



D R A V E I L
E S S O N N E

***Contribution de Georges TRON relative au débat public sur l'interconnexion
des Lignes à Grande Vitesse dans le Sud-est Francilien***

**POUR une seconde gare dans le périmètre de Villeneuve-Saint-Georges et
CONTRE la traversée de la Forêt de Sénart**

1/ Respect du territoire et de ses enjeux

La consultation internationale sur le Grand Paris a mis en lumière la question de l'accès des Franciliens à plusieurs types de mobilité, parmi lesquelles la Grande Vitesse. Cette problématique rejoint les priorités de l'aménagement régional en faveur du développement des bassins de vie et d'emploi et à leur ouverture sur la « ville monde ».

En parallèle, l'attractivité d'un territoire doit se structurer par la préservation de ses sites naturels.

Tels sont les atouts matérialisés par la ceinture verte au Nord-est de l'Essonne, dont le massif forestier classé de Sénart, ou la création souhaitée de nouveaux ponts entre les deux rives de la Seine, au sens propre comme au sens figuré.

Il serait hasardeux de limiter la réflexion sur les interconnexions des Lignes à Grande Vitesse aux seules correspondances avec la plate-forme aéroportuaire d'Orly ou au gain de temps généré entre les métropoles régionales.

En vérité, l'enjeu consiste à mettre en symbiose l'ensemble de nos activités économiques, comme la recherche scientifique ou médicale, pour affirmer la présence d'un vaste cône de l'innovation autour d'une infrastructure en rocade qui faciliterait également les dessertes régionales.

2/ Pour une gare cohérente avec l'existant et les projets en cours

Pour être pertinente, les infrastructures de transport doivent être maillées aux réseaux actuels, en particulier les RER ou les modes plus légers (bus, tramway), et s'intégrer au Grand Paris Express.

Ce maillage est particulièrement légitime dans le périmètre esquissé par l'Opération d'Intérêt National Orly Seine Amont, dont l'aire d'influence rayonne désormais sur les agglomérations du Nord-est de l'Essonne au regard de la Route Nationale 6 et des deux branches de la ligne D du RER.

Toutefois, cette métropolisation se heurte aux franchissements insuffisants de la Seine et à l'héritage de routes convergeant pour la majorité sur la première couronne régionale.

C'est la raison pour laquelle, il ne peut à ce jour y avoir de contradiction entre une gare polarisée par l'aéroport d'Orly et une autre située à la convergence des vallées de l'Yerres, de la Seine et de la plaine centrale du Val de Marne.

À un horizon proche, la mise en place d'un nouveau cadencement et de nouvelles fréquences sur la ligne D du RER impliquera le principe d'un nouveau nœud de correspondances autour de Villeneuve-Saint-Georges, à quelques minutes de Créteil, d'Evry et de la ville nouvelle de Sénart.

3/ Pour la sanctuarisation de la Forêt de Sénart

Par ailleurs, le principe d'une gare complémentaire en rive droite, qui garantirait l'activité d'une zone de chalandises élevée, s'appuie sur les objectifs existants en matière de réduction des flux automobiles et de diminution de l'étalement urbain.

Il est à noter que ce constat de bon sens est relevé par les principaux connaisseurs de l'évolution future des mobilités, parmi lesquels la SNCF ou les fédérations d'usagers. Cette analyse se fonde notamment sur la traduction spatiale d'équipements, de logements et de l'attractivité résidentielle.

Or, à l'heure du Grenelle de l'Environnement, le scénario C n'apporte que peu de garanties sur la sanctuarisation de la Forêt de Sénart, qui constitue pourtant un espace de détente et de découverte du patrimoine biologique avec un biotope d'une rare richesse. J'ai à cœur de le défendre.

Outre les inquiétudes suscitées par une infrastructure en tunnel (incidences sur les nappes phréatiques, trémies, évacuation des déblais), le faible nombre de dessertes inter secteur annoncé paraît disproportionné au regard de son coût, comme de sa fonctionnalité.

En ce sens, l'implantation d'une gare à Lieusaint serait inadaptée en matière d'accessibilité (congestion de la RN6 et de la RN 104), peu maillée aux transports en commun et peu contributive à l'aménagement régional faute d'équipement structurant (université ou pôle de recherche).

4/ Contre l'augmentation des nuisances aériennes

En parallèle, il convient de s'assurer que le nombre décroissant de liaisons aériennes domestiques ne remette en cause la réglementation en vigueur (couvre feu nocturne, plafonnement annuel), ou ne favorise une boucle en décollage à l'Est, au dessus des communes des vallées de l'Yerres et de la Seine (liaisons transatlantiques).

Pour toutes ces raisons, si le Scénario B avec variante me semble le plus pertinent, je propose dans le cadre de la poursuite de la concertation, que le scénario A puisse se montrer évolutif, au travers de l'opportunité de liaisons inter secteur vers le Sud-est et un jumelage avec la ligne historique PLM.

Malgré ses inconvénients (isolement par rapport au cœur du territoire de la Seine Amont, éloignement des pôles d'activités logistiques et de l'agroalimentaire), le scénario A mérite donc toute notre attention, à la condition d'intégrer une variante prenant en considération le risque de saturation du barreau Valenton-Coubert.

Cette solution alternative, déjà employée en cas de conflits d'usage avec les TGV radiaux, permettrait :

- de préserver la Forêt de Sénart,
- de garantir la desserte de Lieusaint pour les seules liaisons entre l'Atlantique, l'Île de France et le Sud-est.

Enfin, il est à mon sens indispensable d'intégrer à la réflexion de ce dossier la question de l'interconnexion sud du projet de dédoublement de la ligne historique vers Lyon, dit « Paris Orléans Clermont Lyon ».

En effet, ces services ne doivent pas être en mesure d'emprunter un tunnel vers Lieusaint :

→ leur insertion en Ile-de-France doit s'orienter vers la gare d'Austerlitz ou celle de Paris-Bercy, sous utilisée ;

→ l'augmentation du nombre de sillons garantis par un décroisement des flux au travers de 6 voies jusqu'à Juvisy, doit permettre d'orienter ces trains soit vers la rive gauche, soit vers la rive droite via un passage par la gare de Villeneuve-Saint-Georges, garantissant une couverture plus importante du territoire national.

Ce paramètre supplémentaire plaide en faveur d'une gare en rive droite, en interface avec le site de Pompadour.

Pour être tout à fait pertinente, je juge primordial que cette solution s'accompagne :

- de l'ensemble des projets inscrits en annexe du protocole signé entre l'Etat et la Région pérennisant le plan régional de mobilisation pour les transports ;

- d'investissements soutenus réglant les conflits de circulation sur la ligne D du RER (en premier lieu le doublement du tunnel entre Les Halles et Gare du Nord, un nouveau système d'exploitation NEXT, un redimensionnement de l'arrêt Pompadour) ;

- des engagements inscrits au sein des différents Schémas Directeurs de la Région Ile-de-France (pont du Bourbonnais entre Vigneux-sur-Seine et Athis-Mons, déviation de la RN6), sans cesse fléchés comme priorité de l'aménagement francilien, mais non réalisés faute d'une volonté affichée de désenclavement du Sud-est francilien.



Georges Tron

Georges TRON

Maire de Draveil