

Débat public de l'Interconnexion Sud LGV

Lors du débat public sur l'Interconnexion Sud LGV, le scénario B et le principe de la gare TGV « sur le site du triage de Villeneuve », proposés par RFF, ont été rejetés par une majorité d'intervenants. Cette seconde contribution a pour but :

1. **d'attirer l'attention des participants au débat public sur les opportunités offertes par le scénario B**
 - 1.1. pour les riverains de Massy-Valenton,
 - 1.1. pour la desserte de Lieusaint,
 - 1.2. pour la robustesse de l'exploitation.
 2. **d'exposer quelques-unes des faiblesses de la solution d'une gare TGV « à Orly, au plus près des aéroports »**
 - 2.1. en termes de coût dans une période de crise des finances publiques,
 - 2.2. en termes d'adéquation entre le coût de l'ouvrage et les fonctions à assurer,
 - 2.3. en termes de qualité de service,
 - 2.4. en termes d'intermodalité.
 3. **de mettre en valeur les opportunités propres à l'implantation d'une gare TGV « sur le site du triage de Villeneuve » et de proposer une réflexion libre sur une évolution possible du secteur de Villeneuve-Saint-Georges prenant en compte d'autres projets de RFF (POCL, sextuplement Paris-Juvisy, ...).**
 - 3.1. phase 1,
 - 3.2. phase 2,
 - 3.3. phase 3,
 - 3.4. phase 4,
 - 3.5. phase 5,
-

1. Opportunités offertes par le scénario B

1.1 Le rejet du scénario B, une opportunité perdue pour les riverains de Massy-Valenton ?

Le scénario B prévoit un jumelage de la nouvelle infrastructure et de la ligne actuelle Massy-Valenton dans sa partie orientale.

Ce scénario est rejeté par les élus des communes concernées et par les associations de riverains qui craignent une aggravation des nuisances engendrées par un trafic ferroviaire en croissance.

Cependant, cette position ignore que, dès à présent, le trafic ferroviaire sur ce tronçon est majoritairement constitué non par les TGV, mais par les RER dont la desserte est appelée à se renforcer. A ces RER s'ajoutent aussi des trains de marchandise.

Après la mise en service de l'Interconnexion Sud (2020 – 2025), les riverains de Massy-Valenton supporteront donc les nuisances d'un trafic ferroviaire dont les TGV auront été éliminés, mais qui aura en tout état de cause fortement augmenté par rapport à 2011 du fait du renforcement de la desserte par les RER C.

Dans ces conditions, la déviation des TGV par la nouvelle ligne n'apporte pas de réelle amélioration en termes de nuisance sonore. Par contre, il serait judicieux que les élus et leurs administrés considèrent que la manne financière que le projet d'interconnexion Sud fera s'abattre sur ce secteur du réseau ferroviaire francilien constitue une **opportunité unique** pour exiger

- la mise en place d'un plan efficace de protection phonique de ce secteur et
- plus ambitieusement, un **projet de restructuration des abords de la voie ferrée** destiné à recoudre le tissu urbain aujourd'hui déchiré par les emprises ferroviaires.

Parmi les mesures qui pourraient être envisagées, l'élargissement de 2 à 4 voies de l'emprise de Massy-Valenton dans le cadre du jumelage de la ligne d'interconnexion avec la ligne actuelle, pourrait être, par exemple, l'occasion de couvrir les zones en tranchées pour le plus grand profit des communes riveraines.

Le coût relativement faible du scénario B (1,4 à 1,5 M€) comparativement aux scénarios A (2,5 à 3 M€) et C (3,3 M€) rend financièrement crédible cette opération de réhabilitation du tissu urbain des communes riveraines de Massy-Valenton.

