

INTERCONNEXION SUD DES LIGNES A GRANDE VITESSE EN ILE-DE-FRANCE Résumé de la dixième séance – Villeneuve-le-Roi, le 2 mai 2011

François PERDRIZET, président de la CPDP « Interconnexion Sud » ouvre cette 10ème réunion à Villeneuve-le-Roi, centrée sur le thème de l'environnement. La prise en compte de l'environnement est non seulement un des fondements de la procédure du débat public mais c'est aussi une thématique qui est largement apparue lors du débat sur l'Interconnexion Sud.

Les échanges sont vifs lors de ce débat qui voit se confronter les défenseurs et des détracteurs des scénarios avec force arguments et passion. La question des nuisances est extrêmement sensible pour ce territoire. Les nuisances actuelles tendent à rendre les habitants imperméables aux bénéfices que leur apporterait le TGV. Ils tiennent avant tout à protéger leur environnement, défendent le statu quo et demandent même si on peut améliorer l'existant. La problématique locale est donc au centre de la réunion.

PROJET ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Plus que jamais, le bouillonnement de la soirée à Villeneuve-le-Roi prouve que le projet Interconnexion Sud touche à des questions sensibles d'aménagement du territoire avec en arrière plan, une forte problématique environnementale (voir la partie Impacts environnementaux).

Certes, les intervenants sont favorables au projet Interconnexion Sud dans son objectif de « fluidifier » le trafic des LGV, le conseiller général du canton de Villeneuve-le-Roi. Ils en reconnaissent également certains bénéfices pour leur territoire. Puisque la ligne actuelle Massy-Valenton passe aux portes de Villeneuve et d'Ablon, le projet Interconnexion Sud permettrait de supprimer les TGV en surface qui passent actuellement dans les quartiers du Grand godet et du Coteau. D'autre part, il est vrai que la restitution de tout le sillon au RER C garantirait une amélioration de la régularité du RER C.

Mais c'est avant tout de l'aménagement de leur territoire dont ils se préoccupent.

Un territoire « sacrifié » qui demande une « appel à réparation »

Leur première interrogation est légitimement: qu'est-ce qu'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges va apporter aux Villeneuvois et aux Ablonnais ? Les défenseurs du projet A, présents en minorité, soutiennent qu'une nouvelle gare est une opportunité de développement de la ville, de création d'emplois et de logements, d'augmentation du prix du foncier. Investir dans une gare sur le territoire, c'est s'assurer d'autres investissements à venir, « *il faut pousser le STIF à s'intéresser à notre ville* » déclare un intervenant, géographe et urbaniste, au nom de l'association Imagine Villeneuve. Il évoque notamment la déviation de la RN6, « *qui est inscrite dans le SDRIF, un investissement d'un milliard d'euros, pensez-vous qu'on fera un investissement à 3 milliards d'euros sans faire en sorte qu'il soit viable ?* »

A l'inverse, les nombreux détracteurs du projet sont convaincus qu'il n'apportera aucun bénéfice et de nombreuses nuisances supplémentaires. Ils ne croient pas que cette gare permettra de développer leur ville, c'est un « *miroir aux alouettes* », on tente de les « *éblouir* » selon les mots du député-maire de Villeneuve le Roi qui s'exclame : « *la belle affaire !* » Ils se

retranchent derrière un discours de « *territoire servant* », de « *lieu sacrifié* » (D. Gonzales), saturé de nuisances qui demande réparation. Au nombre des nuisances, les élus et les riverains citent les lignes de chemins de fer qui traversent la ville, le survol des avions d'Orly et son cortège de nuisances sonores et de pollutions atmosphériques, le passage du fret, du TGV et du RER, le site pétrolier classé Seveso 2, le plan de prévention du risque inondation, la RN6 qui coupe la ville en deux... Ils sont déterminés à éviter que le tunnel ne passe sous la ville.

Daniel Guérin prône le « *principe de précaution* » pour éviter que de nouvelles nuisances viennent s'y ajouter à l'avenir, d'autant que leurs revendications pour améliorer l'existant restent lettre morte. Un autre élu s'inquiète au contraire de voir ses confrères « *soulever des peurs pour des choses qui n'existent probablement pas* ».

