

APEPAW Association pour l'environnement et le patrimoine de Wissous

Pourquoi aussi tard et aussi lentement ?

Dès 1990 le besoin d'une interconnexion entre les LGV du Sud Est et de l'Atlantique s'est fait sentir et la SNCF avait étudié un projet appelé "barreau sud" qui, devant la contestation des élus et de la population, a été abandonné. De plus la création de la gare d'interconnexion des TGV de Massy en 1991 rendait ce barreau, qui n'y passait pas, sans intérêt ou presque.

Il aurait fallu dès cette période étudier une interconnexion sud en site propre passant par Massy et l'aéroport d'Orly. On peut s'interroger sur les raisons de cette inertie incompréhensible de près de 20 ans. La guerre que se livraient dans les années 1990 l'air et le rail peut l'expliquer en partie mais, depuis la réalisation de gare TGV de Roissy en 1994, on ne comprend pas pourquoi aucune étude sérieuse n'ait été lancée.

Le projet d'aménagement Massy/Valenton est-il bien nécessaire ?

Au lieu de lancer cette interconnexion en site propre, RFF a préféré ces dernières années s'engager dans une étude de modifications du côté de Massy et de Valenton sur les voies du RER C empruntées par les TGV. Ces modifications, prévues pour supprimer le cisaillement des voies, auraient occasionné de telles nuisances aux riverains que le projet initial a été rejeté et les études reprises ce qui a reculé d'année en année le projet.

On ne voit plus l'intérêt de mettre en oeuvre ces travaux au moins du côté de Massy. Ils ne règlent pas le problème. Il faut plutôt pousser avec vigueur le projet de l'interconnexion pour réduire

les délais prohibitifs annoncés. RFF prétend que celui-ci ne pourrait voir le jour que vers 2025, alors que le super huit du Grand Paris, dix fois plus long, serait terminé en 2020. Interrogé, RFF argue en avançant la durée des études et la faible vitesse des tunneliers du projet d'interconnexion. Cela est peu crédible quand on compare la complexité des deux projets.

A notre avis c'est une question de volonté politique et de financement. Il faut aussi justifier l'acharnement de RFF à réaliser les travaux du projet Massy/Valenton par un écart de temps suffisant avec l'interconnexion.

APEPAW

Association pour l'environnement et le patrimoine de Wissous
5 rue du Bas des Glaises - 91320 WISSOUS
E-mail : aepaw@laposte.net
Tél: 01.64.47.04.88



Pour l'APEPAW, le projet d'interconnexion sud des LGV doit être poussé activement

L'APEPAW milite depuis sa création pour une nouvelle ligne d'interconnexion sud en site propre LGV à condition qu'elle soit enterrée et recouverte ou en souterrain entre Massy et Orly.

Cette solution est impérative pour protéger l'environnement des populations et leur éviter des nuisances sonores et paysagères supplémentaires. Deux lignes ferroviaires surélevées proches

l'une de l'autre (RER C/TGV et Orlyval) coupent déjà la commune en deux. Il est inacceptable qu'une troisième soit réalisée au même niveau.

Naturellement l'APEPAW est entièrement opposée à la solution étrange récemment proposée par l'EPA ORSA de réserver uniquement au TGV les voies empruntées conjointement par la ligne C du RER et le TGV, ce qui reviendrait à supprimer une partie du RER C que justement il faut améliorer.

La gare de Wissous sur la ligne du RER C doit être ouverte



Pour Wissous la réalisation de cette nouvelle ligne LGV doit se traduire impérativement par l'ouverture de la gare de Wissous pour le RER C (voir photo). Depuis toujours la commune voit uniquement passer les trains avec tous les inconvénients que cela entraîne, et depuis des décennies elle demande l'ouverture de cette gare. Quand la nouvelle ligne LGV sera créée, la population de Wissous devrait atteindre les 10 000 habitants. Il serait donc impensable, pour des raisons économiques aussi bien qu'environnementales, que le RER C libéré du TGV ne s'arrête pas à Wissous.

A partir de la gare de Wissous, il sera possible de se rendre aux gares TGV et du RER B de Massy et à la gare TGV ainsi qu'à l'aéroport d'Orly via la gare de la Fraternelle par une liaison rapide et fréquente. Elle permettra aussi un accès direct au lycée Descartes d'Antony.

