

Didier Gonzales Député du Val-de-Marne

Une LGV en tunnel et deux gares à Orly et Sénart pour préserver et valoriser le sud du Val-de-Marne



Aujourd'hui, pour contourner la capitale, les TGV empruntent la ligne Massy-Valenton également fréquentée par les rames du RER C et par les trains de marchandises.

Les conflits de circulation sur ce secteur entraînent des retards, notamment pour les usagers de la ligne C.

Réseau ferré de France propose 3 hypothèses de tracés pour une ligne nouvelle spécifiquement dédiée à la grande vitesse.

Pour ma part, s'agissant d'un sujet sur lequel je suis engagé depuis plusieurs années, j'ai souhaité apporter une contribution à ce débat public afin de faire entendre les intérêts de nos communes particulièrement concernées par les hypothèses proposées par RFF.

Préserver le cadre de vie, valoriser le territoire et améliorer la desserte du sud Val-de-Marne : tels sont les principes qui ont guidé ma réflexion sur ce projet.

1- Pour préserver notre territoire, le passage du TGV en tunnel d'Orly directement vers Sénart me paraît être la solution la mieux adaptée (hypothèse C).

Car si l'on peut comprendre la nécessité de développer le transport ferroviaire et notamment le réseau TGV, la construction de nouvelles lignes ne peut se concevoir que dans le respect du cadre de vie des habitants concernés, de la vallée de la Seine au plateau briard.

2- La création de deux gares TGV sur cette ligne représente une opportunité pour l'aménagement et le développement de notre territoire.

Encore faut-il que ces gares soient suffisamment espacées pour mieux desservir nos communes, qu'elles soient faciles d'accès pour les riverains et qu'elles soient judicieusement implantées pour valoriser notre territoire.

Avec l'hypothèse C, une gare serait construite au sud du Val-de-Marne, dans le secteur d'Orly. La deuxième située à Lieu-saint dans le pôle d'activité de Sénart, serait au carrefour de l'Essonne, du Val-de-Marne et de la Seine-et-Marne.

Ces localisations paraissent également pertinentes au vu des estimations de trafic, car ce scénario est celui qui attirera le plus grand nombre de passagers.

3-Réaliser une ligne complètement dédiée à la grande vitesse présente aussi l'avantage de renforcer l'offre de service de la ligne C du RER et même de développer un nouveau transport en lien avec le projet de métro du Grand Paris.

Didier Gonzales

Député du Val-de-Marne
126, rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

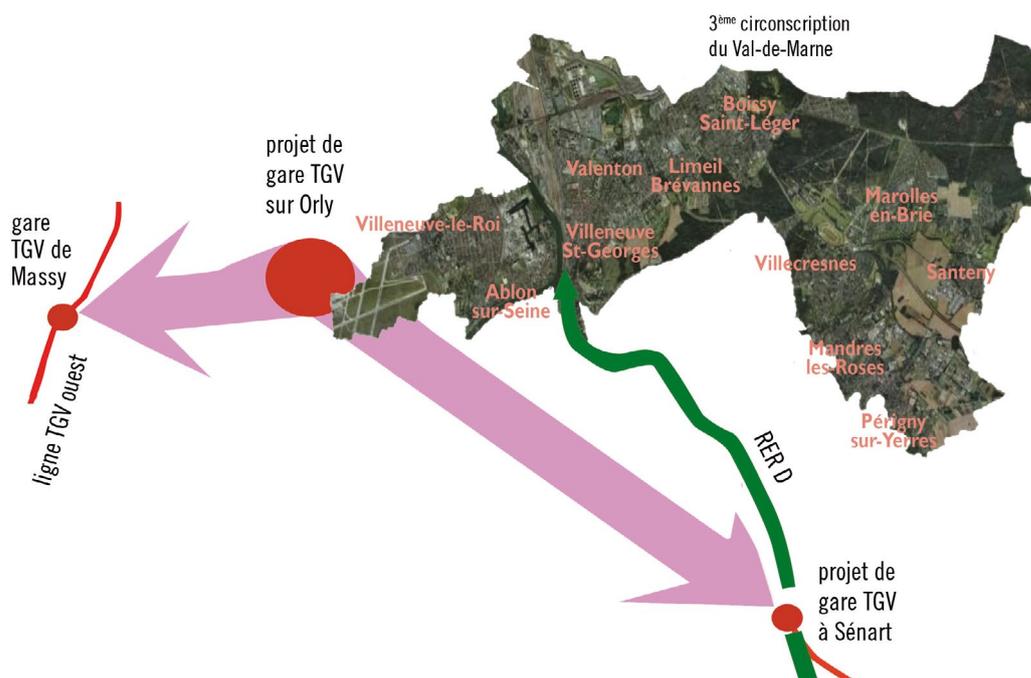
dgonzales@assemblee-nationale.fr
www.didier-gonzales.fr



