

Débat public de l'Interconnexion Sud
Note de synthèse : la capacité des lignes ferroviaires
Argumentaire particulier

Faisant suite à mon intervention lors de l'atelier technique du 8 février 2011 et à la note de synthèse « la capacité des lignes ferroviaires », je vous communique par la présente l'argumentaire particulier relatif à ma contribution « une troisième voie banalisée » (page 27 de la note de synthèse).

Les bases de ma contribution reposent sur les éléments suivants :

- **prise en compte**
 - * de l'**importance de l'investissement envisagé** (de 1,5 à 3,4 Milliards d'Euros),
 - * de l'**état délicat des finances publiques** (Etat et collectivités territoriales),
 - * de la **situation financière** dégradée de RFF, maître d'ouvrage du projet, et de la SNCF, principal opérateur ferroviaire en France.
 - * par conséquent, du **risque non négligeable de non-réalisation de la ligne nouvelle**, pour des raisons financières.
- **constatation**
 - * de l'**urgence d'une solution** rapide aux dysfonctionnements des TGV intersecteurs, et aux perturbations supportées par la branche Choisy-Massy du RER C,
 - * du **délai de réalisation** de la ligne nouvelle d'interconnexion sud : **10 à 15 ans**, peut-être plus,
 - * de l'**impossibilité de phaser le projet de ligne nouvelle**, sans surcoût rédhibitoire.
- **écoute**
 - * des **revendications légitimes** des riverains de la ligne actuelle.

Par conséquent, il paraît raisonnable de considérer que les améliorations à apporter à ce secteur du réseau ferroviaire français doivent être :

- **économiquement optimisées,**
- **rapidement applicables,**
- **progressives** pour lisser les investissements dans le temps,
- **phasables** pour permettre de bénéficier au plus vite des mises en service partielles,
- **respectueuses des riverains.**

Il paraît donc réaliste de présenter un **plan d'amélioration progressif et régulier** procurant à terme tous les avantages du projet de l'interconnexion sud, sans avoir à en supporter les inconvénients en termes de délai et de coût.

Proposition pour la capacité

Phase 1 :

Le traitement de la question des nuisances subies ou craintes par les riverains est prioritaire. Il s'agit d'un point bloquant qui doit être levé dès à présent.

Les nuisances signalées par les riverains portent essentiellement sur **le bruit et les vibrations** dus au passage des trains. A ce sujet, il serait peut-être judicieux que RFF envisage d'autres moyens de protection que les murs anti-bruits, souvent mal perçus dans un environnement résidentiel pavillonnaire.

Il existe aujourd'hui des **systèmes réducteurs de bruits à la source** (par exemple, système Strailastic utilisé par la DB) qui pourraient être posés **dès à présent** sur les zones les plus sensibles à titre de démonstration, puis en cas de succès, définitivement.

Les riverains admettant que la plus grande part du trafic, constitué par les RER C, continuera à circuler par les voies actuelles Massy-Valenton, le succès de ces systèmes permettrait d'apporter **dès à présent** un progrès aux riverains de la ligne et contribuerait à désamorcer les surenchères.

De même, la construction **dès à présent** et **à titre de démonstration** des premiers tronçons de protections anti-bruits, là où cela est possible et **admis par les riverains** irait dans le même sens. Envisager aussi la **couverture des voies** dans les zones en tranchée permettant un aménagement urbain valorisant (par exemple près du Conservatoire d'Antony) serait sûrement bien accueilli par les riverains de ces zones.

Les riverains seraient alors susceptibles de reconsidérer leur position de refus de tout investissement capacitaire sur Massy-Valenton.

Phase 2 :

Il s'agit de la réalisation des travaux envisagés sur Massy-Valenton dans les secteurs est et ouest, qui devraient repousser la saturation de la ligne au-delà de 2020.

Phase 3 :

En résumé, les conflits entre les TGV et les RER C proviennent :

- des **cisaillements** aux extrémités de la ligne Massy-Valenton (éliminés par les travaux de la phase 2) et
- de la difficulté de faire circuler des **trains directs** (les TGV) et des **trains omnibus** (les RER C) sur une ligne à deux voies, les premiers rattrapant les seconds. Cette difficulté ne se pose que sur le tronçon d'Orly à Chemin d'Antony. En effet, le tronçon de Chemin d'Antony à Massy ne comporte pas de gare intermédiaire et présente donc peu de risque de rattrapage. Or, le tronçon d'Orly à Chemin d'Antony traversant des zones agricoles ou industrielles, la pose d'**une 3^{ième} voie banalisée**, comme proposé à l'Atelier Technique, **ou de deux voies nouvelles si la voie unique banalisée génère trop de difficultés d'exploitation**, ne pose ni problème de voisinage ni problème d'insertion insoluble.
- Quant au tronçon de Chemin d'Antony à Massy, sa banalisation et/ou la mise en place d'une **signalisation performante** (ERTMS) devraient permettre à ce court tronçon à deux voies d'absorber sans difficulté majeure les 300 circulations prévues à terme.

