

Paris, le 23 juin 2015



FABIENNE KELLER

*SENATRICE
DU BAS-RHIN*

*CONSEILLERE MUNICIPALE
DE STRASBOURG*

*CONSEILLERE
EUROMETROPOLITAINE*

Monsieur le Président,

Je vous écris dans le cadre de l'enquête publique sur le projet d'aménagement de la ligne ferroviaire Massy/Valenton secteur ouest, afin d'appuyer les propositions de l'Association Interconnexion Sud TGV en Ile de France.

Je soutiens très fortement la modernisation de cette liaison, depuis le début du projet en 2011.

En effet, la France investit depuis trente ans dans des lignes à grande vitesse, et cinq sections sont actuellement en cours de projet avancé ou de construction. L'ensemble de ces lignes, à l'exception de la seule liaison Rhin Rhône, convergent vers Paris. La gestion de l'arrivée en Ile de France est ainsi stratégique

Or l'ensemble des gares parisiennes sont des « gares de tête », historiques, rendant la traversée de Paris impossible. Pour établir les liaisons entre les provinces françaises de manière directe, sans rupture de charge, il est donc généralement nécessaire de contourner l'agglomération parisienne. Le réseau ferroviaire d'Ile de France a une structure essentiellement radiale, et ne facilite pas ces mouvements dont la vitesse moyenne est limitée.

.../...

Monsieur Jean-Louis PERROT
Président de la Commission d'enquête Publique
Préfecture des Hauts-de-Seine
167-177 Avenue Frédéric et Irène Joliot Curie
92 000 NANTERRE



L'investissement de la France dans les lignes à grande vitesse est considérable. La desserte des provinces et la liaison entre elles est stratégique. La réalisation de liaisons province-province performantes permet de réaliser cet objectif. D'une manière que l'on pourrait considérer paradoxale, la province et les villes de la couronne parisienne ont ainsi le même intérêt. La création de nouvelles polarités fortes dans le cadre du Grand Paris, qui ont vocation à structurer l'Île de France, donne tout son sens à ces dessertes TGV contournant le centre de Paris.

La situation de l'interconnexion au Sud de Paris est particulièrement contrainte. Ainsi entre Massy et Valenton, le RER C, fréquent et lent, les TGV et le trafic de fret empruntent la même voie. Cette section stratégique est actuellement empruntée chaque jour par une centaine de trains dans les deux sens. L'exploitation ferroviaire de flux aux caractéristiques si différentes se révèle donc chaotique.

Ainsi, la réalisation de cette ligne permettrait pour le TGV de réduire de façon significative les pertes de temps liées à cette exploitation fortement contrainte et d'augmenter la capacité en nombre de trains par jour. Pour le RER C cela permettrait de doubler le nombre de RER entre Massy et Pont-de-Rungis, et apporterait une meilleure régularité.

L'association n'a pas négligé la nécessité d'intégrer ce projet dans l'environnement urbain en proposant des aménagements acoustiques qui s'insèrent harmonieusement dans le paysage et des aménagements souterrains permettant de franchir les voies en toute sécurité.

C'est pourquoi je renouvelle mon entier soutien à la réalisation de cette liaison complémentaire au projet Massy-Valenton Est.

Vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à ma contribution, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma haute considération.

Respectueusement,


Fabienne KELLER