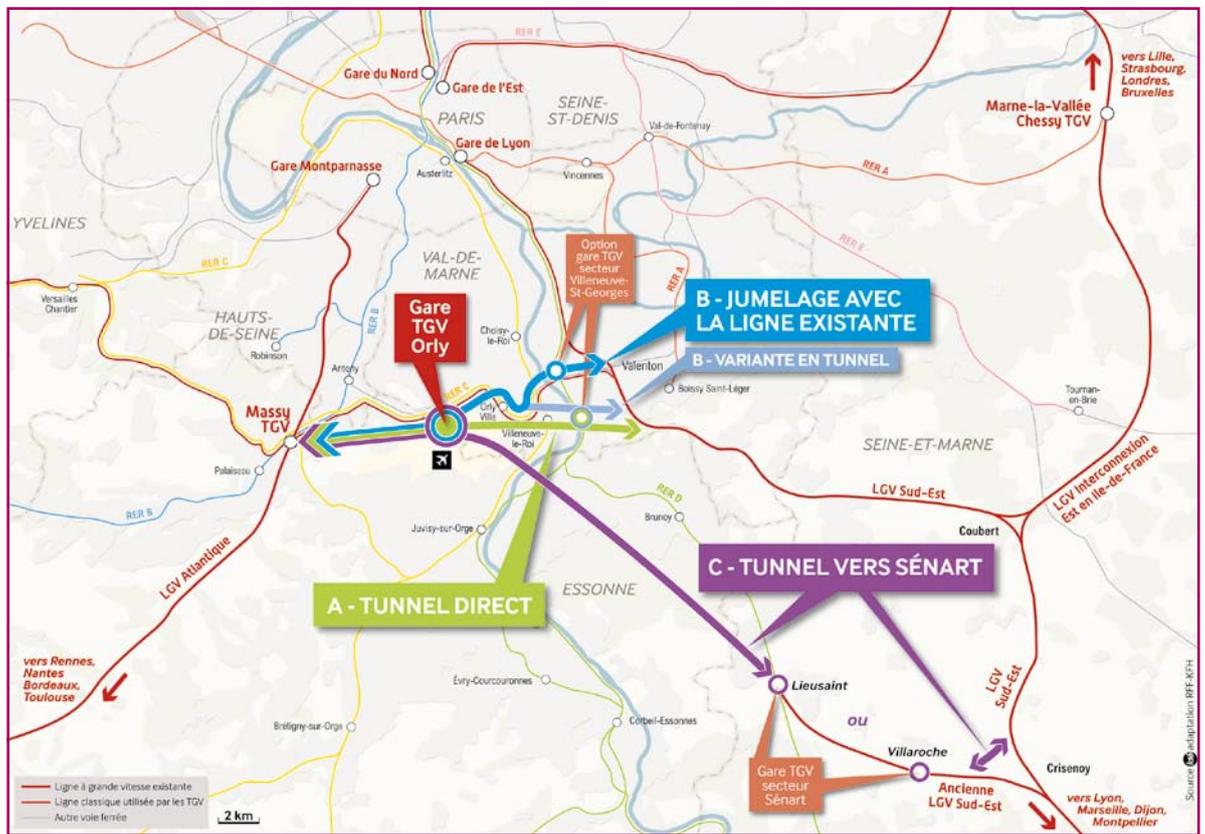


Plateau Briard environnement

Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France, un projet régional qui impacte l'évolution des lignes à grande vitesse et le train à grande vitesse en Europe.

Réseau ferré de France présente trois projets.



Plateau Briard Environnement

Mandres-les-Roses Marolles-en-Brie Perigny-sur-Yerres Santeny Varennes-Jarcy Villecresnes



Plateau Briard environnement

Association déclarée sous le régime de la loi du 1 juillet 1901 et le décret du 16 août 1901 - JO du 5 juillet 2008

4 rue du Réveillon B 32 - 94440 VILLECRESNES

Tél. : 01 45 99 10 96

<http://plateau-briard-environnement.over-blog.fr>

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



Les projets A et B : une augmentation du trafic ferroviaire dans un secteur protégé

Les deux hypothèses A et B aboutissent à faire passer le trafic d'interconnexion TGV en plus des flux existants et les possibles futures navettes Orly Roissy sur la ligne actuelle entre Limeil Brévannes, le Plateau Briard, via le bois de la Grange, Grisy-Suisnes.