Proposition pour la desserte d'Orly

Phase 1 :

Etant donné le **coût très élevé de la gare d'Orly-TGV** (jusqu'à 650 M€, soit plus que la totalité de la participation de l'Etat pour soutenir les 78 projets de transports publics retenus dans son deuxième appel à projets !), la question de l'affectation des crédits publics se pose ici avec le maximum d'acuité.

Il n'existe aujourd'hui aucune intermodalité fer-air à Orly Le marché correspondant est par ailleurs mal connu. Au succès de la desserte de Roissy s'oppose l'échec de la desserte de Lyon Saint-Exupéry. C'est pourquoi, **avant de décider d'investissements considérables pour créer cette intermodalité, il importe de tester l'importance de ce marché.** Les cinq prochaines années pourront ainsi être mises à profit pour tester ce marché en établissant **dès à présent** un système léger d'intermodalité entre la gare de Massy-TGV et l'aéroport d'Orly.

Constitué par un service de navettes routières dédiées aux voyageurs TGV, ce système permettra aux voyageurs arrivant par le TGV à Massy d'emprunter un service

- clairement signalé,
- sans arrêt entre Massy-TGV et l'aéroport d'Orly,
- partiellement soustrait aux aléas de la circulation automobile en empruntant dans la mesure du possible les voies internes de l'aéroport d'Orly, permettant un temps de parcours inférieur à 15 minutes,
- desservant les aérogares d'Orly-Ouest et d'Orly-Sud **au plus près des halls d'embarquement et d'arrivée** (desserte de meilleure qualité que par une gare TGV souterraine unique positionnée à mi-distance des deux aérogares et générant des cheminements et des dénivelés longs et fastidieux),
- non cadencé, mais **coordonné avec les heures réelles** d'arrivée et de départ des TGV,
- disposant d'un matériel adapté aux voyageurs avec bagages, avec une aide à la manutention des bagages par le conducteur,
- à un prix échappant à la tarification STIF,
- avec émission de billets TGV incluant la correspondance Massy-aéroport d'Orly (ex. : billet Nantes-aéroport d'Orly, via Massy-TGV).

En fonction des résultats de ce service, des investissements plus lourds pourront éventuellement être décidés ultérieurement.

Phase 2 :

Si le trafic intermodal constaté s'avère suffisant, il pourra être envisagé d'investir dans un mode de transport plus lourd.

La solution procurant le meilleur rapport service/coût consisterait à

- conserver une desserte des deux aérogares d'Orly-Ouest et d'Orly-Sud au plus près des halls d'embarquement et d'arrivée,
- éviter une dispersion des arrêts des TGV intersecteurs entre les trois gares de Massy-TGV, Orly-TGV et Villeneuve-TGV ou Lieusaint-TGV, mais au contraire concentrer leur desserte sur seulement deux points d'arrêt.
- Dans ces conditions, la gare d'Orly-TGV, trop proche de Massy et de Villeneuve-Saint-Georges ne s'impose pas.

L'intermodalité fer-air sera alors conservée à Massy-TGV.

Cette deuxième phase devra être **coordonnée avec les projets du Grand Paris Express.**

En particulier, la desserte directe de l'aéroport d'Orly par le prolongement de la ligne 14 du métro retenu dans l'accord Etat-Région du 26/01/11, enlèvera tout intérêt à Orlyval. Il sera alors possible de désaffecter le tronçon d'Orlyval de Chemin d'Antony à Antony et de **le réorienter vers Massy-TGV.**

Proposition pour une nouvelle gare francilienne TGV

Après réalisation des investissements capacitaires nécessaires sur Massy-Valenton, l'emplacement de la deuxième gare TGV s'impose d'elle-même le long du viaduc de la Grande Ceinture, **surplombant le triage de Villeneuve-Saint-Georges**, en relation avec le RER D après déplacement

de la gare de Villeneuve-Triage. A noter que la disparition probable du triage de Villeneuve-Saint-Georges offre des possibilités d'aménagement autour de la gare TGV particulièrement intéressantes.

Par ailleurs, cette localisation permet d'implanter un raccordement vers les voies rapides de la ligne classique Paris-Lyon, offrant aux TGV intersecteurs à destination du Sud-Est un **itinéraire de détournement** via le raccordement de Lieusaint en évitant le tronçon très chargé Valenton-Coubert-Crisenoy.

Bernard Gobitz 10/04/11