

INTERCONNEXION SUD DES LIGNES A GRANDE VITESSE EN ILE-DE-FRANCE

Synthèse de la deuxième séance - Juvisy-sur-Orge, le 5 janvier 2011

François PERDRIZET, président de la CPDP « Interconnexion Sud », et M. CHAUFOUR, maire de Juvisy, ouvrent cette réunion dans la salle Jean Lurçat en se félicitant qu'elle se tienne à Juvisy-sur-Orge. La ville se situe en effet « *aux portes de l'Essonne* ». De plus, elle « *tutoie* » l'aéroport d'Orly, qui joue un rôle majeur dans le projet d'Interconnexion Sud. C'est aussi un nœud ferroviaire, le premier d'Île-de-France hors Paris, avec plus de 55 000 voyageurs par jour. François PERDRIZET rappelle enfin que son maire est un expert en matière de transport.

Après une réunion de lancement à Massy le 13 décembre 2010, ce deuxième débat, qui réunit plus de 120 participants, traitera plus particulièrement de l'approfondissement des trois scénarios et autres projets connexes à l'interconnexion Sud LGV.

Jacques DUCOUT, membre de la CPDP, se saisit de l'animation de la réunion et rappelle les fondements législatifs du débat public ainsi que les grands principes de la démarche et de l'organisation du débat. Même s'il déplorera à plusieurs reprises pendant la réunion que les participants ne questionnent pas davantage les scénarios, il assure dès le début que le débat est ouvert aux questions de tout ordre. Il insiste sur les règles de temps de parole. Il rétorquera à un intervenant questionnant la neutralité du débat, que le dossier du débat qui l'évoque a été élaboré par RFF, et non par la CPDP, qui est « *libre d'écrire ce qu'il veut* ».

PROJET ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Un projet qui s'intègre dans le Grenelle

François TAINURIER, directeur du développement de RFF, rappelle que le projet Interconnexion Sud s'inscrit dans le cadre de la politique grande vitesse de la France, qui a fait notamment le choix du ferroviaire. Un de ses enjeux est de faire du TGV l'outil privilégié du transport de voyageurs à moyenne distance. Il énonce la perspective d'un prolongement de l'Interconnexion Sud à l'ouest et au nord à l'avenir. Le président de l'association «Interconnexion Sud», représentant les usagers en province, assure que ce projet intéresse tout autant la province que la région parisienne puisqu'il va permettre de relier les villes de province entre elles et les raccorder au réseau européen. Il se prononce en faveur du projet, de la création de nouvelles gares et du positionnement de la gare TGV d'Orly au plus près des aéroports.

La séparation des flux TGV, RER et FRET

Le projet de « Interconnexion Sud » est né de la nécessité de créer une ligne dédiée au trafic TGV au sud de l'IDF. Elle s'appuie sur le constat suivant : la mixité du trafic des TGV, des RER et du FRET sur la portion « Massy-Valenton » de la grande ceinture est à l'origine de nombreuses perturbations. Pour RFF, le véritable enjeu concerne précisément la mixité des flux TGV et RER, et non le FRET. Sur la portion Massy-Valenton, le trafic Fret est plus faible et ces trains circulent plutôt la nuit. C'est donc le RER qui entre en conflit avec le TGV. Tristan BARRÈS en veut pour preuve que le projet connexe Massy-Valenton prévoit de doubler la fréquence du RER C entre Massy et Pont de Rungis et supprimer les cisaillements entre le TGV et le RER C.

Marie-Laure PERIS, de la direction des transports en commun et marchandises de la Région Île-de-France, lui emboîte le pas en assurant qu'il est essentiel de séparer le trafic de marchandises du transport en commun des voyageurs. Pour elle, le problème réside dans la « *tentacule* » : le fait que tout converge vers Paris - qui est saturé - et que l'on retrouve toutes les perturbations dans la banlieue.

RFF prévoit qu'à l'ouverture de l'Interconnexion Sud en 2020, la ligne Massy Valenton sera presque entièrement délestée du trafic TGV, à l'exception de six trains par jour, en liaison avec la Normandie, qui l'emprunteront sur une section. En effet, ces trains normands ne circulent pas sur la LGV atlantique et ne peuvent donc entrer dans le tunnel de Massy.

Temporalité du projet : Court, moyen et long termes

C'est M. CHAUFOUR, qui s'exprime en tant que maire de Juvisy et ancien vice-président du STIF, et non en tant que conseiller général puisque le Département n'a pas formulé de position arrêtée, qui s'inquiète en premier lieu de la temporalité du projet, indiquant que les RER C et D ne peuvent attendre 25 ans pour voire des améliorations. « *Que faire en attendant ?* » Pour lui, « *ça n'a pas de sens d'aborder le projet au delà d'une génération* », au-delà de 10-15 ans, il s'inquiète du fait qu'on continue à « *bâtir sur du sable* » et appelle à revenir à des projets lisibles pour ceux qui en profiteront.