Le tunnel vers Sénart (scénario C) : meilleure hypothèse pour notre territoire

Ce tracé permet à la fois de :

- ▶ **préserver notre cadre de vie** de tout impact environnemental qui pourrait résulter de cette nouvelle ligne ;
- ▶ **valoriser notre territoire** en développant deux pôles d'activité et d'emplois autour des futures gares TGV d'Orly et de Sénart ;
- ▶ **renforcer la desserte** de ce secteur en mettant en place une nouvelle offre locale de transport en commun dans le cadre du Grand Paris.



Préserver notre cadre de vie

La nouvelle ligne d'interconnexion sud doit être sans impact pour notre environnement

Aujourd'hui, les TGV d'interconnexion traversent en surface les communes de Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges et Valenton avant de rejoindre la ligne à grande vitesse sud-est.

Recommandé par le Grenelle de l'environnement, le maillage TGV de notre pays doit être poursuivi. Toutefois, les projets de lignes à grande vitesse ne peuvent être mis en oeuvre que dans le respect du cadre de vie des habitants concernés.

C'est ce que j'ai exprimé dès les premières esquisses sorties en 2006. J'ai donc exigé un passage de cette nouvelle ligne en souterrain. Réseau ferré de France m'a confirmé que ce passage en souterrain se fera dans des tunnels bi-tubes (un tunnel pour chaque sens de circulation). Reliés entre eux tous les 500 mètres, ces tunnels bi-tubes permettent d'éviter la construction en surface d'issues de secours et de cheminées d'aération qui peuvent impacter les communes traversées.



TGV d'interconnexion à la sortie de la gare d'Orly-Ville

"Ce projet d'envergure n'est envisageable que s'il n'occasionne pas de nuisances pour les territoires traversés et leurs habitants qui sont déjà concernés par les nuisances aériennes."

Question au ministre chargé du Grand Paris en décembre 2008.

Notre qualité de vie n'est pas négociable

Notre territoire est déjà très marqué. Le sud du Val-de-Marne est sujet à de multiples nuisances : trafic aérien d'Orly, encombrements routiers sur les routes nationales 6 et 19, points noirs, bruits ferroviaires... Le passage des TGV d'interconnexion ne doit pas être synonyme de nuisances supplémentaires.

Interconnexion attention

Selon l'hypothèse B, les TGV passeraient très largement en surface dans le secteur de Villeneuve-le-Roi, le long des voies RER, avec la création d'une voie supplémentaire, ce qui n'est pas acceptable.

Quant à l'hypothèse A, elle prévoit de faire transiter le TGV en souterrain sous les communes de Villeneuve-le-Roi/Ablon/Villeneuve-Saint-Georges et Valenton.

Les hypothèses A et B entraînent l'implantation d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges

Or, il paraît difficile de réaliser une gare TGV dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges. Une gare TGV francilienne est synonyme d'un à deux millions de voyageurs par an.

L'accès de ces usagers à la gare TGV signifierait une congestion plus importante des liaisons qui empruntent la ville. Les bouchons de la route nationale 6 et du pont de Villeneuve seraient ainsi amplifiés. Tout comme le transit par la gare du RER D.



Une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges augmenterait les problèmes de circulation et de stationnement dans un secteur déjà très difficile.



