

Chambre de commerce et d'industrie de Paris



L'interconnexion Sud des LGV, une infrastructure-clé pour le développement de la métropole Paris - Île-de-France

L'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France est un projet soutenu, dans son principe, par de nombreuses collectivités territoriales franciliennes mais également d'autres régions françaises. Métropole de rang mondial, Paris - Île-de-France constitue en effet une porte ouverte sur le monde pour l'ensemble du réseau des grandes villes françaises. Dans cette optique, cette infrastructure ferroviaire présente pour la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP) un triple intérêt :

- ▶ développer, par la grande vitesse, les échanges avec les métropoles françaises et européennes ;
- ▶ renforcer le développement des grands pôles économiques franciliens, en cohérence avec le projet Grand Paris, et notamment le pôle d'Orly-Rungis ;
- ▶ améliorer l'accès au réseau TGV pour un plus grand nombre de Franciliens : habitants, salariés, chefs d'entreprise.

Suite en page 2



**Chambre de commerce
et d'industrie de Paris**

Chambre de commerce et d'industrie de Paris

27, avenue de Friedland - 75382 PARIS Cedex 08

www.ccip.fr

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



En cohérence avec le réseau des CCI de Paris - Île-de-France, la CCIP apporte son soutien au scénario C - en tunnel vers Sénart - et demande :

- ▶ une gare au cœur du pôle d'Orly, au plus près des aéroports ;
- ▶ une deuxième gare à Lieusaint (Sénart), dans le Sud de la Seine-et-Marne ;
- ▶ l'organisation de la multimodalité de ces gares, notamment avec les réseaux de transport en commun (Grand Paris Express, RER, tramways, bus en site propre...) ;
- ▶ la prise en compte des autres projets de LGV, et notamment la liaison Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon avec laquelle des raccordements devront être prévus ;
- ▶ une prise en compte maximale des risques de nuisances pour le voisinage, afin d'acquiescer une très large adhésion du public et de garantir la réalisation rapide des travaux.

Le scénario C est en effet celui qui permet :

- ▶ la desserte d'un maximum d'habitants et d'emplois franciliens, en particulier par l'implantation d'une deuxième gare à Lieusaint - Sénart ;
- ▶ le gain de trafic annuel le plus élevé de tous les scénarios : + 3,6 millions de voyageurs par an (estimation RFF) ;
- ▶ la meilleure compatibilité possible avec les autres projets ferroviaires et notamment les LGV Paris - Normandie et Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon ;
- ▶ une affectation séparée des infrastructures ferroviaires existantes aux trafics fret d'une part et voyageurs d'autre part (notamment tronçon Orly - Valenton, avec opportunité de développer une véritable rocade tangentielle ferrée) ;
- ▶ le meilleur potentiel de développement de l'offre TGV globale, en évitant de surcharger le barreau Valenton - Coubert (début de la ligne existante d'interconnexion Est) grâce à la création d'une courte jonction au niveau de Crisenoy ;
- ▶ la meilleure protection du voisinage, puisqu'il prévoit un enfoncement du projet à 80 % minimum sur toute sa longueur.

La grande vitesse ferroviaire, un enjeu majeur pour la compétitivité française et l'attractivité du Grand Paris

Faire de Paris - Île-de-France un hub ferroviaire européen incontournable

La métropole Paris - Île-de-France figure parmi les principales métropoles de rang mondial, la seule avec Londres sur le continent européen.

L'expansion des réseaux ferroviaires à grande vitesse est un corollaire indispensable à la croissance métropolitaine, en hiérarchisant les pôles urbains, intensifiant les échanges, démultipliant les relations, concentrant et diffusant la richesse produite. Substitut à l'avion sur des distances courtes et moyennes, le TGV permet d'allier développement économique et impératifs écologiques. Son succès en France depuis trente ans, et désormais sur tous les continents, ne se dément pas.

