

13 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION COMMUNE D'ORLY

Type de réunion :	Réunion commune avec LGV Interconnexion Sud
Date de la réunion :	13 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Orly

Introduction et rappel du cadre législatif

Christine Janodet, maire d'Orly, souhaite à tous la bienvenue à cette réunion commune aux deux projets « Interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France » et « Grand Paris ». Elle se réjouit que ces deux projets fassent aujourd'hui l'objet d'un débat public large et ouvert et souhaite qu'il apporte toutes les précisions utiles sur les impacts réels de certains choix. Cette rencontre signe le début d'une longue concertation qu'il conviendra de poursuivre, bien évidemment, localement.

François Perdrizet, président de la CPDP « Interconnexion Sud LGV », rappelle les objectifs et fondements législatifs du débat public. Aujourd'hui, deux débats sont organisés conjointement pour mettre en relief les interférences et les synergies entre un projet de métro automatique et un projet consacré aux lignes TGV. Ces deux projets ont des points communs, notamment à Orly où se dessine la perspective d'un pôle multimodal de lignes de transport. La CPDP est aujourd'hui responsable de la qualité du débat. Elle a, pour cela, recours à cinq grands principes que sont : la neutralité, l'indépendance, l'équivalence, la transparence et l'argumentation.

Paul Carriot, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris souligne notamment la forte mobilisation autour du débat public sur le Grand Paris, précisant que plus de 15 000 personnes ont participé aux diverses réunions organisées depuis 30 septembre dernier.

Projet « Réseau de transport public du Grand Paris » – SGP

Après la projection d'un film, **Cyrille Tricot**, membre de la SGP, présente les principales caractéristiques du métro Grand Paris dont l'enjeu principal est de rétablir l'équité de l'offre de transport en commun entre Paris intra-muros et la banlieue. Ainsi, 63 % des déplacements internes à Paris sont effectués par ce biais, tandis que ce taux descend à 23 % au-delà du périphérique, et à 18 % dans le Val-de-Marne, département particulièrement mal desservi. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, notamment parce que le réseau de transport en Ile-de-France est en « étoile », toutes les lignes de RER et de métro convergeant vers la capitale. Il faut savoir que 10 % des utilisateurs des transports en commun sont obligés de passer par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner, alors, que 80 % de ces déplacements s'effectuent en voiture et que l'on trouve, dans le Val-de-Marne, le plus gros bouchon d'Europe, à la jonction de l'A4 et de l'A86.

Le métro du Grand Paris est un réseau souterrain, composé de 3 lignes automatiques, dont 2 en rocade (rouge et verte) et une nord-sud (bleue) desservant le centre de Paris. Il est formé de 155 km de voies nouvelles (dont 87 % de rocade) et de 40 gares conçues comme des espaces de vie au service des voyageurs. Ce réseau permettra de répondre, d'une part, aux besoins des Franciliens pour leurs déplacements de banlieue à banlieue et, d'autre part, d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV, la Défense et les pôles de recherche et d'enseignement. Ce réseau en rocade répond à la fois aux besoins des populations et des entreprises qui, elles aussi, ont besoin d'un système de transport fiable, rapide et efficace pour se développer. Les études de trafic montrent qu'à sa mise en service, ce nouveau réseau accueillera 2 millions de voyageurs par jour (c.-à-d. le trafic cumulé actuel des lignes B, C, D et E du RER), et 3 millions à un horizon plus lointain. Les performances dudit projet sont liées tant au caractère automatique du métro (qui amène plus de souplesse, de régularité, d'adaptabilité et de sécurité), à sa vitesse commerciale de 65 km/h et à une fréquence optimale (85 secondes entre deux trains aux heures de pointe), qu'aux caractéristiques des gares elles-mêmes, véritables lieux d'échanges intermodaux proposant toutes sortes d'équipements publics et contribuant ainsi au développement urbain des villes concernées.

