

Interconnexion Sud : un projet attendu de longue date

Si l'attractivité d'Antony doit beaucoup à son accessibilité et à sa position stratégique en Ile-de-France : traversée par la RD 920, le RER B, le RER C, et l'A 86, à proximité de l'A 6 et l'A 10, et de l'aéroport d'Orly et de la gare TGV de Massy, elle tient surtout à la qualité de son cadre de vie que la Ville s'attache à préserver.

C'est cet attachement à son cadre de vie qui a conduit la ville d'Antony, ainsi que les associations de riverains, à s'opposer avec détermination au projet Massy-Valenton. Ce projet, conçu en 2003 par Réseau ferré de France afin d'améliorer la fluidité du trafic des TGV d'interconnexion empruntant la ligne du RER C, consistait, à Antony, à élargir la plateforme ferroviaire entre la gare des Baconnets et celle de Massy-Verrières, ce qui aurait provoqué des nuisances considérables aux quartiers environnants.

Au lieu de ce projet aussi nuisible pour l'environnement que peu efficace pour le transport ferroviaire, la Ville n'a cessé de demander la construction d'une ligne d'interconnexion, en site propre et souterraine.

Nous ne pouvons donc que nous réjouir de l'annonce du projet de ligne d'interconnexion Sud des TGV.

Nous demandons toutefois que si cette ligne doit passer par le territoire d'Antony, la traversée s'effectue en totalité en souterrain et que celui-ci soit suffisamment profond pour éviter toute nuisance pour nos habitants.

Jean-Yves SENANT,
maire d'Antony
Vice-président de la communauté d'agglomération des Hauts-de-Bievre

Ville d'
ANTONY

Ville d'Antony

Hôtel de Ville

Place de l'Hôtel de Ville - 92160 Antony

Téléphone : 01 40 96 71 00

Mail : jean-yves.senant@ville-antony.fr

Site internet : www.ville-antony.fr



Antony, un territoire fortement urbanisé et attaché à la préservation de son cadre de vie

Ville de 61 000 habitants au dernier recensement, Antony est située à l'extrême sud du département des Hauts-de-Seine, aux limites du Val-de-Marne et de l'Essonne. Elle s'étend sur près de 1 000 hectares à 10 kilomètres de Paris.

Antony a été structurée depuis 1856 par la ligne de Sceaux, devenue le RER B, qui permet de rejoindre le centre de la capitale en 20 minutes. Elle dispose de cinq gares sur le RER B, dont celle d'Antony qui, avec 22 000 voyageurs par jour, est l'une des plus actives du réseau, ainsi que d'une gare du RER C (Chemin d'Antony). La gare d'Antony est elle-même reliée à l'aéroport d'Orly par la ligne Orlyval. Antony est également traversée du nord au sud par la RD 920, et au nord, par l'autoroute A 86, et elle est bordée à l'est par les autoroutes A 6 et A 10.

La ville se caractérise par une réelle mixité sociale. Ainsi, à côté de quartiers résidentiels, le quartier du Noyer doré, partie

antonienne du Grand ensemble de Massy-Antony, fait l'objet, depuis une dizaine d'années, d'une opération de rénovation urbaine en voie d'achèvement.

Antony bénéficie également d'un cadre de vie plutôt agréable pour la banlieue parisienne, grâce à la présence sur son territoire d'une partie du Parc de Sceaux, de la réserve naturelle régionale de la Bièvre, de la Coulée verte du sud parisien et de nombreux parcs, mais aussi par son tissu pavillonnaire qui couvre les deux tiers de sa superficie et représente le tiers de ses logements.

Les habitants d'Antony sont, de ce fait, très attachés à la préservation de leur cadre de vie, celui d'une ville de province à proximité immédiate de Paris. Et ils sont donc particulièrement sensibles à tous les projets qui seraient susceptibles de le remettre en cause.

Le projet Massy-Valenton a provoqué une vive et ferme opposition de la part de la Ville et de ses habitants

Il paraît difficile de ne pas lier le projet de la ligne d'interconnexion sud à celui de l'aménagement de la ligne C du RER, présenté par Réseau ferré de France en 2003, le projet Massy-Valenton.

