

Ville de Périgny-sur-Yerres

La Ville de Périgny sur Yerres est située sur le Plateau Briard, où l'économie agricole occupe une place importante. Le territoire est essentiellement constitué d'espaces et d'exploitations agricoles à vocation maraîchère de plein air. Ce sont des espaces indispensables à la poursuite des programmes agricoles développés sur le territoire, tant sur celui de la commune, que sur celui de la communauté de communes du Plateau Briard.

Situé dans la ceinture verte de l'Ile-de-France, le patrimoine environnemental, faisant office de couloir de préservation de la biodiversité, doit être protégé.

Pour cela, le projet d'interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France ne doit porter préjudice ni au patrimoine urbain et environnemental, ni aux habitants de notre territoire du Plateau Briard.

Nous n'avons d'ailleurs pas sur le territoire les infrastructures qui permettent aux habitants de se déplacer facilement et, pas de moyens de transports collectifs adaptés pour nous rendre sur les lieux d'activité économique.

Néanmoins, nous avons regardé, avec beaucoup d'intérêt, le projet proposé par RFF qui peut être un projet intéressant sur le plan du développement économique des territoires franciliens et, également intéressant vis-à-vis des possibilités que ce projet peut apporter à l'accessibilité à l'aérogare d'Orly pour notre population, si toutefois la gare TGV proposée se situe au plus proche de l'aéroport.

Il permettrait également de favoriser les déplacements entre les régions françaises et, aux utilisateurs de province, de traverser la France sans passer par les gares parisiennes comme c'est le cas aujourd'hui, car à terme les gares parisiennes seront saturées.

Néanmoins, au vu des arguments développés par RFF et du dossier qui nous est présenté, on peut se poser des questions sur l'incidence d'un projet qui coûte 3 milliards d'euros pour une espérance de 2 à 3 millions de passagers par an.

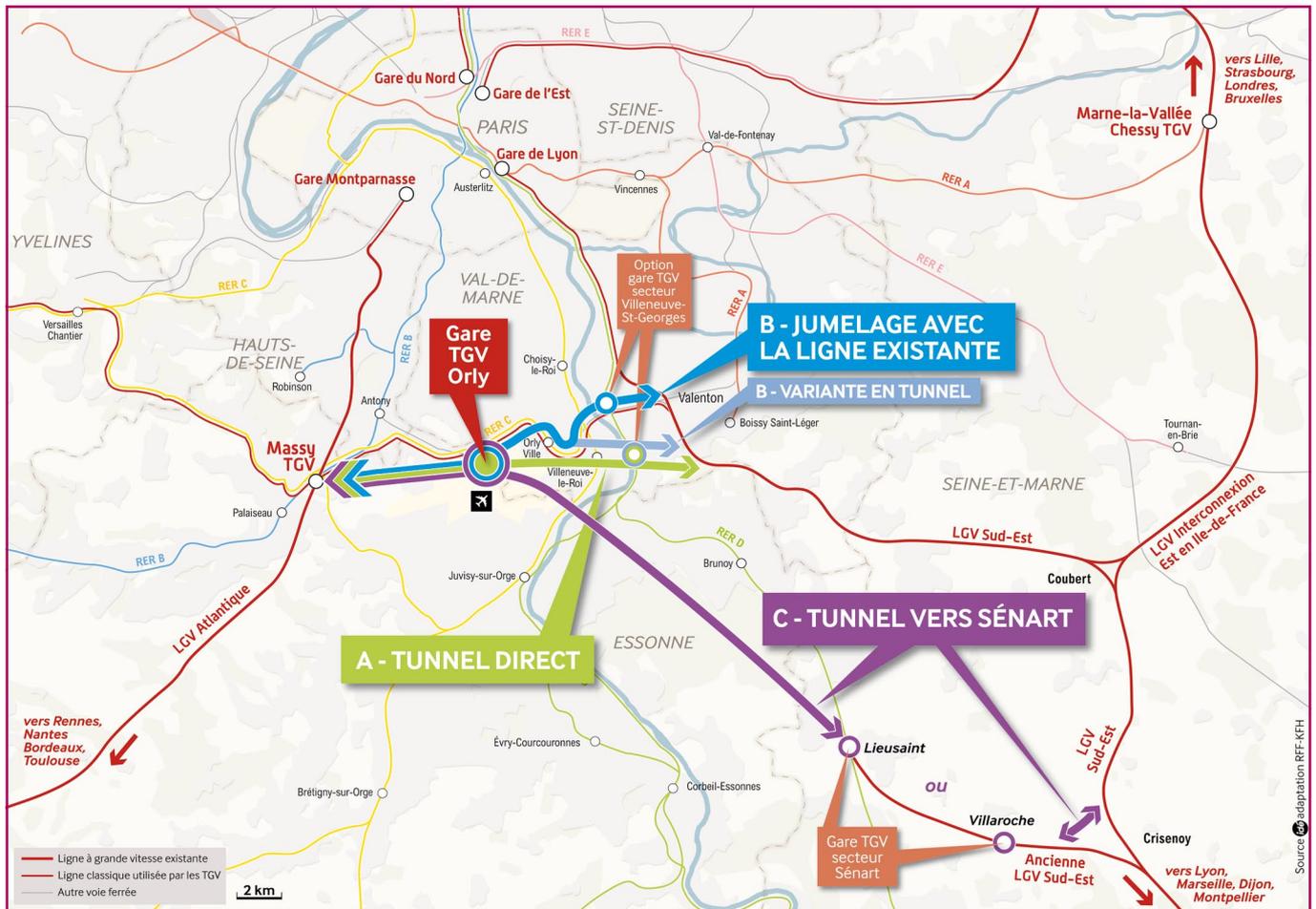
**Ville de Périgny-sur-Yerres**

Rue Paul Doumer - 94520 PERIGNY

Tél. : 01 45 98 90 45

Fax : 01 45 98 97 17

E-mail : mairie@perigny-sur-yerres.orgwww.mairie@perigny-sur-yerres.org



Le tracé

Ce projet ne doit pas être un levier pour accentuer et aggraver l'étalement urbain de la région parisienne en augmentant la pression foncière qui, inévitablement, s'en suivra.

