

Limeil Brévannes autrement

Groupe d'élus d'opposition au Conseil municipal



Françoise Lecoufle,
présidente du groupe
Limeil Brévannes autrement

Allier efficacité des transports et préservation de l'environnement des riverains

Il apparaît aujourd'hui comme une évidence d'aménager en site propre une interconnexion des LGV qui permettrait aux trains grande vitesse d'effectuer des trajets province-province en contournant Paris. Les TGV empruntent aujourd'hui la ligne Massy-Valenton, qui est déjà fréquentée par les trains du RER C et également par des trains de marchandises. Les conflits de circulation sur ce secteur génèrent des retards notamment pour les usagers de la ligne RER C, voire des annulations de trains.

La création d'une ou deux gares sur cette ligne, suffisamment espacées pour mieux desservir les communes de la Vallée de la Seine et le Plateau briard et préservant l'environnement boisé et protégé de notre commune, suppose qu'elles soient faciles d'accès pour les Franciliens et judicieusement implantées pour valoriser notre territoire.

RFF propose trois solutions :

- ◆ A : une liaison directe entre l'axe Massy TGV / Orly et la ligne LGV Sud Est,
- ◆ B : un doublement de l'axe existant entre Orly et Valenton,
- ◆ C : une voie en tunnel directement d'Orly vers Sénart.

Il convient d'examiner ces trois propositions, pour prendre position, au regard de deux critères principaux qui sont :

- ◆ l'efficacité des transports,
- ◆ la préservation de l'environnement des riverains.

Limeil Brévannes autrement

Groupe d'élus d'opposition au Conseil municipal

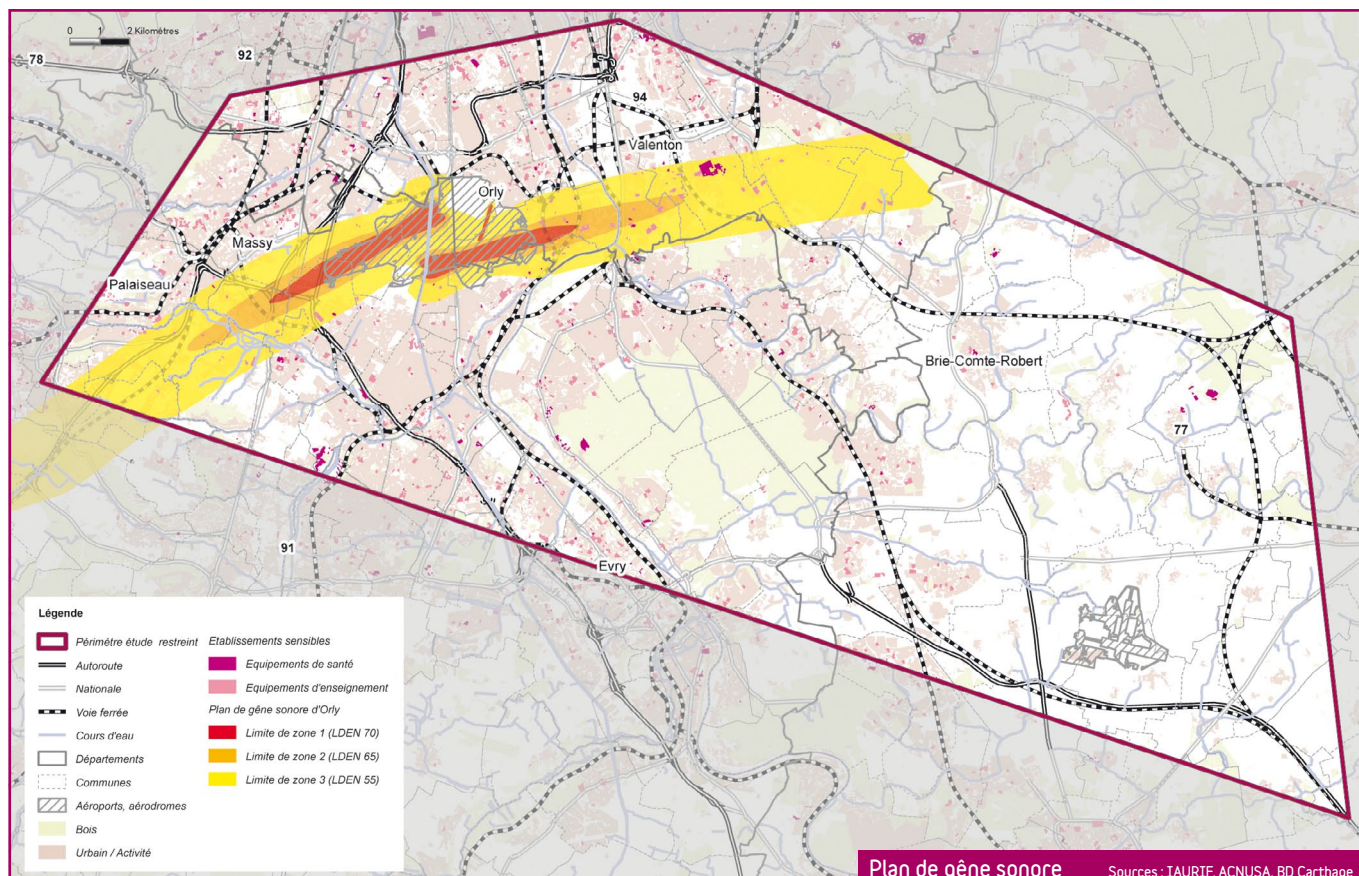
Françoise Lecoufle, Jean-Paul Pierret, Sylvie Chabalier, Philippe Llopis,