Le projet d'aménagement de la ligne Massy – Valenton consistait, à Antony, à élargir la plate forme ferroviaire entre la gare des Baconnets et celle de Massy-Verrières, pour créer une voie supplémentaire afin d'améliorer la fluidité du trafic des TGV. Depuis le début des années 1990, les TGV qui assurent l'interconnexion entre les différentes lignes à grande vitesse empruntent, en effet, la ligne C du RER de Valenton à Massy.

Ce projet aurait provoqué des nuisances phoniques et environnementales importantes pour des milliers de riverains, en rapprochant la plateforme ferroviaire des habitations, en remplaçant un talus arboré par un mur en béton montant jusqu'à 8 mètres de hauteur, et en provoquant la circulation, pendant plusieurs années, de milliers de camions dans des quartiers pavillonnaires peu adaptés à un tel chantier.

Il a, de ce fait, été vivement contesté par les habitants. Plusieurs milliers de personnes ont exprimé leur mécontentement et leur opposition, en manifestant à plusieurs reprises, en participant massivement aux réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation en juin 2005, et en 2006 lors de la présentation par RFF d'un projet de suppression du passage à niveau Fontaine-Michalon, et

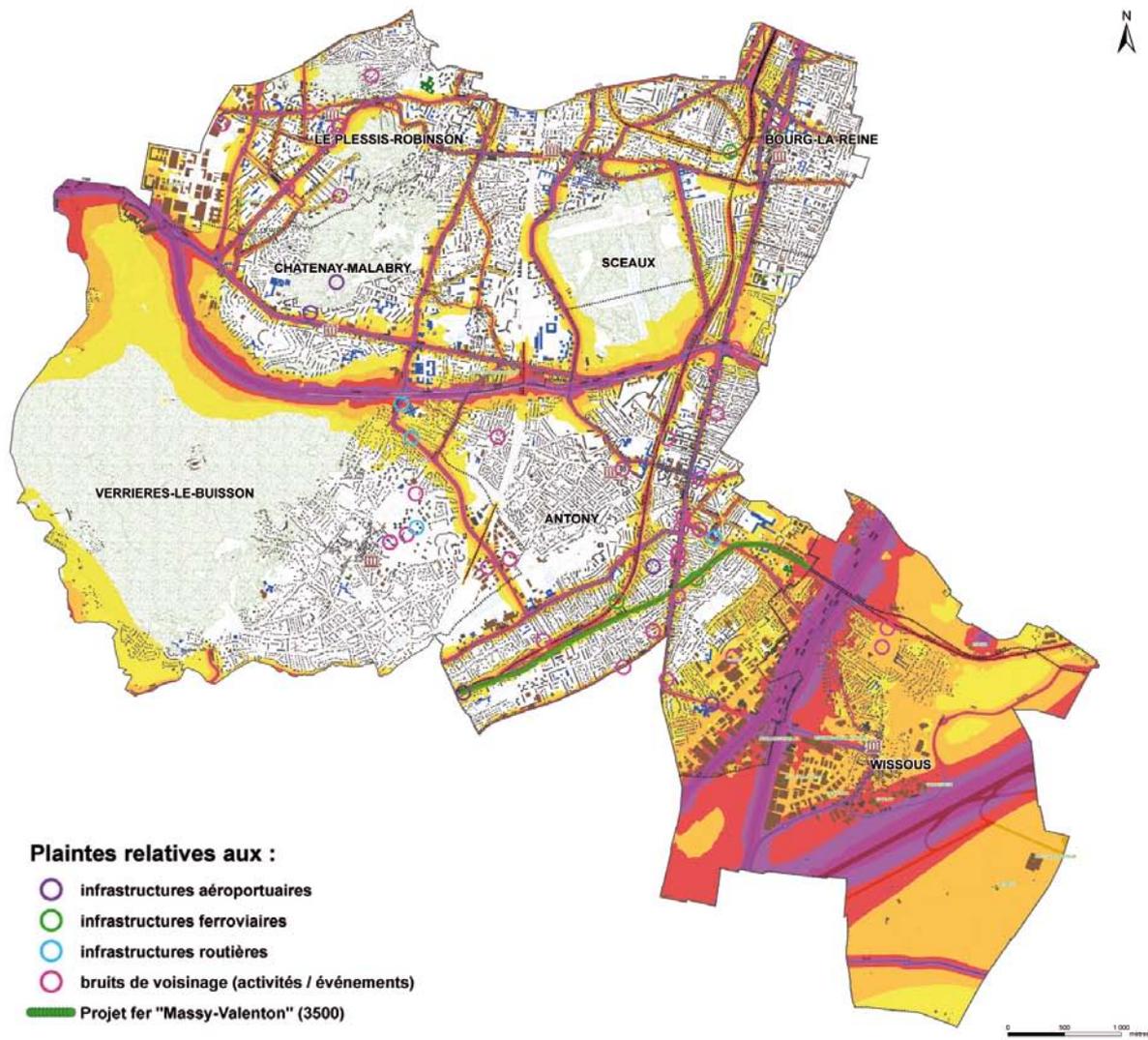
en s'opposant vigoureusement au projet à l'occasion des enquêtes publiques, plus particulièrement celle sur le Plan local d'urbanisme d'Antony et celle sur le Schéma directeur de la Région Ile-de-France. A chaque enquête, des milliers d'habitants ont exprimé leur opposition à ce projet.