Il est rejoint par le président du CELFI, qui ajoute que le trafic entre Massy et Valenton va doubler en 2020 : que fait-on entre 2020 et 2025 ? Vincent DESVIGNES, chef du service des études de développement de RFF, rappelle que ce projet est un projet de long terme, prévu dans la première tranche du Grenelle et que le projet de court terme est le projet Massy-Valenton, qui doit permettre d'attendre la mise en service de l'Interconnexion Sud, avec une mise en service prévue en 2015.

SCENARIOS ET PROJETS CONNEXES DE TRANSPORT

A l'exception de Jacques DUCOUT qui demande une précision sur le scénario B, peu de questions concernent les scénarios proposés par RFF. La majorité des interventions portent sur les arbitrages entre le projet « Interconnexion Sud » et les projets d'amélioration des dessertes locales. Comme le résumera François PERDRIZET en fin de séance, le nombre important de projets en cours induit un manque de visibilité sur le raccordement du projet Interconnexion Sud au maillage des transports régionaux.

Priorité au TGV versus le RER ?

Un des enjeux du débat est qu'il mêle deux dimensions : la dimension territoriale et l'amélioration du transport en Ile de France d'une part, et la dimension territoriale et intersecteur d'autre part. Plusieurs interventions questionnent l'opportunité du projet « Interconnexion Sud » en l'opposant à une amélioration du transport régional.

Un représentant de l'association Les amis de la Terre indique que la priorité n'est pas aux TGV mais à l'amélioration de la situation des RER en Ile-de-France, qui est aujourd'hui « *catastrophique* » et qui a vu le temps de desserte entre Paris et l'Essonne se dégrader fortement. A son sens, le TGV peut continuer à utiliser les sillons de la grande ceinture, à condition de réduire les flux de fret qui l'empruntent. Tristan BARRÈS rappelle que la contrainte sur la ligne Massy-Valenton réside principalement dans la mixité TGV et RER.

M. CHAUFOUR regrette que l'on « *saucissonne les débats* ». Il note que si des choix doivent être faits, il faudra se poser une autre question : « *le TGV c'est des parts de marché pour la SNCF quand le RER, c'est une clientèle captive* ».

Plusieurs intervenants sont concernés par l'amélioration du trafic sur le RER C, aujourd'hui fortement perturbé. Pour RFF, une des incidences majeures de l'Interconnexion Sud sera justement d'améliorer ce trafic. RFF, tout en indiquant que la desserte du RER C est une prérogative du STIF, ajoute que la circulation du RER C sur la ligne Massy Valenton, est également un des enjeux du projet Grand Paris.

Le Comité des usagers du RER C de l'Essonne se déclare favorable au projet mais uniquement si sont prises les mesures qu'il estime nécessaire pour assurer une meilleure desserte du pôle Orly-Rungis pour les Essonnais. En effet, cette mauvaise desserte (changements de gare, faible fréquence, interrogation sur la continuation du T7 jusqu'à Juvisy, vétusté de la gare, concurrence des lignes avec le fret) amène les travailleurs de l'Essonne à emprunter leur voiture particulière au détriment des transports en commun. Le Comité réclame avant tout la mise en œuvre des investissements prévus au schéma directeur du RER C «*dont le coût est modeste sauf que leur mise en œuvre relève du serpent de mer*». Il en appelle à la responsabilité de RFF et de son actionnaire l'Etat, surtout s'il compte sur la fiscalité régionale pour financer ce projet.

Vincent DESVIGNES reconnaît qu'il y a un blocage financier sur le projet complexe du pôle de Juvisy et rappelle que c'est le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, qui en assure le pilotage. Il reconnaît également que l'imbrication et la superposition des maîtrises d'ouvrage rendent les projets difficiles. Il fait le point sur les projets autour des RER C et D qui sont considérés comme prioritaires pour RFF, au cœur même de sa mission d'entreprise, que sont l'entretien, la maintenance et la modernisation du réseau ferré. Il note que des moyens importants y sont alloués dans les schémas directeurs.

- Le RER D : les études pour un projet à long terme (2020-2025) ont été lancées et une opération est en cours, pour apporter une première amélioration à l'horizon 2014. Ce projet est estimé à un milliard d'euros.
- RER C : de petits projets d'amélioration peu onéreux à court terme de la desserte sont en cours, sur Paris et la proche couronne. Des études sont lancées pour des projets à moyen terme (uniformisation des quais) et long terme (quel sera le RER C des années 2020-25 ?)

