

Citoyens à Antony

Oui aux améliorations des transports en commun dans le respect des riverains !

L'interconnexion LGV Sud - Île-de-France et l'aménagement de la ligne Massy-Valenton : un projet qui ne peut pas sacrifier les habitants

Réseau ferré de France soumet au débat public le projet d'interconnexion TGV Sud Île - de-France, initié en 2003 par le Comité interministériel pour l'aménagement durable du territoire. Pour nous, le dossier n'est, en l'état, pas acceptable parce que trop partiel et trop partial.

Partiel parce qu'il n'englobe pas l'ensemble des projets sur lesquels RFF travaille. Ainsi, le doublement programmé de la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Lyon par Orléans et le développement prévu des LGV Paris-Normandie ne sont pas pris en compte alors que d'évidence ils impacteront le trafic d'interconnexion ; de même, l'impact de la réalisation en cours de l'aéroport breton de Notre-Dame des Landes est absent du dossier...

Partiel parce que RFF a refusé d'inclure dans ce débat l'aménagement de la ligne Massy-Valenton qui en fait pourtant partie intégrante, puisqu'elle sera la solution provisoire - pour 15 à 20 ans - d'interconnexion sud TGV. Ce refus, alors que le dossier est prêt, ne semble motivé que par la crainte de voir à nouveau s'exprimer l'hostilité des milliers de riverains à ce projet qui menace sérieusement leur cadre de vie.

Pour autant, malgré ces réserves, nous, "Citoyens à Antony" entendons être acteurs du débat, donner notre point de vue et soumettre nos propositions... sans bien évidemment renoncer à l'action citoyenne pour faire entendre la voix des riverains et des usagers !

"Citoyens à Antony" est une association créée en 2000. Son objectif est l'action politique locale, en privilégiant le travail de terrain, en proposant, en écoutant les habitants. Avec ses élus au conseil municipal et son journal "Antony Place Publique", l'association est une composante active de l'opposition constructive sur la ville d'Antony et la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre.

Citoyens
à Antony

9 Allée des Ormeaux, 92160 Antony

www.antonyplus.com - Contact Antony Place Publique : app92@club-internet.fr

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes morales. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org



Des liaisons ferroviaires à améliorer

Il est évident, pour "Citoyens à Antony", que l'avenir de notre société passe par des déplacements plus fréquents en mode collectif et par des transports de marchandises éco-responsables. Dans cette optique, le développement des réseaux ferroviaires est pour nous incontestable.

Interconnecter les LGV

Concernant les lignes à grande vitesse (LGV), il est urgent de bâtir un réseau européen maillé qui ne reproduise pas l'erreur initiale des liaisons ferroviaires françaises classiques en étoile autour de Paris. Si, pour des raisons de rentabilité, les premières LGV ont été des liaisons radiales, il est indispensable, ne serait-ce que pour des motifs d'aménagement du territoire, de permettre des relations à grande vitesse et sans changement de vecteur entre les diverses régions (par exemple : entre l'Aquitaine et la Franche-Comté). Ainsi, nous sommes favorables au principe d'une interconnexion entre les réseaux LGV Atlantique et Sud-est et au-delà, à l'interconnexion avec le futur réseau international de LGV. Cependant, l'application de ce principe ne doit pas être l'occasion de supprimer les liaisons ferroviaires transversales qui irriguent le territoire (Exemple : Lyon-Nantes, Caen-Tours, Dijon-Reims...).

Redynamiser le RER C

Au plan régional, le réseau express (RER) a fait la preuve de son efficacité à relier les banlieues à la métropole et beaucoup moins à assurer des liaisons banlieue-banlieue. Les différentes lignes présentent un niveau de service (rapidité, régularité, fréquence, confort) très variable. Le secteur Sud se caractérise par la présence de 2 lignes entre Massy et Paris : le RER B qui est une liaison directe et théoriquement rapide, avec des fréquences satisfaisantes mais quasi-saturée et avec une régularité et un confort déplorables ; le RER C qui offre une liaison plus longue avec des fréquences très insuffisantes, des gares mal commodes, mais assure une relation entre le Nord de l'Essonne, le Sud-est des Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne et procure un accès relativement rapide sur le secteur Est de la capitale (Bercy). Mais le RER C n'est actuellement pas capable d'alléger significativement la congestion du RER B alors que rien ne s'y oppose.

Pour nous, il est indispensable de redonner à cette branche du RER C son rôle de liaison inter-banlieues entre Massy, Antony, Orly et Choisy et de lui donner une fonction de dérivation du RER B. Cela passe, comme prévu en 2017, par un doublement des fréquences, mais aussi selon nous par le déplacement ou la construction de gares au cœur des bassins de population et d'activité et en correspondance avec d'autres moyens de transport (exemples : gare des Baconnets commune au RER C et au RER B, gare Antony-Lavoisier ou Wissous avec une correspondance avec Orly Val). Cela se fera d'autant plus aisément que la voie ferrée correspondante sera entièrement dédiée à ces liaisons régionales.

