

Cahier d'acteur n°142

janvier 2012

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.

Établissement public dirigé par 60 chefs d'entreprises bénévoles, la Chambre régionale de commerce et d'industrie (CRCI) Paris-Île-de-France exerce deux missions principales :

- **L'animation du réseau des quatre CCI de Paris - Ile-de-France** : la CCI de l'Essonne, la CCI de Paris, la CCI de Seine-et-Marne et la CCI de Versailles Val-d'Oise / Yvelines : élaboration de la stratégie régionale d'accompagnement des entreprises et de formation, organisation de la mutualisation des moyens, gestion de la collecte et de la répartition de la taxe d'apprentissage, organisation d'actions collectives, de colloques régionaux, information sur l'actualité régionale, gestion de la ressource fiscale des CCI... ;
- **L'expression des intérêts et des positions des entreprises** auprès des institutions et des pouvoirs publics sur les dossiers de portée régionale : contributions au Schéma Régional de Développement Economique et d'Innovation, au Plan de Transports, au Grand Paris, au Schéma Régional des Formations, représentation des entreprises dans des organismes extérieurs : STIF, EPFIF, Ports de Paris...

Son bureau, présidé par Yves Fouchet, également président de la CCI de Versailles Val d'Oise / Yvelines, est composé de 10 membres, présidents de CCI et des délégations qui représentent les 593 000 entreprises franciliennes et leurs salariés.

Son budget en 2011 est de 290 M€.

Président : Yves Fouchet

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**Chambre régionale de commerce
et d'industrie de Paris - Ile-de-France**

7, rue Beaujon 75008 Paris

Tél. : 01 55 37 67 95

Site : www.paris-iledefrance.cci.fr

Courriel : galitzine@paris-iledefrance.cci.fr

La CRCI de Paris – Ile-de-France soutient le projet de réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, de dimension nationale, qui apporte une contribution positive au développement économique de l'Ile-de-France en améliorant :

- *les échanges interrégionaux entre l'Ile-de-France, le Centre, la Bourgogne et l'Auvergne,*
- *les liaisons du réseau grande vitesse existant Paris-Lyon,*
- *l'accessibilité de la proche et grande couronne francilienne au réseau TGV par la création de nouvelles gares,*
- *le réseau ferré et une amélioration des conditions de transport en Ile-de-France*
- *les conditions de transport du fret ferroviaire.*

Toutefois, le tracé du projet POCL devra respecter certaines fonctionnalités. En particulier, le tracé de passage en Ile-de-France devra permettre la réalisation d'une gare à Orly, commune avec l'Interconnexion Sud des LGV. Un arrêt des TGV intersecteurs à Juvisy ou Brétigny est également nécessaire.

Les 6 atouts du projet POCL

La future LGV POCL est un projet structurant d'aménagement du territoire, qui permettra :

Le développement des échanges économiques interrégionaux entre le Centre, la Bourgogne, l'Auvergne et l'Ile-de-France par la desserte de pôles tels qu'Orléans et Clermont-Ferrand

- Orléans (370 000 habitants), située à seulement 100 km de Paris, compte sur son territoire de **grands groupes** pharmaceutiques (Servier, Novartis, Pfizer), cosmétologiques (Dior-LVMH, Shiseido, Caudalie), informatiques et électroniques (Thalès, IBM) et agroalimentaires (Cargill) **ainsi que 3 pôles de compétitivité** : Elastopole, S2E2, Nekoé, Cosmetic Valley (400 entreprises, 34 000 emplois)
- Clermont-Ferrand (429 000 habitants) offre un

profil économique diversifié avec la présence de **siège d'entreprises de rayonnement international** (Michelin, Limagrin, Aubert-et-Duval (Société des Eaux de Volvic, Merck-Sharp & Dohme-Chibert), **et de pôles de compétitivité** : Céréales Vallée, ViaMéca, Elastopole.

- Or, selon les scénarios Paris relierait :
 - Orléans en 35 min à 40 min, contre 55 min actuellement,
 - Clermont Ferrand en 1h55 à 2h, contre 3h actuellement.

