

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

Résumé de la septième séance - Antony, le 5 avril 2011

François PERDRIZET, président de la CPDP « Interconnexion Sud » ouvre cette 7^e réunion à Antony, qui marque le début de la deuxième moitié du débat public. Lors de cette réunion du 5 avril dans l'amphithéâtre du Conservatoire d'Antony, les débats ont été francs entre les 220 personnes présentes et avec le maître d'ouvrage Réseau ferré de France. S'il n'y a pas eu de remise en cause du projet Interconnexion Sud, de nouvelles questions fondamentales sont venues animer les échanges, centrés autour de la question de l'intégration de la ligne LGV dans le paysage urbain autour de Massy et des nuisances environnementales.

En introduction, les interventions de la CPDP puis de RFF ont montré une vision proche des acquis du débat à date, tout en notant qu'à ce stade les choses ne sont ni actées ni décidées :

- Le projet est favorablement accueilli, voire attendu. Son opportunité est reconnue, malgré des demandes de précisions, d'améliorations et l'expression de préférences.
- L'unanimité autour de la gare d'Orly, de l'intermodalité air-fer et du positionnement de la gare au plus près des aéroports.
- Une orientation majoritaire en faveur d'une 2^{ème} gare sur la rive droite de la Seine, même si certains acteurs ne pas opposés sans être demandeurs, donc un scénario à une gare pourrait suffire.
- Le souhait d'une ligne en souterrain et la formation de deux coalitions autour du scénario A (avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges) et du scénario C (avec une gare à Lieusaint
- Le fort rejet du scénario B (aérien).

François PERDRIZET note également l'implication forte de la région Ouest sur le projet IS et le fort consensus des acteurs de Seine-et-Marne en faveur du scénario C.

Pour François PERDRIZET les orientations possibles de cette 2^{ème} phase sont:

- La place de l'environnement, lors de 3 réunions dont celle-ci
- L'articulation avec les autres projets en gestation (plan de mobilisation Région, Grand Paris, POCL, Massy-Valenton)
- La comparaison des arguments entre les scénarios, lors de la réunion à Longjumeau
- Un atelier technique sur la question du financement,
- La faisabilité du projet, découpage en phases fonctionnelles, calendrier

Pour RFF, les éléments à éclairer lors de la 2^{ème} période sont :

- Les modalités de réalisation de la gare TGV d'Orly, notamment au niveau financier, du fait des fortes différences de coût entre les scénarios et la nécessité de prévoir la connexion avec les transports en commun.
- Le nombre de gares et leur positionnement à Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint (Villaroche a été écartée), et à nouveau la question financière correspondante.
- Le financement et le calendrier du projet.

Le maire d'Antony ouvre la séance et l'animation de la réunion est confiée à Olivier KLEIN, membre de la CPDP.

PROJET ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Bien que le débat ait été très animé, le principe du projet Interconnexion Sud n'est pas remis en cause dans sa mission de connecter les lignes LGV.

Point de vue de la province

Le président de l' AIS réaffirme le soutien de la province au projet IS, qui va permettre de fiabiliser et d'accroître la capacité de développement en Province.

Plateau de Saclay

Le sujet du Plateau de Saclay, « *la Silicon Valley française* », est soulevé par un intervenant qui s'étonne du développement d'un « *campus à 2 milliards* » sans infrastructure de transport ! Il défend l'idée qu'il faut mutualiser les tunnels avec le Grand Paris. Pour RFF, un principe clé de l'IS est de décroiser les flux locaux et nationaux. Remixer le TGV avec un métro automatique, « *c'est revenir en arrière et retrouver les mêmes problèmes avec un métro automatique* ».

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Le débat est animé, centré autour du point sensible des nuisances liées au projet Interconnexion Sud. RFF s'y voit accusé de « *se soucier assez peu des nuisances, comme tous les aménageurs publics* ». Les citoyens des communes de Massy, Antony et Wissous posent la question de la responsabilité et indiquent qu'ils demanderont des « *comptes à ceux qui auront mis en œuvre (ces projets)* ».

RFF précise à plusieurs reprises que l'IS supprime les nuisances sonores de tous les TGV existants et à venir et « *qu'on ne peut pas dire que ce projet va générer des nuisances sonores supplémentaires puisqu'il sera à 95% en souterrain* ».

