

## CELFI Ile-de-France Sud

► Les objectifs de l'association sont de :

- s'opposer au projet initial de 2003 d'aménagement de l'interconnexion des TGV de Massy à Valenton,
- proposer des solutions alternatives en défendant au mieux les intérêts et les droits des riverains concernés,
- promouvoir une interconnexion en site propre entre Massy-TGV et Valenton assurant l'intermodalité air/rail à l'aéroport d'Orly.

CELFI-IDF-Sud souhaite ici :

- Faire part de ses observations sur le projet d'Interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France soumis au débat public.
- Rappeler ses propositions pour le tronçon Massy-Valenton

## Le dossier du maître d'ouvrage

L'Interconnexion Sud est un projet stratégique, clef de voûte des LGV françaises et européennes pour le 21<sup>ème</sup> siècle.

En cohérence avec les principes constitutionnels ce projet doit être exemplaire dans le traitement des nuisances, contribuer au développement durable de la Région Ile-de-France et offrir à ses citoyens une meilleure qualité de vie, y compris pour les transports au quotidien.

Les besoins de mobilité entre métropoles ont toujours posé problème notamment en Ile-de-France ; Massy-Valenton en est le parfait exemple.

CELFI-IDF-Sud approuve les objectifs du projet d'Interconnexion Sud qui favorise les déplacements entre régions, permet de mieux connecter le train et l'avion en créant une gare TGV à Orly et conforte la desserte de Massy-TGV.

Toutefois, l'Interconnexion Sud ne doit pas être une "LGV", le respect de vitesses modérées contribuant à limiter les nuisances.

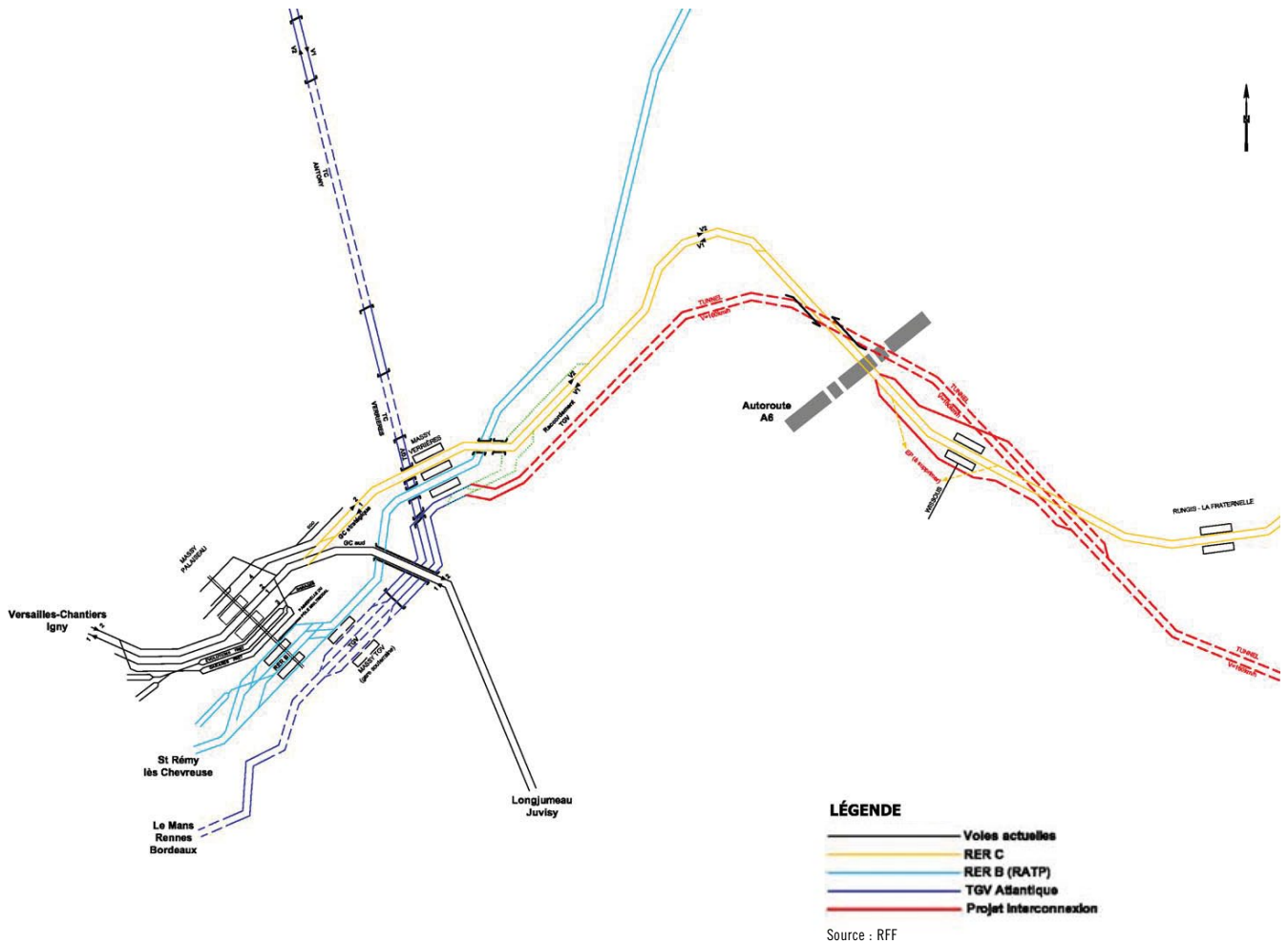
Quel que soit le scénario retenu, la zone de passage en tunnel entre la gare de Massy-Verrières et Orly doit faire l'objet d'un traitement spécifique particulièrement soigné. CELFI-IDF-Sud ne peut se prononcer sur le tracé de l'enfouissement envisagé. Cependant, le raccordement A3/A5 à Massy-Verrières, privilégié dans les pré-études fonctionnelles et préparatoires au débat public (cf. Etudes techniques de février 2010 §1.2.3.2.3 "Raccordement A5 à Massy-Verrières"), retient toute notre attention sous réserve des conditions et des conséquences de son insertion et en favorisant l'enfouissement à partir de la gare Massy-TGV (*voir illustration page 2*).