1.2 Le rejet du scénario B, une opportunité perdue pour la desserte de Lieusaint ?

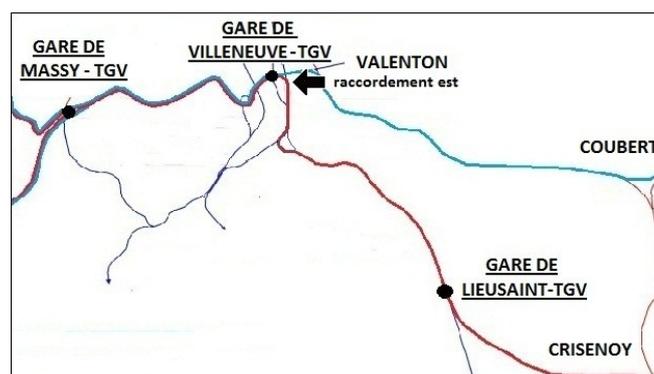
Etre relié au réseau TGV constitue pour le secteur de Lieusaint une opportunité de développement remarquable. Alertés par la présentation du scénario C qui y prévoit une gare TGV, les défenseurs des intérêts économiques du secteur de Lieusaint ont présenté un plaidoyer brillant pour cette solution.

Malheureusement, le scénario C comporte le grave défaut d'être à la fois la solution la plus onéreuse (3,3 M€) et d'être combattue par une majorité d'intervenants.

Si le scénario A élimine d'emblée toute gare à Lieusaint, le scénario B dans sa version « jumelage » laisse la possibilité de construire un raccordement entre le viaduc de la Grande Ceinture surplombant les voies du triage de Villeneuve-Saint-Georges et les voies rapides de la ligne classique Paris-Lyon.

Ce raccordement permettrait pour les TGV intersecteurs à destination du sud-est :

- de constituer un « itinéraire bis » utile en cas de perturbation ou de travaux sur le tronçon très chargé Valenton-Crisenoy,
- de desservir la future gare TGV de Lieusaint.



En rouge : « itinéraire bis » et possibilité de desserte de Lieusaint par les TGV intersecteurs Ouest / Sud-Est et Sud-Ouest / Sud-Est

1.3 Le rejet du scénario B, une opportunité perdue pour la robustesse de l'exploitation ?

Tous les intervenants s'accordent à considérer qu'une exploitation robuste des TGV intersecteurs et des RER C nécessite la séparation de leurs trafics.

Il est cependant souhaitable que les diverses infrastructures dédiées restent techniquement compatibles afin de conserver une grande souplesse d'exploitation utile durant les périodes de travaux et indispensable à une bonne réactivité lors des situations perturbées. C'est pourquoi la séparation définitive de la ligne existante, dédiée aux RER et aux marchandises, et de la ligne d'interconnexion dédiée aux TGV serait une erreur.

Dans le cas des scénarios A et C, non seulement l'éloignement des tracés des deux lignes rend la mutualisation de ces deux infrastructures impossible, mais de plus **les caractéristiques techniques retenues pour l'interconnexion sud interdit toute circulation autre que celle des TGV, même en situation perturbée.**

Seul le scénario B qui jumèle les deux infrastructures et adopte des caractéristiques techniques compatibles (en particulier concernant les rampes maximales) permet de mutualiser ces deux infrastructures, **les TGV pouvant exceptionnellement utiliser les voies du RER et les rames du RER celles des TGV.**

2. Une gare TGV « à Orly au plus près des aérogares » constitue-t-elle le meilleur choix possible ?

L'intermodalité des différents moyens de transport est maintenant reconnue à la fois par les experts des transports et par les usagers comme une fonctionnalité indispensable.

Durant le débat public, la majorité des intervenants a marqué sa préférence pour la construction d'une gare TGV « à Orly, au plus près des aérogares ». Cette solution est apparue à beaucoup comme la solution la plus apte à réparer l'erreur qui a consisté à ne créer jusqu'à aujourd'hui aucune intermodalité entre l'aéroport d'Orly et le réseau ferré.

Pour se représenter l'ouvrage d'art projeté, il est possible de le comparer à la gare souterraine RER de Chatelet-Les Halles. Légèrement moins large que Chatelet-Les Halles, l'ouvrage proposé sera par contre **plus de deux fois plus long** (quais de 490 m au lieu de 225m).

