

## Imagine Villeneuve-le-Roi

## Notre opinion, notre choix : le tracé A

L'association "Imagine Villeneuve-le-Roi" a pour vocation d'ouvrir des débats sur l'aménagement et l'avenir de la ville, d'animer la vie culturelle, politique et sociale... Elle rassemble des citoyens engagés politiquement, écologistes, communistes, socialistes, syndicalement, socialement, associativement, culturellement. Il était donc évident de nous emparer de la question de l'interconnexion des LGV. Plutôt que de lancer des pétitions, **l'association "Imagine" choisit une autre voie, celle de l'information, du débat, de la réflexion et de l'intelligence collective** : nous avons pour cela organisé une réunion publique le 11 mars dernier. Le présent cahier d'acteur est le fruit de notre réflexion et de ce débat.

Se déplacer devient de plus en plus coûteux économiquement et écologiquement dans un monde où l'énergie semble durablement être rare et chère. Le développement de nouvelles lignes TGV représente un atout économique et écologique, assure des déplacements plus rapides et plus fiables et permet à chacun de jouir d'une plus forte mobilité, à condition que les tarifs soient abordables pour tous.

Il paraît possible d'augurer d'un projet gagnant/gagnant au travers de la réalisation d'une interconnexion sud des LGV. Notre association se montre en effet sensible à des facteurs qui détermineront in fine son soutien à l'un ou l'autre des scénarios proposés. Si cette réalisation peut nettement permettre une nouvelle donne locale, départementale et régionale, elle peut également, si de mauvais choix sont effectués, se révéler un désastre à court, moyen et long termes.

Les critères qui guident notre réflexion sont les suivants : **la meilleure liaison LGV possible, la meilleure offre de**



**liaison avec les RER existants, la meilleure perspective de développement des territoires, le choix le plus conforme à un développement durable, le moins de nuisances possible.**

Trois scénarios sont proposés par le maître d'ouvrage qui impacteront à différentes échelles notre commune ; il nous semble donc essentiel d'exprimer notre préférence puisque nous serons concernés en toute circonstance.

**Notre choix se porte en conséquence sur le scénario A couplé à la création d'une gare TGV localisée au niveau de la gare RER D de Villeneuve-Saint-Georges comprenant une entrée de gare secondaire sur le territoire de Villeneuve-le-Roi.**

Dans les pages qui suivent nous allons expliciter notre choix et notre réflexion.



**Imagine Villeneuve-le-Roi**

Site internet : <http://imaginevilleneuveleroi.blogspot.com>

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](http://www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org)



## Le tracé A : une opportunité d'aménagement et d'emplois

La ville de Villeneuve-le-Roi est caractérisée depuis plusieurs décennies par une forte concentration de nuisances (aériennes, ferroviaires, routières, etc.). **Il est impératif que ce projet ne constitue en aucune façon une nuisance supplémentaire.** Sur la question des éventuelles vibrations, Réseau ferré de France a répondu lors de la réunion publique du 20 janvier 2010, arguant de la nature des sols et de la construction d'un tunnel en bitube, qu'il ne devrait pas y en avoir. Nous avons été convaincus par ces explications ; néanmoins nous resterons vigilants.

Mal reliée à l'aéroport et aux zones d'activités le joutant, notre ville ne tire aucun bénéfice de cette proximité en termes d'emplois puisqu'elle est coupée de l'un des plus importants bassins d'emploi de la région. Les Villeneuvois subissent les nuisances sonores des avions sans en avoir aucun avantage en retour. Le projet d'interconnexion occasionnera une mutation économique à l'échelle locale puisqu'il ne manquera pas d'entraîner dans son sillage l'installation d'entreprises ainsi que la venue de nouveaux habitants. Comme cela s'est toujours vérifié dans le cas de constructions de gares TGV (exemple de Massy, de Lille Europe, de Lyon Part Dieu, etc.). Il nous semble que ce projet constitue une opportunité pour notre ville.

Cette opération ne saurait être perçue dans son unique dimension ferroviaire. Le choix du scénario A, couplé à la construction d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges, comprenant une entrée de gare à Villeneuve-le-Roi présuppose un certain nombre de réalisations et d'aménagements.