La coulée verte au-dessus du tunnel TGV à Villecresnes.

Eviter l'augmentation du trafic grande vitesse sur le plateau briard

Les deux hypothèses A et B aboutissent à faire passer le trafic d'interconnexion TGV sur la ligne actuelle entre Limeil et le plateau briard, via le bois de la Grange. Avec, à terme, un risque d'augmentation de la circulation des trains dans ces secteurs préservés.

Les habitants et leurs élus se sont battus, il y a quelques années, pour obtenir l'enfouissement des lignes au niveau de Villecresnes. Il n'est donc pas question de créer un surcroît de trafic et de nuisances sur ces secteurs.

Valoriser notre territoire

Le débat public prévoit de discuter de l'implantation de deux gares TGV. Or, une gare TGV est un facteur important de développement des pôles d'emploi et d'activités. Dans l'hypothèse C (tunnel vers Sénart), on aboutirait ainsi à la création de deux gares TGV judicieusement implantées sur **Orly et dans la ville nouvelle de Sénart**.

Renforcer le pôle de Sénart

Une gare TGV à Sénart renforcerait l'attractivité de ce pôle qui compte déjà 36 600 emplois, 2 880 entreprises et plus de 110 000 habitants. Deux options sont proposées par le débat public concernant la gare de Sénart : Lieusaint ou Villaroche. Une **gare à Lieusaint** serait connectée au RER D et donc accessible depuis Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve-Triage et la future gare de Pompadour.

En outre, Lieusaint est située sur la branche du RER du Val d'Yerres, à proximité immédiate du plateau briard. Enfin, Lieusaint est également desservie par la route nationale 6.

Développer l'activité économique alternative au tout-aérien sur Orly

Une gare à Orly ne doit pas être le prétexte à une augmentation du trafic aérien dont le plafonnement doit être pleinement respecté.

Cette gare serait un élément d'aménagement du territoire soutenant le développement du quartier d'affaires Coeur d'Orly (création d'un grand quartier d'affaires sur 130 hectares avec 10 000 emplois prévus). Elle doit également offrir l'accès au réseau TGV à partir des transports en commun locaux.

Quelle gare pour Orly ?

- Le débat public propose quatre localisations possibles :
- ▶ sur le RER C (en surface ou en souterrain) à Rungis La Fraternelle ou à Pont de Rungis ;
 - ▶ au plus près des aérogares (en souterrain uniquement) au niveau de l'opération Coeur d'Orly ou sous les aérogares.

Selon Didier Gonzales, deux principes doivent guider le choix de la gare :

- ▶ qu'elle soit facilement accessible pour les habitants des communes du sud du Val-de-Marne ;
- ▶ qu'elle ne soit pas un prétexte au développement des nuisances aériennes.

Améliorer la desserte du sud Val-de-Marne

Grand Paris - Interconnexion TGV, la proposition d'une nouvelle desserte

Lorsqu'on étudie les projets initiaux de métro automatique du Grand Paris ou d'Arc Express, on remarque que le sud-est de la région parisienne est mal desservi.

