

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

Résumé de la troisième séance

Villeneuve-Saint-Georges, le 20 janvier 2011

François PERDRIZET, président de la CPDP « Interconnexion Sud » ouvre cette 4^{ème} réunion qui fait salle comble à l'Espace Malraux de Villeneuve-Saint-Georges. Cette réunion de proximité traite tout particulièrement des enjeux du projet pour les territoires de Villeneuve-Saint-Georges et des communes alentour. Sera également abordé un autre enjeu clé du projet, son articulation avec la rive droite de la Seine.

Sylvie ALTMAN, maire de Villeneuve introduit une séance qu'elle sait « *très attendue* » par ses concitoyens qui ont des attentes fortes pour leur cité, une ville « *cheminote* », berceau du TGV.

Olivier KLEIN, 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.

PROJET ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Localisation de la 2^{ème} gare à Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint : quels enjeux ?

La dimension territoriale du projet s'exprime pleinement à travers la discussion sur la localisation de la 2^{ème} gare, à laquelle une majorité se déclare favorable. Les échanges, riches et argumentés, s'articulent autour de plusieurs enjeux clé.

Créer une dynamique à Villeneuve-Saint-Georges

Le maire, Sylvie ALTMAN et sa majorité défendent la création d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges car elle s'intègre dans leur projet de « *construire une ville moderne, solidaire et respectueuse du développement durable* ». Villeneuve-Saint-Georges subit un retard d'infrastructures et a souffert de sa contribution à l'intérêt général sans beaucoup de retombées positives. La municipalité veut « *réparer la ville et préparer son avenir* ». Certains citoyens déplorent une ville encombrée, délaissée et souhaitent qu'on « *rende à la population ses espaces* ». Pour eux, « *ce projet est un tournant à ne pas rater, un atout majeur pour les populations* ».

De nombreuses voix leur emboîtent le pas pour défendre une gare à Villeneuve. Nombreux ceux qui mentionnent le déclin de la ville, sa désindustrialisation son chômage qui touche « *20 à 30% des jeunes* », et qui voient dans ce projet une opportunité pour dynamiser le territoire. Certains vont jusqu'à dire que Villeneuve est en droit d'obtenir cette gare, car elle a beaucoup donné à l'aménagement du territoire francilien. « *Il faut rendre à la population avant de lui demander davantage* ».

La communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine (CASVS) est de ceux qui militent en faveur d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges, dans le centre, et catégoriquement contre le scénario C qui passe sous la forêt de Sénart et dont elle craint qu'il fasse autant de « ravages » que n'en a subit le Bois de la Grange. C'est un projet clé pour l'aménagement de ce territoire et la CASVS décrit dans son cahier d'acteurs l'ensemble des enjeux concernés. Ce projet s'intègre dans leur combat pour désenclaver cette zone et renforcer le maillage de transports en commun, avec notamment un nouveau franchissement de la Seine pour atteindre le pôle d'Orly, le contournement de la RN6, l'amélioration de la ligne D. Cette gare ne doit pas être uniquement connectée aux aéroports mais participer à l'aménagement de ce territoire.

Avoir la meilleure interconnexion avec le RER

La position de Villeneuve-Saint-Georges sur le tronçon commun du RER D est clairement un avantage en termes d'accessibilité. Le cahier d'acteur de la municipalité note entre autres bénéfices qu'elle a la meilleure desserte de toutes les gares de la ligne D (12 trains/heure).

Étalement urbain versus densification

Est-il plus pertinent d'accroître la densification de la zone Villeneuve ou de contribuer au développement du nouveau pôle de Lieusaint ? Étalement urbain contre densification, cette question fut au cœur du débat. Une gare à Villeneuve desservira les populations proches de Paris, quand une gare à Sénart permet de relier à la grande vitesse des populations plus éloignées. Cécile DUFLOT, conseillère régionale, élue à Villeneuve-Saint-Georges, indique que la position de la Région n'est pas arrêtée et que, après avoir penché pour une gare à Lieusaint, elle étudie sérieusement le projet de gare à Villeneuve –Saint-Georges. Pour sa part, elle priorise la gestion et la réparation de l'existant : « *il faut répondre aux besoins de déplacement des habitants existants plutôt que d'envisager le développement de pôles encore plus éloignés* ». Un citoyen, géographe de métier, lui emboîte le pas. « *Le développement durable, c'est la densification* »... l'étalement urbain n'a plus aucun sens, notamment au vu du prix du litre d'essence. Il est surpris qu'on envisage de « *mettre une gare dans les champs, une gare parking, une gare betterave* ». Il indique que Melun Sénart est un échec au regard des villes nouvelles et qu'une gare TGV ne va rien y changer.