Avec, à terme, une **augmentation de la circulation des trains dans ces secteurs préservés.**

Les habitants, notamment les Villecresnois, soutenus par le maire, les élus et les associations de défense de l'environnement ont dûment bataillé à l'époque pour obtenir la couverture des lignes TGV en traversée de Villecresnes. Il n'est donc pas envisageable d'augmenter le trafic dans cette zone et ainsi créer de nouvelles nuisances aux habitants qui subissent déjà de nombreuses nuisances : aériennes et routières (RN 19).

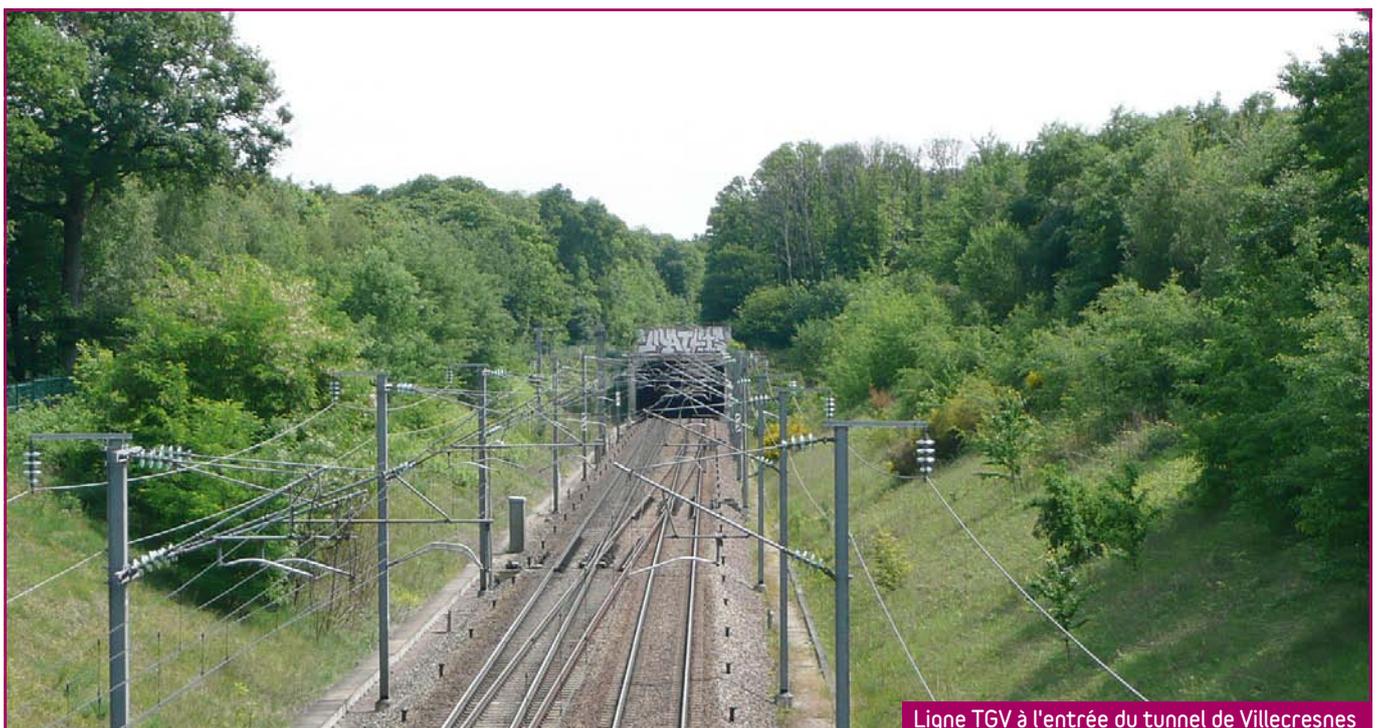


Réseau ferré de France annonce une augmentation annuelle de 8 % du trafic TGV. La ligne existante a une capacité actuelle de 14 trains maximum, qui pourrait avec d'importants travaux être portée à 17 trains maximum.

