



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'autorité environnementale concernant la liaison Massy-Valenton interconnexion ligne à grande vitesse (section Pont-de-Rungis à Valenton)**

n°Ae: 2011- 23

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 22 juin 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de liaison Massy-Valenton, section Pont-de-Rungis-Valenton dans le Val de Marne pour l'interconnexion des trains à grande vitesse.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Merrheim.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Jaillet, Vestur, M. Letourneux, Rouquès, Vernier.

\*

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur général des infrastructures de transport et de la mer par courrier du 30 mars 2011, reçu le 1<sup>er</sup> avril 2011, date retenue pour la réception du dossier complet.

Le projet étant établi par un établissement public sous tutelle du ministre chargé de l'environnement, cette saisine est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 (paragraphe II de l'article 1) relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article 2 de ce même décret, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté le préfet du département du Val de Marne par courrier daté du 12 avril 2011.

L'Ae a consulté le ministère de la Santé par courrier daté du 12 avril 2011.

L'Ae a consulté le préfet de la région Île-de-France par courrier daté du 2 mai 2011.

Sur le rapport de Madame Annick GUERBER LE GALL et Monsieur Philippe LAGAUTERIE, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis suivant :

---

1 Désignée ci-après par Ae

## Résumé de l'avis

Aujourd'hui les TGV, les trains du RER C et le fret empruntent les mêmes voies et circulent pour partie sur une voie unique entre Massy et Valenton (Val-de-Marne), ce qui occasionne de nombreux dysfonctionnements engendrant des retards. Le projet consiste, en attendant le doublement à moyen terme de la voie de raccordement des LGV Atlantique-Grande ceinture, à construire deux segments de ligne nouvelle, dont une en souterrain, et à procéder à des aménagements sur les voies pour éviter les cisaillements de trafics des voies. Les travaux permettront d'améliorer la régularité des trains et d'augmenter le trafic ferroviaire.

Les travaux prévus par RFF<sup>2</sup>, maître d'ouvrage, seront effectués presque entièrement dans les emprises lui appartenant, sauf au droit du lieu dit du grand Godet. Le projet a fait l'objet de présentations et de négociations avec les riverains.

Dans la conception du projet, les impacts à terme sur l'environnement sont dans l'ensemble bien pris en compte. L'impact du bruit du projet est apprécié correctement. Celui-ci prévoit en effet la construction de 4 murs anti-bruit conduisant à la disparition de 19 points noirs.

L'étude d'impact dans son contenu est de bonne qualité.

*L'Ae formule toutefois un certain nombre de recommandations au maître d'ouvrage :*

- *un engagement plus précis sur les mesures qu'il prendra en faveur de l'environnement et des riverains pendant le chantier ;*
- *la mise en place d'un superviseur pour suivre attentivement les mesures environnementales qui seront transcrites dans le cahier des charges des entreprises ;*
- *une information des riverains avant et pendant les travaux les plus bruyants, notamment ceux qui seront effectués de nuit.*

Les autres recommandations, souvent de forme, sont contenues dans l'avis détaillé.

## Avis détaillé

### 1 : Présentation du projet

Les trains à grande vitesse (TGV) circulant entre la façade Atlantique et les réseaux sud-est, nord et est, empruntent actuellement la ligne d'interconnexion entre Massy, à l'ouest et Valenton, à l'est (Val-de-Marne). Sur ce segment de ligne coexistent des trains de banlieue (RER C), des circulations de fret et des TGV en interconnexion entre réseaux.

Cette cohabitation sur une même ligne conduit à des retards fréquents pour les trains de banlieue et pour les TGV. Elle interdit, en outre, tout augmentation des fréquences de circulation et pénalise les TGV qui doivent rouler à une vitesse bien inférieure à 90 km/h.

Le projet, objet de la présente étude d'impact, consiste schématiquement à doubler la voie de raccordement des TGV LGV Atlantique-Grande ceinture qui circulent actuellement sur une voie unique et à éviter les cisaillements des voies.

Il est prévu notamment :