D'autres types de nuisances seront également évoqués pendant le débat : les vibrations, les nuisances visuelles, de possibles dégâts géologiques et les impacts potentiels sur la santé

L'insertion du tunnel à Massy

Le débat se focalise d'abord sur la question de l'entrée et de la sortie des trains autour de la gare de Massy. RFF explique que le TGV arrive en aérien de la LGV atlantique et doit repartir de la gare de Massy en tunnel. Il est impossible d'avoir un souterrain dès la sortie, donc il est nécessaire de prévoir un passage en trémies où le TGV descend progressivement. La pente de 35 pour 1000 (pente accentuée par rapport à la règle habituelle de 20 ‰) est envisagée pour que le train se retrouve en souterrain le plus vite possible. RFF propose de commencer la descente au viaduc de l'avenue Charles de Gaulle. La tranchée couverte débiterait ainsi au niveau de Massy Verrières. Les divers intervenants échangent vivement sur les nuisances engendrées par cette entrée/sortie de tunnel au cœur de Massy. Le CDR Ma Val appelle RFF à « *respecter ce qui avait été annoncé d'emblée, des scénarios en souterrain dans les zones urbaines* ».

Les participants s'interrogent en premier lieu sur les incidences sur le bâti. RFF leur assure qu'il n'y aura pas d'impact sur le bâti car, grâce aux règles dérogatoires (pente à 35 pour 1000), la partie souterraine commence avant la partie bâtie. Elle passerait donc en dessous du boulevard des Pyrénées.

Les riverains s'inquiètent également des nuisances causées par les travaux. RFF indique que, avec un phasage, on pourrait conserver la circulation partielle.

Outre les incidences sonores, la question des vibrations émeut le public : une association considère que le passage des TGV à une vitesse de 160 km/h serait « *insupportable* ». RFF précise que la vitesse de 160 km heure est une vitesse maximale pour dimensionner les ouvrages mais qu'elle sera plutôt autour de 70 km/h à l'entrée du tunnel.

Les intervenants, mairie et citoyens d'Antony, se prononcent tous en faveur de l'enfouissement total de la ligne de TGV sous leur commune, pour limiter au maximum les nuisances sonores et environnementales. Le maire d'Antony ajoute que le souterrain doit être suffisamment profond, comme c'est le cas du Orlyval.

Certains intervenants exigent que RFF leur présente un plan plus précis, à la centaine de mètres près, afin de pouvoir se prononcer. La CPDP assure que ce plan sera réalisé et mis en ligne par la suite.

Scénario alternatif : la construction d'un tunnel en amont, à l'Ouest de Massy

Certains intervenants réclament que soit étudiée par RFF la solution d'un enfouissement en amont au sud de Massy, avec un arrêt souterrain à Massy. Les TGV seraient donc raccordés avant Massy et cela éviterait les nuisances.

RFF indique qu'il n'a pas réalisé d'études poussées sur cette variante mais que rien ne semble l'empêcher au niveau technique. Elle implique, par rapport au projet proposé, le prolongement de la ligne en tunnel et la construction d'un arrêt souterrain (une « gare » selon le vocabulaire technique de RFF) sous la gare actuelle de Massy TGV. RFF estime le coût de cette solution autour du milliard d'euros, sur la base du coût d'une gare souterraine à Orly (600 millions d'euros) et du coût du tunnel. RFF indique qu'il n'est pas possible de réaliser une étude sur un temps très court mais propose de faire appel à un expert pour confirmer, « à dire d'expert », le coût de cette solution.

RFF insiste toutefois sur le fait que cette question soulève la question du financement, qui est centrale, car elle implique des investissements beaucoup plus lourds. Des participants souhaitent que, compte tenu de la pérennité de l'infrastructure, on ne lésine pas sur la qualité de l'investissement.

Le raccordement des TGV normands à Wissous

Les TGV en provenance de Normandie ne peuvent techniquement pas rejoindre l'interconnexion au même endroit que la LGV atlantique. Il est prévu dans le projet de les raccorder au souterrain au niveau de Wissous.

Les intervenants de Wissous, mairie, citoyens et associations, dénoncent ce projet pour les nuisances qu'il occasionnera à une ville « *enclavée* » et déjà fortement pénalisée. RFF rappelle que le projet Interconnexion Sud permettra justement de réduire fortement ces

nuisances puisque, à part 6 TGV normands, tous les autres TGV disparaîtront de la surface. RFF compare également ces 6 TGV normands à 400 RER.

Une association se dresse contre le projet qui, selon elle, entraînera la condamnation définitive de la gare. Elle défend au contraire l'ouverture de cette gare et la création d'un arrêt à Wissous sur la ligne du RER C. Elle propose le raccordement plus à l'est des TGV normands. Pour RFF, le raccordement normand n'est pas incompatible avec une gare RER à Wissous, il serait envisageable de repositionner la gare.

Un intervenant note que les cartes présentées par RFF ne sont pas suffisamment précises et ne tiennent pas compte du nouveau quartier de St Eloi. RFF précise que ce quartier a toutefois été pris en compte dans la proposition.