- La ligne rouge, ligne de rocade, compte 60 km et 23 gares – dont 8 dans le Val-de-Marne – et répond au besoin de déplacement de banlieue à banlieue. Elle accueillera 800 000 voyageurs par jour. Elle décerne des pôles d'emplois importants comme La Défense et Marne-la-Vallée, ainsi que des zones d'habitat denses. Au sud, elle reprend le tracé d'Orbival, depuis Bagneux jusqu'à Villiers-sur-Marne. La ligne rouge se connecte à Bagneux avec le prolongement de la ligne 4, à Arcueil-Cachan avec le RER B, à Villejuif IGR à la ligne 14 prolongée, à la future gare de Vitry-centre au centre de tramways en projet et dans le quartier des Ardoines au RER C, à Vert-de-Maison au RER D, à Créteil-L'Échat à la ligne 8, à Champigny-centre au projet de tangentielle Est (depuis Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay), enfin dans le secteur de Brie et Villiers au RER E (c'est aussi dans ce secteur que sont prévus le site de maintenance

des 85 trains de la ligne et son principal centre de remisage).

- La ligne verte est la deuxième ligne de rocade. Elle est longue de 75 km et compte 16 gares ; elle crée une nouvelle liaison avec les aéroports, dessert le parc des expositions de Villepinte, Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre / La Défense et Rueil-Malmaison. À l'ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles, avant d'aller irriguer le plateau de Saclay (à la vocation scientifique internationale). Au sud, elle se connecte au pôle de Massy (LGV) dans le département de l'Essonne, et bientôt à Orly. A noter que des variantes subsistent sur cette ligne (ex. : dans le nord des Hauts-de-Seine, entre Saint-Denis et la Défense).
- La ligne bleue, armature centrale, est longue de 50 km, dont 9 km correspondant à l'actuelle ligne 14. Elle compte 22 gares, dont 13 nouvelles, relie les aéroports, mais aussi les futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel et Orly, confortant ainsi la dimension internationale de la région capitale. Plus spécifiquement dans le Val-de-Marne, une nouvelle gare est prévue au niveau du Kremlin-Bicêtre, ainsi qu'une gare à Villejuif, au niveau de l'Institut Gustave Roussy, 1^{er} centre européen de lutte contre le cancer, un établissement exceptionnel qui n'est desservi que par bus aujourd'hui et offre de plus un très fort potentiel foncier (projet « cancer-campus », porté par les acteurs locaux). On atteint ensuite Rungis, la porte de Thiais et Orly.

S'agissant plus particulièrement d'Orly, il convient de rappeler qu'avec ses 173 000 emplois, il s'agit du premier pôle économique du sud francilien, intégrant des zones d'activité et de bureaux. Orly est le cœur même de l'opération d'intérêt national « Orly Rungis Seine Amont ». Grâce à la ligne bleue, au sud, le pôle d'Orly devient un véritable pôle multimodal de transports aériens, ferrés et urbains qui facilitera la vie des voyageurs, comme celle des salariés. Le prolongement de la ligne 14 au sud a reçu un soutien très fort lors des réunions publiques. Il devrait permettre d'irriguer de nouveaux territoires, mais également de soulager les RER B et C, ainsi que la branche de la ligne 7 qui conduit à Villejuif. L'hypothèse évoquée lors de la réunion de Villejuif d'un prolongement de la ligne 7 du métro jusqu'à Orly a notamment fait l'objet d'un rejet massif de la part des habitants des villes concernées.

Le Grand Paris va améliorer les déplacements pour tous, soutenir la croissance économique des territoires et contribuer au développement durable (une évaluation stratégique environnementale a été réalisée dès la conception amont du projet, et les profondeurs des tunnels définies en conséquence). C'est la mise en cohérence de ces trois aspects qui fait la force du projet.

Enfin, en termes de mise en œuvre, ce projet d'intérêt national nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros suivant les tracés, dont 20 milliards pour les infrastructures, le matériel roulant et les acquisitions foncières. Il incarne la 3^e génération d'investissements dans le domaine des transports en Ile-de-France, après le métro au début du XX^e siècle et le RER dans les années 70. À l'issue du débat public, la SGP proposera un schéma d'ensemble, avant la fin mai 2011, qui tiendra compte des avis exprimés. Puis, s'ensuivra une période de 18 mois pour élaborer la programmation des travaux. La mise en service s'échelonnera entre 2018 et 2023.

Projet « Interconnexion Sud des LGV Ile-de-France » – RFF

François-Régis Orizet, directeur régional d'Ile de France, rappelle que RFF est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferré national. Il a donc en charge la maintenance, l'exploitation, la modernisation et l'extension de ce réseau. Si RFF bénéficie d'une certaine expérience en matière de débat public, celui-ci n'en demeure pas moins assez exceptionnel. L'interconnexion Sud des LGV est en effet un projet atypique. S'il revêt un caractère stratégique pour l'amélioration du réseau à grande vitesse, il représente, de surcroît, un fort levier d'aménagement du territoire. Enfin, si ce projet ne vise pas directement les transports quotidiens des Franciliens, il contribue toutefois (même modestement) à leur amélioration.