► **Résoudre le problème de la RN6** qui traverse Villeneuve-Saint-Georges et occasionne de nombreux ralentissements qui ont des répercussions notables sur les quartiers autour du pont de Villeneuve-le-Roi. Cela doit faire l'objet de décisions fortes. Il serait incompréhensible de construire une gare TGV

sans prévoir une réhabilitation complète de son accès. Les gares sont devenues des espaces de reconquêtes urbaines, laissant plus de place aux circulations douces.

► **Le pont qui relie Villeneuve-le-Roi à Villeneuve-Saint-Georges est saturé matin et soir.** Est-ce bien raisonnable de rajouter une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges ?

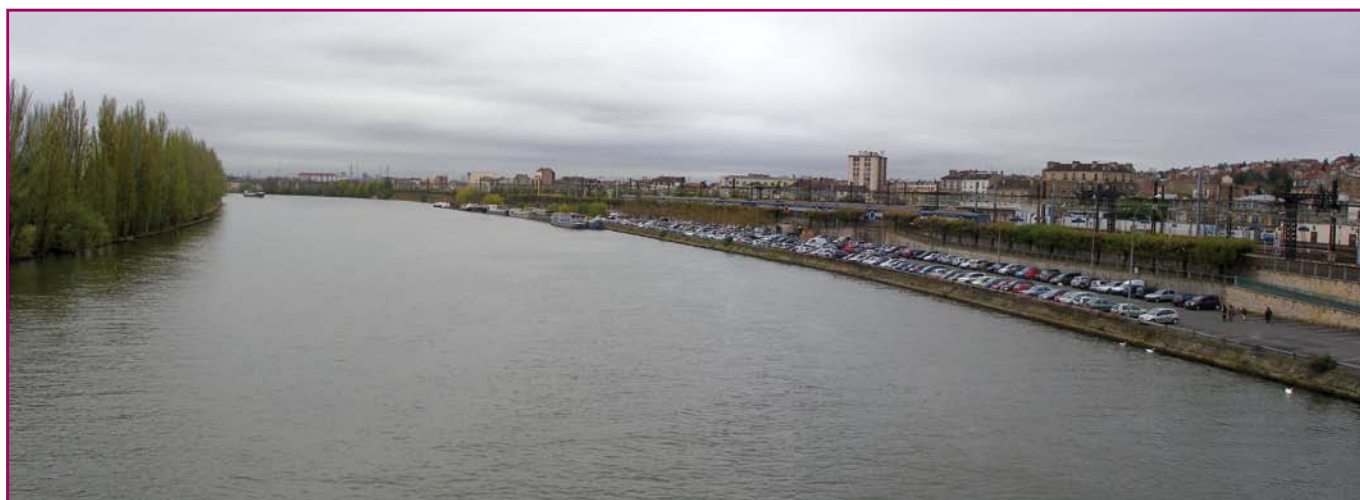
500 000 euros viennent d'être débloqués (enfin dira-t-on !) pour mener des études pour trouver les solutions à ce bouchon qui empoisonne la vie des quartiers des deux Villeneuve mais aussi d'Ablon. Nous demandons que ces études soient engagées sans tarder pour mettre en œuvre les solutions à moyen terme et en tout cas sans attendre l'interconnexion. **Nouvelles traversées de Seine, déviation de la RN6, lignes de bus en site propre...** toutes les idées sont bonnes à condition de ne plus tergiverser.

► **la construction de deux entrées de gare pour mieux desservir les deux côtés de la Seine.**

Une gare avec double entrée entre Villeneuve-Saint-Georges et Villeneuve-le-Roi doit être enfin l'occasion d'une réorganisation du réseau départemental notamment autour de la RD 32. Empruntée quotidiennement par de nombreux poids lourds tout en n'ayant pas le gabarit nécessaire pour faire face à ce trafic, elle doit être requalifiée.

Par ailleurs, une entrée de gare à Villeneuve-le-Roi nous semble fondamentale. Ces réalisations ne sauraient être suffisantes. Dès aujourd'hui, nos villes ont besoin d'être reliées aux zones d'emploi du marché d'intérêt national (MIN) et de l'aéroport d'Orly par des transports en commun fiables et performants.

C'est forts de ces exigences que nous serons prêts à soutenir un projet qui nous semble constituer un levier nécessaire à l'évolution positive de notre territoire, zone oubliée des projets du Grand Paris.



