

Association Valenton autrement

Valenton

Située à 15 kilomètres au Sud-Est de Paris, la Ville de Valenton est inscrite dans l'Opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine-Amont. La ville se trouve dans la première couronne autour de la capitale, entre territoires urbains denses des bords de Seine

et territoires forestiers de l'Arc boisé. Elle bénéficie d'une bonne desserte routière (N6, RD406, A86) et d'un fort potentiel foncier à aménager au Nord et au Sud du territoire de la ville.

Pourquoi ce projet concerne particulièrement les Valentonnais ?

Aujourd'hui, les TGV transitent au Sud de Paris, entre Massy et Valenton, par la ligne classique de la grande ceinture. Un projet de nouvelle ligne TGV d'interconnexion est envisagé pour sortir de cette situation transitoire. Ce projet comprend notamment la réalisation d'une nouvelle gare TGV à Orly,

connectée à l'aéroport et prévoit en option une seconde gare dans le Val-de-Marne (secteur Villeneuve-Saint-Georges) ou en Seine-et-Marne (secteur Sénart).

Les trois hypothèses de tracés pour cette nouvelle ligne font l'objet du présent débat public.

Pourquoi refuser les scénarios A et B

L'hypothèse d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges, sous la gare RER existante, est évoquée. Cette gare ainsi que ses parkings seraient enterrés sous la gare actuelle. Cette localisation, notamment pendant les quelques mois (qui risquent de devenir de longues années) de travaux, imposera encore plus de problèmes de circulation dans un secteur déjà très souvent embouteillé. Problèmes de place. Problèmes de circulation. Bref un nid à problèmes.

De plus, une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges serait trop proche de la future gare TGV d'Orly (moins de 5 kilomètres de distance). Pour de la grande vitesse, cela risque de poser problème. On peut donc craindre que les trains ne s'arrêtent pas systématiquement à Villeneuve-Saint-Georges. Une gare intermédiaire qui posera plus de problèmes que de solutions concrètes.

La question de l'attractivité est également à prendre en compte. L'usager valentonnais a-t-il réellement besoin d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges pour ses déplacements quotidiens ? La desserte de la gare du RER D est bien plus importante, que ce soit aux gares de Villeneuve ou à la future gare multimodale de Pompadour.

En outre, le passage de cette nouvelle ligne se ferait sous la commune de Valenton avant de rejoindre la ligne actuelle du côté du Bois de la grange.

Lorsqu'une voie ferrée est souterraine, le risque principal vient des vibrations qui peuvent se manifester en surface. Elles sont générées par le contact roue-rail lors du passage des trains.