Un riverain demande à RFF de démontrer que le doublement de cette voie entre Massy Verrières et Les Bacconnets est réellement profitable. Un autre riverain note le problème du passage à niveau et des travaux sur les voies qui sont également des nuisances. Enfin, RFF est soupçonné par un intervenant d'une « *tendance à minimiser le nombre de trafics : 4 trains de marchandises par jour ? non la nuit !* »

La problématique géologique

Un habitant d'Antony soulève la question de la nature du sous-sol dans cette zone, Il indique qu'il s'agit d'une roche marneuse, argileuse, très fragile. Il réclame des éclaircissements à ce sujet, notamment sur l'impact des vibrations sur le sol et sur les maisons. RFF précise que cette question a été intégrée et c'est pour cette raison qu'il est prévu un tunnel profond, de 20 à 30 mètres, pour atteindre les roches dures (calcaire) alors que la couche de marnes argileuses au dessus viendrait atténuer les vibrations transmises par le sol..

Les études environnementales dans le calendrier

Face aux réclamations fortes sur le sujet, RFF précise que l'étude d'impact intervient en aval, avant enquête publique, car l'enjeu du débat public se situe plutôt au niveau des principes et des enjeux. Elle sera présentée dans un processus de concertation ultérieur qui reste à définir.

RFF indique qu'il est prévu de faire le diagnostic avant et après infrastructure et, s'il y a des nuisances, elles seront compensées par des équipements adéquats. Dans tous les endroits en aérien, il faudra prévoir des mesures acoustiques pour contrer les nuisances sonores. Les analyses acoustiques doivent être réalisées après le débat public.

SCENARIOS ET PROJETS CONNEXES DE TRANSPORT

Les scénarios A, B et C élaborés par RFF ne sont pas discutés lors du débat. Mais deux nouvelles alternatives sont proposées par le public.

Scénario alternatif : le barreau sud à 30 km de Paris

Pourquoi faire passer l'interconnexion aussi près de Paris ? Si Citoyens à Antony » se déclare favorable à relier les régions entre elles, il dénonce en revanche le projet de RFF, qu'ils qualifient de « *mal ficelé, illogique* ». Prenant pour exemple un Lille-Bordeaux qui

passé à l'est de Paris, ils questionnent la volonté de ramener ce TGV en plus proche banlieue au sud, à 10 ou 12 kms du périphérique.

Leur proposition: une interconnexion aérienne, partant de Coubert et longeant la Francilienne et rejoignant la LGV atlantique. Ils remettent ainsi en cause le « *dogme d'un passage par Massy et Orly* », deux gares très proches l'une de l'autre. La gare de Massy serait « *une erreur, comme celle de Vendôme et du Creusot* ». Quant à l'intermodalité air-fer, ils argumentent qu'elle fonctionne à Roissy ou dans d'autres aéroports intercontinentaux, comme Bruxelles, Schipol ou Montréal, mais qu'elle ne fonctionne pas dans les aéroports moyens. Ils citent l'exemple de Lyon-Satolas.

RFF rappelle avoir étudié et écarté de nombreuses alternatives, dont celle-ci. Les 3 « invariables » du projet IS, définies par le comité du pilotage du projet, sont : la desserte de Massy, d'Orly et le décroisement des flux. Les TGV intersecteurs ont une « *économie particulière* » : 40 % des passagers montent et descendent dans les gares TGV franciliennes. « *Si les trains ne s'arrêtent pas dans ces gares, ils n'auront pas une dynamique aussi forte. Ces gares ne fonctionnent que si elle sont raccordées à un réseau de transport en commun majeur ou à un grand équipement* ».

RFF note également que c'est précisément la gare TGV d'Orly qui va permettre à l'aéroport de muter. En effet, Orly ne peut pas évoluer en volume du fait d'un arrêté ministériel limitant les vols. Donc en créant cette intermodalité air-fer, les voyageurs n'auront plus de raison de faire leurs trajets Paris-Province en avion et les créneaux aériens affûtés à des vols domestiques pourront être reconvertis vers l'international.

L'IS et le Grand Paris

A plusieurs reprises est évoqué le projet Grand Paris, « *un projet à 35 milliards d'euros, versus 2 milliards pour l'IS* ». La question posée est : peut-on mutualiser les tunnels ? C'est notamment autour du plateau de Saclay et de sa desserte que se cristallise ce débat.

RFF rétorque que le débat sur le Grand Paris s'est terminé en janvier et qu'ils sont en attente de ses conclusions. Il rappelle toutefois que l'IS vise à dissocier les flux entre le RER et le TGV, et que donc, s'il devait être envisagé un jumelage entre les deux flux, ce serait sur deux voies différentes, notamment en privilégiant des bitubes.