La métropole Paris - Île-de-France bénéficie d'une très bonne accessibilité grâce au réseau des TGV qui la relie à la fois aux grandes villes françaises et aux capitales européennes du Nord-Ouest du continent, en attendant la mise en place des corridors ferroviaires vers l'Europe centrale et orientale, l'Italie et la péninsule ibérique.

L'interconnexion Sud renforcera le rôle de Paris - Île-de-France comme hub majeur du réseau ferroviaire à grande vitesse européen. Dans un contexte à la fois de concurrence et de coopération entre métropoles européennes, il est important de renforcer cette stratégie d'accessibilité et de connectivité de la région capitale.

Renforcer l'armature métropolitaine française

En continuité avec l'interconnexion Est mise en service au milieu des années 1990, l'interconnexion Sud des LGV en Île-de-France permettra la circulation de davantage de TGV province-province (86 en 2020-25 contre 41 actuellement) qui feront une ou plusieurs haltes en Île-de-France, tout en évitant les gares centrales parisiennes vouées à la saturation à l'horizon 2020.

Ce projet s'inscrit à terme dans la réalisation d'une rocade LGV complète en Île-de-France, qui renforcera le positionnement de la région-capitale et l'armature métropolitaine française.

La CCIP demande que l'étude du projet soit conduite de manière à ménager le maximum de raccordements possibles avec les LGV encore en débat : la ligne Normandie et surtout la ligne POCL (Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon) dont le terminus serait Paris-Austerlitz.



Un projet d'infrastructure qui s'inscrit pleinement dans le projet de développement économique et social du Grand Paris.

Le projet d'interconnexion Sud des LGV en Île-de-France, prévu pour entrer en service à l'horizon 2020-2025, s'inscrit pleinement dans l'ambition de développement portée par le projet Grand Paris.

L'attractivité internationale sera facilitée grâce au renforcement de l'intermodalité air/fer sur l'aéroport de Paris-Orly, qui accueille plus de 25 millions de passagers par an (2^{ème} aéroport français et 11^{ème} aéroport européen). Compte tenu de la limitation du nombre de créneaux définie en 1994, l'arrivée du TGV à Orly sera l'occasion de substituer des vols court-courriers par des vols internationaux (en complémentarité avec l'aéroport de Paris-CDG), favorisant l'ouverture mondiale du plateau de Saclay et du pôle d'Orly-Rungis, et plus globalement de tout le territoire au Sud de Paris jusqu'à Evry.

Assurer le rayonnement mondial du plateau de Saclay

Le renforcement du statut de hub de l'aéroport d'Orly, avec l'implantation d'une gare TGV, bénéficiera au développement du cluster scientifique et technologique du plateau de Saclay. En ambitionnant de créer un écosystème d'excellence de l'innovation de niveau mondial, le projet Grand Paris fait de Saclay un territoire stratégique du développement économique futur de la métropole et de la France.

Son rayonnement mondial est étroitement conditionné à sa possibilité d'être relié rapidement aux autres métropoles françaises et internationales, que ce soit par fer ou par air. Grâce à la liaison que devrait permettre le réseau de transport Grand Paris Express, ce territoire phare se trouverait à moins de 15 minutes d'Orly (aéroport et gare TGV), et même moins de 10 minutes de Massy (gare TGV).

Renforcer le pôle d'Orly-Rungis

Le pôle économique d'Orly-Rungis constitue aujourd'hui le 3^{ème} pôle d'emploi en Île-de-France, avec 173 000 salariés. Spécialisé actuellement sur la logistique et l'agro-alimentaire, il est amené à se développer en prenant appui sur ses points forts : outre la plate-forme aéroportuaire, le marché d'intérêt national de Rungis, le parc

d'affaires Silic, la zone SENIA, la plate-forme logistique multimodale Sogaris et le pôle commercial Belle Epine - Thiais Village. Par ailleurs, le projet Cœur d'Orly porté par Aéroports de Paris, offrira à terme plus de 230 000 m² de bureaux, commerces, services et hôtels, ainsi qu'un centre de congrès, prévu dans le Schéma de développement de la Région Ile de France (SDRIF) adopté par le Conseil régional en 2008.