RFF recadre le débat et rappelle que le SDRIF cherche à mettre en place un aménagement polycentrique et que Sénart est un pôle majeur désigné par l'instance. Il précise que la gare de Lieusaint présente en ce sens autant d'atouts que la gare de Villeneuve-Saint-Georges, la zone étant passée de 17 000 à 112 000 habitants avec une prévision à 120 000 habitants en 2015 et la création de 30 000 emplois dans les prochaines années. RFF signale que si on lui refuse à chaque fois l'équipement, il sera difficile pour Lieusaint de se développer.

Complémentarité avec la gare d'Orly

Si tous les intervenants s'accordent sur la création d'une 2^{ème} gare, un intervenant s'interroge sur la pertinence de positionner trois gares, Massy, Orly et Villeneuve dans un périmètre si proche. Plusieurs intervenants, dont l'adjoint au maire d'Orly, le directeur du développement à la SNCF et Cécile DUFLOT interviennent tour à tour pour

défendre la localisation de la 2^{ème} gare à Villeneuve, en affirmant que les gares seront complémentaires, ne desservant ni les mêmes bassins de population ou zones de chalandise, ni les mêmes lignes de transport.

- La gare de Massy est liée aux RER B et C
- La gare d'Orly ouvre un accès au TGV aux populations de l'Ouest du Val de Marne qui s'y rendront au moyen du Orlyval, du RER C, de la ligne 14, du T7.
- La gare de Villeneuve, elle, drainera une zone de chalandise autre via le RER D.

Cette interconnexion sera en outre un complément au pont de Villeneuve-Saint-Georges. Mr GONZALES, député de la 3^{ème} circonscription, fait entendre une voie divergente et défend le scénario C et le positionnement de la gare à Lieusaint, car c'est pour lui le choix le plus judicieux en termes d'aménagement du territoire. En effet, il considère Villeneuve et Orly comme trop proches et donc concurrentes. Une gare à Lieusaint présente l'avantage de desservir davantage de population.

Temps de parcours

RFF précise que le temps de parcours province-province est certes plus long par Sénart mais que le projet ne vise pas de gain de temps province-province., mais un gain de temps Île-de-France-province et vice versa.

Nuisances

Pour Mr GONZALES, la priorité est d'épargner Villeneuve-Saint-Georges et les bassins denses de la zone, des nuisances indissociables d'un tel projet. Pour lui, il n'est pas question de traverser les communes en aérien et il ne croit pas à l'absence d'impact du souterrain.

Désaturer les gares parisiennes

Un intervenant avance l'argument qu'une gare TGV plus proche de Paris permet une meilleure désaturation des gares parisiennes qu'une gare plus éloignée.

Position de la gare à Villeneuve-Saint-Georges

Le second débat qui agite fortement la salle concerne le choix de la localisation de la gare dans Villeneuve. Cette discussion amène notamment les défenseurs de l'activité triage du Fret à s'exprimer longuement sur leur combat.

Pourquoi une gare au centre de Villeneuve ?

La municipalité est favorable au positionnement de la gare TGV en centre ville, en souterrain, sous la Seine, proche de la gare actuelle. Une telle configuration rendrait la gare accessible depuis Villeneuve-le-Roi, évitant des rabattements sur le pont actuel et permettrait de faire bénéficier la rive gauche des effets positifs de la gare.

La majorité municipale, appuyée par le syndicat CGT, présentent également leurs arguments contre le positionnement de la gare à Villeneuve Triage.

- Cette solution impliquerait des ouvrages aériens qui ne sont pas acceptables et le déplacement de la gare actuelle de Villeneuve Triage vers le nord.
- Cette gare présente moins de possibilité de desserte que celle du centre ville.

- Ce projet impacterait de façon irréversible les installations du triage ferroviaire et empêcherait définitivement la réactivation de l'activité fret menacée pour laquelle elle se bat. Un intervenant représentant la SNCF Géodis insiste aussi sur le fait qu'il faut ne faut « *pas hypothéquer l'avenir* » et « *préserver les sites qui sont utiles à la production du service ferroviaire* ».

RFF recadre le débat en rappelant que la gare de triage n'est prévue que dans un seul scénario, en aérien, et que ce projet ne prévoit aucune remise en cause des infrastructures actuelles.