L'IS et Massy-Valenton

Les citoyens, associations et communes en présence expriment leur forte et durable mobilisation contre le projet Massy-Valenton, qui se voit qualifier de « *gagnant perdant* ».

RFF présente le projet Massy-Valenton en réaffirmant qu'il s'agit d'un projet distinct, visant à assurer la transition, en 2017, avant la mise en place de l'IS (2020-2025) et canaliser les besoins en TGV et aux doublement de la circulation des RER. Le projet permettra :

- D'améliorer la régularité des TGV et RERC par l'amélioration de l'insertion des TGV aux deux extrémités de la ligne (secteurs est et ouest)
- Le passage au quart d'heure du RER C entre Pont de Rungis et Massy-Palaiseau prévu au schéma directeur décidé par le STIF.
- De compenser les nuisances sonores et visuelles liées à la croissance des trafics par des mesures d'insertion pérennes

Le projet a démarré à l'est, mais aucun accord n'a encore été trouvé à l'ouest. RFF précise que le projet Massy-Valenton est moins ambitieux que l'IS puisqu'il ne vise pas à décroiser les circulations mais plutôt à améliorer les conditions en supprimant les points de conflit. En outre, RFF réfléchit actuellement à différentes solutions d'évolution du projet initial, qui permettraient d'améliorer les conditions d'insertion (rapprochement des voies, 3^e voie pour le RER B, etc.). Il est prévu des ateliers à l'automne.

De vives réactions s'élèvent face au projet, notamment de la part des associations et de la mairie d'Antony:

- **Nuisances**

Le maire d'Antony intervient pour souligner que sa ville s'oppose au projet avec détermination depuis son origine du fait des nuisances considérables qu'il induira, notamment rue des Chênes, des travaux importants pendant des années, et des rues étroites et peu adaptées à de tels projets. La ville espère que les études en cours trouveront une autre solution. Un intervenant souhaite que l'étude d'impact soit faite avant la concertation et avoir accès à toutes les solutions retenues ou non pour transparence de discussion.

Le CDR Ma Val oppose « *des projets qui respectent (IS, Grand Paris) et méprisent (Massy-Valenton) le cadre de vie des riverains* ». Il indique que 20 000 riverains impactés par le projet Massy-Valenton avec une augmentation prévisible des nuisances sonores et vibratoires, par le TGV et le fret nocturne.

- **Cohérence vis-à-vis de l'IS**

Un riverain d'Antony s'interroge sur l'intérêt de ce « *bricolage d'Interconnexion Sud* » que représente Massy-Valenton, les deux projets ayant « *la même fonctionnalité* » : pourquoi est-il maintenu alors qu'à terme il ne sera plus utilisé et a démontré son « *absurdité* » ? Le CDR Ma Val lui emboîte le pas et craint « *le provisoire qui dure* » car, si l'on s'en tient à une logique de calendrier, Massy-Valenton terminée en 2017 pourrait n'avoir que 3 ans de durée de vie jusqu'à la mise en service de l'IS, qui pourrait advenir dès 2020.

- **Garantie de réalisation de l'IS**

Le CDR Ma Val exige l'abandon de Massy-Valenton au profit du projet en site propre au motif que son abandon est la meilleure garantie pour la réalisation du projet IS, qui n'est pas encore financée aujourd'hui. De même, le CELFI IDF presse pour l'abandon du projet Massy-Valenton, afin de faire avancer rapidement l'IS.

RFF rappelle qu'à horizon 2017, il est prévu un trafic supplémentaire de TGV auquel il faut faire face.

FAISABILITE ET FINANCEMENT

Financement

La thématique du financement est revenue à plusieurs reprises, notamment au vu des alternatives coûteuses évoquées par les intervenants.

Un riverain demande pourquoi l'Europe n'est pas mise à contribution pour financer le projet puisque l'IS a vocation à développer le trafic paneuropéen.
Le CDR Ma Val déclare qu'ils « *ne sont pas demandeurs de ce projet donc les régions qui sont bénéficiaires doivent trouver les fonds.* »

En conclusion, Olivier KLEIN se félicite d'un débat très animé et riche, tandis que François PERDRIZET remercie le public d'avoir participé avec « *fougue* » à la discussion, tout en constatant la dégradation de la relation de confiance avec RFF.

Pour cela, il les invite à mettre au point un processus proposant par exemple à RFF d'approfondir les questions et les solutions qui ont été évoquées par le public en les présentant simplement et de voir si on doit consulter un expert ou non.

Sur le fond du débat, il note l'importance cruciale de la dimension environnementale et incite chacun à faire le point sur ce que ça apporte et ça coûte, au niveau des collectivités et des associations. De même, la question du financement et le lien avec le projet Grand Paris émergent comme des sujets clé.