

**Daniel Guérin**conseiller général de Villeneuve-le-Roi et d'Ablon-sur-Seine  
conseiller régional d'Ile-de-France

## Interconnexion Sud Ile-de-France des LGV : Allier développement ferroviaire, équilibre territorial et respect des riverains et de l'environnement



© RFF / CAPA / Lionel Charrier (TOMA)

Chacun s'accorde sur l'utilité d'aménager en site propre une interconnexion des LGV qui permettrait aux trains à grande vitesse d'effectuer des trajets province-province en contournant Paris dans de meilleures conditions de fluidité de circulation ferroviaire.

Et, par la construction de gares situées sur les lignes à grande vitesse, en Ile-de-France, hors de Paris, de développer l'accès des Franciliens au réseau TGV sans devoir rejoindre une gare de la capitale. A cet égard, les gares de Massy et de Marne-la-Vallée ont démontré la pertinence de tels équipements en permettant à des centaines de milliers de Franciliens, chaque année, de rejoindre le réseau LGV sans passer par une gare parisienne.

Certes la priorisation des investissements mérite d'être débattue dans un contexte de grande tension des budgets de l'Etat et des collectivités locales et alors que les transports en commun ferrés dans la région imposent un effort sans précédent d'investissement dont témoigne le plan de mobilisation pour les transports porté par le Conseil régional et le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

Suite en page 2

**Daniel Guérin**conseiller général de Villeneuve-le-Roi et d'Ablon-sur-Seine  
conseiller régional d'Ile-de-France14, avenue Nicos Belloyannis  
94290 VILLENEUVE-LE-ROI

E-mail : daniel-guerin@orange.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](http://www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org)



Mais l'opportunité à moyen terme d'une telle infrastructure paraît évidente lorsque l'on mesure la situation actuelle : une interconnexion dite "Massy-Valenton" qui emprunte la ligne C sur laquelle transitent également non seulement les RER C mais aussi le fret ferroviaire. Cette situation entraîne d'importants conflits de circulation entre ces flux de trafic et génèrent des retards, voire des annulations de trains.

Dans ce contexte, le projet d'interconnexion LGV Sud Ile-de-France vise à remédier à ces difficultés dont les premières victimes sont les usagers.

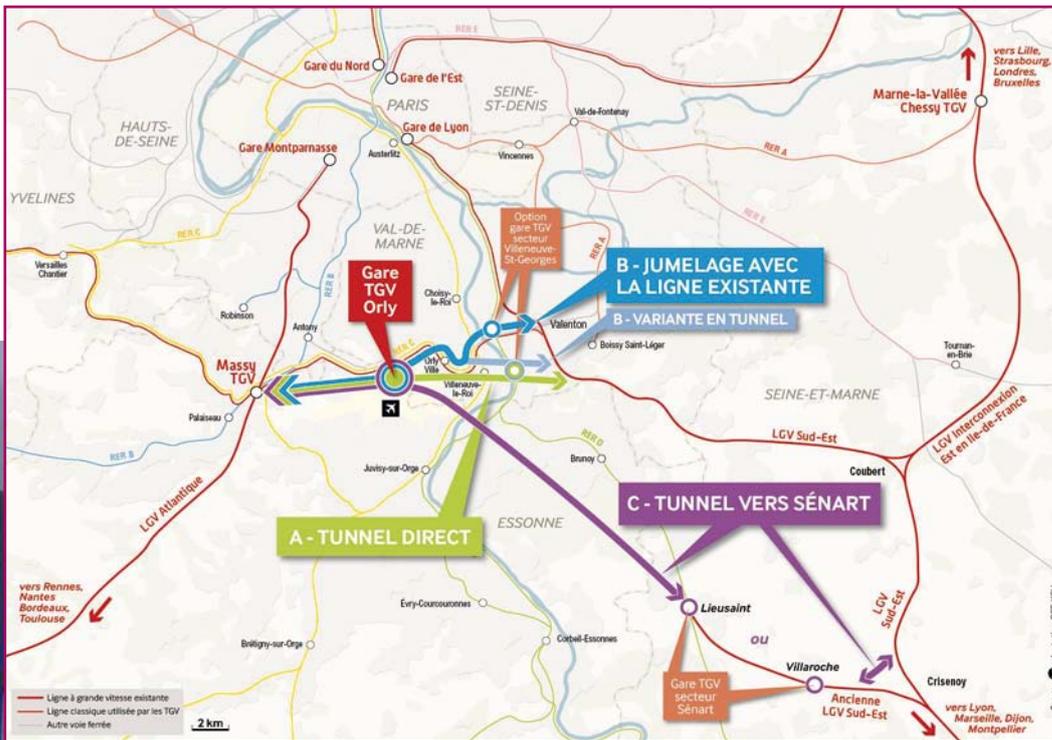
Pour trancher entre les 3 scénarios de tracé de cette nouvelle ligne qui sont soumis au débat public et entre les différentes options de création de gare, je préconise de s'appuyer sur trois priorités :