Ce serait catastrophique pour l'Ile-de-France avec la problématique des déplacements, et notamment les déplacements en voiture car il n'y a pas d'infrastructure

routière sur le Plateau Briard qui puisse absorber ce supplément de trafic routier.

On sait très bien qu'à partir du moment où l'on construit une infrastructure importante ou bien un ouvrage, quel qu'il soit, l'habitat et les constructions se développent rapidement autour.

- ◆ Nous sommes défavorables à une solution qui, à long terme ou très long terme, consisterait à dédoubler le tronçon Valenton-Coubert du TGV, en consommant des espaces naturels et agricoles en surface.
- ◆ Nous sommes défavorables à une solution qui obligerait à un moment donné à dédoubler le tunnel de Villecresnes, car le flux de transit serait insuffisant.
- ◆ Nous sommes défavorables à une solution qui viendrait augmenter les nuisances sur le Plateau Briard par augmentation du bruit ferroviaire et des vibrations qui seraient transmises aux habitations riveraines. Les habitants du Plateau se sont déjà mobilisés, il y a quelques années, contre les nuisances dues à cette infrastructure. Nous ne sommes donc pas favorables aux solutions A et B qui passent par Valenton-Coubert.



Coulée verte au-dessus du TGV à Villecresnes

Si le projet doit être réalisé, pour nous, c'est le scénario C (tunnel sous la forêt de Sénart) qui doit être mis en œuvre, car il porte le moins de préjudice à notre environnement et qui permet de conserver les couloirs de biodiversité.

C'est donc une solution directe, un tunnel en souterrain et en grande profondeur, pour ne pas porter atteinte aux terrains traversés. La sortie devrait être réalisée au-delà de la Francilienne.



Traversée du plateau Briard

Les gares

Le projet propose la réalisation d'une gare vers Orly et, **en option**, une seconde gare en correspondance avec le RER D, soit à Villeneuve Saint Georges, soit à Lieusaint.

► Oui à une gare à ORLY

Le projet de gare à Orly doit favoriser l'intermodalité avec les autres moyens de transport notamment l'avion. La gare ne doit donc pas être éloignée de l'aéroport. La correspondance doit être rapide, les passagers doivent également pouvoir se rendre facilement à Paris en empruntant le futur tramway (T7 et futur métro du Grand Paris Express).

Nous préconisons de réaliser cette gare en souterrain, au plus près de l'aéroport, pour assurer une continuité avec le tracé.

► VILLENEUVE ou LIEUSAIN : un choix rationnel

Le projet propose de construire une seconde gare optionnelle sur le parcours en correspondance avec le RER D.

La seconde gare proposée à Villeneuve-Saint-Georges va accroître le trafic du RER D, trafic déjà saturé par la croissance continue de la population établie le long du RER.

Nous ne sommes pas favorables à cette gare à Villeneuve Saint Georges, ville complètement saturée depuis plusieurs dizaines d'années, avec des accès impossibles ou quasi-impossibles pour les habitants du Plateau Briard.

La circulation et le stationnement à Villeneuve-Saint-Georges sont impossibles.

De plus la gare de Villeneuve-Saint-Georges est située dans un secteur inondable, d'après les plans des plus hautes eaux connues (PHEC), on observe une hauteur d'eau de près de 3 mètres devant la gare actuelle en cas de crue de type 1910. Il serait nécessaire de construire des ouvrages particuliers à des hauteurs suffisantes pour se prémunir des crues de la Seine.

Le développement économique de Sénart doit permettre d'être un lieu d'emploi pour les habitants du Plateau Briard mais aussi un lieu pour accéder aux moyens de transport à grande vitesse.

Pour cela, Lieusaint nous paraît être l'endroit le plus opportun pour la création d'une seconde gare en correspondance avec le RER.



Gare de Villeneuve-Saint-Georges

LE RER D : une réhabilitation plus que nécessaire

Le RER D, depuis la création du tunnel à Châtelet, est devenu dans un état de plus en plus pitoyable en raison de l'accroissement du trafic, du non investissement et du mauvais entretien des ouvrages par RFF et la SNCF.

Durant les dix dernières années, étalement urbain oblige, le trafic a subi une augmentation relativement importante. Il y a urgence pour la remise à niveau du RER D, tant sur l'aspect infrastructure, que sur celui du matériel roulant.

Conclusion

Pour ce projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France, nous préconisons le scénario C qui, par un tracé à grande profondeur, permettrait, à partir d'Orly, de rejoindre Lieusaint.

La solution d'une correspondance avec le RER D, semble intéressante sous réserve que le RER D soit réhabilité en conséquence.