Le « pacte de confiance » avec RFF mis à mal

C'est là un argument fort des détracteurs du projet de gare à Villeneuve-Saint-Georges : ils dénoncent à plusieurs reprises la relation de confiance mise à mal avec RFF et clament haut et fort leurs attentes déçues face d'amélioration de leur situation existante.

Les acteurs en présence agitent leur déception voire leur colère de voir naître le projet IS face aux projets d'amélioration de l'existant qui ne voient pas le jour. Selon le conseiller général de Villeneuve le Roi, c'est une « *revendication légitime* » de la part des habitants et les communes qui ont « *donné plus que leur compte à l'accueil des équipements structurants* ».

Ils s'interrogent sur l'amélioration du RER, dont ils ne voient pas les effets. Mais surtout, des témoignages de riverains viennent appuyer le discours des élus. Les habitants des quartiers du Grand godet et du Coteau s'insurgent contre le fait que le mur antibruit qui doit les protéger des nuisances sonores de la ligne actuelle Massy-Valenton n'est toujours pas construit, « *alors que la convention de financement est signée avec la Région et le Département depuis 18 mois et que les travaux devaient commencer cette année* ». « *C'est inadmissible, c'est une rupture des engagements pris dans la convention* ».

Le ton monte quand RFF explique qu'il s'agit d'un projet global qui nécessite du temps pour être mis en place et que cette protection acoustique servira également à l'IS. « *Ne vous défaissez pas !* » répond un riverain excédé.

Un nouveau venu à Villeneuve-le-Roi, qui découvre les nuisances de la sortie de tunnel, pose simplement la question : « *Avant de vendre quelque chose de nouveau, s'intéresser à ce qui existe déjà : comment améliorer l'existant* ». Tristan Barrès répond que l'Interconnexion Sud vise justement à améliorer l'existant et que RFF est « *ouvert au dialogue sur le tunnel de la Faisanderie* ».

RFF et les experts interviendront longuement pour tenter de rassurer le public (voir partie Impacts environnementaux).

Les « oubliés » du Grand Paris

Un autre argument agité par plusieurs élus concerne le projet Grand Paris et leur sentiment que Villeneuve-Saint-Georges et Villeneuve-le-Roi en sont les « *oubliés* ». Il se sentent mis à l'écart des transports en commun de proximité, dont ils ont pourtant « *tant besoin* ».

Pour le maire d'Ablon, on se trompe de priorité quand on parle de développement : il existe déjà un bassin d'emploi à Orly-Rungis mais il n'est pas accessible en transport aux Ablonnais et aux Villeneuvois. La première priorité est de le rendre accessible aux habitants. D'autre part, il indique également que la logique voudrait qu'on développe un autre bassin d'emploi autour de Sénart puisque beaucoup d'habitants de Seine-et-Marne viennent travailler en petite couronne ou à Paris. Le maire de Lieusaint lui emboîte le pas lors de son intervention en parlant du scénario C comme un « *choix d'avenir* », en terme d'aménagement du territoire, pas seulement de Sénart mais de l'Ile de France en général.

Ce qui intéresse avant tout les riverains et les élus c'est un meilleur accès à Orly, que ce soit à l'aéroport ou au bassin d'emploi de Cœur d'Orly. François Perdrizet appelle à ce que ce point soit discuté plus avant.

L'équilibre territorial en Ile-de-France

L'aménagement global du territoire de l'Ile-de-France n'est pas pour autant oublié de tous et plusieurs élus appellent à ce que soit choisi le projet qui favorise l'équilibre territorial, avec des gares TGV mieux réparties sur le territoire. Pour eux, c'est le scénario C qui est « *seul conforme au schéma directeur de la région IDF adopté en 2008* ».

A l'inverse, Imagine Villeneuve alerte le public contre un « *choix du passé* » qui mènerait à construire à Lieusaint « *une gare au milieu des champs* ». Il rappelle que le SDRIF insiste sur la nécessité future d'une agriculture proche, un enjeu majeur avec l'accroissement de la population annoncé. Il cite en référence la gare d'Amiens, « *la gare des betteraves, vide, où personne ne va* ».