RFF précise en outre qu'il est important que la gare TGV soit connectée à une « *gare RER D performante* ». La gare de Villeneuve centre n'a pas la même fréquence de dessertes que Villeneuve Triage.

Un citoyen de Yerres met en regard le projet IS face aux nuisances actuelles de la ligne D « *très dégradée* », qui risque de devenir un « *pseudo-omnibus* » pour les voyageurs en provenance de Melun, avec l'ouverture d'un nouvel arrêt à Maisons-Alfort, bientôt à Pompadour et à Triage si la gare TGV est localisée là-bas.

Pourquoi une gare à Villeneuve Triage ?

Mr COLSON, conseiller municipal VSG et rédacteur d'un cahier d'acteurs, se désolidarise de la majorité municipale et questionne cet emplacement. Il est certes avantageux au niveau environnemental mais il présente deux difficultés majeures : où positionner les indispensables infrastructures en surface, dans une zone saturée ? De plus, cette solution obligerait les lignes TGV à passer sous un dépôt pétrolier classé du côté Villeneuve le roi.

Mr COLSON présente ses arguments en faveur de la position de la gare à Villeneuve Triage. Il soutient que c'est une occasion unique de redonner à cette gare une dynamique économique et sociale et d'éviter de faire converger vers le centre-ville les transports en commun et véhicules de tout genre. Pour lui, ce site présente de nombreux atouts, à commencer par les nombreuses correspondances qu'elle permettrait entre trains LGV et les autres trafics (transval, nouvelle gare Pompadour, bus, ligne de grande ceinture, route). Il évoque également les espaces nombreux et disponibles en dehors de l'agglomération, friches industrielles et bâtiments désaffectés.

Olivier KLEIN indique que la prochaine réunion, à Melun le 25 janvier, traitera spécifiquement des questions d'aménagement du territoire.

SCENARIOS ET PROJETS CONNEXES DE TRANSPORT

Précisions sur les scénarios

Tristan BARRÈS rappelle qu'on ne peut dissocier le débat sur le positionnement de la gare à Villeneuve des scénarios proposés. Par exemple, la gare ne peut s'implanter au niveau du triage que dans le scénario B, aérien. Il note également qu'il faut comparer des choses comparables, notamment au niveau financier. On ne peut comparer une solution à 1,8 et 3,3 milliards, car la moins chère ne prévoit pas de deuxième gare à Villeneuve-

Saint-Georges. Il rappelle enfin que les scénarios ont été conçus de façon volontairement contrastée.

Scénario A

L'inquiétude majeure concernant le scénario A est celle des nuisances potentielles engendrées par le tunnel. RFF devra garantir l'absence de nuisances sonores et de vibrations.

Une précision est apportée par RFF quand à la possibilité de positionner une gare plus au nord que Villeneuve-Triage : la possibilité d'une gare à Pompadour a été étudiée techniquement puis écartée car un tel scénario rallongeait les temps de parcours et le coût et rendait donc cette option moins rentable que les autres scénarios.

Scénario B

Le tracé B variante en tunnel est accepté par de nombreux intervenants, sous réserve que des garanties soient apportées contre les nuisances sonores et vibrations. Le tracé B jumelé avec la ligne existante, en surface, est souvent rejeté précisément du fait des nuisances qu'il occasionne. Un habitant de Villeneuve-le-Roi résume l'argument ainsi : il faut une solution « *zéro nuisance* ».

Ce même tracé pourrait-il être envisagé en tunnel ? Pour RFF, cela ne présente pas d'intérêt puisqu'il a été pensé pour profiter d'un jumelage avec des lignes existantes et que, en tunnel, il occasionnerait coût supplémentaire et perte de temps.

Scénario C

Ce projet est décrié par nombre d'intervenants, inquiets de la préservation de la forêt de Sénart et soucieux de faire bénéficier Villeneuve-Saint-Georges de la dynamique générée par le projet. RFF apporte une précision quant aux 15% de tracé aérien prévus au projet. Ce pourcentage correspond au raccordement d'un tunnel à une gare Massy TGV et Lieusaint et à la « virgule » de Crisenoy pour permettre au TGV de remonter vers le nord. RFF reconnaît que la création d'un tunnel aura forcément des impacts et des nuisances pendant les travaux (excavation, etc.).

