

# Interconnexion sud LGV

## Débat Public

« Note relative à la création d'une gare TGV souterraine à Massy, avec débranchement de la LGV Atlantique au sud de Massy »

### AVIS

Le présent document concerne la note relative à la création d'une gare souterraine à Massy avec débranchement de la LGV Atlantique au sud de Massy. Cette note, établie par INEXIA à la demande de RFF, traite de la faisabilité d'un tel projet du point de vue des fonctionnalités attendues (exploitation à 170 km/h), de la faisabilité technique du point de vue des ouvrages souterrains (tunnel et gare) et enfin du coût financier d'une telle modification. N'étant pas compétents sur les techniques ferroviaires, nous limitons notre avis aux seuls deux derniers points, la faisabilité technique des ouvrages souterrains et l'estimation financière.

#### 1) Faisabilité technique des ouvrages souterrains

A partir du débranchement de la LGV au sud de Massy, ce scénario variante comporte :

- un tunnel faisant suite à une trémie puis une tranchée couverte,
- puis la gare souterraine de Massy
- et enfin un tunnel entre les deux gares de Massy et Orly.

La note ne fournit pas d'indication quand au profil en long du projet, mais la nécessité de maintenir la correspondance avec la gare TGV actuelle de Massy ainsi que les raccordements normands fait supposer que l'implantation de la gare et des tunnels adjacents sera peu profonde. En première analyse, les conditions de réalisation à attendre pour ces ouvrages seraient quasi équivalentes à celles attendues dans les scénarios A, B et C pour le tronçon joignant Massy à Orly. La difficulté principale pourrait résulter de la faible profondeur des ouvrages et de l'impact du creusement sur le bâti de surface (tassements, fissuration, etc.). En l'absence d'information plus précise (la note est très succincte) il est difficile d'émettre un avis sur la faisabilité technique qui pour être confirmée, nécessiterait un complément d'étude.

#### 2) Estimation financière

La note -cf. Tableau Page 7/7- fournit une décomposition de l'estimation par grands postes : Raccordement,

Tranchées (couverte et ouverte), Tête de Tunnel, Entonnement, Gare souterraine et le Tunnel. Cette décomposition conduit à un surcoût pour ce scénario variante de 1030 M€ par rapport au scénario A.

Les coûts de référence utilisés par INEXIA pour la gare souterraine et le tunnel sont bien ceux figurant dans le dossier des études techniques, à savoir :

- 650 M€ pour une gare souterraine à 4 voies
- 84 M€ / km pour le tunnel, (soit 256 M€ pour mes 3,050 m)

Le tableau de synthèse apparaît cohérent avec les estimations présentées préalablement par RFF pour les scénarios A, B et C mais à une réserve près.

Il s'agit des entonnements estimés à 150 M€ qui s'ajoutent au total des grands postes (Tunnel, Gare souterraine, Tranchées, Tête, raccordement) alors que dans le dossier des études techniques, le coût du génie civil de ces entonnements est compris dans l'estimation globale de la gare à 4 voies (650 M€) -cf.

Tableau Page 35/36 –

En conséquence le montant du surcoût de ce scénario A' devrait être minoré d'environ 150 M€ (soit 880 M€) à moins que RFF soit en mesure de justifier cette majoration du coût global de la gare souterraine.

CETU – Alain Robert

PS : L'hypothèse du déplacement de la gare de Massy serait certainement intéressante à étudier