Suite page 2

### Comité environnemental des lignes ferroviaires et de l'interconnexion TGV Ile de France Sud

CELFI ILE DE France Sud - association loi 1901 déclarée  
62 rue des Chênes - 92160 ANTONY  
Téléphone : 01.42.37.85.86  
e-mail : tperzo@voila.fr





CELF-IDF-SUD demande que les vitesses d'entrée et de sortie de tunnel et dans les zones urbanisées soient nettement inférieures aux 160 km/heure annoncées dans le Dossier du maître d'ouvrage (page 65).

Cette option pourrait même être étendue à un enfouissement partiel du tronçon Massy-Valenton à partir de la gare Massy-TGV.

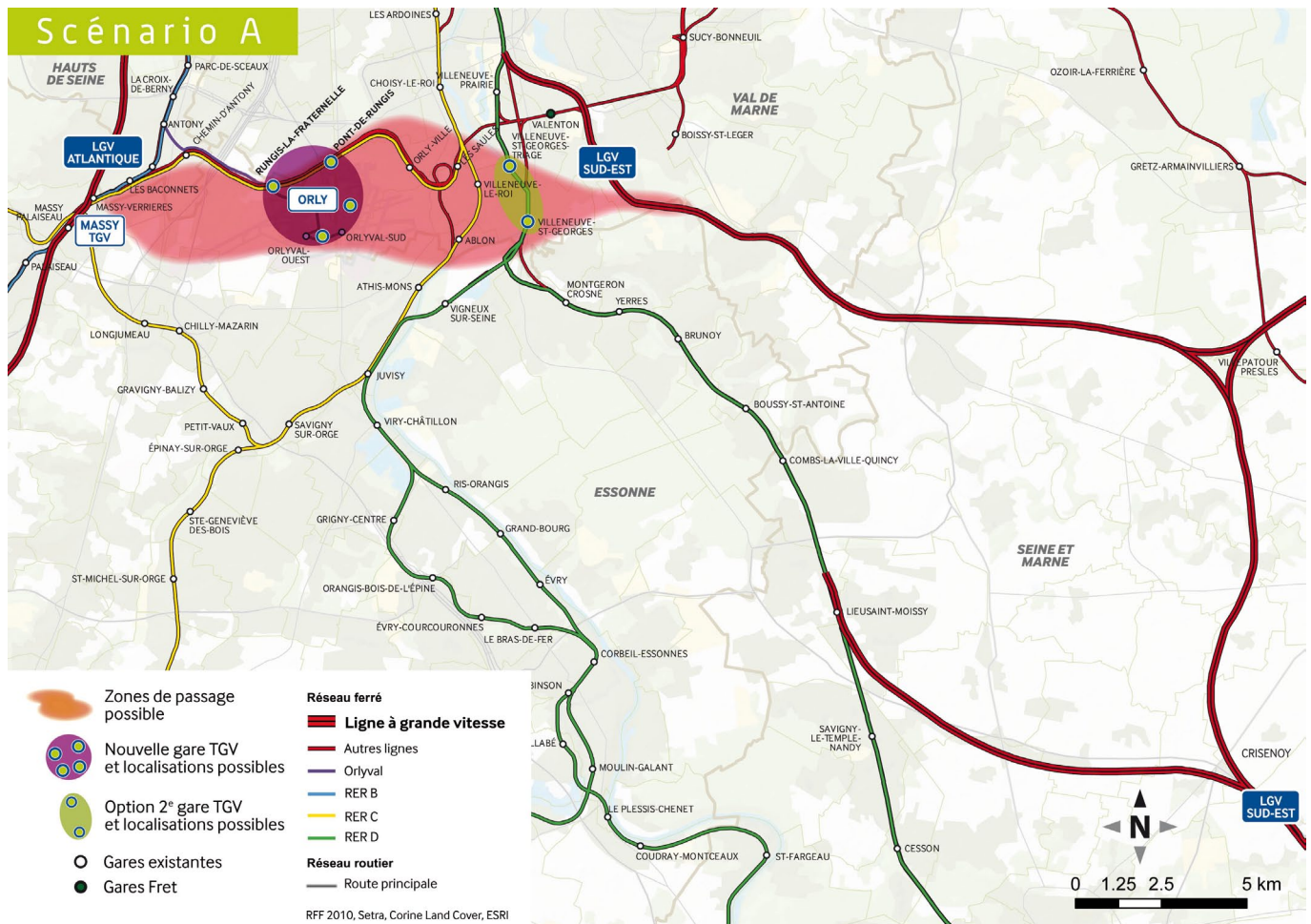
CELF-IDF-Sud est opposé au scénario C en raison de son coût excessif, des temps de parcours et ceci pour une capacité annuelle de transport peu significative.