Une proposition : la mise en place de compensations

D'aucuns vont plus loin : pourquoi ne pas prévoir un volet de mesures compensatoires pour les riverains si le projet aboutit ? Ces compensations concerneraient l'amélioration de l'existant : la diminution des vibrations des voies de fret existantes, le tunnel sous Villeneuve et en sortie, généralisation des murs anti bruit et des trémies, la déviation de la RN6. Plutôt que de rejeter en bloc la gare à Villeneuve-Saint-Georges, un intervenant lance : « *si vous voulez une gare chez nous, il faut investir !* »

SCENARIOS ET PROJETS CONNEXES DE TRANSPORT

Ces divergences de fond se retrouvent dans les échanges autour des scénarios. Villeneuvois, Ablonnais et élus des communes se succèdent pour exprimer des positions très tranchées en faveur des scénarios. Une majorité bruyante soutient le scénario C, une minorité décidée défend le scénario A. L'alternative B est rejetée en bloc puisqu'il n'est pour personne question de passer par l'aérien. François Perdrizet demande toutefois à ce que le scénario B soit étudié de plus près. On apprend que groupe socialiste de la R2gion Ile de France a déposé un cahier d'acteur en faveur du scénario C.

Les débats autour de scénarios s'articulent autour de plusieurs points clé :

Les nuisances environnementales pour les quartiers du Grand godet et du Coteau

Nombre d'intervenants reconnaissent et subissent des nuisances au quotidien, liées aux transports en commun. Pour la plupart, ils sont radicalement opposés au passage d'une

nouvelle ligne de TGV dans leur ville, qu'elle soit aérienne ou souterraine et rejettent donc en bloc les scénarios A et C. L'association Imagine Villeneuve s'élève contre l'opinion majoritaire et indique que, étant donné la proximité de VLR avec Orly, et quel que soit le scénario choisi, la ville sera concernée : « *ils ne vont pas la contourner !* ».

Un engorgement routier décuplé

La même majorité d'intervenants s'élève contre la saturation accrue de la RN6 et du pont de Villeneuve-le-Roi. Imagine Villeneuve leur réplique, avec certitude, que si la gare est réalisée à Villeneuve-Saint-Georges, des travaux d'aménagements seront faits dans la ville. Le vice-président en charge des transports au Conseil général du Val de Marne et conseiller municipal de Villeneuve Saint Georges indique également que nul ne sait comment sera la ville dans 15 ans. C'est d'ailleurs une question lancinante du débat : les discussions partent du principe que rien n'aura changé en 2025. Mais il est possible que certains des aspects débattus aient évolué d'ici là. François Perdrizet enjoint le public et les intervenants à se poser la question.

Le nécessaire usage de la voiture

Il est déploré par ceux qui soutiennent le projet A : s'il n'y a pas de gare à Villeneuve-Saint-Georges, alors les Villeneuvois et Ablonnais se verront dans l'obligation de prendre leur voiture pour se rendre à la gare TGV d'Orly ou de Lieusaint. Imagine Villeneuve note que ce ne sera pas viable à long terme puisque le prix de l'essence ne va faire que grimper : « *quand cette gare sera construite elle sera déjà dépassée* ».

La performance environnementale

C'est une des premières fois où est soulevé l'argument de la performance environnementale. Il est agité par un conseiller municipal VLR, qui se positionne pour le scénario A qui présente la meilleure performance environnementale selon RFF. Le maître d'ouvrage précise que selon eux, les scénarios A et C sont les meilleurs à ce niveau, puisqu'ils sont en tunnel et limitent donc les nuisances, même s'ils reconnaissent qu'il y aura des impacts à corriger ou à encadrer.

Des garanties complémentaires

Le conseiller général de Villeneuve le Roi soutient le scénario C mais il indique qu'il ne se suffit pas par lui-même et il demande des garanties complémentaires :

- sur le tracé : où passera-t-il exactement ?
- sur la création d'une gare TGV à Orly : il souhaite une assurance qu'il n'y aura pas de trafic aérien supplémentaire
- sur la desserts en transport en commun du pôle d'Orly depuis leur territoire.

Beaucoup de questions sur une gare à Villeneuve-Saint-Georges

Le député-maire de Villeneuve le Roi se prononce contre une deuxième gare : selon lui, « *la gare d'Orly qu'on leur promet depuis des années leur suffirait amplement!* » Il se demande même qui s'arrêterait à Villeneuve-Saint-Georges si la gare était construite.