William Partouche, Serge Dalex, Martine Sorba

Hôtel de Ville, Place Charles de Gaulle - 94450 LIMEIL-BRÉVANNES

www.limeil-brevannes.org





La situation de Limeil-Brévannes, oubliée du Grand Paris

Actuellement, la ville de Limeil-Brévannes est mal desservie et soumise à de fortes nuisances.

Elle est située dans un triangle, véritable zone d'ombre, sans réelles connexions efficaces aux trois moyens de transports existants que sont les terminus de la ligne RER A et de la ligne de métro N°8 ainsi que la station de RER D Villeneuve-Saint-Georges. En conséquence :

- ♦ Les Brévannais n'ont pas d'accès rapides à ces trois lignes radiales qui conduisent à Paris.
- ♦ Les Brévannais n'ont pas non plus la possibilité de se déplacer facilement transversalement, que ce soit vers l'Est (Sucy-en-Brie, Marne-la-Vallée) ou vers l'Ouest (Orly, Massy).

Une grande partie du territoire de la ville est par ailleurs soumise à de fortes contraintes :

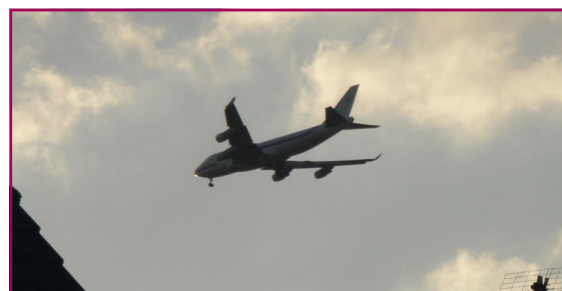
- ♦ Fortement impactée par l'aéroport d'Orly, Limeil-Brévannes est concernée tant par le plan de gêne sonore que par le plan d'exposition au bruit.
- ♦ Située entre Valenton et Villecresnes, Limeil-Brévannes est aussi soumise aux nuisances vibratoires et phoniques du TGV.

Il convient que la solution retenue n'aggrave pas la situation défavorable à tous points de vue dans laquelle se trouve la ville de Limeil-Brévannes sans que ses habitants n'en retirent aucun avantage.

Limeil-Brévannes, zone d'ombre oubliée des transports en commun en Ile-de-France, ne doit pas subir uniquement les nuisances des modes de transport qui l'entourent ou la survolent.



Sortie du TGV Valenton



Survol aérien

L'efficacité des transports

Le projet d'une gare TGV située au plus près de l'aéroport d'Orly permettrait de développer de façon intéressante l'inter-modalité air-fer tout en évitant aux Val-de-Marnais d'avoir à rejoindre une gare parisienne pour accéder aux lignes de trains à grande vitesse. Cette implantation d'intérêt général devrait cependant s'accompagner des infrastructures et transports en commun nécessaires à un accès facilité pour les villes situées à l'Est de l'aéroport. Elle ne devrait pas par ailleurs servir de prétexte à une augmentation de la cadence du trafic aérien ou à un élargissement des horaires de vols.



