

CONTRIBUTION COMPLEMENTAIRE DE CELFI IDF SUD AU DEBAT PUBLIC INTERCONNEXION SUD ET TRAFIC MASSY-VALENTON

Antony, le 19 mai 2011

I) INTERCONNEXION SUD

- CELFI est favorable à l'interconnexion sud, fondamentale pour finaliser le réseau des LGV aux niveaux national et européen. C'est la clef de voûte dans la perspective du Grenelle de l'Environnement des réalisations passées et à venir du système LGV.
- Ce projet assure la robustesse du réseau en intégrant la protection de l'environnement et des riverains dans la mesure où il sera totalement souterrain ;
- Par contre, les entrées et sorties de tunnel (les raccordements) en zone urbanisée, ne sont pas acceptables. Ils doivent être reportés au-delà de ces zones.
- Sur le principe d'une implantation de gares supplémentaires, il serait judicieux de tenir compte des projets « Grand Paris-Arc express » et de les harmoniser.
- Dans le cas où plusieurs lignes interurbaines desserviraient les aéroports d'Orly et également la gare de Massy-TGV avec un temps de transport relativement court, le choix d'une gare intermodale sous les aéroports s'impose.
- Dans un souci de simplicité et d'un moindre impact économique, la gare Massy-TGV pourrait répondre à cette intermodalité ; concernant les gares de Lieusaint et Villeneuve Saint Georges, il semblerait qu'elles répondent plus à une intermodalité avec les réseaux ferroviaires classiques qu'à la grande vitesse. Il semble possible avec la réalisation du projet GRAND PARIS – ARC EXPRESS de concevoir une intermodalité Interconnexion Sud y compris avec les transports en commun interurbains en Région Ile-de-France.
- La réalisation de tunnels pour l'Interconnexion Sud est assujéti à l'ensemble des études géologiques qui seront mises en œuvre. La préservation des nappes phréatiques importantes en Région parisienne ne doivent en aucune manière être affectées par ces tunnels. D'autre part, la limitation des vibrations à l'occasion des passages des TGV en tunnel doit être une absolue nécessité. Tous les moyens doivent être mis en œuvre pour en limiter très fortement leur propagation.

II) MASSY-VALENTON

- On constate pour MASSY-VALENTON, une absence de projet et, par voie de conséquence, de propositions concrètes de protections et d'insertion dans le milieu urbain.
- Or, le budget actuel est très insuffisant et la clef de répartition, très inégale, doit être revue à la hausse d'une manière significative par les régions bénéficiaire de

l'amélioration alors que la Région Ile-de-France, la plus contributive, n'en aura pratiquement que des inconvénients.

- MASSY-VALENTON est une interconnexion provisoire qui durera à cause :
  - o Des délais de réalisations de l'interconnexion Sud,
  - o Du coût de celle-ci,
  - o De la situation financière de l'Etat et des Collectivités,
  - o De la situation financière de RFF
- Ainsi donc MASSY-VALENTON, parent pauvre de l'interconnexion, supportera à terme un trafic journalier de 150 RER C entre les gares Massy-Verrières et Chemin d'Antony, 80 TGV, 350 RER B et le fret, soit une rame toute les 2'20''.
- Dans ce cadre, la mise en place d'un plan de protections phoniques et vibratoires efficaces s'impose ainsi que le traitement du PN9 pour ne pas exclure un quartier nouvellement rénové d'Antony.
- Toutefois, la solution de l'enfouissement, à partir de la gare Massy-TGV jusqu'à celle de Chemin d'Antony, considérée réalisable par EGIS-RAIL à l'occasion de son étude délivrée au Conseil Régional d'Ile-de-France en 2008, nous semble la plus appropriée dans un contexte économique difficile, tout en répondant aux exigences environnementales et à l'attente des riverains.