Tristan Barres, chef de projet Interconnexion Sud, indique que le projet d'interconnexion Sud repose sur deux idées fondamentales : la création d'une ligne dédiée d'une part, et la création d'une nouvelle gare TGV francilienne d'autre part. Avant de le présenter en détail, il se propose de décrire le réseau grande vitesse en Ile-de-France. À ce jour, quatre radiales convergent sur Paris. Trois d'entre elles sont connectées par une ligne transversale (l'interconnexion Est) qui permet la circulation fluide des TGV qui relie les villes de province entre elles, et cela, sans passer par Paris. L'une de ces quatre radiales – la LGV Atlantique – n'est pas connectée au réseau. Les TGV Atlantique sont aujourd'hui obligés d'emprunter la grande ceinture et de se mélanger avec les flux du RER C et du fret. Le système grande vitesse en Ile-de-France se caractérise également par trois gares TGV franciliennes : Massy, Marne-la-Vallée/Chessy et Roissy. Le projet interconnexion Sud vise à rétablir la continuité entre la LGV Atlantique et le reste du réseau en créant une nouvelle ligne depuis Massy jusqu'à la LGV Sud-est. Il prévoit également la création de deux nouvelles gares : une première connectée à l'aéroport d'Orly, et une seconde à Villeneuve-Saint-Georges ou à Sénart.

Le projet interconnexion Sud s'inscrit dans le cadre du Grenelle de l'Environnement qui prévoit la réalisation, d'ici 2020, de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles. Il répond, de surcroît, aux nouvelles exigences provoquées par la hausse sensible des trafics province-province. En effet, depuis

1990, le trafic des TGV inter-secteurs connaît une croissance annuelle moyenne de 8 %, contre 4 % pour le trafic TGV global.

Peu après sa mise en service en 1991, la LGV Atlantique est reliée à la LGV Sud-est par la création de l'embranchement en sortie de la gare de Massy-TGV et l'utilisation de la ligne de la Grande Ceinture entre Massy et Valenton. Cette solution était transitoire. Cette ligne, parcourue par une partie des TGV inter-secteurs, est également utilisée par une branche du RER C et par des trains de marchandises. Aujourd'hui, TGV, RER et fret cohabitent ainsi quotidiennement sur les mêmes voies, alors que leurs vitesses et arrêts respectifs diffèrent totalement. TGV et RER se retrouvent interdépendants en matière d'horaire, de politique d'arrêt ou de simple bonne marche. De ce fait, tout retard sur l'un des deux réseaux affecte l'autre. L'interconnexion Sud vise à découpler ces flux de manière à rendre le réseau beaucoup plus robuste et à accompagner la croissance des TGV inter-secteurs dans les années futures.

François Guliana, chargé de projet Interconnexion Sud, présente plus en détail les principales caractéristiques du projet. La gare d'Orly a une double fonction. C'est à la fois une gare de territoire et une gare d'aéroport. Ce double enjeu a conduit RFF à proposer 4 localisations distinctes, soumises aujourd'hui au débat :

- Cœur d'Orly ;
- Rungis-La Fraternelle ;
- Pont de Rungis ;
- ou au plus près des aérogares.

Outre la gare d'Orly, RFF propose donc une alternative : une gare à Villeneuve-Saint-Georges, au nord, ou bien à Sénart, au sud. Quelle que soit l'hypothèse retenue, on estime à 1 million le nombre de passagers supplémentaires, pour les TGV inter-secteurs, que permettrait cette seconde gare.

RFF soumet également au débat public trois scénarios distincts :

- Le scénario A prévoit la création d'un parcours direct (en tunnel) entre les deux LGV radiales (Atlantique et Sud-est). Il permet la création d'une gare, en option, à Villeneuve-St-Georges.
- Le scénario B privilégie le jumelage avec le corridor ferroviaire existant dans les secteurs les moins denses. Ce scénario prévoit ainsi la réalisation de la ligne nouvelle en tunnel à l'ouest entre Massy et Wissous ; ainsi que la mise à quatre voies de la ligne existante entre Wissous et Valenton. Cette mise à quatre voies nécessitera des adaptations du tracé et des gares du RER C, dont la nature exacte dépendra notamment de la localisation de la gare TGV à Orly.
- Le scénario C prévoit un raccordement à Sénart, sur l'ancienne branche de la LGV Sud-est. Compte tenu du caractère fortement urbanisé des secteurs traversés et de la présence de la forêt de Sénart, ce scénario est conçu principalement en tunnel. Étant conçu pour desservir le secteur de Sénart, il prévoit, outre la gare d'Orly, la création d'une seconde gare TGV.