Association Valenton autrement

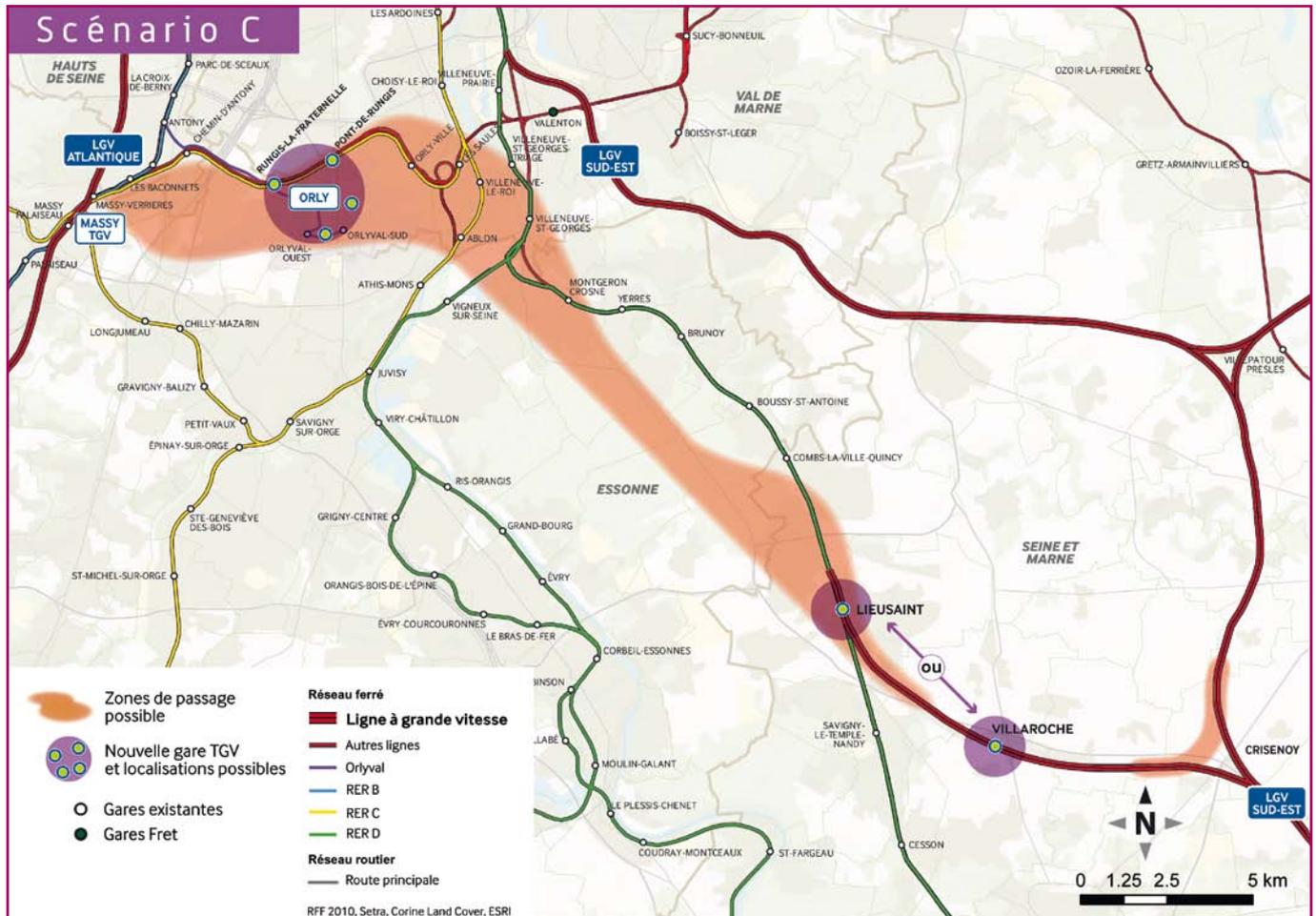
3, rue Anatole France - 94460 VALENTON



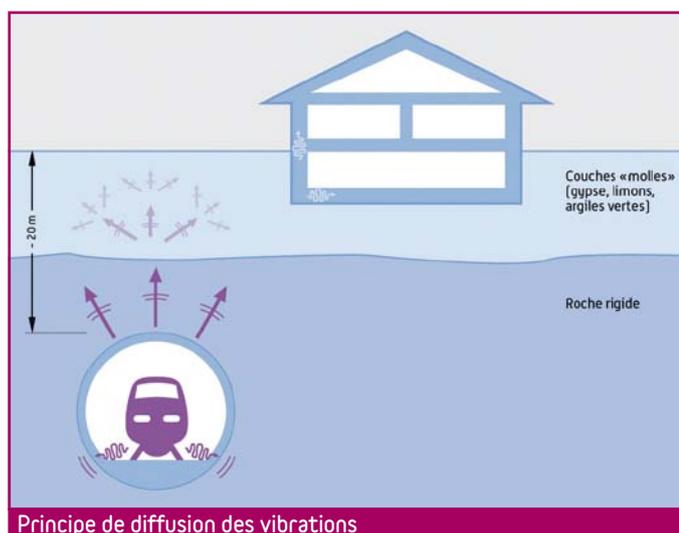
Le scénario C : scénario le plus adapté à Valenton

Ce scénario est conçu principalement en tunnel entre Orly et le secteur de Sénart, où la deuxième gare serait implantée (plus

d'une trentaine de kilomètres de distance). La gare de Sénart serait également connectée au RER D.



Loin de Valenton, le scénario C nous donnera une meilleure qualité de vie loin des nuisances pour les Valentonnais !



Ce tunnel éviterait beaucoup de nuisances environnementales pour les Valentonnais qui en subissent déjà beaucoup trop : nuisances aériennes bien entendu, nuisances ferroviaires (avec le fret) et routières avec les encombrements de la RN 6, sans compter la station d'épuration classée Seveso 2.

L'association Valenton Autrement refuse toute nuisance supplémentaire.

La ville souffre déjà d'une mauvaise desserte. Ce n'est pas pour récupérer des trains qui ne s'arrêteraient même pas à Valenton et qui ne seraient pas économiquement intéressants pour la ville et ses habitants. Valenton n'a pas vocation à être encore plus oubliée dans le Sud-Est parisien.

Le projet C contribuerait à une diminution sensible du bruit le long de la ligne Massy-Valenton, car ce trafic serait reporté sur la nouvelle ligne en tunnel entre Orly et Sénart.

Quant à la ligne TGV Sud-Est en provenance de la gare de Lyon, pour les Valentonnais, **il est souhaitable qu'elle soit enterrée.**

Trop de nuisances nous empêchent de vivre sereinement dans notre ville. Cela serait idéal pour masquer les sifflements et les tremblements trop nombreux que les riverains relatent déjà... Les passages supplémentaires de trains à grande vitesse sur les lignes existantes ajouteraient une souffrance insupportable et dommageable pour la santé des habitants de cette zone oubliée.