Plusieurs intervenants s'interrogent en outre sur la réalité concrète d'une gare à Villeneuve Saint-Georges. Où seront garées les voitures ? Y aura-t-il des parkings en sous-sol ? Comment y accèdera-t-on ? En outre, la majorité se déclare contre une entrée de la gare côté Villeneuve-le-Roi. François Perdrizet demande à ce que ce sujet soit approfondi et notamment qu'une

projection soit faite sur le secteur de la gare à 15 ans. RFF reconnaît d'ores et déjà qu'il n'y aura « *pas de miracle* » mais que le schéma directeur d'Ile-de-France prévoit des aménagements dans la région de Villeneuve-Saint-Georges et Lieusaint « *qui n'ont pas vocation à rester comme ce qui est décrit lors de la réunion* ».

Arbitrage avec autres projets

Pour plusieurs participants, ce projet onéreux ne doit pas se réaliser au détriment d'autres infrastructures, notamment de la rénovation des lignes C et D, une urgence.

Une proposition : la mutualisation du tracé avec le POCL (Paris Orléans Clermont Lyon)

De nombreuses voix s'élèvent pour questionner le lien entre l'IS et le POCL. Parmi les variantes d'arrivée en Ile-de-France de la ligne POCL, une option passerait par Orly. Pour un conseiller général du plateau Briard, ce serait une « aberration » que de ne pas mutualiser ces deux projets. Plusieurs intervenants démontrent que l'adoption du scénario C permettrait de mutualiser le tunnel entre les deux lignes en évitant deux chantiers, deux tunnels et cela permettrait de réaliser des économies.

RFF rappelle que le débat public sur le POCL débute à l'automne, qu'on ne peut anticiper sur son issue et note que, s'il semble séduisant d'envisager un tunnel commun entre les deux avec le scénario C, il ne faut toutefois pas oublier que cela engendrerait un coût supplémentaire car il conviendrait d'aménager des raccordements aux extrémités.

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Cette réunion publique traite particulièrement de la problématique environnementale. RFF rappelle son souci des questions environnementales et humaines : « *il y a peu de projets ferroviaires en France qui proposent des projets à 95 % en tunnel !* »

Les habitants s'inquiètent surtout de l'accroissement des nuisances actuelles

Les riverains sont avant tout concernés par les nuisances qu'ils subissent déjà fortement et ils craignent de voir ces mêmes nuisances décuplées, notamment par le choix du scénario A. Les habitants des quartiers du Coteau et Grand godet sont les plus sensibles, eux qui subissent déjà « *des RER C toutes les 10 ou 15 minutes, le fret le soir et le matin et le TGV* ». RFF tente de les rassurer en reprenant sa démonstration désormais bien rodée sur le fait que le trafic d'une ligne intersecteur est nécessairement plus faible puisqu'elle est limitée par la capacité des lignes radiales qui l'encadrent. Les riverains s'inquiètent aussi de l'accroissement du nombre d'avions au départ d'Orly, malgré le décret limitant le volume de vols. Enfin, les riverains demandent à avoir des précisions sur les tracés de scénarios et RFF indique qu'elles seront prochainement sur internet.

Les enjeux environnementaux

Plusieurs experts mandatés par RFF, un troisième par la CPDP, exposent les enjeux environnementaux du projet dont ils s'accordent pour dire qu'il s'inscrit dans un territoire « *extrêmement contraint* », notamment du fait de sa densité de population. Pour la responsable environnement de RFF, il s'agit avant tout de préserver les ressources : les nappes phréatiques qui alimentent en eau potable, les milieux naturels protégés et les corridors écologiques prévus pour le déplacement de la faune, les espaces agricoles et

forestiers protégés, dont la forêt de Sénart. « *Il faut trouver des solutions* ». Les experts approuvent le recours aux tunneliers, pertinent et efficace dans ce contexte, et ils citent chacun plusieurs exemples d'ouvrages similaires. Parmi les impacts principaux du projet, ils notent :

L'enjeu acoustique aux entrées et sorties de tunnel

La responsable environnement de RFF et le chef de l'arrondissement Génie civil du Centre d'études de tunnels (CETU) reconnaissent que l'un des impacts environnementaux majeurs du projet se situe aux extrémités, en entrée et sortie de tunnel, lorsque la ligne devient aérienne. Une étude acoustique approfondie afin d'identifier les bâtiments potentiellement exposés à une augmentation du niveau sonore et des mesures de protection phonique adéquates seront proposées.