Villeneuve-le-Roi et Ablon sont des villes oubliées  
du projet de transport du Grand Paris.  
Ne soyons pas les oubliés du développement des TGV.

# TGV : service public

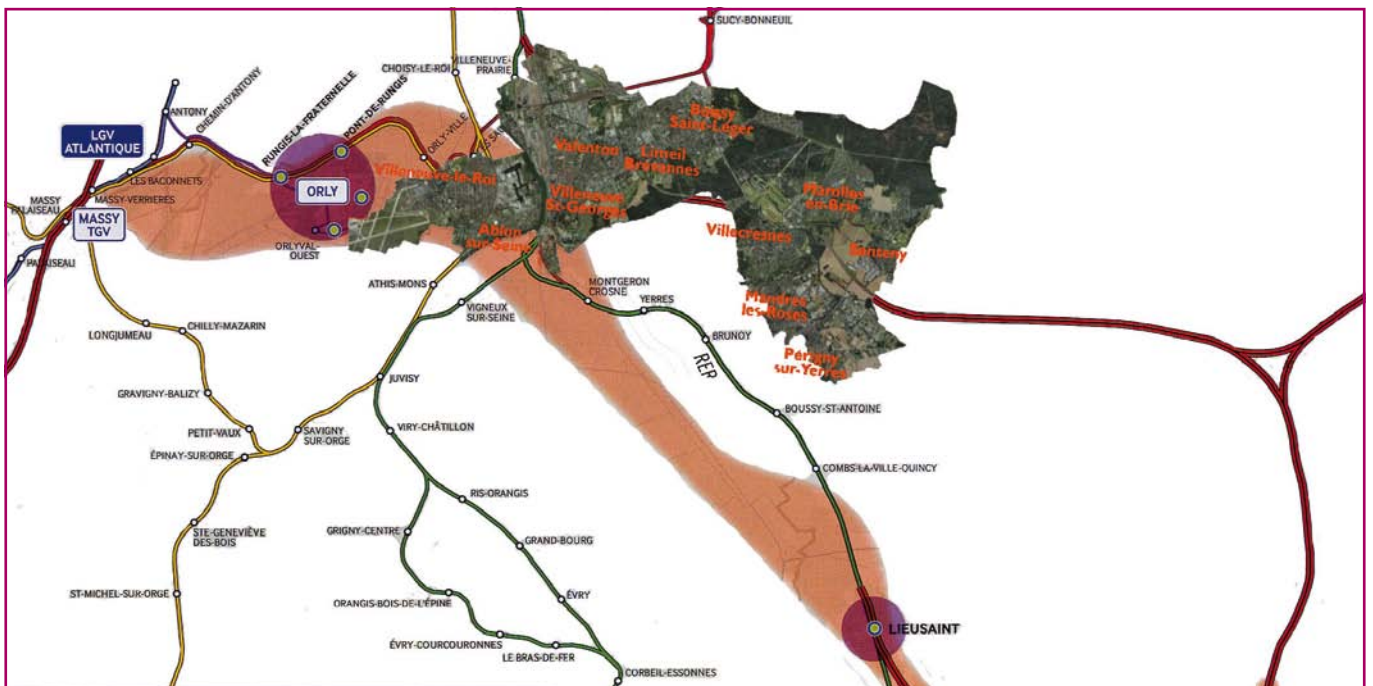
Pour nous développement **des LGV et service public vont de pair**. Aussi, ce sont la qualité du service, la prise en compte de l'intérêt de l'usager, les tarifs abordables pour tous, l'efficacité sociale et environnementale qui doivent en permanence guider les choix d'avenir en termes de transport

et non la rentabilité et la rémunération d'actionnaires. Pour cela, la desserte de tous les territoires et la complémentarité avec les autres réseaux de transport doivent être recherchées. Notre association se montre sensible à une inscription dans un projet de mobilité durable.

## Scénario C, gare à Lieusaint : un projet du passé

Eloignée des zones les plus densément peuplées de la région, la Ville de **Lieusaint**, lieu d'implantation possible d'une **gare TGV dans le scénario C**, se situe sur une branche secondaire du RER D et est peu reliée aux réseaux de transport en commun régionaux. La construction d'une gare en surface dans cette ville impliquera l'implantation de parkings destinés à assurer sa fréquentation. Ce serait un recours accru à l'automobile quand le renchérissement du coût de

l'énergie rendra l'usage des véhicules individuels de plus en plus dispendieux et surtout gros émetteurs de CO<sub>2</sub>. Ce serait **un recul des terres agricoles de qualité** quand les principes de l'agriculture durable imposent une forte proximité entre les lieux de production et de consommation. Un tel aménagement, le plus cher des scénarios proposés, ne répond pas aux exigences d'aménagement durable que porte notre association.