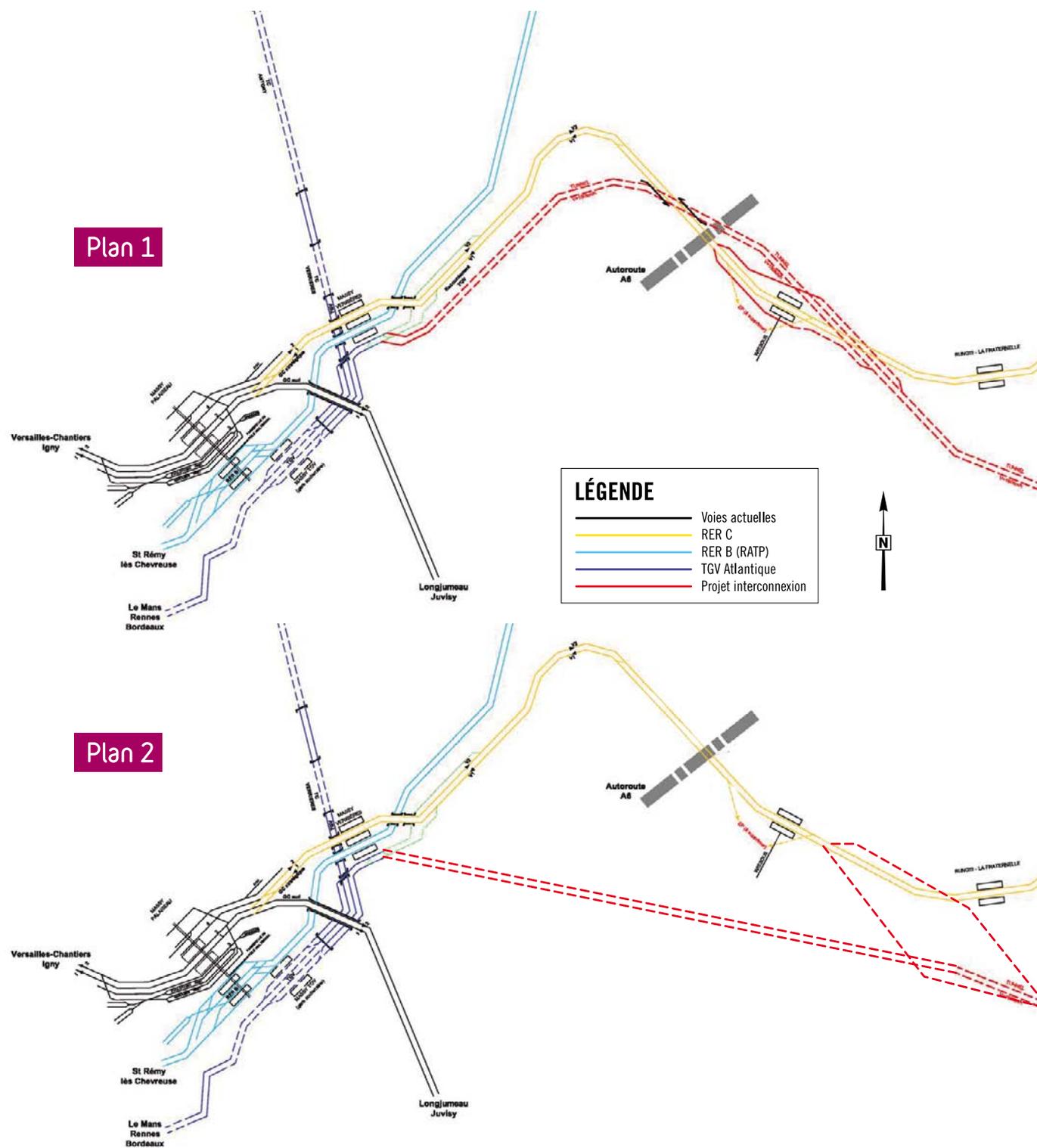
Au niveau de la gare, il existe des espaces qui peuvent recevoir des aires de stationnement sécurisés pour les véhicules motorisés et les vélos.