Le flux actuel de la gare de Lyon est de 12 trains, les TGV d'interconnexion sont actuellement de 4 trains. Si nous additionnons le trafic actuel et l'interconnexion actuelle nous sommes au maximum possible sur la ligne après aménagements, sans compter les trains Orly Roissy et l'augmentation annuelle annoncée par RFF du trafic.

Mathématiquement la ligne actuelle entre Limeil Brévannes et Grisy Suisnes ne peut absorber le trafic, donc un doublement de la dite ligne existante est à prévoir dans le projet. Si cela devait avoir lieu, il faudrait prévoir la couverture des lignes, une ligne à ciel ouvert étant totalement inacceptable pour les populations concernées, ce qui entraînerait des coûts très importants que RFF n'est pas forcément disposé à assumer.

Par ailleurs, s'agissant de ligne à grande vitesse, prévoir des arrêts à MAssy - Orly - Villeneuve-Saint-Georges ne nous semble pas être le but recherché.



Ligne TGV à l'entrée du tunnel de Villecresnes

Création d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges : augmentation d'un trafic routier déjà saturé et des investissements démesurés

Créer une gare à Villeneuve-Saint-Georges, dans un secteur surchargé par le trafic routier sans réelles possibilités de stationnement qui même avec les transports en commun apportera un grand nombre de véhicules n'est pas une bonne solution. Les problèmes de circulation sur la N6 s'en trouveraient encore augmentés.

De plus, c'est une ville enclavée dans la partie la plus étroite de la vallée de la Seine en zone inondable. Et, comme il s'agirait d'une gare souterraine (sous la Seine) d'un coût exorbitant, l'investissement nécessaire serait sur dimensionné pour aboutir à un résultat minime comme le montrent les études de RFF.



Création d'une gare à Lieusaint (projet C) : de nombreux avantages pour les habitants du Plateau Briard

