

Un trait d'union pour les territoires

La municipalité de Villeneuve-Saint-Georges considère l'interconnexion Sud des TGV en Ile-de-France comme un projet majeur en regard des enjeux nationaux et européens liés au développement de la grande vitesse.

Le déploiement des lignes à grande vitesse (LGV) est un atout écologique pour le développement économique et touristique. Cette interconnexion Sud des TGV en Ile-de-France doit permettre le développement des TGV inter-secteurs (province-province). Elle est réclamée avec force par de nombreuses collectivités et acteurs économiques, pour certains réunis en association.

La liaison actuelle dite "barreau Massy-Valenton" est un frein à un tel développement, malgré les aménagements en cours, ce qui impose l'idée d'une infrastructure dédiée aux TGV. Ce point est d'autant plus crucial que d'autres projets de LGV vont, à leur tour, être soumis au débat public. C'est le cas du doublement prévu de la LGV sud-Est avec le projet POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon) et, à plus long terme une LGV Normandie, et des prolongations de LGV actuelles (Rennes, Bordeaux-Toulouse-Espagne, Lyon-Turin,...).

Ce projet présente aussi un intérêt régional en regard de l'accès des Franciliens à la grande vitesse. Le problème de la saturation des gares parisiennes peut trouver une solution par la création de nouvelles gares TGV hors Paris. La SNCF elle-même a proposé la création de huit nouvelles gares dans ce cadre venant compléter les 3 gares actuelles (Roissy Charles-de-Gaulle, Marne-la-Vallée-Chessy, Massy). Cette proposition est en rapport

avec une population d'environ 10 millions d'habitants vivant en Ile-de-France hors Paris. De plus, cette proposition assure un bon taux d'utilisation des TGV inter-secteurs et la possibilité de leur développement.

La séparation des flux TGV / RER C / Fret doit permettre d'envisager le développement des transports du quotidien et du fret ferroviaire. L'amélioration de la desserte du RER C se heurte aujourd'hui à une insuffisance de capacité permettant une bonne exploitation. L'intérêt de ce projet pour les déplacements internes à la région est donc évident.

Dans cet esprit, le "bouclage" de l'infrastructure à grande vitesse en rocade doit, selon nous, permettre d'engager l'étude d'une proposition de RER "4^{ème} vitesse" reliant les différentes gares TGV.

Cette proposition, portée notamment par le syndicat Paris-Métropole, permettrait une première liaison efficace et rapide en rocade, reliant notamment les deux aéroports parisiens.

Cette liaison verrait son efficacité renforcée par l'implantation d'une ou plusieurs gares TGV nouvelles. C'est notamment le cas dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges et de son bassin de vie.

Suite page 2

LIBERTÉ ÉGALITÉ FRATERNITÉ



Villeneuve
Saint Georges

Villeneuve-Saint-Georges

www.villeneuve-saint-georges.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



La séparation des flux par la création d'une infrastructure dédiée aux TGV doit permettre une diminution des nuisances sur l'infrastructure ferroviaire actuelle (ligne de grande ceinture), singulièrement dans les zones d'habitations de Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve-Le-Roi et Orly. Pour la municipalité, une telle condition exclut un scénario d'infrastructure aérienne (scénario B sans variante).

Au regard des avancées techniques et technologiques de réalisation dans ce domaine, nous optons pour un ouvrage souterrain profond. Cependant le principe de précaution exige du maître d'ouvrage l'apport de toutes les garanties techniques attestant l'absence de nuisance supplémentaire pour les habitants (bruit, vibrations,...).



L'insuffisance de garanties sur ce point amènerait la municipalité à s'opposer à ce projet en regard d'une situation de nuisances cumulées depuis des années sur notre ville.

Demain une gare à Orly

La municipalité se félicite du projet d'implantation d'une gare TGV à Orly. Ce projet créerait une intermodalité air-fer attendue. Nous pensons de plus qu'il faut lui donner une dimension territoriale. En effet, des questions fortes sont posées dès maintenant sur l'avenir du trafic aérien en regard de l'épuisement prévu des ressources en énergies fossiles. De plus, nous tenons à ce que l'aéroport d'Orly continue de respecter les normes en vigueur en matière de mouvements aériens annuels et de couvre-feu.

C'est pourquoi, la municipalité invite à réfléchir cette future gare non seulement comme la gare d'un aéroport qui développe

ses liens continentaux mais aussi comme un atout pour le développement des activités et de l'emploi dans le périmètre Orly-Rungis, cœur de l'opération d'intérêt national en cours. L'emplacement qui sera finalement retenu ne sera pas neutre de ce point de vue. L'accessibilité à cette zone depuis notre ville doit en être facilitée.

