

CONTRIBUTION ECT INTERCONNEXION SUD

Un tel projet traduit l'impérieuse nécessité d'adapter le développement des grandes métropoles aux besoins de leurs habitants. Créer des liens nouveaux, redonner de la fluidité aux grands ensembles urbains est une évidente nécessité.

L'objectif de ce projet consiste finalement à faciliter les déplacements en réduisant les temps de transport et en désenclavant des bassins économiques.

Mais attention, ce confort supplémentaire, ces facilités nouvelles ne doivent pas être au détriment des valeurs environnementales.

Les nuisances générées à court terme par un tel projet doivent être gérées et supportables si l'on ne veut pas qu'elles occultent les avantages à long terme pour les usagers de ces futures infrastructures.

Or, quelque soit le scénario retenu pour l'interconnexion sud, il s'agit pour beaucoup de liaisons souterraines : des tunnels donc des déblais par millions de mètres cubes de terre à évacuer.

Cela signifie beaucoup de camions et une énorme problématique de stockage de ces terres dans un secteur où les sites de stockage sont rares.

Des solutions existent néanmoins, qui se feront jour nécessairement, mais dont l'efficacité dépendra beaucoup de la volonté des acteurs du projet de traiter la question le plus en amont possible.

Les questions du traitement et du stockage des matériaux excavés, du choix des sites destinés à les accueillir, de leur intégration dans le territoire, et des nuisances qui résulteront de la noria de camions qui les transporteront, nécessitent, pour que des réponses efficaces y soient apportées, que les responsables politiques et les professionnels concernés aient conscience qu'une large concertation doit s'engager sans délai.

Nous savons tous qu'une solution adoptée aujourd'hui ne se traduira sur le terrain, que dans deux, trois ou quatre années.

Alors vite, parlons-nous !

*Claude PICARD
PDG*

Un partenaire éthique pour valoriser votre territoire

Le groupe ECT a été fondé dans le milieu des années 1990 pour répondre aux multiples besoins des collectivités en matière de gestion, valorisation et stockage de matériaux inertes, (terres et gravats non contaminés issus des chantiers du BTP).

Un savoir-faire reconnu

- Exhaussements agricoles
- Buttes antibruit paysagères le long de réseaux de transport bruyants
- Parcs urbains (La Courneuve, l'Île St Denis...) et coulées vertes
- Mise en sécurité, comblements et réaménagements de carrières souterraines ou à ciel ouvert
- Reconstitutions de zones boisées
- Reprises de friches industrielles et militaires ou de sites orphelins
- Centres de loisirs (golfs, centres équestres..)
- Gestion des sites et sols pollués

Le GROUPE ECT offre également un service complet d'évacuation et traitement des matériaux en affrétant des péniches ou des camions auprès de sociétés spécialisées.

Le leader national de la revalorisation et du stockage de déchets inertes en Ile-de-France

- une douzaine de sites en activité

Coordonnées :

D401 – Route du Mesnil Amelot – 77230 VILLENEUVE SOUS DAMMARTIN

Tel : 01 60 54 57 40 _

Fax : 01 60 26 25 38

Présent dans le Sud-est Francilien depuis près de 20 ans, c'est à ce titre qu'ECT souhaite souligner l'importance et la nécessité de ce projet qui participe au développement économique, social et environnemental de ce secteur.

L'interconnexion Sud-LGV, un projet d'intérêt régional et national

1.Un projet soucieux de préserver l'environnement et la qualité de vie des franciliens

RFF présente dans ce projet des scénarii dont les lignes de transport seront jusqu'à 85% construites en souterrains, minimisant alors considérablement les gênes sonores, visuelles, et l'impact sur la biodiversité.

2.Développement du Sud-Est francilien

Le développement du réseau de grande vitesse permettrait d'augmenter l'attractivité et la compétitivité économique de ce secteur mais également d'assurer entre les « clusters » du Grand Paris Express, que sont les pôles du Plateau de Massy-Saclay et le pôle de Sénart-Melun, un accès aux aéroports et aux gares TGV, contribuant ainsi au développement de l'emploi, des entreprises et de l'habitat sur tout le Sud-Est francilien.

3.Accroissement de l'attractivité du Pôle d'Orly

Orly est aujourd'hui le 2^{ème} aéroport français et le 11^{ème} à l'échelle européenne. La ligne TGV Sud offrirait non seulement aux franciliens mais aussi aux nationaux et aux internationaux, une plateforme multimodale à même d'offrir de meilleurs services de transport. L'interconnexion Sud serait également un tremplin économique et social pour le pôle d'Orly.

4.Développement des échanges inter-régionaux hors Paris

La liaison participerait à l'amélioration du maillage du réseau Grande vitesse et à favoriser les déplacements Province-Province sans passer par les gares parisiennes qui bénéficient quant à elles d'un désengorgement significatif. De plus la construction d'un réseau distinct du réseau de transport collectif sur ce secteur assurerait également une meilleure fiabilité des temps de parcours.

5.Maillage avec le réseau de transport collectif en Ile-de-France et notamment avec le projet du Grand Paris Express

Le projet d'interconnexion Sud a été conçu de manière à être compatible avec le réseau existant et le projet du Grand Paris Express en permettant des correspondances avec le RER B, la ligne Verte du Grand Paris Express, la ligne 14 prolongée, le tramway et le futur TZEN.

ECT s'engage en faveur de l'option C...

1.Un désenclavement du secteur

L'implantation d'une gare dans le secteur de Sénart, jusque-là grand oublié des projets d'infrastructures de transport, participerait à son désenclavement. L'attractivité de ce pôle n'en serait que renforcée. Près de 3000 entreprises sont déjà implantées dans cette zone, engendrant plus de 35 000 emplois. La mise en place d'une gare à Sénart pourrait multiplier ce nombre par 1,5 d'ici 2030.