Débat avec la salle

➤ **Les enjeux locaux : la future gare d'Orly, les nuisances**

Plusieurs réactions du public ont eu trait au choix de la localisation de la future gare TGV à Orly. Nombreux sont ceux qui se prononcent en faveur d'une implantation dans l'enceinte de l'aéroport, au plus proche des deux aérogares.

Tristan Barres rappelle que les 4 gares répondent à des caractéristiques différentes. Si les performances des quatre localisations envisagées sont similaires, le choix qui sera fait, notamment entre des implantations souterraines et de surface, aura en revanche un impact sur les coûts. En effet, le coût d'une gare souterraine avoisine les 600 millions d'euros (contre environ 100 millions d'euros pour une gare aérienne). De plus, les localisations de gare qui ne se trouvent pas à proximité immédiate des aérogares (Cœur d'Orly, Pont de Rungis et Rungis-La Fraternelle) nécessitent la mise en place d'un système de transport efficace pour le transfert entre le train et l'avion. Les études réalisées tablent sur un aménagement d'Orlyval (prolongement à Cœur d'Orly et Pont de Rungis, ou arrêt supplémentaire à Rungis-La Fraternelle). Quoi qu'il en soit, Tristan Barres retient du débat que cette nouvelle gare d'Orly se doit d'être, avant tout, une « gare de territoire » ; c'est-à-dire, une gare connectée avec l'ensemble des réseaux de transport existants. C'est bien pour cette raison que RFF propose 4 localisations, et non pas uniquement un aménagement au plus près des aérogares.

Ces projets de transports doivent servir à dynamiser et aménager les territoires. Ainsi, quel que soit son emplacement, cette nouvelle gare d'Orly se devra de desservir les communes environnantes. Or, certaines communes se sentent encore isolées ; un isolement que le projet du Grand Paris, comme le souligne **Daniel Guérin**, Conseiller général du Val-de-Marne pour les communes de Villeneuve-le-Roi et d'Ablon-sur-Seine, ne fait que conforter. **Claire-Hélène Coux** fait alors remarquer que le réseau Grand Paris offre une nouvelle connexion avec le RER C au niveau des Ardoines, à Vitry, et offre ainsi aux habitants du secteur une ouverture sur l'ensemble de l'Île-de-France. Cette nouvelle rocade (qui reprend le tracé d'Orbival) permet une ouverture à la fois vers l'est et vers l'ouest. Malheureusement, il est impossible de créer des gares partout et de desservir l'ensemble des

communes d'Ile-de-France. Il faut donc compléter ce réseau lourd par un réseau axé sur d'autres modes de transport, certes plus légers, mais tout aussi intéressants pour la desserte fine des territoires.

➤ **Les enjeux environnementaux**

Les participants sont globalement fortement opposés au principe d'un tracé aérien. C'est clairement la position des élus et habitants des communes de Villeneuve-le-Roi, Ablon-sur-Seine ou Wissous qui subissent déjà un grand nombre de nuisances.

Joël Bosso, conseiller municipal de Villeneuve-le-Roi, demande, à ce titre, à RFF d'assurer les populations qu'un passage en souterrain sous les zones fortement urbanisées de Villeneuve-le-Roi ou d'Orly, sans doute à une profondeur de 30 m, ne créera pas de nuisances supplémentaires.

