

Élus des groupes PS, MRC et PRG-MUP du Conseil régional d'Île-de-France Élus du groupe PS et Républicains du Conseil général du Val-de-Marne

Pour un projet prévu au SDRIF 2008 : une LGV en tunnel (tracé C), une gare à Orly, une gare à Lieusaint

Les groupes des élus Socialistes, MRC et PRG-MUP se prononcent pour le scénario C, seul tracé cohérent avec le Schéma de développement de la Région Île-de-France (SDRIF) 2008 et avec l'objectif affiché de développement efficace du trafic ferroviaire. Il prévoit une gare à Orly permettant de développer l'intermodalité fer-air et une gare sur le territoire de Sénart appelé à connaître un développement économique et démographique important. Il préserve le développement de la grande vitesse en Île-de-France rendant possible les navettes franciliennes TGV avec un coût de réalisation similaire au tracé A (avec gare à Villeneuve-Saint-Georges) et une meilleure préservation contre les nuisances.

Guillaume Balas, conseiller régional, président du groupe socialiste du Conseil régional d'Île-de-France
Jean-Marc Nicolle, conseiller régional, président du groupe MRC du Conseil régional d'Île-de-France
Eddie Ait, conseiller régional, président du groupe PRG-MUP du Conseil régional d'Île-de-France

Les conseillers régionaux des groupes PS, MRC et PRG, MUP (administrateurs du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et membres de la commission transports et mobilités) :

Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional d'Île-de-France
François Kalfon, président de la commission transports et mobilités

Hicham Affane, administrateur du STIF

Daniel Guerin, administrateur du STIF, membre de la commission transports et mobilités

Christine Revault D'Allonnes, administratrice du STIF

Philippe Sainsard, administrateur du STIF, membre de la commission transports et mobilités

Isabelle Beressi, membre de la commission transports et mobilités

Marie-Christine Carvalho, membre de la commission transports et mobilités

Halima Jemni, membre de la commission transports et mobilités

Mireille Gitton, membre de la commission transports et mobilités

Benoît Hamon, membre de la commission transports et mobilités

Jean-Jacques Bridey, conseiller général, président du groupe socialiste et républicains du Conseil général du Val de Marne

Les conseillers généraux du groupe PS et républicains au Conseil général du Val-de-Marne :

Simone Abraham-Thisse, Alain Blavat, Luc Carnouvas, Pierre Coilbault, Daniel Guerin, Brigitte Jeanvoine, Abraham Johnson, Isabelle Santiago, Josette Sol.



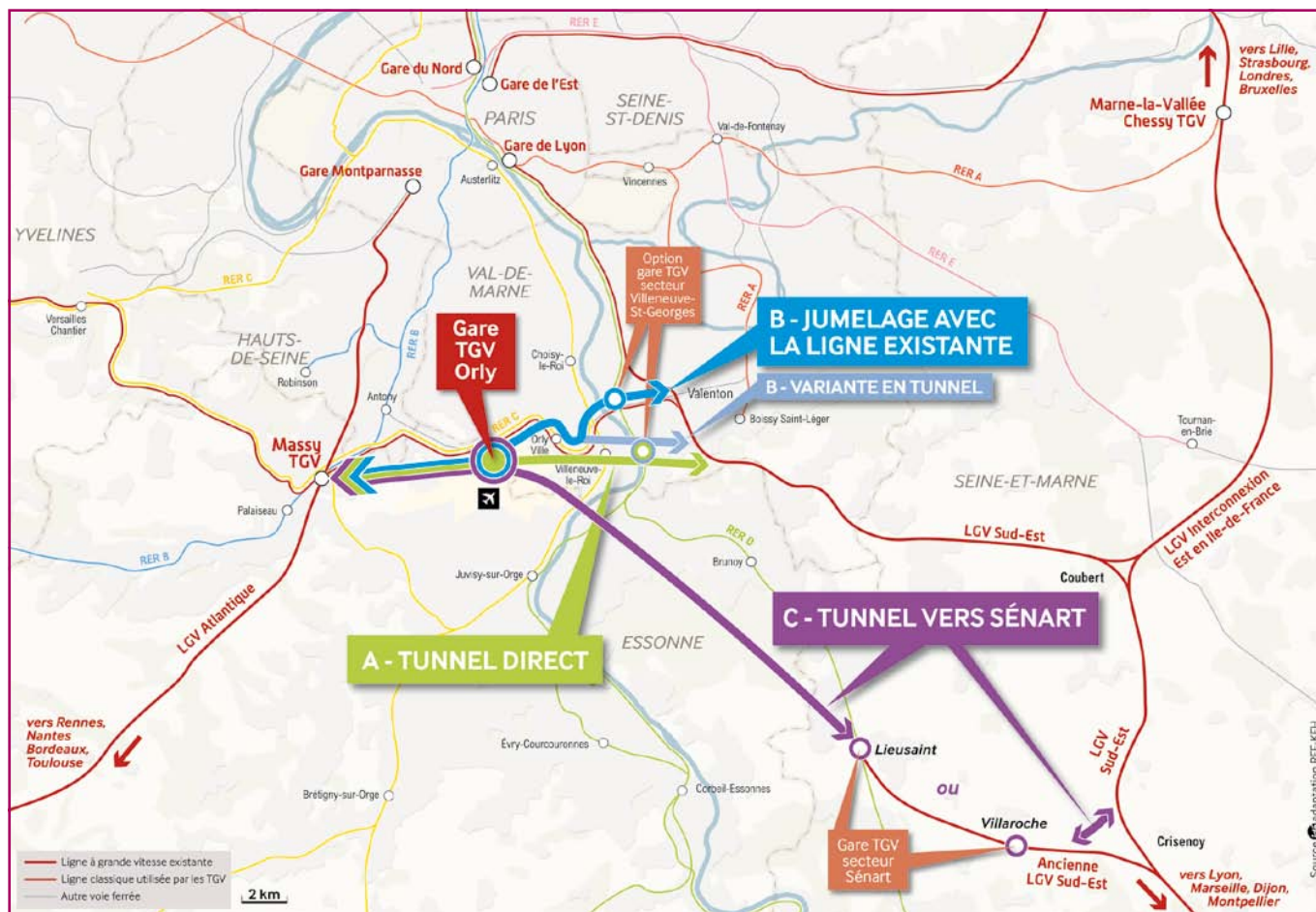
Groupes PS, MRC et PRG-MUP
Conseil régional d'Île-de-France
57, rue de Babylone - 75007 PARIS