Le projet d'interconnexion Sud devrait, suivant le scénario C privilégié par la CCIP, permettre d'améliorer le trafic fret sur le tronçon Orly-Valenton et favoriser la desserte du MIN de Rungis. Ce sont en effet plus de 200 000 tonnes de fruits et légumes qui arrivent annuellement par train au marché, en provenance de Perpignan. Or, actuellement, sur ce tronçon, trois types de trafic (régional, TGV et fret) sont en concurrence, ce qui rend difficile une exploitation optimale : les TGV s'intercalent entre les rames de RER C et les trains de marchandises, occasionnant des retards fréquents.

Accroître l'attractivité de tout le Sud francilien

Plus généralement, tout le Sud de Paris jusqu'à Evry verra son attractivité s'accroître par le renforcement de la desserte d'Orly. L'identité économique de ce grand territoire s'affirme autour du secteur de la santé et des biotechnologies, comme le prévoit le projet du Grand Paris : Paris biotech (Paris 13^{ème}), la Vallée scientifique de la Bièvre avec Cancer campus à Villejuif, pôle Biotech à Ivry-sur-Seine/Les Ardoines, Génopole à Evry... Le pôle d'Orly lui permettra d'organiser et de maximiser ses interrelations avec d'autres métropoles françaises et capitales européennes.

La gare TGV d'Orly

La CCIP et les CCI de Paris - Île-de-France se sont exprimées en faveur d'un positionnement de la gare TGV au plus près des aérogares, de manière à créer un hub air/fer/méto très efficace, facilitant les transits de voyageurs, optimisant l'interconnexion (prolongement au Sud de la ligne M14 et desserte du plateau de Saclay) et maximisant les atouts de l'intermodalité.

Un renforcement du développement polycentrique de la métropole au bénéfice des entreprises du Val-de-Marne et du Sud de la Seine-et-Marne

Favoriser le développement du pôle de Sénart, grâce à une deuxième gare à Lieusaint.

Le développement du Grand Paris doit s'opérer au bénéfice de l'ensemble des territoires. C'est pourquoi la CCIP estime nécessaire la création d'une deuxième gare sur le tracé de l'interconnexion Sud, qui soit positionnée à Lieusaint, en

correspondance avec la ligne du RER D. Contribuant au développement de la ville nouvelle de Sénart, cette gare permettra surtout à un plus grand nombre de Franciliens - habitants, salariés, chefs d'entreprises - d'accéder rapidement à la grande vitesse ferroviaire, sans avoir à se rendre sur Paris et surcharger les routes et lignes ferroviaires radiales.

Suite en page 4

Ce scénario de positionnement d'une deuxième gare, parmi tous ceux proposés, est celui qui permet la desserte d'un maximum de population et d'emplois aussi bien en véhicules particuliers qu'en transports en commun.

A moins de 30 minutes...	Population (habitants)	Emplois
en véhicules particuliers	+1 500 000	540 000 à 590 000
en transports en commun	430 000 à 650 000	220 000 à 280 000

(d'après le dossier du maître d'ouvrage)

La localisation à Lieusaint de cette deuxième gare fait du scénario C - soutenu par la CCIP - celui pour lequel les études de rentabilité tendent à prouver qu'un seuil maximal de fréquentation des TGV province-province sera atteint.

Mieux utiliser les infrastructures existantes, au bénéfice des trafics voyageurs et fret

La réalisation du scénario C porté au débat public permettra de libérer des sillons sur le tronçon Orly-Valenton, non seulement pour le fret mais également pour le trafic voyageurs : les liaisons transversales permises par le RER C devraient s'en trouver améliorées. Ce scénario ouvrirait en outre la possibilité de mettre en place une liaison en tram-train Orly - Valenton - Bonneuil-sur-Marne - Champigny, comme esquissé sur la carte portée en annexe du "Protocole relatif aux transports publics en Île-de-France" signé le 26 janvier 2011 entre l'État et la Région. Cette hypothèse, inscrite par la SNCF dans son projet de "rocade des tangentielles", devrait, suivant le protocole, faire l'objet d'ici fin 2013 d'une étude de faisabilité d'une rocade ferrée complète en tram-train.