2.Un gain conséquent de trafic annuel

Le scénario C offre un gain de trafic annuel supérieur aux autres options proposées par le Maître d'ouvrage : deux gares à Orly et à Sénart augmenteraient de 3,6 millions le trafic.

3. Une diminution du temps de parcours Ile-de-France / Province significative

Si les temps de parcours des différentes options s'équivalent s'agissant des déplacements province-province, le scénario C montre un net avantage sur les déplacements Ile-de-France / Province. L'utilisateur de la ligne d'interconnexion Sud économiserait jusqu'à 38 minutes lors de ces déplacements, soit 20 minutes de plus que dans les autres scénarii.

4. Des impacts, pendant travaux, sur le milieu physique et humain parmi les plus faibles

Les études comparatives d'impact pendant travaux réalisées sur le milieu physique (patrimoine, paysage, milieu naturel) et humain (nuisances sonores, vibrations, risques industriels) classent le scénario C parmi les scénarii ayant les impacts les plus faibles sur la population et l'environnement.

5. Une gare nouvelle au carrefour de trois départements

L'implantation d'une gare à Sénart permettrait de toucher la population la plus large possible. Trois départements seraient directement concernés par cette nouvelle gare : la Seine-et-Marne, l'Essonne et le Val de Marne.

6. Une disponibilité foncière permettant la création d'une gare aérienne

Contrairement aux autres options qui prévoient l'implantation d'une gare souterraine, la forte réserve foncière dans ce secteur permettrait la réalisation d'une gare aérienne, moins coûteuse et plus facilement accessible.

7. Une gare au cœur d'un bassin de vie en augmentation constante

En 2030, le secteur de Sénart devrait comptabiliser plus d'un million d'habitants, soit un bassin de clientèle considérable pour le réseau ferroviaire. De surcroît, le SDRIF de 2008 présente ce secteur comme « territoire d'accueil de nouvelles populations et d'emplois ». Il est indispensable de prendre en compte aujourd'hui ces données afin de mieux répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux du secteur dans 20 ans.

8. Le désengorgement des gares parisiennes

L'implantation d'une gare dans le secteur de Sénart représente une alternative aux gares parisiennes et de petite couronne non seulement pour la population voisine mais aussi dans le cadre des déplacements sur l'ensemble du territoire français et européen. Sa position de carrefour routier et ferroviaire lui confère un avantage sur les autres tracés.

...et de la gare supplémentaire de Lieusaint-Moissy.

Le scénario C offre 2 implantations possibles pour la gare nouvelle. ECT se positionne en faveur d'une gare nouvelle sur les communes de Lieusaint-Moissy :

- Elle offre une plus grande proximité par rapport aux grands pôles (Orly, Paris).
- La ville de Lieusaint constitue un nœud routier avec l'A6, la N6, la N104 et l'A5, ce qui lui assure une plus grande accessibilité.
- La gare de Lieusaint-Moissy est connectée au RER D et dessert le Val de Marne, l'Essonne, le Sud Seine-et-marnais.

Des impacts environnementaux et humains à anticiper

Les impacts d'un tel projet sur l'environnement et sur les populations sont très importants et nécessitent d'être pris en compte le plus tôt possible afin d'imaginer les meilleures solutions qui soient.

Ces impacts sont dus en particulier, pendant la phase travaux, aux volumes de matériaux déblayés ; la phase d'exploitation génère quant à elle davantage de nuisances sonores, vibratoires et paysagères en plus des risques industriels liés à ces infrastructures.

Les différents scénarii génèreront un volume estimé à entre 1,5 et 5,5 millions de m³ pour l'option C de déchets inertes qu'il faudra acheminer dans des filières de valorisation, engendrant des nuisances tant au niveau du transport de ces matériaux que de leur élimination.

Enfin, l'exploitation de cette ligne à grande vitesse occasionnera, pour les riverains, d'importantes nuisances sonores et visuelles sur les tronçons aériens ou en tranchée, ou des nuisances vibratoires et paysagères pour les portions de l'interconnexion en tunnel.

Les solutions d'ECT à ces nuisances

1. Gestion des déchets inertes générés par le creusement des tunnels ;
2. Transport privilégié de ces matériaux par voie fluviale ou ferrée ;
3. Mise à disposition d'exutoires pour la réception des déchets inertes en vue de leur revalorisation à proximité des zones de déblais ;
4. Création de coulées vertes au droit du passage des tunnels sur les emprises foncières disponibles ;
5. Revalorisation des matériaux inertes en modelés paysagers qui permettront de diminuer l'impact sonore et visuel du projet, mais également en comblement et mise en sécurité de carrières souterraines ou à ciel ouvert, reconstitution de terres agricoles sur remblais, requalification de friches industrielles ou militaires polluées, aménagement de parcs urbains ou de loisirs pour les riverains des installations ;
6. Gestion et apport de solutions d'élimination pour les matériaux pollués générés par le projet.

Conclusion

- Le GROUPE ECT se positionne en faveur du projet d'Interconnexion Sud, essentiel au développement économique, social, environnemental et démographique du secteur
- Le GROUPE ECT se positionne en faveur du scénario C avec l'implantation d'une gare à Lieusaint-Moissy
- Le GROUPE ECT souhaite coopérer avec le Maître d'ouvrage et les collectivités concernées sur ce projet afin de faciliter sa mise en œuvre et de contribuer à réduire les nuisances.