

Association AGIR
pour Villeneuve-Saint-Georges

Interconnexion des TGV

Un débat sur l'interconnexion des TGV s'est déroulé lors du conseil municipal de Villeneuve-Saint-Georges du 15 décembre 2010. Le cahier d'acteurs présenté par la majorité communale lors de cette séance amène de notre part des remarques et propositions, notamment sur l'implantation du site, qui justifient la rédaction de notre propre cahier d'acteurs.

Sur la finalité de l'interconnexion TGV

Nous sommes tout à fait favorables au principe de la réalisation de l'interconnexion des TGV et à l'implantation d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges pour de multiples raisons, la principale étant l'emplacement stratégique du triage de Villeneuve permettant de réaliser un véritable pôle intermodal de transports publics, envisagé par la municipalité depuis 2004.

Un choix municipal stratégique

Les propositions de la majorité municipale, exposées dans son cahier d'acteurs, posent comme préalable "...la municipalité n'acceptera pas qu'un projet de gare vienne impacter de façon irréversible les installations du triage ferroviaire.", espérant une hypothétique reprise de l'activité dite du "wagon isolé" au triage SNCF...

Nous considérons, au contraire, que c'est précisément l'occasion unique de redonner au triage un dynamisme économique et social dans la tradition de son histoire.

Sur le choix du positionnement
sur le territoire de la commune

La majorité municipale souhaite une gare TGV souterraine sous la Seine, interconnectée avec le RER D à proximité de l'actuelle gare de Villeneuve-Saint-Georges.

Cette solution avantageuse sur le plan environnemental présente deux difficultés majeures. Tout d'abord il faudrait réaliser en surface les infrastructures indispensables pour accéder à la gare souterraine, ce qui nous paraît extrêmement difficile compte tenu du **manque de place disponible en surface** dans un secteur particulièrement saturé. La seconde et pas des moindres obligerait les lignes TGV à passer, côté Villeneuve le Roi, sous un **dépôt pétrolier**, exploité par la société GVPM,... **classé SEVESO**.

D sur le plan en page 3

Pour notre part, nous considérons que le site du triage SNCF présente de nombreux atouts pour l'implantation de l'interconnexion des TGV qui pourraient compenser le déclin lié à la perte d'activité du wagon isolé.



Association AGIR pour Villeneuve-Saint-Georges

7 rue de la Marne - 94190 Villeneuve-Saint-Georges

Président : Eric Colson

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



Interconnexion avec le TRANSVAL

Une nouvelle gare "Créteil-Pompadour" sera construite au Nord du triage (ouverture prévue fin 2103) pour assurer l'interconnexion avec le TRANSVAL, ligne de bus en site propre qui traverse le Val de Marne et qui devait rejoindre en 2013 la ligne de métro n°8 prolongée jusqu'à Créteil.

B sur le plan en page 3



Utilité de l'interconnexion avec le RER D

La gare de Villeneuve sur le RER D joue déjà un rôle important de desserte du sud de l'Île de France (D2 vers Melun et D4 vers Malesherbes) mais aussi grâce à une correspondance à Juvisy sur Orge : (C4 vers Dourdan, C6 vers Etampes et C8 vers Versailles). L'interconnexion à Villeneuve-Saint-Georges multiplierait les possibilités de correspondance entre trains de grandes lignes LGV et de banlieue RER.

Nous considérons aussi qu'une amélioration de l'interconnexion des lignes à grande vitesse n'a d'intérêt réel qu'avec l'amélioration du fonctionnement des RER.