L'amélioration des échanges sur le réseau Paris-Lyon, actuellement au bord de la saturation

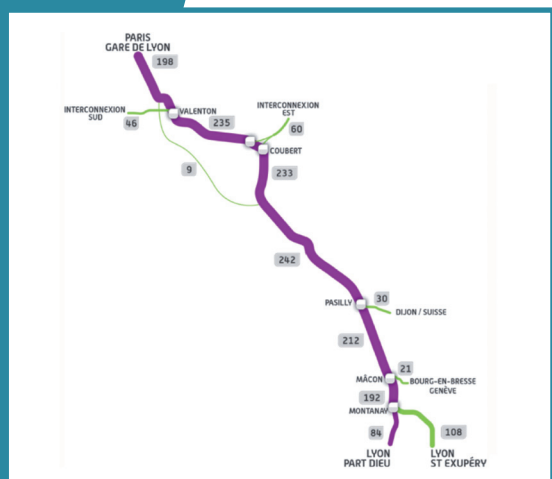
En créant une nouvelle liaison TGV entre Paris et Lyon, qui doublera la LGV Sud-est actuelle, la future ligne à grande vitesse POCL permettra de :

- désaturer le réseau existant, dont l'exploitation sera critique à l'horizon 2025, et qui atteint les limites de sa capacité aux heures de pointe :

- La LGV Paris-Lyon ne peut faire circuler au maximum que 12 trains par heure et par sens, 13 dans des cas exceptionnels et avec des conditions d'exploitation particulières aux heures de pointe du matin (8h-9h) et du soir (18h-19h).
- Le tronçon entre Coubert et Passigny est surchargé, avec plus de 42 TGV par jour dans les deux sens.

- fiabiliser l'exploitation des TGV et d'une partie des trains circulant sur le réseau classique,
- remédier aux retards : grâce à POCL, le pourcentage de trains en retard serait divisé par 2 et passerait de près de 15% aux alentours de 8%, dans le sens Province-Paris et pour les retards (de 10 à 30 minutes),
- améliorer le temps de parcours pour relier Lyon depuis Paris en 1h45 à 1h55 (au lieu de 1h55 actuellement sur la ligne TGV Sud Est).

Nombre de TAGV circulant par tronçon, sur la LGV Paris - Lyon (2 sens - un jour type de 2008)
Source : RFF - 2011

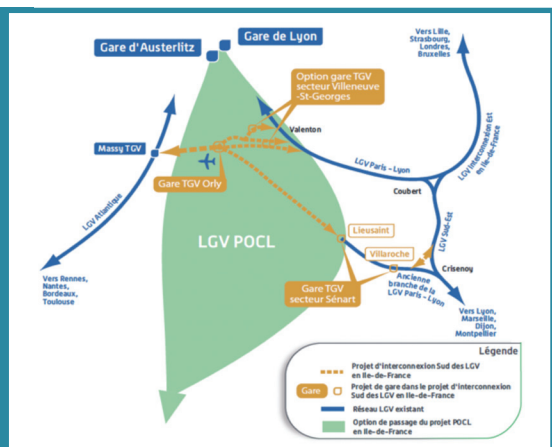


Une meilleure accessibilité de la proche et grande couronne francilienne au réseau TGV par la création de nouvelles gares

Actuellement, 90% des trafics TGV en Ile-de-France ont pour origine ou destination une gare parisienne, alors que Paris intra-muros ne représente que 20% de la population francilienne.

Parmi les hypothèses d'arrivée en Ile-de-France, la future ligne POCL pourrait comporter une ou plusieurs gares au sud de l'Ile-de-France : Orly, Juvisy, Brétigny ou Lieusaint.

Ces dessertes participeraient de l'aménagement du territoire sud-francilien, en permettant à ses habitants d'accéder plus facilement à des échanges ferroviaires.



Projet d'interconnexion sud des LGV en Ile-de-France et projet POCL
Source : RFF - 2011

Une modernisation du réseau ferré et une amélioration des conditions de transport en Ile-de-France

En relation avec les autres projets franciliens, notamment le projet d'Interconnexion Sud des LGV, la future ligne TGV POCL pourra :

- **délester le réseau existant**, au bénéfice en particulier du RER C pour l'axe Paris - Etampes et des circulations Transilien de l'axe Paris - Melun,

En outre, la création d'une gare terminus à Paris - Austerlitz :

- **assurera une meilleure répartition des flux** au sein des gares parisiennes terminus,
- **contribuera à la désaturation de la Gare de Lyon**, grâce au report d'une partie des flux de voyageurs entre Paris et Lyon vers la gare d'Austerlitz.