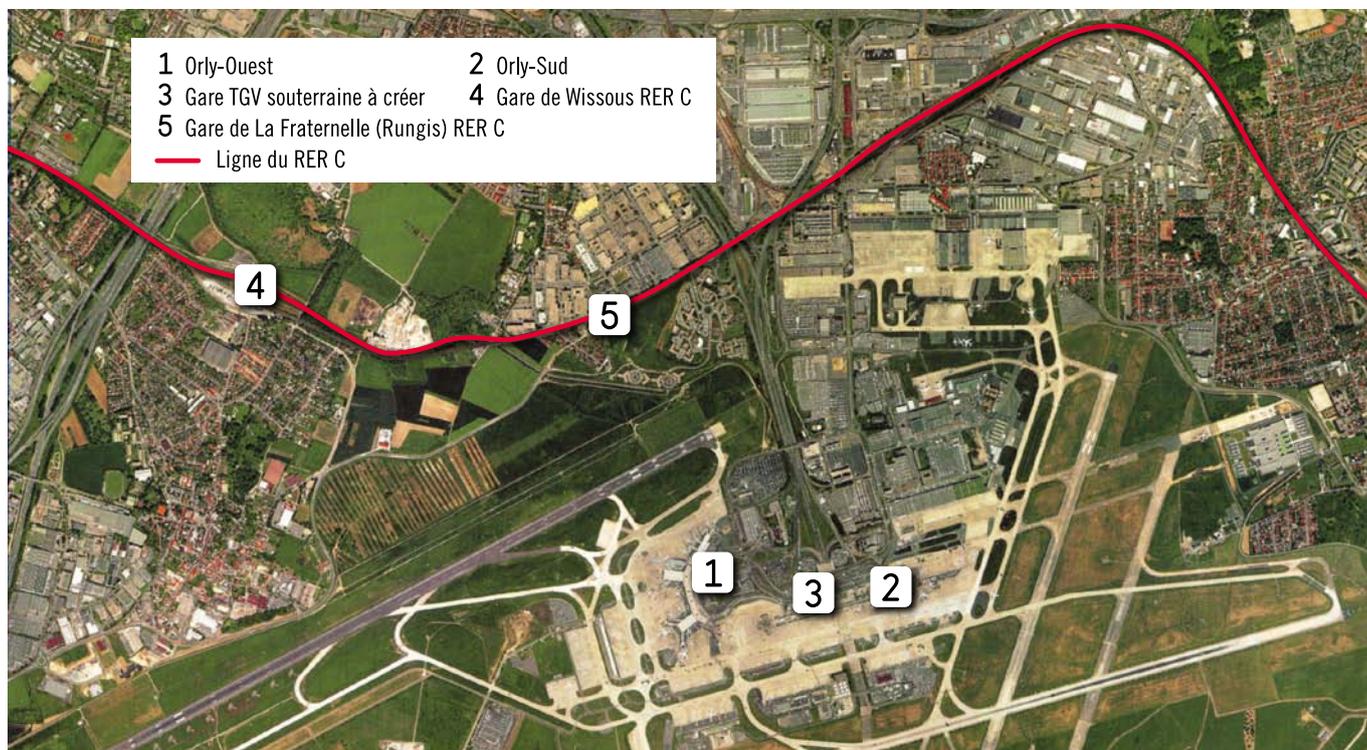
Des pistes cyclables, en pointillés jaunes (Cf plan ci-contre), peuvent être aménagées facilement pour rabattre vers la gare les utilisateurs de vélos venant des communes voisines.

Le raccordement pour les TGV de Normandie pas n'importe où

Le projet de raccorder la ligne C à la nouvelle ligne enterrée d'interconnexion pour les TGV venant de Normandie tel qu'il est prévu sur le plan 1 ci-dessous issu d'études techniques est inadmissible pour l'APEPAW car il condamnerait l'ouverture de la gare de Wissous. Nous aurions deux nouvelles voies

ferrées au niveau des zones habitées de la commune. Si ce raccordement ne peut se faire plus près de la gare de Massy, il doit être reporté plus à l'est tel que nous le proposons sur le plan 2 loin des habitations et au maximum sur l'emprise de l'aéroport.





La gare TGV d'Orly au plus près de l'aéroport

Le TGV est un moyen rapide de transport. Il ne doit pas donc se transformer en RER ou train de banlieue dans son contournement de Paris. Une gare TGV supplémentaire à Orly, proche de celle de Massy, a pour principale justification la connexion rail/air. Le passage de l'un à l'autre doit être prioritaire et tout doit

être fait pour celui-ci se fasse le plus rapidement et le plus confortablement possible sans rupture de charge pour les passagers. Cet objectif n'est atteint que si la gare est enterrée au niveau de l'aéroport.

Pas d'augmentation du trafic d'Orly

La localisation de la gare ne doit en aucun cas justifier une pression pour augmenter le trafic de l'aéroport. Le passage de l'avion au train et inversement sans rupture de charge est

avant tout destiné à faire gagner du temps aux passagers et à leur confort. La création de la gare TGV devra sans doute s'accompagner d'une révision des destinations des avions.

Rabattage vers la gare TGV

Sur cet objectif initial, toujours prioritaire à notre avis, est venu se greffer le souci des aménageurs du Pôle d'Orly, de desservir celui-ci. Ceci peut être obtenu par une navette type Orlyval ou par un autre transport en commun reliant l'aérogare et le centre d'affaire d'Orly et qui pourrait aussi desservir le Pont de Rungis et la Fraternelle.

Le rabattage des utilisateurs par transports en commun vers la gare TGV d'Orly doit être une priorité.

Le prolongement de la ligne de métro 14 jusqu'à Orly, devrait entraîner la suppression de la partie Orlyval Antony/Orly qui

ne serait plus de grande utilité d'autant que ses tarifs sont prohibitifs et que son matériel est à bout de souffle et sans possibilité de renouvellement. Le RER C amélioré en fréquence et rapidité desservirait dans de bonnes conditions l'aéroport et la gare TGV d'Orly via les gares de la Fraternelle et du Pont de Rungis qui seraient reliées à celui-ci par un service de navettes rapides et confortables. Un RER C performant drainerait aussi les voyageurs vers la gare d'interconnexions de Massy.

Jean-Claude CIRET, *Président de l'APEPAW*

But de l'association APEPAW :

Agir en vue de préserver et mettre en valeur l'ensemble du patrimoine historique, artistique et culturel de la commune ; affirmer le caractère spécifique (rural, urbain) de la commune et susciter l'amélioration de son environnement et du cadre de vie de ses habitants ; faire des recherches sur l'histoire de Wissous et les publier.