- la création d'une voie nouvelle de 1,2 km passant sous la ligne du RER C grâce à un ouvrage appelé "terrier des Saules" d'environ 680 m de long, dont 180 m entièrement couvert, le reste réalisé en trémie. Cette ligne servira aux TGV allant de Massy à Valenton, mais aussi aux trains de fret ;
- la création d'une nouvelle ligne d'environ 500 m de long qui sera construite dans le secteur des Saules pour permettre le passage des TGV dans le sens Valenton-Massy ;
- le déplacement des voies de la ligne C du RER d'au maximum 23 m, pour passer au-dessus du terrier des Saules ;
- de modifier le profil en long de nombreuses voies et de les désaxer pour améliorer les circulations ;
- de remplacer des aiguillages pour permettre des vitesses plus importantes ;
- d'empiéter de façon limitée sur le parc paysager du grand Godet pour la construction d'un mur de soutènement d'environ 130 m de long ;
- de déposer des voies dans le secteur des Saules pour permettre la construction des voies nouvelles ;
- de détruire les extrémités des quais de la gare des Saules pour permettre l'insertion des nouvelles voies ;
- de mettre en place tous les équipements nécessaires à l'électrification et à la signalisation ;
- la construction de deux bâtiments techniques. L'un dans la gare des Saules, d'une superficie de 70 m<sup>2</sup> qui abritera les installations de sécurité. L'autre, d'une superficie de 460 m<sup>2</sup>, pour le nouveau poste d'aiguillage d'Orly qui sera implanté dans le secteur de la gare de marchandises d'Orly ;
- la mise en place d'un nouveau système de drainage avec station de relevage des eaux près du terrier des Saules pour une évacuation des eaux et l'agrandissement du bassin de rétention existant qui se situe au pied de la butte du Grand Godet ;
- la construction de 4 murs anti-bruit permettant la suppression de 19 points noirs et le recours à des isolations de façade pour les étages élevés des habitations et d'autres constructions, plus isolées, concernées par le bruit.

### 2 Procédures relatives au projet

Suite à de nombreuses concertations avec les élus et les riverains, il a été décidé de scinder l'opération d'aménagement en deux phases<sup>3</sup>. La première, objet du présent avis, concerne le secteur est situé entre la gare de Pont-de-Rungis et Valenton. La seconde, intéressant le secteur ouest du projet (Massy à Pont-de-Rungis), est encore en phase finale de concertation avec les élus et les riverains et fera l'objet d'une nouvelle étude d'impact. Il faut noter, cependant, que l'état initial de la présente étude d'impact intéresse l'ensemble de l'opération.

Pour la réalisation de son projet, qui se situe en très grande partie sur les terrains lui appartenant, RFF prévoit toutefois une extension d'emprise limitée dans le secteur des Saules, à Orly, en raison de la construction d'un mur de soutènement. Le maître d'ouvrage n'a pas prévu de lancer une enquête publique puisqu'il envisage l'acquisition des terrains à l'amiable. L'extension d'emprise se situe en zone N et URh du plan local d'urbanisme d'Orly. Il est indiqué dans le dossier (p. 143) que : *"le projet n'est pas incompatible avec la destination de la zone N et de la zone URh"*.

### 3 : Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est en rapport avec le projet qui prend lui même en compte l'environnement. Les remarques de l'Ae, qui suivent, visent principalement à améliorer l'information du public.

---

<sup>3</sup> Protocole signé le 20 février 2009 entre RFF, la région Île de France et l'État

### **3.1 : État initial**

L'Ae n'a pas de remarque majeure à formuler sur la qualité de la description de l'état initial, sauf à rappeler que le SEQ-EAU<sup>4</sup> ne doit plus être utilisé pour fixer la qualité des cours d'eau (p. 57). Celle-ci doit désormais être estimée en référence aux arrêtés des 25 janvier et 8 juillet 2010.

Les zones Natura 2000 sont bien évoquées dans l'état initial de l'étude d'impact mais la carte situant le projet vis à vis des zones Natura 2000 alentour (p. 64) ne comporte pas d'échelle et est centrée de telle façon que toutes les zones situées à proximité ne sont pas présentées, notamment celles de Seine Saint-Denis.

**L'Ae recommande de modifier le dossier pour faire figurer l'ensemble des zones Natura 2000 alentour.**

### **3.2 : Examen des variantes et raisons du choix**

Deux variantes ont été examinées : l'estacade d'Orly et une variante souterraine. Elles ont été abandonnées pour des raisons paysagères et de bruit pour la première et pour des raisons de faisabilité technique pour la seconde car nécessitant la construction d'ouvrages d'art conséquents (p. 120 et 121). Sans remettre en cause le choix effectué, cette comparaison des variantes pourrait être développée avec des arguments techniques plus précis.

**L'Ae recommande de compléter le dossier en ce sens.**

Le projet se justifie également dans le contexte de la construction du barreau de ligne nouvelle d'interconnexion au sud de l'Île de France qui est prévu à terme de 10 à 15 ans. En effet, les travaux actuels seront toujours utiles pour le passage, voire le développement éventuel, du fret qui ne cisailera plus les lignes du RER C.

### **3.3 : Analyse des impacts et des mesures de réduction d'impact**

Les effets liés à l'exploitation de l'ouvrage devraient être plutôt positifs à terme, sachant cependant que les impacts importants sont par ailleurs liés aux travaux.