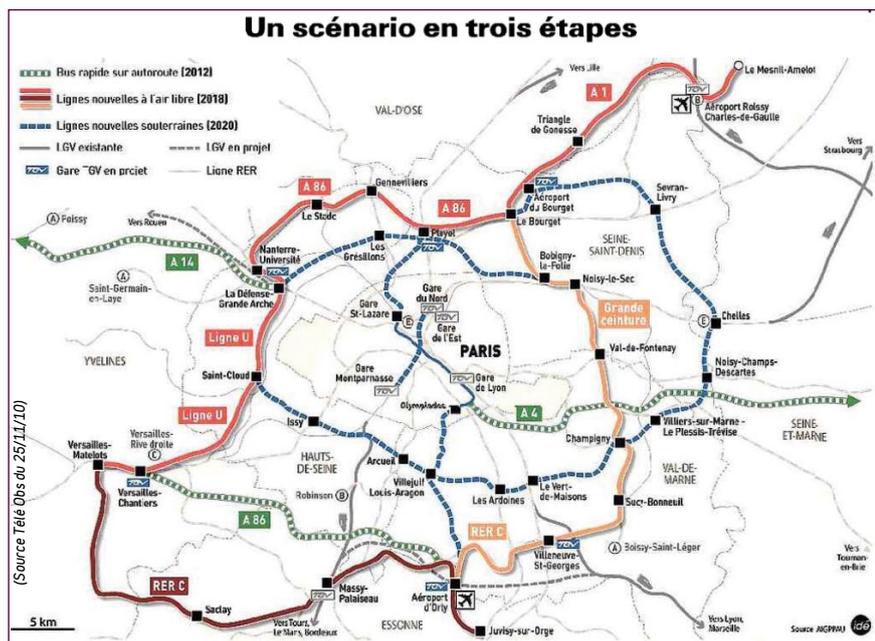
A quoi bon améliorer l'offre et les performances des TGV si la der-

nière étape du transport ferroviaire des usagers est défaillante ? Actuellement, après le confort des TGV, les usagers empruntant les RER doivent s'entasser avec leurs bagages dans un train, le plus souvent bondé, et aux horaires aléatoires.

L'amélioration des conditions de transport des usagers doit être traitée dans sa globalité. D'après les chiffres du Syndicat des transports d'Île de France (STIF) et de RFF, il y aurait en 2020 plus de 200 millions de voyageurs qui emprunteraient le RER D et...6,5 millions la nouvelle ligne TGV.

L'interconnexion des TGV est une nécessité, l'amélioration des RER une priorité.

La ligne ferroviaire dite de "grande ceinture"



Cette ligne passe au-dessus du triage. Parmi les hypothèses étudiées dans le cadre du "Grand Paris", et du projet Arc Express de la Région, on évoque de plus en plus la réouverture de la ligne de "grande ceinture" au trafic voyageurs banlieue qui permettrait notamment une liaison Orly-Roissy en passant par le Val de Fontenay. Cette proposition n'est pas réellement une nouveauté car elle avait été déjà envisagée dans le SDRIF dans les années 1990. Les emprises du triage permettraient de réaliser cette **interconnexion entre les TGV et la ligne de grande ceinture**, ce qui nous semble une réelle opportunité.

A sur le plan en page 3

Des espaces disponibles hors agglomération

Sur le site du triage il existe plusieurs **friches industrielles** mais aussi des **bâtiments désaffectés**, conséquences de la baisse continue des activités du triage.