Groupe PS et Républicains
Conseil général du Val de Marne
Avenue du Général De Gaulle - 94000 CRETEIL

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes morales. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org





Un projet majeur pour l'aménagement du territoire francilien

- Le SDRIF prévoit la construction d'une gare dans le secteur de Sénart, ce qui rend particulièrement légitime le scénario C et l'implantation d'une gare à Lieusaint.

Le SDRIF 2008 a défini cinq grands faisceaux depuis Paris jusqu'aux zones rurales pour faciliter sa mise en œuvre et mieux définir les grands projets d'aménagement structurants de la Région Île-de-France. Ce projet de LGV s'inscrit dans le faisceau Sud-Est. Plusieurs orientations ont été définies pour ce faisceau :

- La redynamisation du pôle Orly-Rungis qui doit devenir un pôle urbain et économique fort, ouvert sur l'international, dans le respect des droits des riverains de l'aéroport. L'implantation d'une gare TGV, prévue dans le SDRIF 2008, située sous les aérogares d'Orly, est de nature à y répondre.
- Les agglomérations de Sénart et de Melun-Val de Seine sont des territoires stratégiques du SDRIF. L'implantation d'une gare TGV sur Sénart, aujourd'hui pénalisé par un taux d'emploi insuffisant, contribuera au développement économique de ce territoire dans la perspective de parvenir à un équilibre emploi-habitant.

Le secteur de la Ville nouvelle de Sénart est inscrit au SDRIF comme un territoire stratégique et relève d'une opération d'intérêt national. Ses potentialités foncières importantes

et les projets urbains engagés ou décidés, en particulier au cœur de l'agglomération, devraient lui permettre une participation forte aux objectifs régionaux en matière de logements.

- L'implantation d'une gare à Lieusaint répond à une vision d'équilibre du territoire francilien.
 - Elle permettra de désengorger le réseau francilien et de désaturer les gares parisiennes. Du fait d'un plus grand éloignement, elle n'entrera pas en concurrence avec celle d'Orly ce qui n'est pas le cas avec Villeneuve-Saint-Georges. Le choix du tracé C offre donc une réelle opportunité aux gares d'Orly et de Lieusaint de devenir des gares franciliennes, au même titre que les gares de Roissy et Marne-la-Vallée.
 - Elle permettra de desservir de nouveaux territoires qui se développent et s'urbanisent très rapidement tant en Seine-et-Marne que dans l'Essonne, avec un souci d'utilisation rationnelle des ressources foncières.
 - Elle permettra d'accroître l'accès à la grande vitesse à un plus grand nombre de Franciliens. Les études de RFF indiquent qu'une gare à Lieusaint drainerait 3,6 millions de passagers contre 3,3 millions pour Villeneuve-Saint-Georges.
 - Elle permettra un rééquilibrage territorial, en articulation avec l'arc "Grand Est" du futur métro du Grand Paris.