L'enjeu du RER D

Les problèmes de vétusté et de capacité de la ligne RER D reviennent à de nombreuses reprises au cœur du débat. Plusieurs intervenants mettent en regard l'investissement du projet Interconnexion Sud par rapport aux attentes sur l'évolution du RER D. Un conseiller régional d'Ile-de-France et conseiller municipal de Montgeron, déclare être « *tombé de l'armoire* » en prenant connaissance du projet et compare « *d'un côté un projet estimé à 2 ou 3 milliards d'euros pour améliorer la vie de 20 à 30 000 voyageurs par jour alors qu'il faudrait une somme deux fois inférieure pour régler les problèmes de vie quotidienne des 550 000 usagers du RER D* ».

Les intervenants s'accordent pour dire que le projet Interconnexion Sud implique d'investir pour fiabiliser la ligne D. Vincent DESVIGNES, chef du service des études de développement de RFF, réprécise les responsabilités propres du STIFF, de la SNCF et de RFF et indique que RFF investit 50 millions d'euros par an sur chaque ligne. Il précise que de premières améliorations seront mises en place à l'horizon 2014, avec le RER D+ et le nouvel arrêt à Pompadour. Des projets sont à l'étude pour le plus long terme,

notamment le renforcement des dessertes, une signalisation plus performante, etc... et il mentionne un budget de 1 milliard d'euros. Il indique que la priorité doit également aller à l'intégration avec le projet du Grand Paris et Arc Express, avec la mise en place de deux gares structurantes au sud et au nord pour s'intégrer à un métro en rocade. Un intervenant questionne ces projets qui ne traitent pas suffisamment de la problématique de la capacité de la ligne D. La CGT insiste sur la nécessité de fiabiliser l'exploitation de la ligne D : « *il faut passer du service vendu au service rendu* ».

La déviation de la RN 6

Pour les citoyens et la municipalité, l'enjeu dépasse l'Interconnexion Sud car ce projet est aussi potentiellement un levier pour peser sur la déviation de la RN6 dont les études préparatoires ont été lancées par l'Etat.

La création d'une rocade inter-régions

Il est fait mention à plusieurs reprises de l'idée d'une rocade en moyenne couronne. La municipalité de Villeneuve-Saint-Georges note que cette idée « *progressive* » dans les projets actuels de Grand Paris et Arc Express. La possibilité d'utiliser l'infrastructure LGV pour organiser des navettes régionales entre les gares TGV et entre les aéroports est également évoquée. RFF rappelle toutefois que l'un des principes fondateurs du projet est de supprimer la mixité entre les différents modes de circulation et décroiser les flux TGV, RER et Fret. Il précise qu'il n'est pas envisageable de faire circuler d'autres trafics sur l'interconnexion sud, à part peut-être des navettes, mais que cela amène des réserves et des contraintes.

Interconnexion avec Grand Paris et Arc Express

Cécile DUFLOT trouverait « *dommage* » de ne pas réfléchir aux projets Interconnexion Sud, Grand Paris et Arc Express ensemble et souhaiterait les voir mis en scène visuellement. RFF rappelle que les études Interconnexion Sud prennent en compte tous les projets à horizon 2020, sauf le projet Grand Paris, ligne 14 dont les études de trafic n'étaient pas réalisées à l'époque. Toutefois, il constate que le projet GP le renforce.

Un conseiller municipal de Villeneuve-le-Roi fait part de son intérêt mais aussi de son inquiétude face au projet pour sa ville, déjà « *sinistrée* ». Pour lui, la priorité est de se battre pour compléter le projet de transport du Grand Paris « *car le secteur n'est pas du tout servi avec le Grand Paris* » et exiger un réseau de transport transversal depuis l'est du département vers le pôle Orly-Rungis.

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Nuisances sonores et vibrations

Comme évoqué précédemment, la question des nuisances sonores et des vibrations a été largement discutée lors du débat sur l'implantation de la seconde gare. RFF est interpellé plusieurs fois pour préciser les garanties qu'il apporte face aux nuisances liées au tunnel. Tristan BARRÈS explique que les vibrations sont dues au frottement de la

roue sur le rail et que leur propagation dépend de la profondeur et de la nature du sol. Il rassure sur le fait que les meilleures conditions sont réunies dans la zone pour les canaliser. Aux municipalités qui se renvoient la balle, Tristan rappelle que le tunnel passera toujours sous une commune, quel que soit le scénario choisi. Certains acteurs, notamment la municipalité de Villeneuve-Saint-Georges, déclarent qu'ils seront extrêmement vigilants face à la question des nuisances.

Eviter l'utilisation des voitures

La circulation est un enjeu clé de la zone et nombre d'intervenants espèrent que le projet IS permettra de la désengorger. Il s'agit aussi de ne pas créer de nouveaux besoins en voiture, comme ce serait le cas si l'on positionnait la gare à Lieusaint.