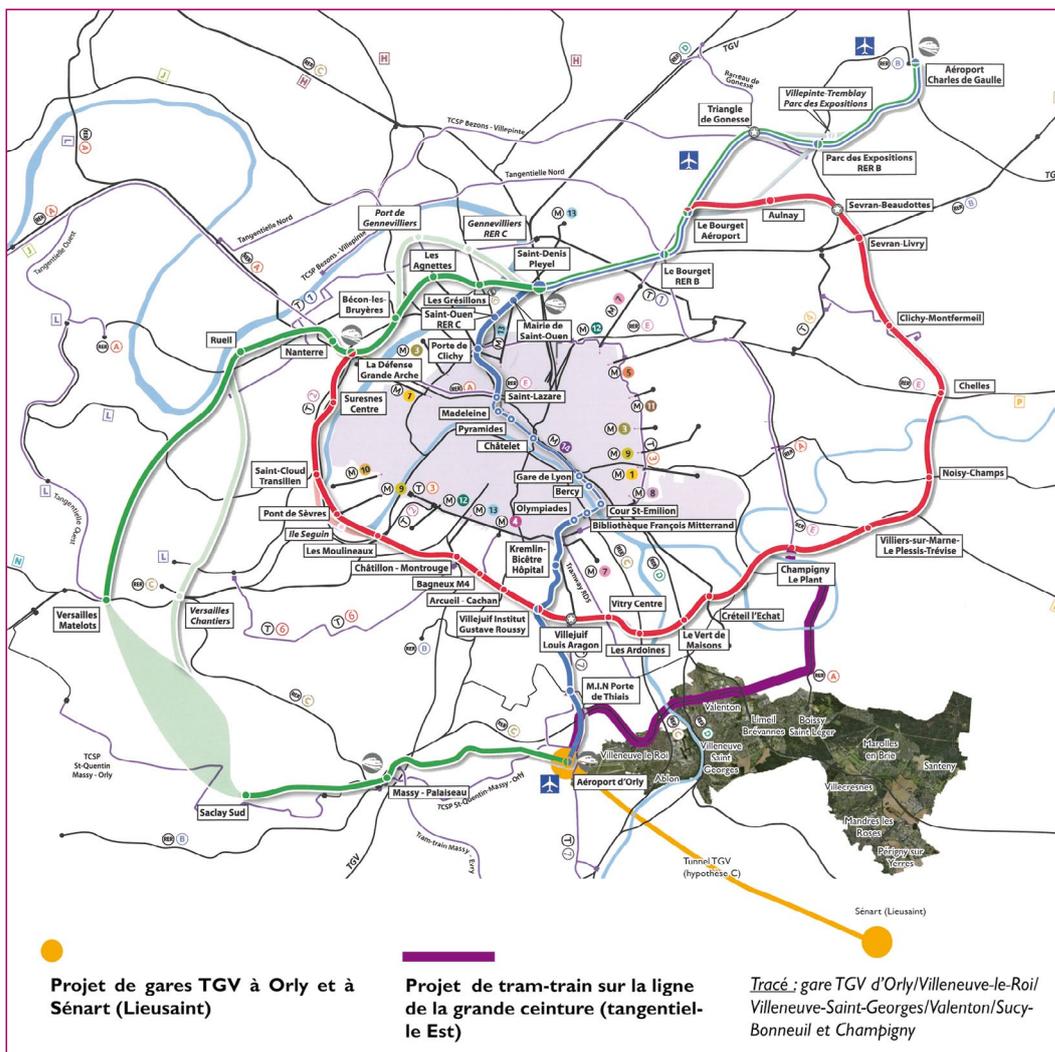
Didier Gonzales a donc proposé d'améliorer ce point en combinant ces deux projets.

Dans le cas où le scénario en tunnel vers Sénart serait choisi, le TGV laisserait des sillons libres entre Orly et Valenton (le parcours que le TGV emprunte aujourd'hui).

Il est proposé qu'un transport en commun (métro ou tram/

train) puisse emprunter ces sillons ainsi disponibles sur la grande ceinture.

Cette ligne compléterait le réseau du Grand Paris en reliant Orly, Villeneuve-Saint-Georges, Valenton et le nord de Limeil. La ligne se prolongerait vers le nord pour rejoindre le RER A en gare de Sucs/Bonneuil, puis remonterait vers Le Bourget. Les lignes C, D et A du RER seraient ainsi reliées tout en desservant notre territoire de manière transversale est/ouest. Cette idée, également défendue par les architectes du Grand Paris, figure aujourd'hui sur la carte du Grand Paris Express, résultat de l'accord Etat-Région du 26 janvier.



Plus de régularité et plus de fréquence pour les RER C

Le passage des TGV d'interconnexion sur une ligne spécifique aura pour conséquence de libérer des sillons. Les RER C pourront ainsi augmenter leur régularité et leur fréquence entre Massy et Choisy-le-Roi, parallèlement à la mise en oeuvre du schéma directeur de la ligne C et du tram/train Massy-Evry.