Un projet cohérent et complémentaire avec le Plan de mobilisation pour les transports franciliens

- ▶ Une implantation de la gare TGV d'Orly au plus proche des aéroports répond à plusieurs exigences :
 - ▶ Couplée à l'aéroport, très proche et bien connectée à Paris, elle permettra un report modal de l'avion vers le train.
 - ▶ L'intermodalité air-fer permise par cette gare TGV est l'un des projets d'aménagement les plus importants de l'Île-de-France actuellement.
 - ▶ L'implantation de cette gare s'accompagnera d'un développement des transports en commun desservant les territoires adjacents afin d'en faire une gare de proximité. Le Plan de mobilisation prévoit ainsi l'amélioration de la desserte fine de ce bassin d'emploi par plusieurs projets de transports en site propre (TCSP Massy - Orly, TCSP Sénia - Orly, TCSP Orly Val - Val de Seine) ainsi qu'un projet de tramway sur la RD5 reliant Orly à la Porte de Choisy. Par ailleurs, le RER C sera entièrement rénové d'ici 2017 en permettant une desserte plus importante du territoire. Les secteurs d'Orly et de Rungis seront également reliés à la zone centrale de l'Île-de-France par un prolongement de la ligne 14 au Sud, inscrite dans le projet de transport du Grand Paris. Il conviendra également d'assurer la desserte en transport en commun de ce secteur depuis les territoires voisins de Villeneuve-Saint-Georges, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Ablon-sur-Seine et du Plateau briard.
- ▶ Grâce au maillage de transports existants, une gare à Lieusaint facilitera le report modal et offrira une meilleure accessibilité à la grande vitesse :
 - ▶ Elle facilitera le rabattement des voyageurs depuis les transports en commun grâce à la connexion avec le RER D. Le Plan de mobilisation prévoit une amélioration du RER D d'ici 2014 et la création de deux lignes T-Zen, l'une entre Sénart et Corbeil, dès juillet prochain, susceptible d'être prolongée jusqu'à Evry, et l'autre entre Sénart et Melun, ces deux agglomérations étant d'ores et déjà reliées par le RER. Le scénario C permettrait ainsi à deux chefs-lieux de département d'être desservis par le TGV via une liaison par transport en commun en site propre.
 - ▶ Elle favorisera le report des transports individuels vers le train grâce à sa proximité avec la Francilienne et l'A5 qui permettra une bonne desserte routière. Ce n'est pas le cas de Villeneuve-Saint-Georges compte tenu de la saturation du réseau routier environnant.

Un projet qui participe au développement économique du Sud-Est francilien

- ▶ Dès son annonce, une gare dans le secteur de Sénart aura un rôle de levier essentiel pour le développement du Sud-Est francilien qui connaît un fort dynamisme démographique : 800 000 habitants aujourd'hui, 1 million demain.
- ▶ Cette gare permettra le développement de sites économiques stratégiques : pôle aéronautique de Villaroches, pôle de compétitivité ASTECH Paris Région, Génopôle d'Evry, Ecopôle de Sénart, pôles universitaires d'Evry, de Melun, de Sénart. Elle contribuera de manière significative à la croissance de l'emploi du Sud-Est francilien : 280 000 aujourd'hui, 400 000 en 2024.
- ▶ L'Établissement public d'aménagement (EPA) de Sénart est un acteur public majeur du développement de ce secteur. Associant l'État et les collectivités locales au sein de son conseil d'administration, l'EPA Sénart assure le développement urbain et économique de ce territoire ; sa présence aux côtés des collectivités et des acteurs économiques permet de concilier l'exigence d'un aménagement ambitieux et équilibré, respectueux du développement durable de ce territoire.
- ▶ Les réserves foncières publiques offertes par le territoire de Sénart, sans équivalent à l'échelle de l'Île-de-France, constituent un atout essentiel de cette localisation. Une gare à Lieusaint donnera à ce territoire un avantage compétitif supplémentaire et permettra ainsi d'attirer des entreprises.



1 Gare de Lieusaint avec rame du RER D : des réserves foncières disponibles autour de la gare RER de Lieusaint. 2 Ligne T-ZEN : Lieusaint-Corbeil : une gare à Lieusaint facilitera un bon report modal. 3 Autoroute A 5 : une gare à Lieusaint permettra une bonne desserte autoroutière.