La cartographie du bruit réalisée par la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre en 2009 témoigne des nuisances existantes sur le secteur concerné ainsi que les plaintes des habitants qui en découlent.

Le Conseil municipal d'Antony a voté, à plusieurs reprises, contre le projet Massy-Valenton : en février 2004, lors de la présentation par RFF en juin 2005, lors de la concertation en décembre 2007, puis en juillet 2008. Il a toujours demandé à ce que soit retenue, à la place du projet Massy-Valenton, une solution durable et respectueuse de l'environnement.

Un vœu refusant ce projet a également été voté par le Conseil général des Hauts-de-Seine dès février 2004, qui a saisi, à plusieurs reprises, le ministre des Transports pour lui demander de rechercher une autre solution.

Le Conseil régional, tout en confirmant son soutien de principe au projet Massy-Valenton, a demandé à Réseau ferré de France d'étudier les solutions permettant de mieux l'insérer dans l'environnement, conditionnant son financement à la réalisation d'une réelle concertation avec les riverains.



Carte de type a
Contribution sonore cumulée
des sources de bruit modélisées
exprimée en dB(A) par l'indice
 L_{den}

Légende

Lden cumul en dB(A) :

- [55 - 60[
- [60 - 65[
- [65 - 70[
- [70 - 75[
- ≥ 75

Bâtiment :

- ICPE-A
- Mairie
- Habitation
- Établissement d'enseignement
- Établissement de santé
- Autre bâtiment

Infrastructure :

- Vole ferrée
- Route modélisée
- Route non modélisée
- Ecran acoustique
- Piste Orly

Espace :

- Espace vert
- Plan d'eau
- Limite communale

Affaire EN3172 - Octobre 2009



Sources (année 2008) : CG 91 - CG 92
DDE 91 - DDE 92
Communes
RFF - RATP - SNCF
DRIRE - STIC
DGAC - ADP
IGN (BdTopo)

- Plaintes relatives aux :**
- infrastructures aéroportuaires
 - infrastructures ferroviaires
 - infrastructures routières
 - bruits de voisinage (activités / événements)
 - Projet fer "Massy-Valenton" (3500)

Cartographie du bruit de la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Seine

Enfin, sur demande du ministère des Transports, Réseau ferré de France a annoncé en 2009 qu'il reconsidérerait le

projet Massy-Valenton et engageait des études conduisant à ne pas élargir les emprises ferroviaires.

Interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France, un projet indispensable, mais à mener dans le respect du cadre de vie des riverains

Le projet d'Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse (LGV), comme la ligne d'interconnexion Nord réalisée il y a vingt ans, vise à constituer avec les lignes à grande vitesse Nord-est, Sud-est et Atlantique un véritable réseau, permettant des liaisons rapides et sans rupture de charges entre villes de province éloignées. La ligne nouvelle d'interconnexion Sud se substituera à la liaison actuelle qui s'effectue par la ligne C du RER.