Il s'agira d'un de ces ouvrages d'art qui marqueront le monde du génie civil. Cependant, profondément enterré et très contraint par son environnement, il ne permettra ni phasage dans son financement et sa construction, ni évolution ultérieure.

2.1. A propos du coût de l'ouvrage

Au vu

- du coût très élevé de cet ouvrage (650 M€ uniquement pour la gare),
- de la crise des finances publiques (Etat et collectivités territoriales),
- de la situation financière de RFF (28 milliards d'euros de dette pour un chiffre d'affaire de 4 milliards d'Euros), qui espère que les péages demandés aux opérateurs ferroviaires permettront le remboursement des coûts de construction,
- de la position de la SNCF, principal opérateur ferroviaire, qui dès à présent rechigne à payer les péages en constante augmentation réclamés par RFF,
- de l'impossibilité de phaser cet investissement,

il est légitime de se demander si ce projet correspond bien à une utilisation optimale des finances publiques. A titre de comparaison, le coût de cet ouvrage d'art (650 M€) est supérieur à la totalité de la contribution (590 M€) de l'Etat aux 78 projets de transports en commun en site propre retenus dans le cadre de Grenelle 2.

2.2. A propos de l'adéquation entre le coût de l'ouvrage et les fonctions à assurer

Toujours en comparant la gare souterraine RER de Chatelet-Les Halles à la future gare TGV d'Orly, on s'aperçoit que la première écoule journalièrement un trafic en transit (voyageurs changeant de train, hors correspondances avec le métro) de 520 000 voyageurs par jour.

Selon les prévisions de RFF, le trafic journalier en transit dans la gare d'Orly-TGV sera lui de 6 000 voyageurs par jour.

Un trafic aussi faible justifie-t-il la construction d'un ouvrage aussi monumental pour un montant aussi élevé et qui générera des coûts de fonctionnement (personnel, entretien, etc...) à la mesure de ses dimensions colossales ?

2.3. A propos de la qualité du service rendu aux voyageurs

Le choix d'une gare TGV à mi-distance des deux aéroports d'Orly-Sud et d'Orly-Ouest et profondément enterrée (- 30 mètres),

implique :

- des cheminements longs pour rejoindre chacune des aéroports (couloirs, trottoirs roulants),
- des dénivelés de l'ordre de 40 à 50 m pour accéder aux halls d'embarquement (batteries d'escaliers mécaniques).

En résumé, le temps d'accès depuis les quais TGV jusqu'aux halls d'embarquement sera de l'ordre de 10 à 15 mn.

De plus, si on prend en compte le temps perdu par l'arrêt des TGV intersecteurs à Orly après leur « saut de puce » Massy-Orly (5 km), la desserte « au plus près des aéroports » perd beaucoup de son attrait initial.

La solution pragmatique et évolutive la plus adaptée pour assurer une liaison pratique entre les TGV et les aéroports d'Orly semble donc être celle proposée par la FNAUT :

- dès à présent, une liaison par bus dédiés entre Massy-TGV et chacune des aéroports, Au terme d'un parcours de 10 à 15 mn entre Massy-TGV et Orly, cette navette **desservirait individuellement et sans dénivelé chacune des aéroports**, à la porte même des halls d'embarquement, assurant un service de grande qualité au moindre coût pour la collectivité.
- Ultérieurement, cette liaison pourra être reprise par le métro léger Massy-Orly retenu dans le cadre des accords Etat-Région sur le Grand Paris et dont le financement sera assuré par la Société du Grand Paris.

2.4. Une intermodalité optimisée ?

L'intermodalité air-fer proposée à Orly est limitée au seul réseau TGV, comme si un réseau ferré moderne se résumait aux seules lignes à grande vitesse.

Ignorant le réseau ferroviaire classique, le projet prive cette nouvelle gare de tout le trafic induit par les villes moyennes du Bassin Parisien, zone de chalandise naturelle de l'aéroport d'Orly, et par les villes non desservies par le réseau TGV, que ce soit des métropoles régionales (Orléans, Clermont-Ferrand, Limoges), ou la cohorte des villes moyennes marginalisées par cette désaffection pour le réseau classique (Châteauroux, Bourges, Sens, Nevers, Auxerre, etc...).