Nos concitoyens risquent d'être privés de l'accès aux zones d'emplois qui peuvent se développer si la desserte de la zone Orly-Rungis depuis Villeneuve-Saint-Georges reste en l'état. Il y a urgence à organiser de façon plus efficace les transports du quotidien en rocade de moyenne couronne.

Demain une interface efficace avec le RER D, c'est la gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges

Les problèmes de saturation des gares parisiennes, l'évolution permanente des conditions de la mobilité individuelle et collective, la nécessité d'une meilleure accessibilité des Franciliens à la grande vitesse et le développement ainsi induit des TGV inter-secteurs font du projet de gare TGV sur la ligne D du RER une option sérieuse que la municipalité de Villeneuve-Saint-Georges juge positivement.

La municipalité se prononce, à ce stade du débat, pour un positionnement efficace de cette gare pour assurer la meilleure interface possible entre TGV - RER D - autres transports en commun.

En terme d'efficacité, nous pensons que la situation d'une telle gare n'est envisageable que sur le tronc commun de la ligne D.

Ce sont donc les options rendues possibles par les scénarios A et B avec la variante en tunnel à l'est.

Ce positionnement permet un rabattement des voyageurs en provenance des deux branches du RER D situées au sud de Villeneuve-Saint-Georges. Ainsi, nous aurions un accès pratique, par train, sans rupture de charge depuis de nombreuses villes de l'Essonne (dont sa préfecture), de la Seine-et-Marne et évidemment du Val-de-Marne, tout en limitant l'emprunt de véhicules particuliers.

Le positionnement d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges incitera donc à l'utilisation de transports collectifs, ce qui nous semble être un atout majeur de développement humain durable pour les prochaines décennies.



Aujourd'hui, la métropolisation raisonnée est un facteur favorable à l'utilisation de moyens de déplacements alternatifs. Une gare à Villeneuve-Saint-Georges favoriserait la diminution incontournable de l'étalement urbain en Ile-de-France, puisqu'elle se situerait au cœur d'un espace urbanisé. Cette préoccupation est au centre des politiques régionales depuis quelques années, notamment lors de l'élaboration du projet de Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Cette exigence spécifique aux grandes agglomérations semble faire consensus et implique de poser des actes qui lui sont conformes.

Un positionnement sur le tronc commun à Villeneuve-Saint-Georges est de nature à envisager la création du RER reliant les gares TGV en Ile-de-France et assurerait la liaison transversale entre les deux rives de la Seine et donc l'accès au pôle Orly-Rungis depuis le sud est du Val-de-Marne. Ce peut être un premier pas vers une liaison RER en rocade assurant une desserte fine du territoire.

L'implantation d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges peut faire bénéficier la ville d'un effet de levier important concernant l'urbanisme, l'habitat, l'activité économique et leurs harmonisations, à l'instar de ce que la ville de Massy (91) a pu connaître il y a quelques années.

L'implantation d'une gare TGV peut ainsi amplifier les actions en cours, impulsées par la municipalité, les collectivités partenaires

et l'Etat, visant à rénover et développer la ville. Jusque là considérée comme territoire "servant" Paris, Villeneuve-Saint-Georges a versé un lourd tribut au développement de la capitale, notamment en matière de transports routier, aérien et ferroviaire. Sa situation fait supporter de nombreuses nuisances à la population sans que celle-ci ne bénéficie d'un retour suffisant en termes de dynamisme économique, d'emplois et d'habitat.

Ville parmi les plus pauvres du Val-de-Marne, Villeneuve-Saint-Georges se bat pour gagner les moyens de son développement et exige notamment son droit à réparation. Cela se traduit dans son projet de ville qui comporte plusieurs opérations comme la rénovation du centre ancien dans le cadre du programme national de rénovation des quartiers anciens dégradés (PNRQAD) dont la ville est lauréate. Des projets importants sont aussi à l'étude comme sur le quartier de Villeneuve-Triage. La municipalité entend continuer à se saisir de toutes les opportunités qui s'offrent à elle.

L'implantation d'une gare TGV serait précisément une opportunité importante pour pousser davantage encore ce projet de ville et développer son attractivité vis-à-vis des investisseurs. Il y aurait aussi une forte dimension identitaire et culturelle pour une ville marquée par l'histoire ferroviaire, abritant un triage qui fut le plus important d'Europe aujourd'hui menacé et qui compte le premier grand atelier de maintenance des TGV jamais construit, employant près de 1 000 cheminots.

Du quotidien à la grande vitesse !

La Route nationale 6 qui traverse Villeneuve-Saint-Georges doit faire l'objet de décisions fortes. Il s'agit en premier lieu d'une problématique qui concerne le réseau routier de l'Etat, notamment sur les liaisons nord sud entre la Francilienne et

l'A86. La nationale 6 sert d'exutoire au flux de circulation de transit car il manque une liaison adaptée. Cela provoque de grosses difficultés de circulation aux abords et dans Villeneuve-Saint-Georges.

