

Cahier d'acteur n°148

janvier 2012

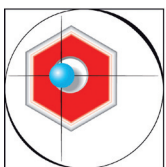
Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

POCL : une opportunité de desserte du sud francilien par la LGV

Acteur majeur du développement du territoire, la CCI Essonne représente et défend les intérêts des 40 000 entreprises du département.

La CCI Essonne, qui a fait de la cohésion territoriale l'un des axes stratégiques de son action, est soucieuse de la bonne intégration du projet POCL au sein du département. POCL ne doit pas faire que traverser le sud francilien, il doit aussi le desservir et contribuer à l'aménager. C'est à cette condition que la CCI Essonne sera favorable au projet.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**Chambre de
Commerce
et d'Industrie
de l'Essonne**

CCI Essonne

2 Cours Monseigneur Roméro
BP 135
91004 EVRY CEDEX
01 60 79 91 91
territoires@essonne.cci.fr
www.essonne.cci.fr

• **Desservir la plateforme aéroportuaire d'Orly par les TGV radiaux** en correspondance avec la ligne d'interconnexion sud, le réseau du Grand Paris et les transports en commun complémentaires. Un arrêt des TGV radiaux à Orly représente, d'une part, un fort intérêt pour le positionnement de la plateforme aéroportuaire car il libérera des créneaux actuellement affectés aux vols intérieurs pour des destinations internationales. D'autre part, il permettra les correspondances TGV-TGV avec la LGV interconnexion sud ainsi qu'un rabattement de certains TGV sud-est vers la gare d'Austerlitz.

• **Doter l'Essonne d'une nouvelle gare TGV.** Cette ligne à grande vitesse offre des possibilités d'arrêts des TGV intersecteurs dans le sud francilien. Une gare sur POCL à Brétigny-sur-Orge, voire, dans une moindre mesure, à Juvisy-sur-Orge, desservira un large bassin d'emploi et de vie et renforcera l'ouverture de ce territoire à la grande vitesse.

• **Minimiser l'impact environnemental** de cette nouvelle ligne pour laquelle le département de l'Essonne forme un point de passage obligé, en concevant cette infrastructure ferroviaire en souterrain dans les zones urbaines. Par ailleurs, un tracé proche de la ligne actuelle Paris-Orléans/RER C devra être étudié de façon à éviter une traversée du Gâtinais.

• **Préserver la qualité de service du RER C.** La LGV POCL ne doit pas impacter le développement à long terme du RER C dont les conditions d'amélioration de la régularité doivent être garanties.

L'acceptation en Essonne des nuisances générées par la création de cette ligne n'est rendue admissible que par le bénéfice que le département tirera des gares d'arrêt des TGV intersecteurs à Brétigny-sur-Orge ou à Juvisy-sur-Orge.

Les atouts du projet pour le sud francilien

Le projet POCL doit relier vers 2025 Paris-Austerlitz et Lyon en moins de 2 heures par une nouvelle ligne à grande vitesse de près de 500 km passant par 5 régions et 15 départements (en Ile-de-France : Paris, l'Essonne, le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne). Ce projet répond à 2 objectifs principaux : **desservir le grand centre et doubler la LGV actuelle Paris-Lyon en voie**

de saturation. Il concernera essentiellement les TGV radiaux et une dizaine de TGV intersecteurs quotidiens. Pour l'aménagement du territoire sud francilien, la LGV POCL constitue une chance, à saisir, en remplissant les conditions suivantes : une **desserte de l'aéroport d'Orly, la création d'une gare TGV à Brétigny-sur-Orge ou à Juvisy-sur-Orge.**

Un arrêt sous la plateforme aéroportuaire d'Orly

Une desserte de la plateforme aéroportuaire d'Orly par les TGV POCL radiaux accompagnerait les mutations du pôle d'Orly

Encourager la complémentarité air-fer

Cet arrêt favorisera le transfert modal des destinations court-courriers vers le train à grande vitesse, en réponse aux objectifs du Grenelle de l'environnement. C'est, pour la plateforme, une réelle opportunité de redéploiement 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-.

Un arrêt des TGV radiaux POCL à Orly permettra aux régions Centre, Auvergne, Bourgogne-Ouest et à Lyon un accès à l'aéroport d'Orly sans rupture de charge.

Soutenir un territoire de projet de 320 000 habitants et 173 000 emplois

Dans le cône sud de l'innovation, le pôle d'Orly est un

site économique stratégique qui compte notamment le marché international de Rungis et un important parc d'affaires en développement. Un effet de maillage y est attendu, induit par des correspondances avec le réseau de transports en commun desservant, à terme, la plateforme aéroportuaire (Grand Paris Express, tramway T7, etc.).

Optimiser les correspondances entre les TGV intersecteurs de l'interconnexion sud et de POCL vers le nord et l'est de la France.

Rejoindre Roissy-CDG et les autres arrêts du parcours (Lieuxaint, Marne-la-Vallée, la Défense) grâce au passage de navettes TER GV.