Un scénario C moins coûteux sur le long terme

- ▶ Un coût initial équivalent pour les scénarios A (gare à Villeneuve-Saint-Georges) et C (gare à Lieusaint) mais des surcoûts prévisibles pour le tracé A.
 - ▶ Le scénario C (liaison Massy-LGV Sud Est via Lieusaint) présente un coût de 3,3 milliards d'euros selon l'estimation de RFF. Le scénario A (liaison Massy-LGV Sud Est via Villeneuve-Saint-Georges) présente un coût de 3 milliards d'euros. Si le coût initial du scénario A est légèrement inférieur de 300 millions d'euros, les coûts induits sont inférieurs dans le scénario C.
 - ▶ Les différences de coût sont à mettre en rapport avec le service attendu en termes d'aménagement du territoire, de désaturation des gares de Paris intra-muros, du gain de trafic de voyageurs et de fret et de taux de rentabilité interne. Sur tous ces points, d'après les données du maître d'ouvrage, l'avantage va au scénario C avec une gare à Sénart.
 - ▶ Une seconde gare à Villeneuve-Saint-Georges dans le tracé A rend obligatoire sa localisation sous la Seine et sous les voies ferrées actuelles si l'on veut qu'elle bénéficie du report modal de la ligne D. Cela entraînera des coûts supplémentaires inévitables.
- ▶ Dans le scénario A, des aménagements adjacents s'avéreront indispensables, sans qu'ils ne soient comptabilisés à ce stade : la construction d'un parking sera en effet nécessaire, le trafic routier supplémentaire lié à cette gare nécessitera l'élargissement de la RN6 ou la création d'un nouveau franchissement de la Seine, etc. La construction d'un parc de stationnement posera par ailleurs moins de difficultés d'insertion à Sénart que dans la zone dense de Villeneuve-Saint-Georges et sera donc moins coûteuse.
- ▶ La mise en place d'une desserte régionale empruntant les infrastructures LGV d'Île-de-France est aujourd'hui plébiscitée par l'ensemble des acteurs - notamment la Région Île-de-France : elle participe directement à l'amélioration des conditions de transport des usagers franciliens. Elle nécessite à terme des travaux de doublement des voies du barreau Valenton-Coubert si le scénario A devait être retenu ou du barreau Coubert-Crisenoy avec le scénario C. Le barreau Valenton-Coubert étant en zone urbaine, le doublement des voies sera coûteux (1 milliard d'euros) et difficile à faire accepter par les riverains. A l'inverse, sur le barreau Coubert-Crisenoy, situé en zone rurale, l'opération sera moins onéreuse (coût estimé à 300 millions d'euros) et toutes les mesures d'insertion ou de compensation nécessaires pourront être mises en place.

Un projet respectueux de l'environnement

- ▶ Enterré à une profondeur de 30 mètres, sous les argiles qui font office de "tampon" pour les vibrations de chantier et d'exploitation, le tunnel envisagé entre Orly et Lieusaint passera sous la forêt de Sénart. Il respectera ce site classé et protégé.
- ▶ A l'inverse, une gare à Villeneuve-Saint-Georges aura un impact environnemental négatif. Elle engendrerait dans un secteur, soumis à une pollution importante, une forte augmentation du trafic routier sur la RN6 déjà saturée mais également sur la RD32. Cette pollution supplémentaire concernerait non seulement le territoire de Villeneuve-Saint-Georges mais également les villes voisines de Villeneuve-le-Roi et d'Ablon-sur-Seine. Il faut rappeler que ces villes ne sont desservies que par le seul pont sur la Seine de ce secteur, lui-même déjà saturé et débouchant sur la RN6.
- ▶ Les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve-le-Roi et Ablon-sur-Seine sont, aujourd'hui, des territoires servants en termes d'infrastructures (aéroport d'Orly, LGV sud-est, interconnexion Massy-Valenton, RN6, site pétrolier classé Seveso II, plan de prévention des risques industriels (PPRI), ...) qui n'ont pas vocation à supporter davantage le passage de nouveaux réseaux, à l'exception des dessertes locales.

Conclusion

Les élus des groupes PS, MRC et PRG-MUP de la Région Île-de-France et les élus PS et Républicains du Conseil général du Val-de-Marne défendent le scénario C avec :

- ▶ Une gare TGV d'Orly implantée au plus proche des aéroports.
- ▶ Un tunnel liant Orly à la LGV Sud-Est via une seconde gare à Lieusaint sur le territoire de Sénart.

Ce scénario C répond aux exigences majeures que nous nous sommes fixées :

- ▶ En matière de respect du SDRIF pour un développement équilibré du territoire francilien.
- ▶ En matière d'investissements et de coûts engendrés par ce projet.
- ▶ En matière environnementale.
- ▶ En matière de répartition équilibrée des servitudes entre les territoires.