Tristan Barres rappelle que les enjeux environnementaux du territoire a conduit RFF à concevoir des scénarios limitant au maximum les nuisances potentielles du projet d'Interconnexion Sud sur les milieux traversés. Cela étant dit, le choix de conception du tunnel aura un impact en termes d'occupation en surface. Un tunnel ferroviaire à deux voies peut en effet être composé d'un tube (configuration « monotube ») ou de deux tubes (configuration « bitube »). La réglementation impose, dans le cas d'un tunnel monotube, la réalisation d'issues de secours vers la surface tous les kilomètres. La construction d'un tunnel bitube permet d'éviter la création de ces issues de secours en surface. Dans cette configuration, des branches souterraines entre les deux tubes sont aménagées pour permettre l'évacuation en cas d'incendie. Cette configuration n'a pas d'impact foncier en surface. S'agissant plus particulièrement des vibrations, celles-ci sont générées par le frottement entre la roue et le rail. La transmission des vibrations dans le sol dépend principalement de la nature du terrain. Heureusement, le contexte géologique est favorable et les différentes couches constituant le sol au-dessus du tunnel sont plutôt molles (limons ou argiles vertes) sur le territoire concerné par le projet d'interconnexion Sud. Quoi qu'il en soit, les rails du tunnel devraient se situer généralement entre 20 et 30 mètres sous la surface du sol. Enfin, s'agissant des nuisances sonores, celles-ci varieront en fonction du scénario choisi. En tout état de cause, il est prévu de procéder à divers diagnostics, qui consisteront à étudier l'état actuel de ces nuisances et à en simuler l'état futur.

➤ **Les besoins immédiats et la modernisation de l'existant**

Si **Christine Janodet** se félicite de ces projets d'envergure qui permettent – enfin ! – de combler l'important retard du territoire en matière de desserte en transport en commun, elle fait remarquer qu'ils doivent toutefois s'accompagner d'une amélioration rapide du réseau existant. Plusieurs participants évoquent ainsi les dysfonctionnements et retards du RER C et des bus. Avant même de réaliser une voie nouvelle dédiée aux TGV, les travaux d'entretien indispensables pour assurer une plus grande régularité de la ligne C doivent être réalisés sans attendre. Dans la même logique, plusieurs intervenants estiment que le remplacement du bus 183 par un tramway constituerait un progrès considérable. Cette ligne de bus est en effet aujourd'hui l'une des plus saturées d'Ile-de-France.

Sur la question de l'existant, **Didier Bense**, membre du directoire de la SGP, demeure persuadé qu'il est plus que jamais nécessaire de « remettre à niveau ce qui ne fonctionne pas ». La Grand Paris a d'ailleurs tout intérêt à ce que toutes les lignes sur lequel le métro automatique viendra se connecter fonctionnent bien. Il en va de la rentabilité du projet. Cela dit, la SGP n'est pas responsable de l'entretien des lignes existantes. Cette responsabilité incombe au STIF. Il s'agit là d'un élément central de la discussion en cours entre Jean-Paul Huchon, président de Région, et Maurice Leroy, ministre de la Ville, pour garantir, sur le long terme (c'est-à-dire au-delà de 2013), le financement des projets inscrits au titre du plan de mobilisation dont le budget total est de l'ordre de 19 milliards d'euros.

Tristan Barres tient à ajouter que les projets TGV conduits en Ile-de-France ont des effets bénéfiques sur les transports en commun quotidiens. L'interconnexion Sud permet, à ce titre, de décroiser les flux entre le TGV et le RER C, ce qui améliorera la régularité de ce dernier.

➤ **Divers sujets**

- **Quid du devenir d'Orlyval ?** **Didier Bense** rappelle que les gares qui sont proposées, dans le cadre du Grand Paris, aux extrémités des lignes verte et bleue, seront situées à proximité des aéroports. Cette proposition est faite pour réparer l'erreur historique qui a consisté à ne pas relier directement l'aéroport d'Orly au centre de la capitale. La création d'Orlyval était une erreur ; à tel point que la société a rapidement fait faillite et que les installations ont été versées (pour un franc symbolique) à la RATP qui les exploite au travers d'une filiale. Si Orlyval atteint aujourd'hui ses objectifs en termes de trafic, il est clair que la mise en service du Grand Paris risque d'en réduire fortement la fréquentation.
- **Quels sont les moyens envisagés pour atteindre l'objectif de doublement du fret dans le Sud francilien ?** **François-Régis Orizet** convient qu'il s'agit d'un objectif particulièrement ambitieux. Il évoque, à ce titre, le projet d'autoroute ferroviaire en cours. Pour mémoire, celui-

ci a été lancé directement par l'État. Ce projet seul ne permettra certes pas de répondre entièrement à cet objectif de doublement du fret, mais il contribuera à renforcer cette artère de fret déjà très importante.

- **La question du financement.** Sur ce point, **Didier Bense** invite les participants à consulter le site Internet de la CPDP. Les modalités de financement et remboursement y sont clairement détaillées.

***François Perdrizet** clôt finalement la séance, en rappelant que toutes questions qui n'auraient pu être traitées aujourd'hui le seront via internet.*