Rationaliser les circulations de fret

A l'heure actuelle, il ne devrait plus être question pour personne d'acheminer du fret lourd et parfois dangereux au cœur des villes par le rail. Dans la mesure où, sauf exception, la logistique des derniers kilomètres ne peut se faire que par voie routière, il convient de privilégier des pôles multimodaux en grande banlieue qui offrent la possibilité d'y éclater les chargements ou, pour quelques gros clients particuliers, d'assurer un relais fluvial. Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique-Ecofret est ainsi prévu de déboucher sur la plateforme de Brétigny. Dans cette conception, les transports de fret par voie ferrée en petite couronne devraient être évités puisque inutiles.



Le TGV au passage à niveau Michalon à Antony en pleine zone urbaine.

Concernant les transports interrégionaux, il n'existe pas d'intérêt de les faire transiter par l'Ile-de-France, la présence d'un anneau ferroviaire à environ 150 km de Paris (Tours-Rouen-Amiens-Reims-Troyes-Vierzon) permet d'assurer ces liaisons, à condition d'électrifier ou de réhabiliter certaines sections, ce qui est d'ailleurs prévu et en partie financé par la conférence des régions du bassin parisien (C8). Ainsi, la circulation de trains de fret en petite couronne devrait donc presque disparaître.

Respecter les habitants et les territoires

Pour nous, tout projet, quel qu'il soit, destiné à répondre aux trois objectifs (interconnexion LGV, dynamisation du RER et



Manifestation en 2004, les riverains refusent le projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton, 3 500 riverains signeront une pétition exigeant l'enfouissement de la ligne TGV.

rationalisation du fret), est digne d'intérêt à condition qu'il respecte les habitants et les territoires concernés.

Ainsi, il ne saurait être envisagé de réaliser l'interconnexion TGV-Sud, même partiellement, en surface ou de maintenir des circulations nocturnes de fret sur la ligne entre Massy et Valenton. Les nuisances physiques (bruit, souffle, vibrations, étincelles de caténaires) seraient considérables. Par ailleurs, la coupure du tissu urbain par une saignée de fer et de béton impliquerait des conséquences psychosociologiques majeures. Cela serait manifestement hors de proportion avec les bénéfices attendus. Dans cette optique, notre position est que, si l'un des 3 scénarios de RFF devait être retenu, l'élargissement de la plate-forme comprise entre la rue de Massy et la rue des Chênes à Antony et le raccordement A2 (rue de Massy, rue des Pyrénées à Antony) de l'interconnexion avec la LGV Atlantique sont absolument exclus. Le premier est combattu par les riverains depuis l'origine du projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton en 2003, le second viendrait ruiner des années d'efforts et d'investissements de la puissance publique pour désenclaver et réhabiliter le quartier du Grand ensemble dans le cadre du processus ANRU (Agence nationale de rénovation urbaine).

En revanche, l'affectation de la ligne Massy-Valenton exclusivement au trafic du RER C, même doublé, nous semble parfaitement admissible par la population dès lors que les protections adaptées contre les nuisances seront mises en œuvre. En effet, le bruit d'une rame de banlieue à vitesse nécessairement réduite est sans commune mesure avec celui d'un TGV ; par ailleurs, le RER fait maintenant partie des éléments urbains que la population s'est appropriée puisque elle en constate l'utilité directe quotidiennement ; enfin le RER ne circule pas la nuit. Il conviendra cependant de tenir compte de l'augmentation des fréquences de circulation et

de supprimer tous les passages à niveau, celui de Fontaine-Michalon par exemple, en sauvegardant la vie des quartiers concernés, en maintenant des circulations urbaines et les liaisons inter-quartiers évitant de nouvelles césures urbaines.

Une interconnexion trop proche de Paris

Les 3 scénarios proposés respectent tous le dogme d'un passage par Massy et Orly. Ce point est cependant hautement critiquable pour au moins deux raisons : le caractère utile de l'intermodalité sur la plate-forme d'Orly est tout sauf évident et le schéma des circulations de TGV va entraîner des allongements et des ralentissements.

L'option de desservir Orly par une LGV est un choix très onéreux qui tente d'être justifié dans le dossier du maître d'ouvrage par les bénéfices d'une intermodalité analogue à ce qui a été observé sur les aéroports intercontinentaux de Roissy, Amsterdam ou Francfort. En réalité, la situation est très différente à Orly qui est une plate-forme essentiellement européenne. Les principales destinations aériennes au départ d'Orly seront, à l'horizon 2020, atteignables par le TGV : Barcelone, Toulouse, Nice, Milan... On se demande dès lors pourquoi un voyageur allant de Rennes à Amsterdam, par exemple, éprouverait le besoin de faire Rennes-Orly en TGV pour poursuivre en avion s'il peut faire tout le trajet en TGV ou directement en avion à partir de l'aéroport Notre-Dame des Landes en cours de réalisation entre Rennes et Nantes ? L'échec d'une intermodalité aéro-ferroviaire sur une plate-forme à visée domestique ou européenne (comme cela a été le cas à Lyon-Saint-Exupéry) est tellement évidente que RFF ne prévoit en 2020 que 1,1 million de passagers par an en

Suite page 4



Ici, en zone urbaine, dans le quartier du Noyer Doré en cours de processus ANRU, RFF envisage d'implanter le tunnel d'interconnexion sud, inacceptable pour les riverains !