La possibilité d'une gare TGV sous la plateforme aéroportuaire d'Orly conduit la CCI Essonne à privilégier la variante III.

L'Essonne desservi par POCL

La CCI Essonne demande l'implantation d'une gare en Essonne, à Brétigny-sur-Orge, voire, dans une moindre mesure, à Juvisy-sur-Orge, pour l'arrêt des TGV intersecteurs. Cette gare contribuera à l'attractivité du territoire et soutiendra la compétitivité des entreprises en leur offrant un accès supplémentaire à la grande vitesse, en complément des gares TGV de Massy et de Lieusaint, sur l'interconnexion sud des LGV.

Les deux sites sont intégrés au Centre-Essonne Seine Orge qui totalise près de 200 000 emplois et 270 000 actifs. En 2030, à la mise en service envisagée de la ligne LGV POCL, le potentiel de développement est évalué à 50 000 logements et emplois supplémentaires. C'est un territoire stratégique pour l'Ile-de-France, intégré dans le cône sud de l'innovation et de la « vallée des biotechnologies ».

Brétigny-sur-Orge, au barycentre de l'Essonne, dans un secteur charnière entre les pôles métropolitains d'Evry-Corbeil et de Massy-

Saclay-Courtabœuf, présente de remarquables perspectives de développement économique autour de la base aérienne 217 (300 hectares pour un potentiel de 10 000 emplois à horizon de 20 ans) et de Val Vert Croix Blanche (aménagement d'un programme d'activités économiques d'environ 250 000 m² de SHON).

Ce site offre par ailleurs la possibilité de se rabattre très facilement en véhicule particulier grâce à une infrastructure performante -la RD 19- et en transports en commun, avec la RER C en direction de Juvisy-sur-Orge, Dourdan et Etampes, à terme vers Evry avec la création d'un TCSP.

Juvisy-sur-Orge, situé dans un cadre urbain contraint, bénéficie d'une excellente desserte en transport en commun grâce à son nœud modal : RER C, tramway T7, futur TCSP sur la RN7 et réseau de rabattement en autobus.

Pour une bonne insertion environnementale du projet

L'insertion de la LGV POCL en Ile-de-France est un point particulièrement sensible à traiter, notamment la traversée du Parc Naturel Régional du Gâtinais français. L'impact environnemental de cette nouvelle ligne devra être minimisé.

Ainsi, dans les zones urbaines, devra-t-elle être conçue en souterrain. A cet égard, la variante III propose une

liaison en souterrain de Brétigny-sur-Orge à Paris Austerlitz.

Quelle que soit la variante retenue, la CCI Essonne invite le maître d'ouvrage à **étudier un tracé proche de la ligne actuelle Paris-Orléans/RER C de façon à éviter une traversée du Gâtinais.**

Un service du RER C non dégradé

Le bon fonctionnement du RER C est une priorité absolue pour l'Essonne : POCL ne doit pas entamer l'amélioration que lui apportera, dans le long terme, le

sexuplement des voies entre Juvisy-sur-Orge et Paris-Austerlitz.

Fonctionnement de la "variante III adaptée"

Afin de bénéficier pleinement des avantages de la **variante III**, cette dernière **pourrait être adaptée pour mutualiser la gare souterraine d'Orly avec celle prévue dans le cadre de l'interconnexion sud** des LGV -au lieu de gares superposées comme cela est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage-.

Cette mutualisation permettrait de minorer le coût de réalisation de la gare de POCL estimé entre 700 et 800 M€.

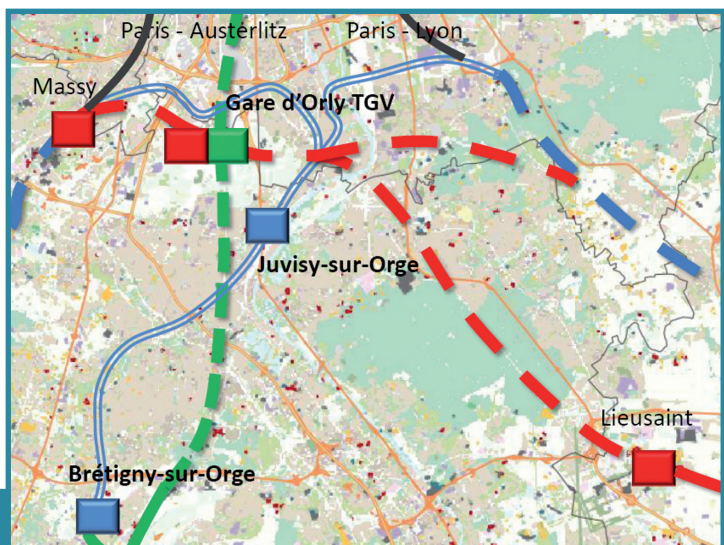
Autre intérêt, elle offrirait une plus grande richesse des interconnexions pour le système grande vitesse francilien avec :

- Un passage des intersecteurs POCL vers l'Atlantique : outre un gain de temps, cette solution présenterait

l'avantage de ne pas faire passer de TGV sur la ligne C du RER entre Massy et Valenton.