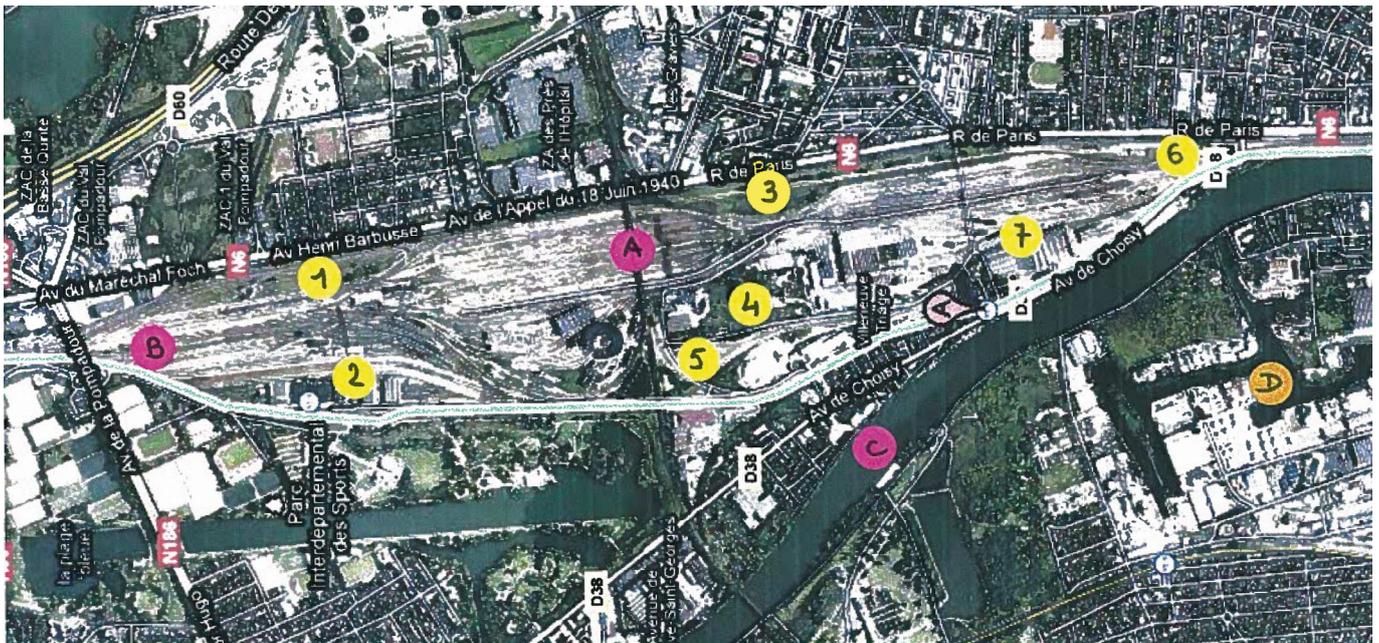
Le triage SNCF

- ▶ 5 Le centre d'entretien du matériel ferroviaire postal n'est plus utilisé depuis une dizaine d'années mais est resté dans un bon état de conservation (photo)
- ▶ 1 Le centre d'essai d'attelages automatiques n'a plus qu'une activité occasionnelle.

- ▶ 2 Le magasin général n'est plus utilisé depuis de nombreuses années
- ▶ 7 L'atelier de réparation des wagons a été désaffecté, transformé en entrepôt quasi inutilisé mais qui est resté en bon état.
- ▶ 4 Une ancienne zone d'activités abandonnée en majeure partie
- ▶ 6 L'ancienne gare marchande marchandise du SERNAM, abandonnée.
- ▶ 3 Friches et terrains inutilisés.
- ▶ De nombreuses voies du triage sont inutilisées, leur démontage pourrait permettre de libérer des emplacements.



Centre d'entretien du matériel ferroviaire postal



Le triage de Villeneuve-Saint-Georges (Source Google Earth)

Faciliter l'accès aux transports en commun

Dans la réflexion globale sur la réutilisation du triage de Villeneuve, nous renouvelons notre demande **d'une station au Nord de Villeneuve prévue dans le PLU de la ville**. L'engorgement de la RN6 au droit de la gare principale de Villeneuve-Saint-Georges rend l'accès à la gare très difficile. La création d'un arrêt au Nord de la ville permettrait de faciliter l'accès aux transports en commun. Les bus qui viennent du plateau Briard, de Valenton, de l'Essonne ne seraient plus obligés de se rendre dans le centre ville pour permettre aux