Suite page 4

L'ambition d'une gare TGV pousse l'exigence, exprimée depuis des années, d'une déviation. Celle-ci est posée par les élus locaux de tous les horizons mais ne progresse pas. Or d'autres pistes sont aussi avancées comme les franchissements de Seine ou la création de boulevards urbains...

L'ambition d'une gare TGV peut permettre de réévaluer cet enjeu et provoquer la mobilisation de tous les acteurs afin de porter des réponses à la fois globales (déviation) ou ciblées (fluidité du transit à Villeneuve-Saint-Georges, pont de Villeneuve-le-Roi,...). La municipalité se prononce pour que ce dossier soit examiné prioritairement si le maître d'ouvrage retient la proposition de gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges.

Le positionnement de la future gare TGV de Villeneuve-Saint-Georges doit, selon nous, ainsi être proche de l'actuelle gare du centre-ville et en souterrain. La gare de Villeneuve-Saint-Georges, en effet, présente la meilleure desserte de toutes les gares de la ligne D (12 trains/heure) et est reliée sans rupture de charge depuis toutes les gares de cette ligne. Sa desserte par bus est aussi très importante et devra être réaménagée dans le cadre de la réflexion concernant la circulation sur la RN6.

L'ambition d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges nécessitera un accès par la route. Il conviendra de doter cette gare d'un parking souterrain ou sur des emprises proches à étudier. Cependant, nous insistons sur l'idée que ce sont les transports collectifs qui devront être privilégiés pour desservir cette gare et assurer son plein rayonnement.

L'ambition de positionner, sous la Seine, une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges, permet de créer un accès depuis Villeneuve-le-Roi qui éviterait de nombreux rabattements sur Villeneuve-Saint-Georges via le pont entre les deux villes. Tout indique qu'une implantation le long de la ligne de grande ceinture (trriage) impliquerait des ouvrages aériens qui ne sont pas acceptables et le déplacement de la gare actuelle de Villeneuve-Triage.

De même, son positionnement près du pôle Pompadour ne nous paraît pas réaliste compte tenu de l'allongement du tracé souterrain qu'il engendre et qui porterait les coûts au-delà du plus cher des trois scénarios. De plus, la municipalité n'acceptera pas qu'un projet de gare vienne impacter de façon irréversible les installations du triage ferroviaire.

Des ambitions

Nous sommes à l'aune d'un projet qui vise à assurer la continuité du réseau grande vitesse des LGV Atlantique, Nord, Sud et Est assurant une desserte de l'aéroport d'Orly.

A l'évidence pour nous, ce projet d'avenir s'inscrit dans une problématique bien plus large de développement économique de la région parisienne et d'amélioration des réseaux ferroviaires d'Ile de France avec des connexions sur des branches du RER et notamment du RER D.

Ce projet sera un levier de développement et d'amélioration des dessertes inter-secteurs (fréquence, temps de parcours, régularité) contribuant à leur attractivité et favorisant le report modal et la décongestion des gares parisiennes.

Ce projet sera un levier de développement de l'inter-modalité air-fer en améliorant l'accessibilité aux aéroports d'Orly et de Roissy depuis la province.

Ce projet sera un levier de développement économique, social, environnemental et de mobilité pour les populations au sud de la métropole parisienne et leurs nombreux bassins de vie.

Villeneuve-Saint-Georges, qui dès aujourd'hui, se prête à la grande vitesse, est prête à accueillir demain une gare sur ce trait d'union pour un avenir durable !

Présentation de Villeneuve-Saint-Georges

Villeneuve-Saint-Georges est une ville de 875 hectares, comptant plus de 31 000 habitants et 12 000 emplois.

Ville industrielle, cheminote, elle est située aux portes de l'Essonne, proche du pôle d'Orly Rungis et à 12 mn du cœur de Paris. Elle est un nœud ferroviaire qui compte 2 gares sur la ligne du RER D, la plus fréquentée d'Ile de France avec jusqu'à 550 000 voyageurs et 440 trains par jour. Elle est un carrefour de circulation important (RN6, D136 et son pont sur la Seine, D132, D232).

Villeneuve-Saint-Georges, entre la Seine et son coteau, se divise en 7 quartiers sur trois secteurs : un tiers correspond au site du triage ferroviaire, un tiers regroupe les secteurs résidentiels et le Parc de la Saussaie Pidoux et un tiers est occupé par les zones d'activités économiques.

Ville jeune, populaire et dynamique, elle est aujourd'hui un pôle économique, hospitalier et de formation important (Centre de formation national des sapeurs pompiers). De nombreux projets urbains sont actuellement en cours : Centre ville, Triage, Plateau, Belleplace-Blandin. Ils feront de Villeneuve-Saint-Georges une ville à l'horizon 2020 de 36 000 habitants.

