous partageons 7 ambitions pour la réussite de ce projet :

- ▶ **Préserver** les populations de nouvelles nuisances environnementales et de l'étalement urbain.
- ▶ **Obtenir** la garantie d'une réalisation au plus tôt et qui n'obère pas l'avenir.
- ▶ **Obtenir** la garantie d'un maintien sur le long terme de la séparation des flux TGV et RER C.
- ▶ **Assurer** le prolongement de la ligne de métro 14 entre Paris et Orly pour le couple Air/Fer.
- ▶ **Intégrer** les 2 gares TGV dans un système de transport performant.
- ▶ **Créer** des gares TGV très attractives en termes d'offres de destinations, dotées de services, de commerces, d'une signalétique efficace, de grilles horaires combinées et conduire une véritable réflexion d'aménagement sur l'insertion urbaine des gares et rechercher des gestes architecturaux forts comme ceux déjà engagés sur le territoire OIN et avec le PNRQAD de Villeneuve-Saint-Georges.
- ▶ **Penser** au plus tôt, comme s'y engage le STIF, l'accessibilité routière et autoroutière et mutualiser les parkings.

Les élus du Front de gauche, du Parti communiste français, du Parti de gauche et citoyen du Conseil général du Val-de-Marne et les élus du Front de gauche, du Parti communiste français, de la Gauche unitaire et alternative citoyenne du Conseil régional d'Île-de-France s'engagent pour le scénario A avec une gare à Orly et Villeneuve-Saint-Georges.

▶ Conseil général du Val-de-Marne

Christian Favier,
président du Conseil général

Pascal Savoldelli
Pierre Bell'loch
Chantal Bourvic
Gilles Delbos,
Alain Desmarest
Patrick Douet
Laurent Garnier
Didier Guillaume
Marc Thiberville

Nathalie Dinner
Marie Kennedy
Maurice Ouzoulias
Liliane Pierre
Évelyne Rabardel
Gilles Saint-Gal
Joseph Rossignol
Christian Hervy

▶ Conseil régional d'Île-de-France

Gabriel Massou
Sylvie Altman
Laurence Cohen

François Labroille
Pierre Laurent
Céline Malaise
Caroline Bardot
Patrice Bessac
Djeneba Keita
Clément Ortega-Pelletier
Francis Parny
Henriette Zoughebi
Philippe Camo