L'insertion urbaine des tunnels

Le mode de réalisation des tunnels est « *complexe* » puisqu'il implique une trémie puis une tranchée couverte, puis entrée en tunnel et les raccordements avec réseaux existants. La responsable conception tunnels, qui travaille avec RFF sur le projet, précise qu'il faudra également prévoir des issues de secours dans le cas d'un monotube.

Les nuisances pendant les travaux

L'expert du CETU pointe également les nuisances liées, pendant les travaux, aux chantiers qui occupent une surface importante, auxquelles il faut ajouter le transport des déblais par voie ferrée ou voie d'eau. C'est une perspective « *terrifiante* » pour un des riverains.

L'impact sur le bâti

Les experts insistent sur les risques de tassement qui peuvent être induits par le fait de creuser dans une zone très urbanisée : même s'il devrait être limité, « *le savoir faire reste très empirique et l'excès de confiance est à éviter !* ».

L'impact sur les nappes phréatiques

Pour l'expert du CETU, l'impact sur les nappes d'eau est « *très limité avec les tunneliers* ».

Les vibrations

Les experts expliquent que les vibrations proviennent du contact roue-rail mais elles devraient être limitées si la hauteur de terrain est significative au-dessus des tunnels (« *un rapport de deux diamètres de terrains au-dessus d'un diamètre de tunnel* »), si l'on emprunte des terrains peu transmissifs (couches de terrain molles, marne, limons, argiles vertes) et si les voies sont de qualité (voie sur dalle enrobée d'un chausson élastique).

Une proposition : des règles imposées par les riverains

Une proposition émerge de l'assemblée : que les riverains imposent eux-mêmes des mesures de construction et d'exploitation strictes pour préserver leur environnement, comme la limitation de vitesse, l'utilisation de LRS (longs rails soudés) et de patins. D'autres intervenants indiquent qu'ils souhaitent obtenir de véritables garanties contre les nuisances, d'autant que les spécialistes sont « *prudents* ».

La suite : comment associer les riverains au projet ?

RFF détaille le processus d'études et de concertation, un processus long puisque 10 ans d'études et de travaux sont prévus. Il indique que tout au long de ce processus, une

concertation sera mise en place. Tristan Barrès exprime l'engagement de RFF à offrir une transparence aux riverains et à les alerter de l'avancement des études, afin de « *rétablir le pacte de confiance qui vous tient à cœur* ».

ECONOMIE ET TECHNIQUE DU PROJET

La différence entre les estimations de RFF et de la SNCF quant aux études de trafic est pointée à nouveau et RFF indique que ce point sera approfondi lors de la prochaine réunion à Créteil.

D'autres questions concernant l'économie du projet sont évoquées :

Le risque d'encombrement du RER D

Pour RFF, l'Interconnexion Sud n'entraînera pas d'encombrement supplémentaire du RER D car seule une vingtaine de personnes le prendraient en descendant de chaque TGV.

La proximité des gares TGV

Une partie des intervenants dénonce la trop grande proximité des gares TGV de Massy, Orly et Villeneuve-Saint-Georges dans le scénario A. Les arguments apportés sont les suivants : les zones de chalandises se recoupant, la gare à Villeneuve-Saint-Georges drainerait beaucoup moins de voyageurs, comme c'est indiqué dans le dossier du maître d'ouvrage. Le scénario C permet notamment de traiter 500 000 voyageurs de plus qu'une gare à Villeneuve-Saint-Georges. De plus, la gare de Villeneuve-Saint-Georges étant plus chère que celle de Lieusaint, le coût total des scénarios A et C est quasi équivalent.

FAISABILITE ET FINANCEMENT

Le président du CELFI IDF s'inquiète qu'on « *mégote sur les investissements* » car il rappelle que l'Interconnexion Sud est un projet de long terme, « *pour 100 ans* », allant jusqu'à reprendre le vocabulaire de « *clé de voute* » utilisé par le maître d'ouvrage et comparer ce projet aux « *cathédrales qui sont en place depuis plusieurs siècles* ».

A l'issue de cette soirée « *très passionnée* » où les détracteurs et les défenseurs des divers scénarios « *s'emportent* », François Perdrizet rappelle que « *le rôle de la Commission n'est pas de juger ou de prendre position mais de rapporter le plus fidèlement possible les positions et les arguments mis en avant pour la suite du projet* ». Il invite le public à se rendre à la réunion de Longjumeau le 11 mai, où seront confrontés les arguments des scénarios.