Les effets sur les circulations fret

Le tronçon existant entre la gare des Saules, à Orly et Valenton fait partie d'un couloir de fret important à l'échelle européenne (Espagne - Bordeaux - Orléans - Île-de-France - Nord et Est). Ce tronçon supporte donc à la fois les trafics TGV et du trafic fret national et international. L'interconnexion Sud permettra de séparer ces deux types de trafic en laissant l'usage de la grande ceinture sur ce tronçon aux trains de fret, garantissant ainsi des

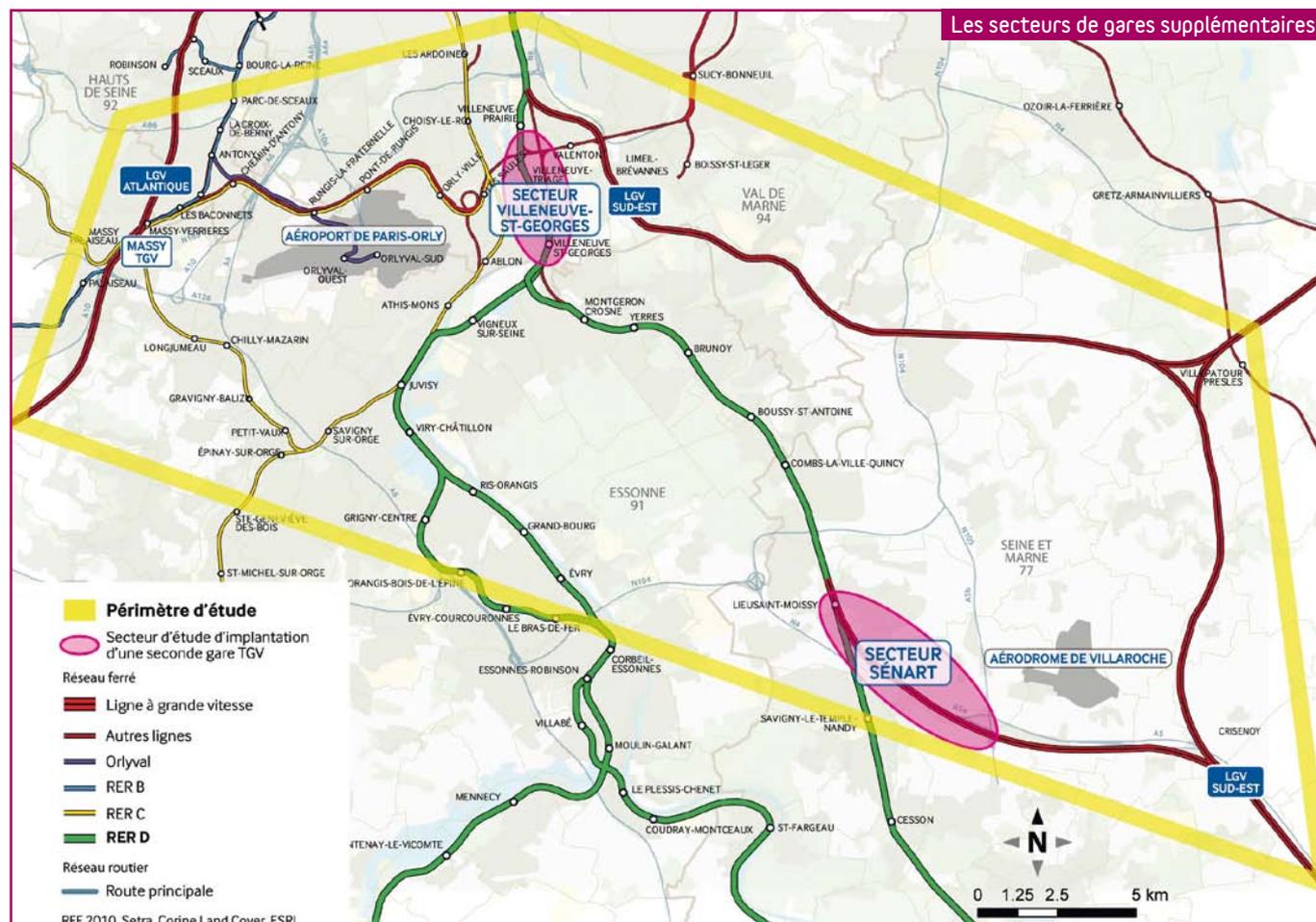
silos fret performants entre Valenton et la gare des Saules et facilitant l'accès au marché d'intérêt national de Rungis.

