



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

TGV

Question écrite n° 3374

Texte de la question

M Jean-Claude Lefort appelle l'attention de M le ministre des transports et de la mer a propos du projet de realisation de l'interconnexion TGV Atlantique - Sud-Est traversant les villes de Creteil, Valenton, Limeil, Villecresnes, Marolles, Perigny (Val-de-Marne). Les populations concernees s'inquietent des nuisances que pourraient apporter les travaux et l'exploitation de cette ligne pouvant accueillir jusqu'a deux cents TGV par jour. Il lui rappelle que la plupart de ces communes font partie de la zone naturelle d'equilibre du plateau de Brie. Sans remettre en cause le passage du TGV, il y a necessite de ne pas aggraver le cadre de vie et l'environnement de ces populations qui subissent deja de nombreux desagresments en matiere de bruit. Afin de repondre aux interets des riverains, il lui demande de donner des instructions afin que le passage du TGV en zone urbanisee se fasse exclusivement sous tunnel. Il demande quelles dispositions seront prises pour se saisir de la chance qu'offrent ces travaux afin de realiser dans le meme temps une liaison autonome de transports en commun - qui fait terriblement defaut dans cette region - debouchant sur Paris et le Trans-Val-de-Marne. Il insiste pour que cette liaison soit elle-meme couverte ou enterree afin qu'elle ne soit pas source de nouvelles nuisances, ce qui implique de mener ces projets de concert. Afin de permettre la realisation de ces travaux, il demande le degagement par les parties concernees des moyens financiers necessaires, notamment la revision en baisse des taux d'interets que les banques prelevent sur le budget de la SNCF, ainsi que la participation de la region, qui accorde, d'autre part, 40 milliards de francs pour la construction de Disneyland et qui refuse de financer ces travaux si necessaires.

Texte de la réponse

Reponse. - La ligne nouvelle d'interconnexion des TGV suscite quelque inquietude quant a son integration dans l'environnement et aux nuisances qu'elle est susceptible d'apporter, notamment en matiere de bruit. Il parait utile de souligner l'importance de ce projet. Cette ligne nouvelle ouvrira en effet aux regions francaises des possibilites tres importantes d'accroissement des echanges sans rupture de charge avec les autres regions et avec l'Europe. Il s'agit la d'une decision de portee nationale, qui constitue un atout majeur pour l'aménagement du territoire et une contribution au redressement de la SNCF La concertation menee pendant quatre mois par Olivier Philip, prefet de la region Ile-de-France, et les differentes reunions qui l'ont suivie ont permis au Gouvernement de choisir le trace du moindre impact, c'est-a-dire le moins nuisant pour les habitants et le moins prejudiciable a l'environnement naturel. La ligne nouvelle 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. C'est ce trace qui permet de limiter dans les meilleures conditions les effets dommageables du projet sur l'environnement. Il presente un bon compromis entre les diverses contraintes, etant entendu que des mesures soignees seront prises pour reduire les impacts sur les espaces habites, le paysage, le milieu forestier et les exploitations agricoles. En particulier

dans le Val-de-Marne, plusieurs mesures sont envisagees : retablissement du plus grand nombre possible de liaisons agricoles et du systeme de drainage, mise en place de protections acoustiques (plusieurs zones devant faire l'objet d'etudes phoniques specifiques), realisation d'aménagement paysagers soignes notamment au franchissement de la vallee du Reveillon, couverture de plusieurs sections de ligne en deblai. Une utilisation publique de ces surfaces couvertes serait possible, la consistance de l'aménagement eventuel et son financement restant a definir avec les collectivites concernees. La solution consistant en une realisation en souterrain n'a pas ete retenue. En effet, outre les difficultes importantes de realisation, son cout est tres eleve. L'enquete prealable a la declaration d'utilite publique du projet, s'est deroulee du 3 octobre au 5 decembre 1988. La Commission d'enquete fera connaitre ses conclusions dans un rapport qu'elle deposera au plus tard le 5 janvier 1989. Le dossier d'enquete precise les mesures envisagees pour pallier les impacts prevus. Toute personne interessee a pu inscrire dans le registre d'enquete les observations qu'elle a juge utile de faire connaitre. Quant a la realisation, parallelement aux travaux necessites par l'interconnexion des TGV, d'une liaison autonome de transports en commun debouchant sur Paris, elle ne saurait etre envisagee que si la desserte actuelle s'averait insuffisante ou si l'urbanisation connaissait une evolution significative. Or, l'on peut constater que le secteur de Creteil est actuellement desservi a la fois par le RER et les lignes de la banlieue sud-est de la SNCF ; de plus, le Trans-Val-de-Marne viendra bientot completer ce dispositif qui s'avere globalement satisfaisant. Pour les autres secteurs traverses par le barreau d'interconnexion, le niveau de trafic que l'on pourrait attendre sur l'axe lourd a realiser ne parait pas suffisant pour justifier l'investissement important qu'est un site propre.

Données clés

Auteur : [M. Lefort Jean-Claude](#)

Circonscription : - Communiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3374

Rubrique : SnCF

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 octobre 1988, page 2732