CELF-IDF-Sud est également opposé au scénario B, hypothèse inadaptée. Un tunnel direct jusqu'à la gare d'Orly-TGV retenue puis un jumelage avec la ligne existante en surface dans des zones denses nous paraît peu crédible, notamment en matière d'insertions paysagères et de protections acoustiques. Ne faisons pas avec le scénario B les erreurs actuelles du projet 2003 de Massy-Valenton.

CELF-IDF-Sud privilégie le scénario A, un tunnel direct sur tout le trajet, avec la gare Orly-TGV au plus près des aéro-gares : il est le meilleur compromis entre le coût, la capacité annuelle de transport ainsi que les gains de temps générés. Pour optimiser l'intermodalité air/rail la gare Orly-TGV doit être au plus près des aéro-gares afin de minimiser les ruptures de charges (cf. l'aéroport d'Amsterdam).

CELF-IDF-Sud est favorable à la création d'une gare TGV supplémentaire. Une nouvelle gare facilite le transport des Franciliens et optimise le remplissage des trains (cf. page 86 du Dossier du maître d'ouvrage). **(voir illustration page 3)**

Après avoir donné son avis et fait part de ses observations sur le Dossier du maître d'ouvrage soumis au débat public, CELFI-IDF-Sud, dans le souci de défendre les intérêts et les droits des riverains, aborde ci-après les problèmes induits par le projet de modernisation du tronçon Massy-Valenton.



## L'opération Massy-Valenton

De manière abusive, cette ligne qualifiée de "solution transitoire" (cf. § 2.3.3 page 49 du Dossier du maître d'ouvrage), est un **maillon ferroviaire essentiel** utilisé par des trafics très différents (RER C, TGV et fret).

Ce sera la seule ligne en service jusqu'à l'horizon 2020/2030, période envisagée de la mise en service de la ligne dédiée aux TGV. L'importance de ce maillon n'est donc plus à démontrer, et ce, d'autant que le tronçon Massy-Valenton perdurera après la mise en service de la ligne dédiée.

CELF-IDF-Sud a contesté d'emblée le projet RFF de 2003 obsolète dès sa conception, non conforme à la législation française, avec un impact acoustique sous-évalué et un bilan environnemental et sanitaire faussé.

Si l'on prend en considération les 3 éléments suivants : maximisation du trafic initial (51 TGV/jour au lieu de 38), minimisation du trafic à terme, ignorance de l'impact de la modification de l'infrastructure sur la vitesse des TGV, l'effet sur l'accroissement des nuisances, notamment sonores, est loin d'être celui, très minoré, du dossier de l'étude d'impact de RFF de juillet 2003.