La préservation de la forêt de Sénart

Comme le note Olivier KLEIN, la problématique sur la forêt de Sénart est nouvelle dans le débat. De nombreuses voix s'élèvent pour dénoncer le scénario C, et contre la prise de position du député GONZALES. La communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine (CASVS) se positionne en garant de la protection de cette forêt et rappelle qu'une charte forestière qui la garantit. Tristan indique qu'en effet la forêt est classée en « forêt de protection », sur décret du Conseil d'Etat. Il explique que, dans le scénario C, le tunnel passerait sous la forêt à une profondeur de 20 à 30 m et n'impacterait donc pas la forêt, contrairement à la solution des tranchées couvertes, moins profondes, adoptée à Limeil-Brévannes ou Villecresnes.

Olivier KLEIN indique qu'une réunion prochaine traitera spécifiquement des questions de l'environnement, à Villeneuve-le-Roi, début avril.

ECONOMIE ET TECHNIQUE DU PROJET

Le train magnétique

Un intervenant se demande si l'on anticipe vraiment l'avenir avec ce projet et pose la question du train magnétique à très long terme (plus de 30 ans). Tristan lui répond que l'Interconnexion Sud n'est pas étudiée dans cette optique, ce n'est pas le sujet chaud du moment et que, de toute façon, il faudrait déjà que les deux radiales soient magnétiques.

Faut-il craindre une saturation du tronçon Valenton-Coubert ?

Cette inquiétude est née du fait que, avec la création de l'Interconnexion Sud, le tronçon Valenton-Coubert subira deux flux, celui de la radiale et celui en provenance de l'Interconnexion. Tristan BARRÈS explique qu'il n'y a pas à redouter cette saturation. La capacité des lignes radiales sera de 15 trains par heure en 2020 et elle sera répartie entre les TGV provenant de l'IS (à hauteur de 4 trains par heure) et les trains vers Paris (11 aux trains vers Paris). Le trafic s'écoulera donc normalement, sans saturation.

La question de la saturation n'intervient que si l'on envisage de rajouter du trafic additionnel, par exemple des navettes Orly-Roissy. Un tel projet nécessiterait le doublement des lignes, ce qui aurait un coût estimé à un milliard d'euros et génèrerait

de gros enjeux environnementaux. RFF note que l'enjeu est le même dans le scénario C, mais il est déplacé au tronçon Coubert-Crisenoy qui subirait la superposition. L'insertion de lignes de doublement serait toutefois plus facile dans ce cas, puisque cette zone est moins urbanisée et ne coûterait que 350 millions d'euros.

La question de ces doublements n'est pas incluse dans le projet IS car elle n'est pas nécessaire pour écouler le trafic inter-secteurs.

Olivier KLEIN indique qu'un atelier technique est prévu le 8 février à Choisy-le-Roi, dans un format plus réduit, sur inscription via le site internet.

EVOLUTION DU SECTEUR D'ORLY

L'enjeu du secteur d'Orly a été évoqué uniquement sur le positionnement de la deuxième gare, notamment sur la question de la proximité des deux gares.

FAISABILITE ET FINANCEMENT

Financement

Tristan BARRÈS indique qu'à ce stade, il n'est pas anormal que le plan de financement ne soit pas bouclé. Il ajoute qu'il faudra trouver les financements à hauteur des intérêts des différents acteurs et à cette fin, il ne rejette pas la possibilité du recours à des financements privés qui peuvent trouver de l'intérêt à ce projet.

Olivier Klein indique que la question du financement donnera lieu à une réunion thématique en fin de cycle, mi mai, à Longjumeau.

Qui décide ?

Au vu de la complexité de ce projet, qui touche au transport et à l'aménagement du territoire, le système de décision vraisemblable concernera RFF, l'Etat et les grands élus de la région parisienne, les régions de province, ainsi que ceux qui participeront au financement. Olivier KLEIN ajoute qu'on est entré sur un processus de décision, étalé sur 15 ans au moins, avec, au fil des études, des moments de décision formalisés.

En conclusion, la réunion fut riche, studieuse et les interventions sérieuses et documentées. François PERDRIZET note que de nouveaux thèmes sont apparus, la forêt de Sénart et la question du financement. Il note que toutes les interventions lui semblent pertinentes et convaincantes et que la question de fond sera : « *quelles sont les priorités ?* » Il encourage l'ensemble des participants à continuer à poser des questions pour accroître la compréhension du projet et lever toutes les interrogations quant à la faisabilité du projet.