M. CHAUFOUR indique que le retard de financement sur le pôle de Juvisy est dû au fait que les 50 % de financement de l'Etat ont été supprimés.

RFF note que l'ensemble des projets en cours, notamment le T7 et le prolongement de la ligne 14, sont positifs dans le sens où ils vont améliorer la desserte de la gare TGV d'Orly.

Marie-Laure PERIS note que le développement du réseau à grande vitesse en Ile-de-France est un levier pour accroître la compétitivité de la région. Il doit intervenir « *en accompagnement du réseau de transports en commun* », en assurant la connexion des gares TGV avec le réseau régional et devra être intégré au réseau de transport francilien. Il ne faut pas « *opposer ces différents systèmes mais construire un système en complémentarité* ».

Interconnexion entre Inteconnexion Sud et Paris-Orléans-Clermont-Lyon

Naji RISK, chef de mission du projet POCL, intervient pour présenter ce projet, qui vise à intégrer une vaste zone géographique du centre de la France au réseau à grande vitesse

français et européen et à constituer un itinéraire complémentaire à la ligne actuelle Paris – Lyon pour le flux principal de voyageurs nord-sud. Ce projet, dont le débat public pourrait commencer à l'automne 2011 si la CNDP le décide, est sur une logique différente. L'Interconnexion Sud concerne les TGV intersecteurs, quand le POCL est un projet radial destiné à relier des territoires non desservis. Toutefois, les deux projets sont concernés par l'arrivée en Ile-de-France. Naji RISK et Tristan BARRÈS confirment que les équipes travaillent ensemble et que les scénarios envisagés pour l'Interconnexion Sud et le POCL, dont le maître d'ouvrage est RFF, sont tous compatibles et que le POCL intégrera les dessertes choisies par l'IS dans la conception de son projet.

Scénarios alternatifs

Un internaute propose une alternative où l'Interconnexion Sud ne passerait pas par Orly. En effet, puisque le Grand Paris est censé développer l'accès aux aéroports, l'IS ne devrait-elle pas se concentrer sur l'interconnexion et « sauter la case Orly » ? Tristan BARRÈS rappelle qu'un facteur clé de succès du projet réside dans la connexion entre une gare TGV, un RER et un grand équipement, tel Roissy ou Eurodisney. C'est le cas d'Orly, qui est une plateforme majeure qui voit un ensemble de projets converger vers son sein, en étoile. Tristan BARRÈS rappelle que c'est la différence avec le projet « Barreau Sud », qui fut étudié puis abandonné en 2003. Ce projet prévoyait certes le découplage entre le TGV et le RER, mais il passait plus au Sud et ne prévoyait pas la création de gare TGV francilienne.

RFF indique que les lignes LGV Sud et Est pourraient remplir un rôle de cabotage entre les gares et les aéroports, sous réserve de doubler la section Valenton-Coubert.

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Temps de parcours

Concernés par l'amélioration du bien-être des voyageurs, certains intervenants s'interrogent sur l'accroissement du temps de transport qu'implique ce projet, notamment avec l'accroissement des gares et des arrêts (Citoyen de Juvisy).

François GULIANA, chargé de projet Interconnexion Sud, confirme que le temps de trajet sera augmenté, 8 minutes supplémentaires pour un Nantes-Lille dans le cas d'une gare à Lieusaint par exemple, mais que le gain de trafic et d'accessibilité à la GV vient compenser la perte de temps. Le rapport « Analyse de l'accessibilité en Île-de-France », qui étudie les temps de transport et d'accessibilité aux gares TGV est consultable sur le site de la CPDP.

Trafic aérien

En ce qui concerne les craintes des riverains (habitant d'Athis Mons) sur l'impact du projet sur le trafic aérien à Orly, un représentant d'ADP rassure en indiquant que le volume de trafic à Orly, plafonné par un arrêté ministériel, ne sera pas augmenté. En revanche, il prévoit une modification de l'offre avec une diminution du trafic national et le développement de l'offre long courrier.

ECONOMIE ET TECHNIQUE DU PROJET

Questions techniques

La question du raccordement des gares existantes à l'interconnexion Sud est soulevée par un responsable associatif, notamment en gare RER C de Massy Verrières où il serait souhaitable d'avoir des précisions sur l'enfouissement. RFF rappelle que la question des raccordements est traitée dans le dossier de l'IS et indique qu'une solution a été élaborée pour répondre à la situation spécifique de la gare de Massy avec un impact minimal sur l'environnement humain et le bâti : il s'agit de faire plonger progressivement la LGV du niveau de la gare TGV de Massy vers Massy Verrières, où le tunnel débiterait.