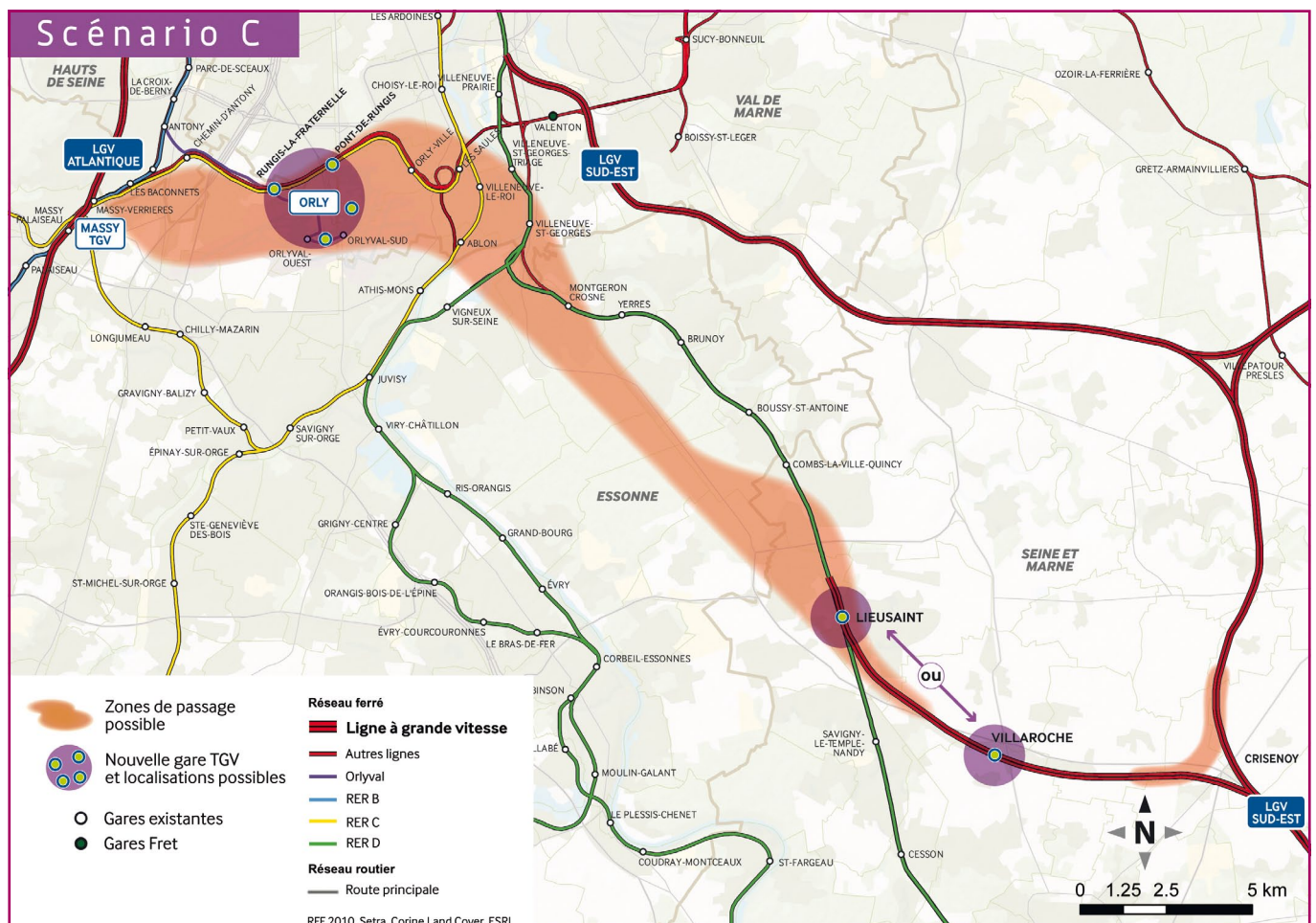
"Aménagement au cœur d'un des plus gros points noirs d'Île-de-France".

En revanche, les scénarios A et B qui envisagent de façon optionnelle la création d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges, près de la RN6 qui est un axe routier déjà totalement surchargé, viendraient définitivement asphyxier un secteur déjà paralysé depuis de très nombreuses années.

Cette implantation "tuerait" littéralement et irrémédiablement les améliorations projetées de fluidification du transport par les lignes de la Société de transports automobiles et de voyages (STRAV) entre Boissy-Saint-Léger et Villeneuve-Saint-Georges et desservant Limeil-Brévannes, grande oubliée des projets franciliens de transports en commun.

C'est l'hypothèse C, qui met en œuvre l'implantation d'une gare dans le Val-de-Marne dans le secteur d'Orly et une seconde gare à Lieusaint, dans le pôle d'activité de Sénart qui, de par leurs implantations, attirera le plus grand nombre d'usagers au vu des estimations de trafic du maître d'ouvrage (progression du nombre de voyageurs par an de plus de 3,6 millions de voyageurs dont 1,2 million de voyageurs nouveaux et 2,4 millions de voyageurs captés sur les gares parisiennes).

La réalisation de cette ligne complètement dédiée à la grande vitesse permettra de renforcer l'offre de service de la ligne C du RER et même de développer un nouveau transport en lien avec le projet de Métro du Grand Paris.



La préservation de l'environnement des riverains

Si l'on conçoit aisément la nécessité de développer le transport en commun ferroviaire et notamment le réseau TGV, la construction de nouvelles lignes dans la région Ile-de-France, déjà très fortement équipée, ne peut s'imaginer hors du respect du cadre de vie des habitants concernés et de leur environnement sans cesse remis en cause par la densification de l'urbanisation et de l'augmentation des infrastructures de transport existantes et à venir dans le cadre du Grand Paris.

