



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Lignes

Question écrite n° 2105

Texte de la question

M Roger-Gerard Schwartzberg appelle l'attention de M le ministre des transports et de la mer sur le contenu de la reponse a sa question ecrite no 33426 parue au Journal officiel, Assemblée nationale, Debats parlementaires, questions, du 9 mai 1988, de son predecesseur, concernant le projet de realisation d'une ligne reservee aux trains a grande vitesse dans le sud du departement du Val-de-Marne. Selon ce dernier, la ligne existante entre Boissy-Saint-Leger et Brie-Comte-Robert serait fermee au trafic marchandises. Sachant que le nombre d'accidents lies a une trop grande circulation routiere est tres important sur la RN 19, parallele a la ligne actuelle, que la pollution de l'air est preoccupante, qu'il existe un trafic ferroviaire potentiel eleve, que cette ligne pourrait permettre d'eviter le passage des trains de la ligne Paris-Troyes par le viaduc de Nogent, actuellement sature aux heures de forte circulation, que la desserte par les transports en commun du plateau de Brie est particulierement mediocre, et qu'une etude realisee par la RATP conclut qu'une reouverture au trafic ferroviaire banlieue est envisageable, il lui demande de bien vouloir lui donner son avis sur la fermeture de la ligne actuelle qu'evoquait son predecesseur.

Texte de la réponse

Reponse. - La ligne nouvelle d'interconnexion TGV en region parisienne a ete soumise a enquete publique du 3 octobre au 5 decembre 1988. Cette ligne contournant Paris par l'Est se raccorde sur le TGV Nord a proximite de l'aeroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, traverse l'aeroport ou sera creee une gare TGV, traverse le secteur IV de Marne-la-Vallee a l'interieur des emprises reservees a cet effet dans le plan d'aménagement, contourne Tournan-en-Brie par l'Est, et se subdivise en deux branches, dont l'une rejoint vers le Sud la ligne existante du TGV Sud-Est et, l'autre, vers le Nord-Ouest, se relie d'une part a la grande ceinture, a Valenton, pour assurer l'interconnexion avec le TGV Atlantique, et d'autre part a la ligne classique Paris Lyon, a Creteil. Cette derniere branche utilise partiellement l'emprise de l'ancienne voie ferree reliant Boissy-Saint-Leger a Brie-Comte-Robert. En particulier dans la traversee de Villecresne, la ligne nouvelle sera realisee dans l'emprise existante et le profil en long sera abaisse de huit metres en moyenne par rapport a l'ancienne voie. Les renseignements recueillis aupres des differents services concernes ont en effet mis en evidence plusieurs points : les dispositions du schema directeur d'aménagement et d'urbanisme de la region Ile-de-France (SDAURIF) prevoient pour le secteur de Brie-Comte-Robert une zone d'espace rural, pour menager une coupure entre les deux villes nouvelles de Marne-la-Vallee et de Melun-Senart ; les etudes en cours, pour les memes raisons, ne prevoient pas de modifications sensibles de l'aménagement de ce secteur ; les etudes de transports collectifs entreprises jusqu'a present ont toutes abouti a des chiffres ne justifiant pas le maintien d'une infrastructure ferroviaire au-dela de Limeil-Brevannes, ni meme un site propre. La desserte des urbanisations disperseees du plateau de Brie semble etre du domaine de l'autobus. La commission d'enquete n'a d'ailleurs pas juge utile de retenir les observations portant sur ce point et a emis un avis favorable au trace mis a l'enquete.

Données clés

Auteur : [M. Schwartzberg Roger-G•ard](#)

Circonscription : - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2105

Rubrique : Sncf

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et de la mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 5 septembre 1988, page 2457