Contribuer au redéveloppement du fret ferroviaire

À l'heure du Grenelle de l'environnement et de la future mise en place d'une éco-redevance kilométrique sur le transport des marchandises, le fret ferroviaire cherche à se redévelopper. Or, la ligne Massy-Valenton supporte un trafic fret important, avec jusqu'à 56 trains par jour sur le tronçon Orly-Valenton. Au-delà du projet d'aménagement à court terme de la ligne actuelle, le projet d'interconnexion Sud permettra de disposer de davantage de sillons ferroviaires, au bénéfice notamment du MIN de Rungis et du port de Bonneuil-sur-Marne.

Par ailleurs, grâce à cette nouvelle infrastructure en continuité avec l'interconnexion Est des LGV existante, il sera possible d'envisager du transport régional à grande vitesse, permettant de relier Orly à Roissy en trente minutes, mais également les deux pôles majeurs de la Seine-et-Marne que sont Sénart et Val-d'Europe - Marne-la-Vallée.



Faciliter les déplacements des salariés du pôle d'Orly-Rungis

La multimodalité réussie au cœur de la plate-forme aéroportuaire bénéficiera directement aux salariés du pôle d'Orly et plus largement du Val-de-Marne. Cela suppose des interventions programmées sur de multiples dimensions de la mobilité quotidienne, pour répondre aux besoins des salariés et des entreprises.

L'amélioration de l'accessibilité au pôle d'Orly, un corollaire indispensable au projet de gare TGV

Aujourd'hui, l'accès à l'aéroport de Paris-Orly s'avère encore compliqué et peu lisible : pas d'accès direct depuis Paris et desserte par le RER C particulièrement déficiente (fréquence de la demi-heure seulement à Rungis-La Fraternelle). Aussi, sur le pôle, le taux d'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail est de 86 %¹, soit un taux très supérieur au reste du Val-de-Marne, département de la petite couronne où le taux d'utilisation de la voiture pour ce type de trajets est déjà le plus élevé. L'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail des employés de la plate-forme seule est encore plus réduit, de l'ordre de 10 %. Enfin, de plus en plus de salariés travaillant dans le Val-de-Marne, et particulièrement sur le pôle Orly-Rungis, habitent le Sud de l'Île-de-France (100 000 viennent de l'Essonne). C'est pourquoi le développement du pôle multimodal d'Orly devra s'accompagner de la création d'infrastructures de transports en commun, au-delà de celles déjà prévues (projet Grand Paris Express et tramway T7 notamment). Le système Orlyval devra permettre une meilleure desserte locale, avec notamment un arrêt supplémentaire à Orly-La Fraternelle. Les liaisons vers Villeneuve-Saint-Georges devront aussi être améliorées. De plus, l'offre de parkings et de services de transports complémentaires (taxis, location de voitures, vélos) doit être anticipée pour pouvoir répondre aux besoins quotidiens des entreprises et de leurs salariés.

¹ Source : Plan de déplacement inter-entreprises réalisé par l'Ador - Association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis

Assemblée élue de chefs d'entreprises, de tous secteurs et de toutes tailles, la Chambre de commerce et d'industrie de Paris est un établissement public consulaire au service des entreprises de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Elle accompagne les entreprises et défend leurs intérêts auprès des pouvoirs publics. Elle favorise également l'attractivité du territoire en créant les conditions optimales pour l'implantation et le développement d'entreprises. Cette contribution s'inscrit en continuité et en cohérence avec le cahier d'acteur adopté par la CRCI Paris - Île-de-France.