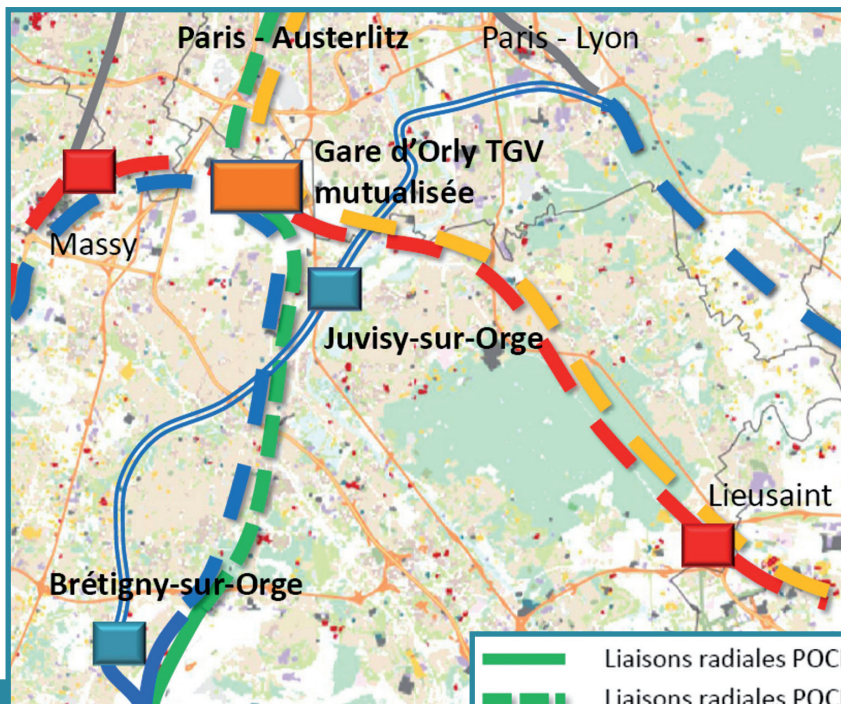
- Une possibilité pour les TGV sud-est de se rabattre sur Paris-Austerlitz en empruntant la LGV interconnexion sud jusqu'à Orly. La gare de Lyon et le segment de ligne Valenton-Coubert, aujourd'hui proches de la saturation, se trouveraient ainsi délestés d'une partie de leur trafic.

► **Des compléments d'étude menés par le maître d'ouvrage devraient utilement vérifier la pertinence d'une gare POCL souterraine mutualisée avec celle prévue pour l'interconnexion sud des LGV.**



	Liaisons radiales POCL
	Liaisons radiales POCL en souterrain
	Intersecteurs POCL
	Intersecteurs POCL en souterrain
	Intersecteurs POCL sur lignes conventionnelles
	Autres intersecteurs
	TGV sud-est vers Austerlitz
	Liaisons radiales Sud-Est et Atlantique

Principes de fonctionnement de l'insertion de la LGV POCL en Ile-de-France selon la variante III, avec un arrêt des liaisons radiales TGV à Orly



Principes de fonctionnement de l'insertion de la LGV POCL avec une gare TGV d'Orly mutualisée

- Liaisons radiales POCL
- Liaisons radiales POCL en souterrain
- Intersecteurs POCL
- Intersecteurs POCL en souterrain
- Intersecteurs POCL sur lignes conventionnelles
- Autres intersecteurs
- TGV sud-est vers Austerlitz
- Liaisons radiales Sud-Est et Atlantique

CONCLUSION

Optimiser les externalités positives de la LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon pour le territoire essonnien, et plus largement sud francilien...

- Arrêt des TGV intersecteurs à Brétigny-sur-Orge, dans une moindre mesure à Juvisy-sur-Orge.
- Desserte d'Orly avec arrêt des liaisons radiales sous la plateforme aéroportuaire, en correspondance avec les intersecteurs circulant sur l'interconnexion sud des LGV et les navettes grande vitesse vers Roissy-CDG.

... tout en en minorant les nuisances

- Meilleure insertion de l'infrastructure dans son environnement urbain et naturel en évitant la traversée du Gâtinais français.
- Plus d'efficacité pour le fonctionnement du système RER en Ile-de-France.

Ces points conditionnent l'acceptation du projet de LGV POCL par les acteurs économiques essonnien et par la CCI Essonne.



Chambre de
Commerce
et d'Industrie
de l'Essonne

CCI Essonne

2 Cours Monseigneur Roméro
BP 135
91004 EVRY CEDEX
01 60 79 91 91
territoires@essonne.cci.fr
www.essonne.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
du débat public
LGV POCL