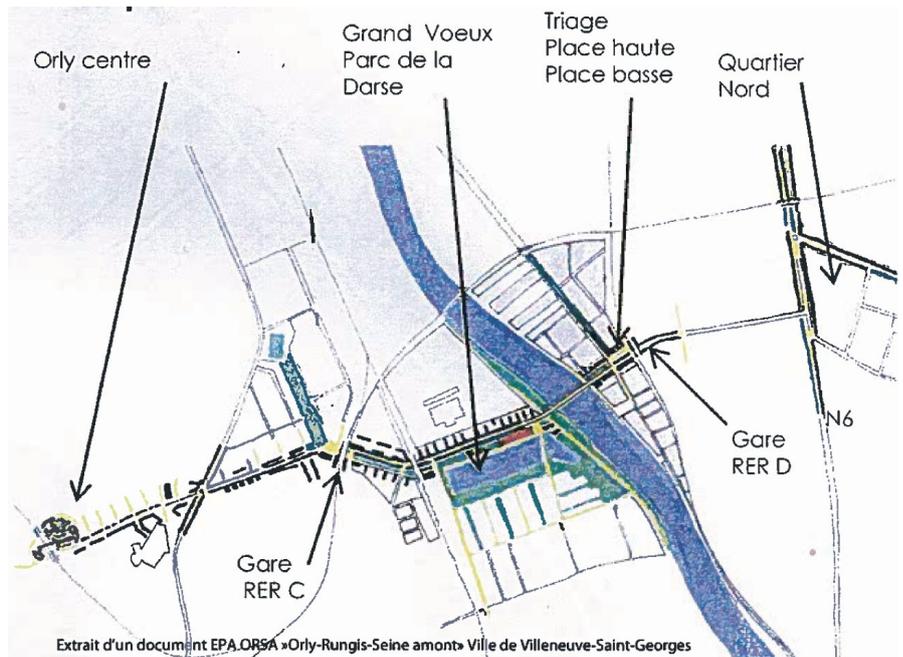
usagers d'accéder au RER. Actuellement une liaison de bus en site propre est en cours de réalisation le long de la RN6 à partir du carrefour Pompadour vers le Nord de Villeneuve Saint Georges.

Nous persistons à dire qu'il faut cesser de faire converger vers le centre ville tous les moyens de transports en commun et véhicules personnels des usagers du RER. Il faut faciliter l'accès aux gares pour inciter l'utilisation des transports en commun.

Une interconnexion routière

Le quartier de Villeneuve-Triage est inscrit dans l'**Opération d'intérêt national "Orly-Rungis, Seine-amont"**. Un pont routier est prévu au-dessus de la Seine, reliant Orly Rungis à la RN6 vers la ZAC de Valenton puis Bonneuil l'A4 et la province... Cette **nouvelle liaison routière** est prévue en enjambant les voies RFF du triage, ce qui permettrait aussi un accès routier vers la gare TGV depuis les communes situées sur la rive gauche de la Seine. **Cette nouvelle infrastructure permettrait d'accéder facilement au RER C à Villeneuve le Roi** depuis la gare TGV du triage et du RER D.

C sur le plan en page 3



Franchir la Seine, relier les deux rives et les quartiers

Pour la ville de Villeneuve-Saint-Georges

Le centre ancien de Villeneuve a été retenu pour une opération de rénovation urbaine dans le cadre du Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD). Tous les acteurs de ce projet sont bien conscients que la circulation routière sur la RN6 et tout particulièrement devant la gare, constitue un obstacle majeur à tout projet de revalorisation du centre ancien. Comment peut-on accepter le "retournement" des bus venant de l'Essonne et de Villeneuve le Roi sur une route nationale ?

Nous pensons qu'il faut profiter de ce projet d'interconnexion des TGV pour développer au Nord de la ville **la nouvelle gare**

de Villeneuve-Saint-Georges véritable plate forme intermodale de transports en commun (TGV, "Transval" Grande ceinture, liaison OIN, gare routière) qui désengorgerait d'autant le quartier de la gare d'une circulation qui asphyxie notre ville et compromet tout projet de rénovation urbaine.

Le site de Triage nous paraît tout particulièrement adapté pour accueillir ce grand projet.

Pour notre commune c'est l'occasion unique de redynamiser l'activité du triage et l'emploi dans la tradition cheminote de notre ville.



Circulation sur la RN6 devant la gare de Villeneuve-Saint-Georges



AGIR pour Villeneuve-Saint-Georges

L'association "AGIR pour Villeneuve-Saint-Georges" regroupe des Villeneuvoises et des Villeneuvois qui veulent agir pour développer la citoyenneté et favoriser le rayonnement économique et culturel de Villeneuve-Saint-Georges.