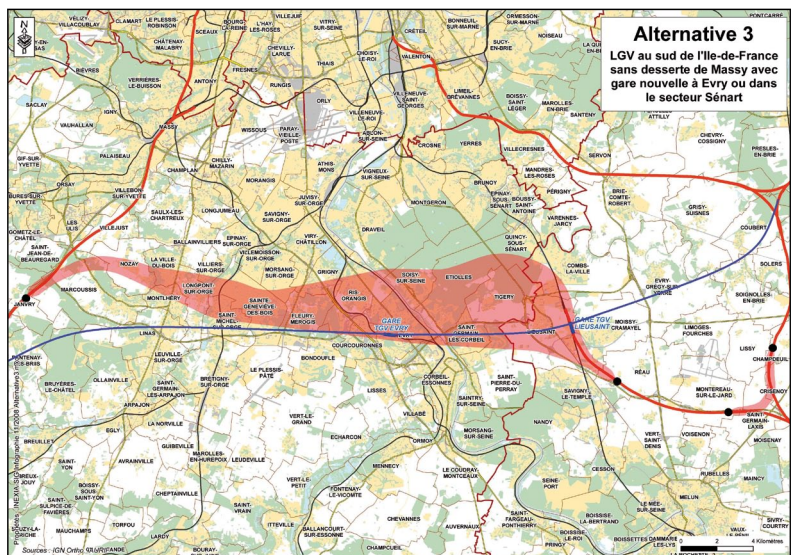
échanges intermodaux fer-air à la gare TGV d'Orly pour 32 millions de passagers aériens. Par ailleurs, il est illusoire de penser que la structure des dessertes aériennes sur Orly pourrait se modifier : on ne fera heureusement pas d'Orly, qui est très fortement insérée dans le tissu urbain et donc soumise à un couvre-feu entre minuit et 6 heures, un second aéroport intercontinental parisien.

Sur le plan strictement ferroviaire, le passage de l'interconnexion Sud à Orly amènerait soit à insérer les TGV en provenance de l'Atlantique sur la ligne Sud-est entre Villeneuve-Saint-Georges et Coubert (alors que cette ligne sera saturée dès 2020 - scénarios A et B), soit à allonger le parcours d'environ 50 km pour rejoindre le futur triangle de Crisenoy (scénario C). Dans tous les cas, on voit bien les inconvénients majeurs pour les passagers en termes de temps de trajet augmentés et de régularité dégradée.

Pourtant, d'autres solutions sont possibles

L'interconnexion Est, plus éloignée de Paris, peut être tout simplement prolongée depuis le triangle de Coubert en direction de Corbeil ou d'Evry puis, dans le sillon de l'autoroute Francilienne vers la LGV Atlantique. Dans cette configuration, une grande partie du tracé pourrait être réalisée en aérien (par exemple juste à côté ou au-dessus de la Francilienne). Ce schéma maintiendrait deux nouvelles gares : celle de Lieusaint et une qui pourrait se situer au raccordement de la LGV Atlantique (près de Marcoussis), proche de la zone d'activités des Ulis et avec une liaison facile vers le plateau scientifique de Saclay. Cette solution est assez proche de l'alternative n°3 dans les annexes du dossier du maître d'ouvrage.

Une variante encore un peu plus éloignée de Paris pourrait également être envisagée : elle passerait sur des terrains actuellement non urbanisés détenus par le ministère de la Défense (camp de Linas-Monthéry, base aérienne de Brétigny). Dans ce scénario,



compatible avec l'optique intermodale, une gare pourrait être créée sur la plate-forme aérienne de Brétigny.

Conclusion

- Pour "Citoyens à Antony", l'interconnexion TGV Ile-de-France Sud n'a pas sa place dans le secteur urbanisé entre Massy, Orly et Valenton. Elle peut et doit se faire plus au Sud dans des zones faiblement habitées, au niveau de l'autoroute Francilienne (Marcoussis-Evry-Coubert). A défaut, ce sont les alternatives n°3 (Janvry-Evry-Lieusaint) ou n°2 (Massy-Evry-Crisenoy) qui semblent les plus adaptées. Si l'interconnexion devait toutefois être réalisée selon l'un des trois scénarios présélectionnés par RFF, elle devrait se faire entièrement en souterrain pour préserver la vie des riverains, y compris aux abords de la gare de Massy pour ne pas compromettre l'action engagée par les pouvoirs publics pour désenclaver le quartier du Noyer Doré à Antony. Dans tous les cas, la ligne Massy-Valenton doit être affectée exclusivement au trafic du RER C avec un doublement des fréquences et un aménagement plus rationnel des gares. Le trafic de fret à destination de la capitale doit être, sauf exception, limité à des pôles établis en grande couronne et le fret interrégional ne doit plus transiter par l'Ile-de-France.