Enfin, rappelons le simulacre de concertation réalisé en 2005.

Les contraintes financières avancées par les initiateurs du projet Massy-Valenton ne justifient pas un réaménagement minimaliste dans un tissu urbain dense imposant de traiter au mieux les nuisances environnementales.

D'autres associations que CELFI l'ont d'ailleurs bien reconnu. Citons, par exemple, Alain Mustière président de l' AIS (Association interconnexion sud) lors de son assemblée générale du 7 décembre 2005 qui s'est tenue au Sénat :

*"Il est simplement dommage qu'au départ des études on n'ait pas anticipé suffisamment les problèmes locaux et c'est bien là, véritablement, la cause de la perte de temps que nous déplorons aujourd'hui."* (cf. compte rendu de l'assemblée générale page 82).

CELF-IDF-Sud s'est toujours efforcé de rester concret et positif. Dans le souci de protéger les riverains et de faire progresser le dossier, notre association a proposé une solution alternative consistant en un enfouissement partiel du tronçon, réglant dans le même temps le problème du passage à niveau PN9.

Suite page 4

Cette proposition a retenu l'intérêt du Président de la Région Ile de France comme le montre ce courrier (Réf :CR/UAD/JLA/AG/n°63 du 02.10.2008) adressé au Président de Réseau ferré de France :

*"... considérant que la concertation avec les collectivités locales, les associations et les riverains, avait été insuffisante et que le projet, tel qu'il était proposé, n'apportait pas les garanties nécessaires à la mise en œuvre d'une solution d'insertion environnementale satisfaisante... j'ai souhaité qu'une expertise soit menée par un cabinet indépendant..."*

Dans ce courrier, le président Huchon transmet les résultats de l'étude du cabinet EGIS-Rail faisant apparaître trois options majeures ; il ajoute :

*"une quatrième solution, présentée par une association, mérite également d'être étudiée de manière plus approfondie."*

L'étude EGIS-Rail a permis à la Région de scinder le projet en deux phases : la phase Est et la phase Ouest (Antony et Massy) pour laquelle la concertation reste ouverte.

Et le président Huchon de conclure :

*"Concernant le secteur Ouest, je souhaite que Réseau ferré de France étudie très rapidement les propositions du cabinet Egis-Rail, ainsi que la proposition de l'association CELFI. Je souhaite également que la concertation avec les collectivités locales concernées, et notamment la ville d'Antony, reprenne sans tarder sur la base de ces propositions..."*

Le projet 2003 de RFF doit donc être reconsidéré tant sur le plan technique que budgétaire.

Des riverains d'Antony subiront un trafic journalier de 150 RER C, 80 TGV, 350 RER B, plus le fret, soit une rame toutes les 2 minutes et 20 secondes, occasionnant des nuisances permanentes.

Massy-Valenton est une ligne, certes qualifiée de solution transitoire, mais une ligne unique jusqu'en 2020/2030 au mieux aussi longtemps que l'interconnexion sud ne sera pas opérationnelle.

Il est impératif que RFF s'inspire de la proposition que notre association a déjà faite.

La solution de l'enfouissement s'impose. En effet, peu après le départ du tunnel de la ligne dédiée, rien n'empêche de créer une déviation à gauche et de poursuivre l'enfouissement jusqu'à Chemin d'Antony, réglant définitivement le problème du PN9.

Face aux 18 kilomètres de tunnel de la ligne dédiée, le tronçon Massy-Valenton, d'une importance stratégique pour les 20 prochaines années, mérite largement un supplément de tunnel de 2 à 3 km représentant 10 à 15 % (environ 350 M€) du budget envisagé pour l'Interconnexion Sud.

## Comité environnemental des lignes ferroviaires et de l'interconnexion TGV Ile-de-France Sud

- ▶ CELFI-IDF-SUD est très favorable au projet d'interconnexion sud LGV en site propre avec une gare TGV à Orly favorisant l'intermodalité air/rail. Notre association avait, déjà en 2006, proposé à RFF ainsi qu'à la Région Ile-de-France un projet de ligne dédiée à cet effet.
- ▶ L'actuelle interconnexion (Massy-Valenton) impose que son aménagement soit traité de manière exemplaire dans le cadre du développement durable. CELFI-IDF-SUD demande que son enfouissement soit réalisé depuis la gare Massy-TGV.