A la différence de la liaison par la ligne C, la future ligne d'interconnexion assurera la correspondance avec l'aéroport d'Orly, comme la ligne d'interconnexion Nord assure la correspondance avec l'aéroport de Roissy – Charles-de-Gaulle. Elle facilitera également l'accès aux TGV à de

nombreux habitants du sud de l'Ile-de-France grâce aux gares nouvelles qui seront créées sur son parcours, à l'instar de l'actuelle gare de Massy, ce qui contribuera, en outre, à limiter les déplacements en Ile-de-France. Le projet de ligne d'interconnexion sud présente donc un double intérêt, pour la Province, en accélérant les liaisons inter-cités, et pour l'Ile-de-France.

La Ville d'Antony ne peut donc que se féliciter du lancement de ce projet d'intérêt général, inscrit dans la loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Elle s'en félicite également parce que sa mise en œuvre conduira, à

Suite page 4

terme, les trains à grande vitesse à ne plus emprunter la ligne C du RER, qui retrouvera ainsi sa vocation initiale, celle de ligne dédiée aux transports régionaux.

Toutefois, la Ville d'Antony, qui a dû subir la menace du projet Massy-Valenton, tient à rappeler que le projet de construction de la ligne nouvelle en site propre, qu'elle appelle de ses vœux depuis de longues années, doit être mené dans le respect du cadre de vie des habitants.

Suite aux premières réunions d'information relatives à l'interconnexion Sud, et dans le cadre d'une série d'entretiens menés par Réseau ferré de France avec les élus locaux et les associations de riverains pour entendre leurs remarques, la municipalité a rappelé que si Antony devait figurer sur le tracé choisi, elle exigeait l'enfouissement total des voies sur toute la traversée de la ville en évitant les zones urbanisées et l'abandon de l'actuel projet Massy Valenton.

A ce jour, trois scénarios pour l'interconnexion Sud ont été présentés. Le premier, qui correspond au trajet le plus court, est prévu en quasi totalité en tunnel dans la mesure où il traverse des zones fortement urbanisées. Le second prévoit un jumelage avec la voie existante entre Wissous et Valenton, et

la réalisation d'une ligne nouvelle en souterrain entre Massy et Wissous. Enfin, le troisième scénario devrait se réaliser en tunnel à partir de Sénart.

Le dossier du maître d'ouvrage (RFF) précise dans la paragraphe 3.3.2, page 65, que :
"compte tenu de la forte densité de la zone située entre Massy et Orly", et "estimant qu'élargir les emprises ferroviaires aurait un impact sur le bâti environnant, il est préconisé la réalisation d'une ligne nouvelle en tunnel dont les principaux impacts seraient circonscrits à ses extrémité".

La Ville observe avec satisfaction que les trois scénarios présentés prévoient le passage en souterrain à Antony.

Elle relève également que le rapport de présentation confirme le bien fondé de son opposition au projet Massy-Valenton : dans une zone urbaine de forte densité, l'élargissement de la plateforme ferroviaire ne peut être retenu.

Il reste à définir plus exactement le lieu où se situera l'entrée du tunnel, afin que l'enfouissement soit suffisamment profond pour ne pas créer de nuisances aux habitants. A cette fin, il convient que la ligne nouvelle soit poursuivie en souterrain jusqu'à la gare de Massy-TGV et que soit abandonnée toute idée de creuser l'entrée du tunnel en zone urbanisée.

Synthèse

- ▶ La Ville d'Antony soutient le projet de construction d'une ligne nouvelle d'interconnexion sud des LGV, à condition que cette ligne nouvelle soit réalisée en totalité en souterrain jusqu'à la gare de Massy-TGV, et que ce souterrain soit suffisamment profond pour ne pas provoquer de nuisances à ses habitants.
- ▶ La Ville d'Antony réaffirme son opposition au projet Massy-Valenton consistant à élargir la plateforme ferroviaire du RER C entre la gare des Baconnets et la gare de Massy-Verrières.

Sous-préfecture des Hauts-de-Seine de 61 000 habitants, membre de la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre, la ville d'Antony est située au Sud de Paris, à 8 km de la Porte d'Orléans. Ville résidentielle, bien desservie par le réseau routier et autoroutier ainsi que par les transports en commun, Antony jouit d'un cadre de vie de qualité grâce notamment à un patrimoine arboré, dense et diversifié, dans un agréable paysage urbain à majorité pavillonnaire.