Un développement du fret ferroviaire

La LGV POCL pourra concourir au développement du fret ferroviaire en Ile-de-France car :

- des capacités supplémentaires seront dégagées sur le réseau classique et permettront l'attribution de sillons de qualité, notamment pour la ligne classique Paris - Orléans

qui appartient au "Réseau orienté fret", et doit contribuer au développement du corridor atlantique fret européen.

- le dossier du Maître d'ouvrage prévoit la possibilité que le projet de ligne POCL puisse, le cas échéant, accueillir du fret express à grande vitesse.

Un impact positif sur l'environnement

Le projet POCL aura un impact positif sur l'environnement, grâce au report modal encouragé par le projet. L'efficacité énergétique du transport ferroviaire est bien supérieure à celle des autres modes de transport.

Ainsi, pour un même voyage longue distance, par exemple entre Paris et Marseille, un passager ferroviaire consomme environ 10 fois moins d'énergie qu'un automobiliste et 25 fois moins qu'un passager aérien.

La CRCI Paris – Ile-de-France se prononce en faveur de la variante n°III desservant l'aéroport d'Orly

Très favorable au projet de ligne LGV POCL, la CRCI se prononce en faveur de la variante n°III, et d'un arrêt à Juvisy ou Brétigny.

Le choix de la variante n°III d'arrivée en Ile-de-France :

Bien que non soumises au débat public, la CRCI se prononce en faveur de l'une des 5 variantes proposées pour l'arrivée en Ile-de-France : **la variante n°III, avec une gare TGV à Orly.**

■ Cette variante, avec une gare TGV à Orly, permettrait en effet de :

- multiplier les possibilités d'interconnexion province-province, grâce à la connexion TGV POCL / TGV circulant sur l'Interconnexion Sud,
- offrir un nouveau point d'accès au réseau grande vitesse sud-est pour les habitants du sud de l'Ile-de-France, sans avoir à se rendre dans les gares de Lyon ou d'Austerlitz,
- renforcer l'intermodalité air-fer,
- offrir un accès direct au pôle aérien d'Orly pour les territoires du Centre, de la Bourgogne et de l'Auvergne.

Variante III
Source : RFF



■ A Orly, une gare commune à l'Interconnexion sud des LGV

La CRCI demande que cette variante n°III soit **modifiée au niveau de la gare d'Orly : qu'une seule et même gare soit conçue pour les TGV POCL et ceux de l'Interconnexion Sud des LGV, avec une correspondance avec le terminus de la ligne 14.**

■ Cette gare commune permettrait :

- aux passagers des TGV radiaux (Province-Paris) de POCL, d'emprunter plus facilement les autres TGV circulant sur l'Interconnexion Sud et donc sur le réseau LGV français et européen,
- une mutualisation des coûts de construction de la gare.

■ Un arrêt des TGV intersecteurs à Juvisy ou Brétigny

La CRCI demande que soit également prévu un arrêt des TGV intersecteurs (province-province) à Brétigny ou Juvisy.

La demande et les interrogations de la CRCI de Paris – Ile-de-France

■ Une demande

- La CRCI demande que le maître d'ouvrage fasse réaliser une étude supplémentaire et approfondie de la variante de passage en Ile-de-France n°III,
- avec notamment l'étude de la possibilité de ne réaliser qu'une seule gare commune entre POCL et l'Interconnexion Sud des LGV :
 - faisabilité technique,
 - coût,
 - nombre de voyageurs potentiels,
 - nombre d'arrêts journaliers possible en gare d'Orly.

■ Des interrogations

- Quel est le financement de l'investissement et du fonctionnement du projet ?
 - Quelle est la part respective des financements entre RFF, l'Etat et les collectivités territoriales, les acteurs privés ?
 - Quel est le coût de fonctionnement de la ligne et le niveau des recettes attendu ?
- Quel est l'impact du passage des intersecteurs du POCL sur la capacité de la tranchée Valenton-Coubert ?



Chambre régionale de commerce et
d'industrie de Paris - Ile-de-France
7, rue Beaujon 75008 Paris
Tél. : 01 55 37 67 95
Site : www.paris-iledefrance.cci.fr
Courriel : galitzine@paris-iledefrance.cci.fr

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
au débat public
LGV POCL