Attention, dans des documents distribués sur Villeneuve-le-Roi et qui ont l'apparence de documents officiels, les schémas présentés sont trompeurs. Dans l'un d'entre eux la ligne du tracé C fait un double virage pour ne pas passer sous nos villes. Seuls les schémas présentés par RFF sont sérieux. Comme celui que nous vous présentons ci-dessus auquel nous avons ajouté le plan de la 3<sup>ème</sup> circonscription.

## Scénario B

Le moins cher mais présentant le plus de nuisances pour nos quartiers. A proscrire.



# RER C : une amélioration nécessaire sans attendre

Le projet d'interconnexion va améliorer le fonctionnement du RER C pour la branche desservant Orly les Saules et Orly ville. C'est bien, mais c'est dès aujourd'hui qu'il est nécessaire d'améliorer la desserte sur cette branche, mais aussi sur celle qui passe

à Villeneuve-le-Roi et Ablon. Fiabilité des horaires, régularité, confort ont besoin d'être améliorés sans attendre. Les gares doivent être modernisées, des garages à vélos créés pour offrir des alternatives à la voiture.

## Pas touche au plafonnement des vols ni au couvre-feu

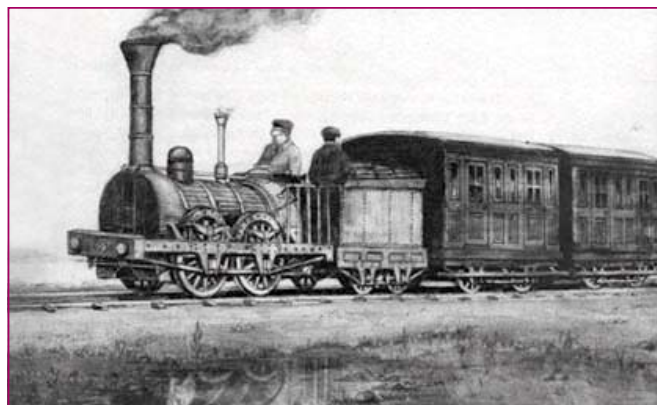
Une gare sous l'aéroport d'Orly va permettre de diminuer le nombre d'avions sur les courtes distances, en particulier sur la France. Ces vols seront remplacés par des vols sur l'Europe et le reste de la planète. Cela peut améliorer l'emploi et les avions seront sans doute plus modernes et moins bruyants. Nous serons particulièrement vigilants à ce que l'on ne profite pas de cette évolution pour faire exploser le seuil des 250 000 créneaux annuels ou le couvre feu.



## Gare aux nouveautés !

Historiquement, la peur des nouveautés n'est pas nouvelle :

- ▶ En 1830, le Professeur Lardner affirmait : "le voyage en chemin de fer à grande vitesse n'est pas possible car les passagers, incapables de respirer, mourraient par asphyxie"
- ▶ En 1936, le savant Arago exprimait "ses doutes quant aux effets sur l'organisme des changements brusques de température et de son lorsque le train passe dans un tunnel"
- ▶ Les fermiers craignaient que le lait de leur vache ne "tourne" avec les vibrations du train !
- ▶ En 2010, certains jouent de la peur des vibrations et des souterrains pour lancer des pétitions contre le projet...



## Tracé A : meilleur choix environnemental

Pour RFF, c'est le scénario qui est classé n°1 en terme de performance environnementale. RFF lui donne 3\* contre 1\*

au scénario B et 2\* au scénario C (voir page 93 du document de RFF).

## Les rédacteurs du cahier d'acteurs :

Patrice Fauquemberg : [fauquemberg@aol.com](mailto:fauquemberg@aol.com) - Joël Josso : [joel.josso@wanadoo.fr](mailto:joel.josso@wanadoo.fr)  
Guillaume Poiret : [guillaume.poiret@gmail.com](mailto:guillaume.poiret@gmail.com)

