

DÉBAT PUBLIC SUR L'INTERCONNEXION SUD ILE-DE-FRANCE DES LGV

Avis, Constatations et Questions

La réunion du débat public du 5 avril à Antony a mis en évidence une faiblesse de présentation de RFF sur les entrées/sorties de tunnel. Les observations ici formulées portent en particulier sur le secteur de la gare Massy-Verrières. Dans ce secteur, et quel que soit le scénario (A, B ou C) retenu par RFF, il paraît évident que le raccordement à la LGV Atlantique se fera de manière identique. Or aucun élément, dans le dossier du maître d'ouvrage ni dans les explications fournies en réunion, ne permet d'affirmer que le projet ne portera pas atteinte à la voirie (sur Massy et sur Antony) ou au bâti (bâtiments publics et bâtiments particuliers) existants.

1) A l'exception du schéma de principe « trémie-tranchée couverte-tunnel » en coupe présenté lors de la réunion du 5 avril, tous les schémas à la disposition du public sont en plan (vue de dessus). Il me paraît important que dès le débat public RFF présente des dessins tridimensionnels prenant en compte les diverses spécifications et contraintes du projet, dont la topographie du terrain naturel et le respect des voiries existantes. En prenant comme hypothèse l'utilisation de la gare actuelle Massy-TGV, ces dessins et schémas doivent illustrer :

- le raccordement à cette gare,
- les franchissements de la rue Victor Basch et de l'avenue du Général de Gaulle, probablement en pont-rail,
- les franchissements de l'avenue de la Gare et du souterrain piéton permettant d'accéder aux quais des RER B et C des gares de Massy-Verrières, (Pont-rail ? Pont-route ?),
- l'insertion des deux voies d'interconnexion parmi les deux voies de raccordement de la ligne Massy-Valenton à la LGV Atlantique,
- l'implantation de la trémie, de la tranchée couverte et enfin du début du tunnel parmi la voirie et le bâti existant,
- enfin, la présence éventuelle des tunnels de la ligne verte du projet Grand Paris, encore que ce point reste hypothétique compte tenu du désaccord entre l'Etat (SGP partisan d'un métro automatique) et la Région Ile-de-France (STIF partisan de la prolongation du SPTC Ecole Polytechnique – Massy-Palaiseau jusqu'à Orly).



Extrémité est de la gare Massy TGV



Rue Victor Basch



Avenue du Général de Gaulle



Avenue de la Gare



Souterrain piéton
RER B et C Massy-Verrières



Raccordement Massy-Valenton le long
de la rue Pierre Picard

2) Depuis la présentation par RFF à Antony en novembre 2003 du projet d'amélioration de la ligne Massy-Valenton, divers événements ou plutôt non-événements ont concerné des parcelles situées à proximité de la gare de Massy-Verrières et mitoyennes aux voies de raccordement de la ligne Massy-Valenton à la gare Massy TGV. Je pense en particulier, mais la liste n'est sans doute pas exhaustive :

- à la viabilisation de la parcelle OH 905 (en vue du stationnement ?) qui a ensuite été entièrement clôturée pour en interdire l'accès,
- aux parcelles OI 1314 et OI 1316 qui servent actuellement au stationnement, mais où la ville de Massy prévoyait l'édification d'une résidence étudiante, projet qui semble depuis abandonné,
- aux parcelles OI 1299 et OI 1300 sur lesquelles la société Bouygues avait déposé un permis de construire, resté sans suite jusqu'à ce jour.



OH 905 vue depuis
l'avenue du Général de Gaulle



OI 1314-1316 vues depuis
l'avenue de la Gare



OI 1299-1300 vues depuis
la rue Pierre Picard

Naturellement, tous ces projets non aboutis sur ces parcelles entretiennent les interrogations et les craintes du public.

En conclusion :

1) Pour avoir une bonne compréhension du projet à proximité de la gare de Massy-Verrières et jusqu'à la gare de Massy TGV, il me paraît légitime de réclamer auprès de RFF des dessins ou schémas tridimensionnels explicatifs. Ils fourniront en outre la liste de tous les ouvrages à construire dans ce secteur, et ils permettront de prévoir une meilleure estimation de leur coût.

Cet effort de présentation est à mettre en regard de l'hypothèse formulée par le public d'une gare Massy-TGV souterraine profonde. Cette nouvelle hypothèse, qui a naturellement l'inconvénient de renchérir considérablement le coût global du projet d'interconnexion, simplifie notamment les problèmes d'insertion et de raccordement.

2) La réponse de RFF devra également renseigner sur le devenir des parcelles citées ci-dessus, ainsi que sur celui d'autres parcelles du secteur de la gare de Massy-Verrières qui ne font pas partie de la plate-forme ferroviaire actuelle mais qui seront dans l'emprise du projet d'interconnexion.

Alain Dubouchet
Quartier Pajeaud
Antony