- ▶ l'efficacité du développement ferroviaire porté par ce projet,
- ▶ l'équilibre territorial,
- ▶ le respect des riverains et de l'environnement.



Site Seveso à Villeneuve-le-Roi

L'efficacité du projet pour le développement ferroviaire doit se mesurer par l'accroissement du trafic attendu selon les options retenues. Or, selon les études présentées par le maître d'ouvrage en appui au débat public, il apparaît clairement que le scénario C, avec la création d'une gare à Lieusaint, est celle qui entraînerait la plus grande progression du nombre de voyageurs : + 3,6 millions de voyageurs dont 1,2 million de voyageurs nouveaux. Ce dernier chiffre, évidemment majeur, représente le double de la capacité de développement du scénario le moins favorable présenté dans ce document.





La RN6, axe routier totalement saturé

**L'équilibre territorial** doit être lu à l'aune du Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 2008 et de la juste répartition des équipements entre les secteurs franciliens. A cet égard, on ne peut que douter de l'opportunité - et pour tout dire de la viabilité même - de l'implantation de 2 gares TGV (Orly et Villeneuve-Saint-Georges) situées sur la même ligne, desservant les mêmes trains, à quelques kilomètres seulement de distance. On notera d'ailleurs que la création d'une telle gare n'est présentée que comme une option dans les scénarios A et B. A contrario, l'aménagement de deux gares, l'une à Orly, au plus près des aéroports, l'autre à Lieusaint, tel qu'envisagé dans le scénario C, serait évidemment de nature, sous réserve de l'accessibilité réelle de ces infrastructures, à offrir au plus grand nombre l'accès au TGV et permettre un développement cohérent de l'activité ferroviaire.

**Le respect des riverains et de l'environnement** impose, évidemment, de proscrire le scénario B qui prévoit le passage de la LGV en aérien dans des communes déjà fortement impactées par des nuisances considérables liées à des infrastructures d'intérêt régional et même national.

Cela doit également conduire à écarter le scénario A qui ferait passer en tunnel la future LGV sous les communes de Villeneuve-le-Roi, Ablon-sur-Seine, Villeneuve-Saint-Georges, Valenton alors que ces villes supportent déjà de lourdes servitudes liées aux

équipements qu'elles accueillent : site Seveso II, RN6, aéroport d'Orly, plan de prévention des risques inondation de la Seine, actuelle interconnexion Massy Valenton... En outre, les scénarios A et B envisagent de façon optionnelle la création d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges, susceptible d'être positionnée le long de la RN6 qui est un axe routier déjà totalement saturé. L'afflux supplémentaire de véhicules qui serait généré par une telle gare asphyxierait un peu plus l'ensemble du secteur. Le projet de déviation de la RN6, un temps esquissé, représenterait, en ce qu'il serait évidemment une condition préalable à la réalisation d'une telle gare, un surcoût au projet évalué à plus d'1 milliard d'euros, pour autant même qu'il soit réalisable.

En revanche, un passage de la LGV en tunnel à partir d'une future gare à proximité immédiate des aérogares d'Orly et reliant une autre gare à Lieusaint, permettrait de préserver ces territoires de nouvelles nuisances - sur lesquelles aucune garantie sérieuse n'a été donnée - et de sauvegarder le cadre de vie des habitants.