Créer une nouvelle desserte quotidienne

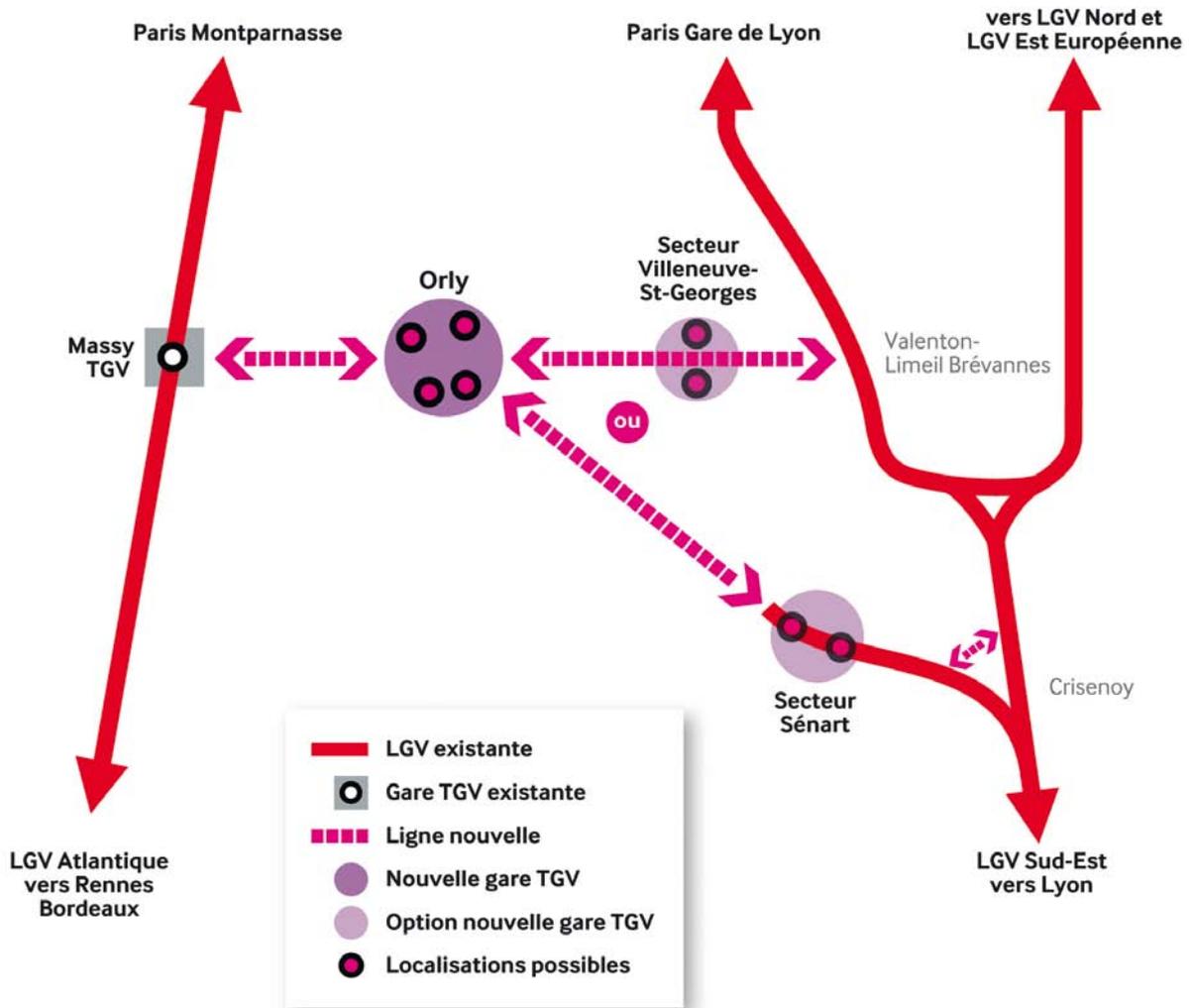
Toutefois, dans le cadre du projet du Grand Paris - Express, une gare à Villeneuve Triage et **une gare à Valenton Triage** reliées grâce à une ligne tangentielle au pôle multimodal d'Orly sont en effet moins coûteuses et plus concrètes concernant les besoins des Valentonnais et des Villeneuvois que le passage d'une ligne TGV sur ou sous notre commune.



Valenton Triage



Le principe de l'interconnexion Sud



En bref,

l'association Valenton Autrement souhaite pour les Valentonnais :

- ◆ Moins de nuisances sonores,
- ◆ Moins de vibrations,
- ◆ Une meilleure desserte de la ville en transports,
- ◆ Une meilleure qualité de vie.



C'est dans ce cadre que nous privilégions le scénario C.