Contrairement aux gares intermodales les plus fréquentées (Francfort, Zurich, Genève, etc...), toutes reliées à la fois au réseau ferré classique (trains Intercité, trains régionaux, RER, etc...) et au réseau à grande vitesse, **aucune desserte autre que par les TGV** n'est prévue à Orly.

Pire, les caractéristiques techniques retenues pour la ligne d'interconnexion des scénarios A et C **interdisent définitivement** l'accès à cette ligne à tout trafic autre que celui des TGV !

L'« intermodalité » proposée à Orly-TGV consacre le divorce entre le réseau TGV et le réseau ferroviaire classique. Elle repose sur la négation même du concept d'intermodalité.

3. Une gare TGV sur le site du triage de Villeneuve, une opportunité pour une vraie intermodalité

Une réflexion libre sur une évolution possible du secteur de Villeneuve Saint-Georges.

Le scénario B propose une gare TGV « triage de Villeneuve », appelée ici **Villeneuve-TGV**.

Outre un budget relativement modeste (100 M€ ?), cette gare intermodale se situe au sein de la vaste opération d'urbanisme Orly Rungis Seine Amont.

Dans ce contexte, la future gare de Villeneuve-TGV peut disposer pour son implantation et son développement de vastes réserves foncières libérées par les friches industrielles actuelles et les surfaces occupées précédemment par le triage de Villeneuve Saint-Georges dont l'activité a cessé le 1^{er} avril 2011.



Localisation de la gare de Villeneuve - TGV

Sans préjuger de toutes les fonctions que cette gare pourrait assurer, il est possible d'envisager une montée en puissance par phases successives. Le phasage de cette opération permet de bénéficier à l'issue de chaque phase d'avantages immédiats et réduit le risque d'ajournement du projet faute de disponibilités financières suffisantes.

3.1. 1^{ère} phase

Construction de la gare de Villeneuve-TGV et création d'une gare du RER D en remplacement de la halte actuelle de Villeneuve-Triage.

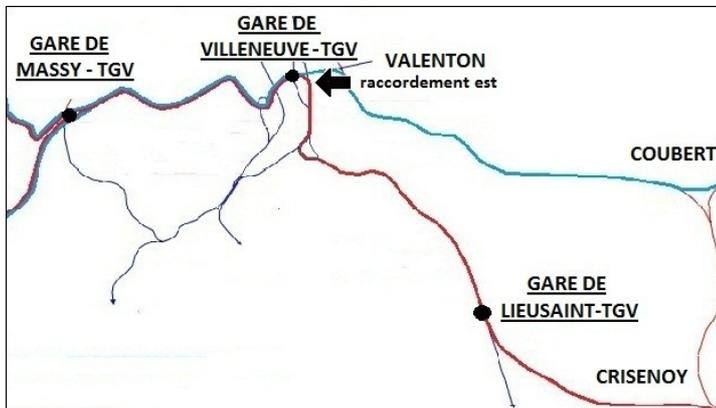
Mise en place d'une **navette routière vers les deux aéroports d'Orly**, sur le modèle de la navette Massy TGV - Aéroports d'Orly.



1^{ère} phase

3.2. 2^{ème} phase

Construction du **raccordement Est** procurant aux TGV intersecteurs un « itinéraire bis » utile en cas de perturbation ou de travaux sur le tronçon très chargé Valenton-Crisenoy, et permettant de desservir l'éventuelle **gare TGV de Lieusaint** (voir 2.2).