Néanmoins, il reste difficile de pouvoir apprécier les éventuels impacts d'une construction dont la localisation et l'importance ne sont pas précisées. Les 2 bâtiments prévus ne figurent ainsi sur aucun plan. D'une manière générale, la localisation des travaux envisagés est peu précise, faute de plans à l'échelle adaptée. Les travaux au Pont-de-Rungis ne sont pas plus situés sur les cartes incluses dans le dossier d'étude d'impact.

**Pour l'information du public l'Ae recommande de compléter le dossier par un ou plusieurs schémas de l'ensemble des travaux.**

Les impacts possibles du projet sur les zones Natura 2000 ne font pas l'objet des développements minimum démontrant l'absence d'incidences notables.

Même si ces impacts apparaissent peu probables, **l'Ae recommande de compléter le dossier par une évaluation des incidences Natura 2000 conforme aux articles R 414-19 à R 414-26 du code de l'environnement, qui peut être intégrée ou non à l'étude d'impact elle-même.**

#### **3.3.1 Pendant la période de travaux**

Le maître d'ouvrage prévoit de nombreuses mesures pour limiter les nuisances de son chantier (p. 133 à 137). Si d'une manière générale, les mesures envisagées sont pertinentes, l'engagement du maître d'ouvrage à les mettre en œuvre reste notoirement insuffisant. Pour la gestion des déblais, *"une analyse des déblais pourra être réalisée"*. Pour limiter la dispersion de matières en suspension "on peut également prévoir...". La réalisation des écrans antibruit sera réalisée *"dans la mesure du possible"* avant le démarrage des travaux (p. 137) etc.

D'autre part, à plusieurs reprises, il est fait mention de la réalisation d'un cahier des charges pour les entreprises pour limiter les nuisances du chantier et le respect de certaines mesures. Compte tenu du fait que les impacts les plus significatifs auront lieu pendant les travaux, **l'Ae recommande tout d'abord au maître d'ouvrage de s'engager précisément sur les mesures qu'il prendra en faveur de l'environnement et des riverains pendant le chantier. Elle recommande, en outre, que le maître d'ouvrage mette en place un superviseur pour suivre attentivement les mesures qui seront transcrites dans ce cahier des charges.**

**L'Ae recommande enfin d'informer les riverains avant et pendant les travaux les plus bruyants, notamment ceux qui seront effectués de nuit.**

#### **3.3.2 Pendant la phase d'exploitation**

Les eaux des plateformes seront recueillies et relevées pour être rejetées dans un bassin qui existe aujourd'hui au pied du grand Godet et qui sera agrandi. Le SDAGE Seine-Normandie dans son programme de mesures dispose qu'il faut prévoir l'amélioration de la gestion et du traitement des eaux pluviales des collectivités". Or, il est indiqué que le bassin se déverse dans le réseau de la ville d'Orly (p. 140), sans plus de précisions.

**L'Ae recommande de vérifier que le débit de fuite prévu et qui n'est pas cité, est compatible avec le SDAGE<sup>5</sup> Seine-Normandie et son programme de mesures.**

4 Système d'évaluation de la qualité des cours d'eau

5 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

Le volet insertion paysagère des écrans anti-bruit est en annexe 3 de l'étude d'impact. Il est par ailleurs fait mention de la création d'un écran végétal sur la commune de Choisy-le-Roi (p. 140) retenue suite à la concertation. Ne sont cependant pas indiqués le rôle exact attendu de cet écran végétal, ni les modalités de son insertion paysagère.  
**L'Ae recommande de compléter le dossier en ce sens pour la bonne information du public.**

### 3.4 : Estimation des dépenses en faveur de l'environnement

Le coût du projet est d'environ 81 M€ HT, valeur 2010 comprenant les mesures pour réduire le bruit qui s'élèvent à environ 10 M€ HT.

### 3.5 : Résumé non technique

Le résumé non technique se lit facilement. Cependant, il comporte quelques lacunes ou imperfections qu'il conviendrait de corriger.

**Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de compléter le résumé non technique sur les points suivants :**

- le nombre de points noirs existants pour le bruit est de 19 et non 18 (p. 21) ;
- la comparaison des variantes, notamment de celle qui était envisagée en souterrain, est très succincte (p. 25) ;
- un schéma des travaux (p. 26) serait adapté ;
- déplacer la référence à l'écran végétal qui est placée dans le tableau en face des écrans acoustiques (p. 31) alors qu'il n'a qu'un rôle paysager non explicité.

**L'Ae recommande dans le résumé non technique de tirer également les conséquences de la prise en compte des recommandations formulées dans l'avis.**

#### Secteur où seront effectués les travaux