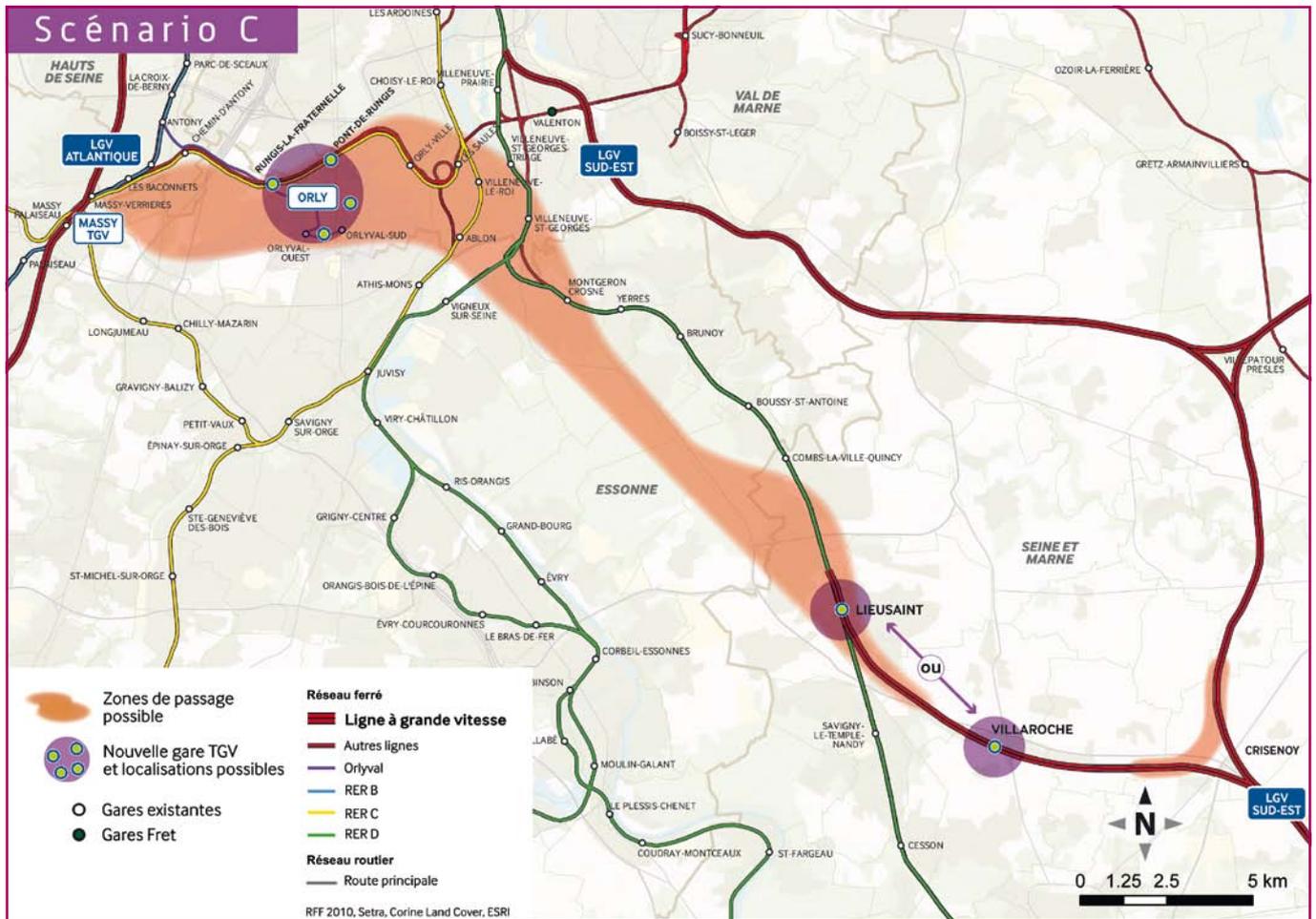
Créer une gare à Lieusaint nous semble plus judicieux, le rabattement par les transports en commun s'effectuant par la ligne RER D comme dans les projets A et B.

La création de stationnements et de routes de dessertes est facilement réalisable, la zone Sud de la région parisienne serait plus intéressée par le projet C que par les projets A ou B.

Le coût de l'investissement est adapté et les utilisateurs potentiels sont nombreux. Les voyageurs des départements de la Petite couronne ne seraient que peu intéressés par l'offre des projets A et B. Les voyageurs des départements de la Grande

couronne ainsi que ceux du Sud de la région seraient plus enclins à utiliser la gare de Lieusaint que celle de Villeneuve-Saint-Georges.

La présence d'une gare à Lieusaint permettrait également aux habitants des communes du Plateau Briard de rejoindre facilement Orly par le train, ce qui aurait l'avantage de ne pas ajouter de trafic supplémentaire sur la N19 et l'A86 et de désengorger les parkings de l'aéroport.



Des surfaces libérées pour la construction de logements

La vision étroite de la défense de l'emploi sur Villeneuve-Saint-Georges Triage n'est pas adaptée aux besoins de notre société. Les surfaces libérées dans cette zone pourraient mieux répondre

aux besoins des entreprises et permettre la construction des logements manquants en région parisienne.

En conclusion, le meilleur projet est le projet C

Pour l'ensemble des éléments développés, préservation de notre environnement et de notre cadre de vie, facilité d'accès des habitants du Plateau Briard aux aéroports et aux gares parisiennes et valorisation de notre territoire en incitant l'implantation d'entreprises créant des emplois, et en augmentant l'offre de logement, le projet C est selon nous le

plus apte à favoriser le développement durable de la région parisienne en offrant les avantages de l'interconnexion et des liaisons Orly/Roissy. RFF dispose de deux réseaux séparés, lui laissant une plus grande sécurité.