Raccordement Est

3.3. 3^{ème} phase (hors projet Interconnexion sud des LGV)

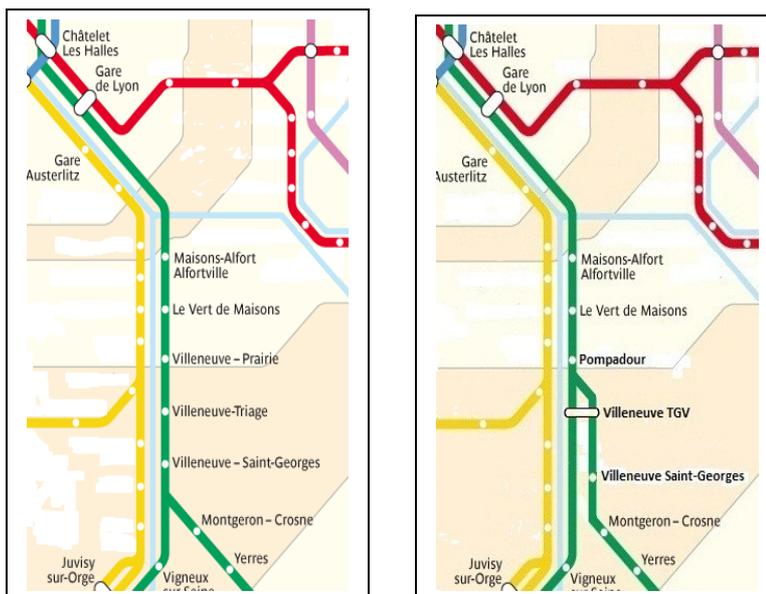
Construction d'une quatrième voie dédiée au RER D de Villeneuve –TGV à Villeneuve Saint-Georges.

Décroisement des RER D pour Melun et pour Corbeil de Villeneuve – TGV à Villeneuve Saint-Georges.

Déplacement des terminus bus de Villeneuve Saint-Georges à Villeneuve-TGV dans des installations correctement dimensionnées.

Tram-train Villeneuve-TGV – plateforme d'Orly (projet SNCF).

Villeneuve-TGV devient pôle intermodal à la place de Villeneuve Saint-Georges, trop contrainte, qui retrouve son rôle initial de gare de desserte locale.



Décroisement des RER D à Villeneuve-TGV (schéma de principe)

3.4. 4^{ème} phase

Basculement des « voies rapides PLM » actuellement implantées à l'est de l'ancien triage vers une emprise jumelée avec les voies RER D situées à l'ouest.

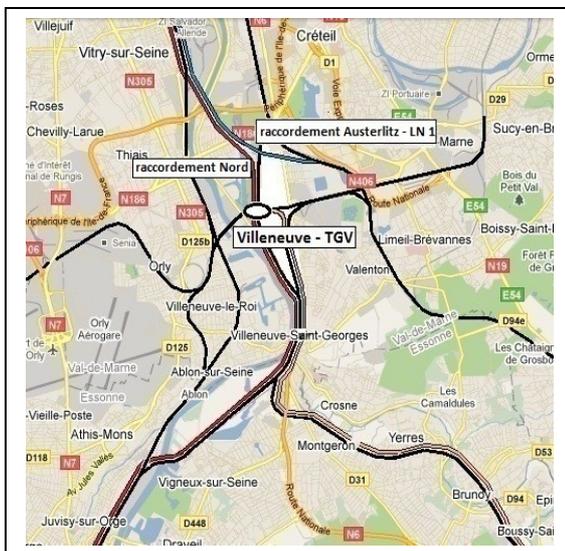
Desserte de Villeneuve-TGV par les intercitys Sud-Est (Sens, Joigny, Tonnerre, Montbard, Auxerre, Nemours, Nevers, Clermont-Ferrand,...).

3.5. 5^{ème} phase (projet POCL et sextuplement Paris-Juvisy)

Réalisation du projet RFF de raccordement entre Paris-Austerlitz et la LGV 1 via Les Ardoines.
Construction du raccordement nord de Villeneuve-TGV vers Les Ardoines.

Desserte de Villeneuve-TGV par les Intercités Sud-Ouest (Etampes, Orléans, Blois, Vierzon, Bourges, Châteauroux, Limoges,...) et par certains RER C directs.

Report « sine die » du sextuplement des Ardoines à Juvisy.



Situation future du secteur de Villeneuve Saint-Georges.
Desserte de Villeneuve-TGV par les Intercités Sud-Ouest.

Bernard Gobitz