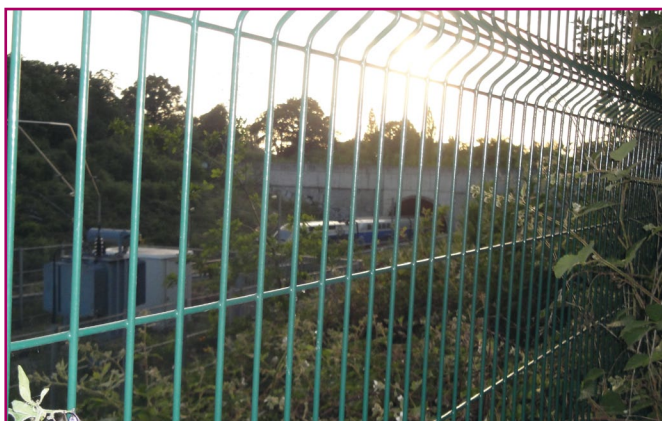
Le respect de l'environnement et des riverains impose évidemment de **proscrire le scénario B** qui prévoit le passage de LGV en aérien dans des communes déjà très fortement impactées par des nuisances considérables liées à des infrastructures d'intérêts régional et même national.

Cela doit conduire également à écarter, voire **proscrire, le scénario A** qui fait passer en tunnel la ligne projetée sous des communes qui supportent déjà de très lourdes servitudes liées aux équipements qu'elles accueillent : RN6, interconnexion Massy-Valenton-Villecresnes,...



Défrichage de forêt : une opération à éviter

Les émergences des tunnels des scénarios A et B (B dans sa variante tunnel) auraient de forts impacts en surface dans le secteur Valenton/Limeil-Brévannes. Les conséquences d'une sortie de tunnel dans le Bois de la grange, qui fait partie du secteur protégé de l'Arc boisé, n'ont pas été suffisamment étudiées pour qu'il soit possible de se prononcer en faveur de cette solution, alors qu'elles impacteraient directement le secteur résidentiel du haut de la ville.



Sortie TGV Bois de la Grange Limeil-Brévannes

La solution d'un passage du TGV en tunnel d'Orly directement vers Sénart, telle qu'elle ressort de la solution C, nous semble de ce fait être la réponse la mieux adaptée à la problématique et à la situation atypique de Limeil-Brévannes. Les nécessaires opérations de défrichage du Bois de la grange seraient ainsi évitées.

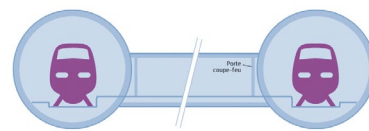
Elle permettrait de préserver notre cadre de vie de tout impact environnemental qui pourrait résulter de cette nouvelle ligne et de son implantation.

De plus, la construction souterraine en tunnels bi-tube (un sens de circulation par tunnel) permettrait d'éviter la construction en surface d'issues de secours et de cheminées d'aération qui peuvent impacter les communes traversées.

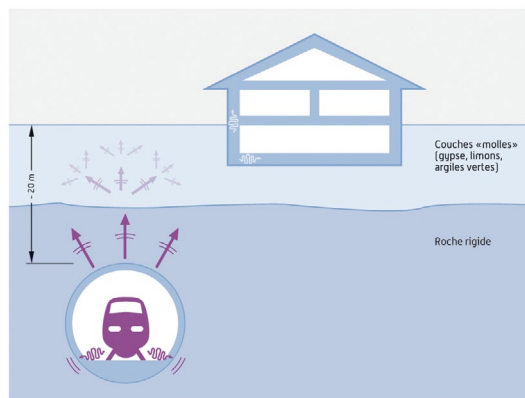
COUPE D'UN TUNNEL MONOTUBE



COUPE D'UN TUNNEL BITUBE



PRINCIPE DE DIFFUSION DES VIBRATIONS



D'une façon générale, et quel que soit le tracé retenu, il nous paraît essentiel que la vitesse de circulation dans les souterrains passant sous le bâti soit fortement limitée et que soient imposées des voies adaptées (longs rails soudés, pose de joints,...) pour limiter la transmission de bruits et de vibrations à travers le sol. Les populations voisines de sorties des trains de tunnel à grande vitesse doivent être averties également des bruits très importants générés par les trains au moment où ils sortent des tunnels même à vitesse réduite.

Conclusion

Le groupe des élus de l'opposition "Limeil-Brévannes autrement" dans son rôle de défense du cadre de vie des Brévannais mais également pour l'intérêt général des Franciliens se positionne résolument pour la proposition C du projet de l'interconnexion Sud de la LGV.