Pour toutes ces raisons, je préconise de retenir le scénario C avec l'implantation d'une gare à Orly au plus près des aéroports et d'une autre à Lieusaint. Seule cette option répondrait aux objectifs, qui me paraissent prioritaires, de pertinence du développement ferroviaire, d'équilibre des territoires et de respect de l'environnement et des riverains.

# Une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges : une fausse bonne idée

Les scénarios A et B évoquent l'hypothèse de création d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges. Si cette option a pu paraître attrayante en termes d'attractivité économique et de restructuration urbaine, elle relève, en fait, d'une fausse bonne idée.

Tout d'abord, parce que la crédibilité de l'implantation - d'ailleurs affichée comme optionnelle - d'une gare dans ce secteur est contestable, alors même que l'un des atouts du projet est la création d'une gare à Orly, soit à moins de 5 kilomètres de là.

Ensuite parce que cet aménagement au cœur d'un nœud routier, considéré comme l'un des principaux points noirs d'Ile-de-France, amplifierait encore un phénomène de saturation du trafic automobile qui n'a cessé d'augmenter depuis 50 ans.

Non seulement la RN6 dans sa structure actuelle ne pourrait supporter le nombre de véhicules/jour qui serait généré par la présence de cette nouvelle gare TGV mais cette situation impacterait les communes environnantes et singulièrement les villes d'Ablon-sur-Seine et de Villeneuve-le-Roi, cette dernière accueillant le seul pont sur la Seine du secteur, qui débouche directement sur la RN6.



Trafic engorgé sur un pont de Villeneuve-Saint-Georges

## Respecter le cadre de vie des riverains

Les communes de Villeneuve-le-Roi, Ablon-sur-Seine et Villeneuve-Saint-Georges, fortement impactées par la présence de nombreuses infrastructures d'intérêt régional ou national, ont longtemps été considérées comme un territoire "servant" pour le reste de l'Ile-de-France. Elles doivent bénéficier de politiques

d'accompagnement à sa réappropriation par les habitants, d'un véritable droit à réparation.

A ce titre, il serait inacceptable de lui imposer de nouvelles sujétions qui correspondraient, de fait, à des nuisances supplémentaires.

## Assurer l'accessibilité de la future gare d'Orly et du Pôle d'Orly-Rungis

Les territoires du Sud-Est du Val-de-Marne sont les laissés-pour-compte du projet de transports du Grand Paris. Rien n'est prévu pour améliorer leur desserte. Hors les schémas directeurs des lignes C et D du RER prévus par le STIF et le Conseil régional dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports, les communes de Villeneuve-le-Roi, Ablon-sur-Seine, Villeneuve-Saint-Georges et Valenton ne bénéficieront d'aucun renforcement des infrastructures de transports en commun. Particulièrement pour relier le Pôle d'Orly-Rungis dont les habitants supportent pourtant une bonne part des nuisances sans bénéficier des retombées économiques ou fonctionnelles. L'interconnexion Sud

Ile-de-France des LGV doit donc s'accompagner d'infrastructures permettant de relier, depuis ces communes mais aussi le Plateau briard, la gare TGV prévue à Orly et, plus généralement, les zones d'activités de ce territoire. Ainsi, une gare à Pont-de-Rungis d'interconnexion entre la ligne C du RER et le futur prolongement de la Ligne 14 est une impérieuse nécessité pour permettre aux habitants de ces communes de relier ce secteur à cet équipement. De même, il est nécessaire d'organiser un mode de transport en commun en site propre qui relierait Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve-le-Roi, Ablon-sur-Seine et le secteur d'Orly-Rungis.

## Gare TGV à Orly : garantir les droits des riverains de l'aéroport



L'un des pivots du projet d'interconnexion Sud Ile-de-France des LGV est la création d'une gare à Orly. Par cohérence avec la démarche d'intermodalité air/fer qui sous-tend cette perspective, il convient d'implanter la future gare au plus près des aérogares afin d'assurer la meilleure fluidité entre les deux modes de transports. Mais cette connexion entre le train et l'avion doit se faire dans le strict respect des droits des riverains de l'aéroport : couvre-feu et plafonnement du nombre de mouvements aériens notamment. Cette infrastructure ne saurait être prétexte à une remise en cause. Les pouvoirs publics doivent s'engager très clairement sur cette question majeure.