EVOLUTION DU SECTEUR D'ORLY

Faut-il une gare à Orly ?

La création d'une gare à Orly est un des éléments essentiels du projet IS. Elle aura une double fonction : développer l'intermodalité train-avion (50 % du trafic) et améliorer l'accès à la grande vitesse pour les habitants et entreprises du secteur (50 % du trafic).

ADP se déclare très favorable à la création d'un grand pôle d'intermodalité à Orly. Celui de Roissy est une réussite, le trafic qui passe dans la gare est supérieur aux prévisions initiales. Il s'agit d'une véritable « opportunité pour l'aéroport d'Orly ».

Où positionner la gare d'Orly ?

Un élément clé du débat est le positionnement de la gare d'Orly. Les prises de position reflètent les deux dimensions de la gare : intermodale et territoriale.

Plusieurs intervenants se déclarent favorables à l'implantation de la gare TGV au plus près des aérogares. Ils argumentent que c'est la meilleure localisation, à la fois pour favoriser l'intermodalité train-air, mais également pour son enjeu territorial. M. CHAUFOUR pose comme une « évidence » que la gare soit liée aux aérogares et note qu'elle serait à proximité immédiate de la N7, l'A6 et l'A86, une connexion rare en Ile-de-France. Il indique sa préférence pour une deuxième gare localisée à Villeneuve-St-Georges qui est connectée aux deux branches du RER D.

ADP défend cette même localisation qui est « *le seul positionnement qui permettra d'assurer l'efficacité de cette intermodalité* », en évitant les ruptures de charge. Il note aussi que Orly est au centre d'un réseau de transport en commun qui ira en s'enrichissant (RER, Orlyval, tramway, réseau de transport en commun en site propre vers aéroport étudié par le STIF), de grandes artères routières, de parkings. Il rappelle enfin que pôle Cœur d'Orly devrait se développer fortement à terme, à hauteur de 1 million de m². Cette position est enfin défendue par le président de l'Association Interconnexion Sud (AIS).

Les interventions d'habitants de Juvisy montrent que ceux-ci privilégient le développement territorial plutôt que le lien train-air. Certains se déclarent favorables à une gare éloignée de l'aéroport. RFF note que si la position de la gare au plus près des aérogares peut paraître « *la plus naturelle, intuitive* », il y a aussi des arguments forts pour la positionner ailleurs. En effet, si l'on considère avant tout la gare comme une gare de secteur, dont le rôle sera d'accompagner le développement économique du territoire, il est cohérent de la positionner à Cœur d'Orly ou dans la Silic, en pleine reconversion (Rungis la Fraternelle). Enfin, il faut noter que la desserte locale de cette gare sera assurée par le Tramway T7 qui desservira les

gares de Fraternelle, Cœur d'Orly et les aérogares. RFF indique que d'autres projets viendront sans doute renforcer cette desserte dans le futur.

Face à l'inquiétude quant à l'enjeu des ruptures de charge pour les voyageurs souhaitant se rendre à l'aéroport, RFF rappelle que pour chacune des localisations proposées, la rupture de charge est inévitable, même dans le cas d'une gare souterraine au plus près des aéroports puisqu'elle implique de remonter à la surface, soit 5 minutes 30. Mais des solutions sont envisagées pour relier la gare TGV à l'aéroport, liées à l'extension de l'Orlyval. Dans tous les cas, RFF estime qu'une rupture de charge de 15 minutes est acceptable, surtout si on la compare avec la situation actuelle pour les passagers transitant à l'aéroport Orly.

FAISABILITE ET FINANCEMENT

Financement

La question du financement est mentionnée à plusieurs reprises lors du débat, sans être toutefois discutée de manière approfondie. Quel sera le coût des infrastructures nécessaires pour pallier à la rupture de charge à Orly ? La question du financement sera-t-elle un élément déterminant dans la décision du maître d'ouvrage ? RFF rappelle le processus et informe que la question du financement sera traitée après le rendu des opinions de la CPDP et la décision de RFF, par l'intermédiaire d'une convention de financement avec différents partenaires. Il mentionne que, à date, les études réalisées furent cofinancées par la région Ile-de-France et l'Etat.

En conclusion, François PERDRIZET note que, si le projet de séparer les flux de transport TGV, Fret et RER rassemble l'ensemble des participants, le débat a révélé deux « zones d'ombre » : le délai de réalisation du projet (« *qu'est-ce qu'on fait entretemps ?* ») et le manque de visibilité concernant le raccordement du projet au maillage des transports et son intégration dans les nombreux projets en cours. Il remarque que Orly est un point important du débat et que la prochaine réunion qui se tiendra le 13 janvier à Orly, permettra de continuer le débat.