

Vincent DELAHAYE : Si vous voulez bien prendre place ! Monsieur le Sous-préfet, Monsieur le Président de RFF, Monsieur le Président de la Commission du débat public, mesdames et messieurs, je me présente : je suis Vincent Delahaye, maire de Massy. C'est en tant que commune invitante que j'interviens pour vous souhaiter la bienvenue pour ce débat public sur l'Interconnexion Sud des TGV. On a la chance, à Massy, d'avoir déjà connu un débat public sur le Grand Paris... les infrastructures liées au Grand Paris, il y avait énormément de monde, il y a un tout petit peu moins de monde ce soir, mais enfin il y a quand même pas mal de personnes. Et donc moi, je ne vais pas être long mais on a la chance, sur Massy, d'avoir un pôle d'interconnexion très important, à la fois de transports régionaux, mais aussi de transports nationaux et internationaux avec le TGV. On a des améliorations à apporter, bien sûr, sur cette interconnexion des TGV, qui est une idée de mon prédécesseur sur Massy, je vous le rappelle, Claude Germon, qui... en tout cas, il faisait partie de ceux qui avaient cette idée de dire : il ne fallait pas rentrer dans Paris et laisser les TGV rentrer trop dans Paris, pour aller de province à province, et qu'il fallait plutôt un peu contourner Paris pour éviter les ruptures de charge. Tant mieux, on a évité, on a fait passer les TGV sur des lignes de RER, et aujourd'hui on a le problème de savoir comment on fait pour arriver à faire en sorte que ces TGV, qui vont de province à province, aillent un petit peu plus vite, tout en s'arrêtant, bien sûr, on l'espère toujours, par Massy, et puis par peut-être d'autres gares, mais en tout cas par la gare de Massy. Donc, je vous souhaite un bon débat, je vais aller, moi, dans le public. Je vais laisser la Commission du débat public organiser l'ensemble de ce débat, et j'espère que nous aurons un débat intéressant et enrichissant ce soir. Voilà ! Bonne soirée à tous.
(Applaudissements)

François PERDRIZET : Merci, Monsieur le Maire pour votre accueil. Massy est pour nous un des points nodaux du projet, avec une excellente accessibilité en transport en commun. C'est une des qualités que nous avons éprouvées nous-mêmes. Bienvenue à tous et à toutes pour cette réunion de lancement, et un salut tout particulier au Président de Réseau ferré de France et à son équipe. Ils ont élaboré effectivement le dossier du débat, qui va être la colonne vertébrale de la douzaine de réunions qui vont se dérouler. Je veux aussi mentionner la présence d'un de nos collègues de la Commission particulière du débat public du Grand Paris, qui va suivre nos travaux. Alors, sur le débat public, je vais rappeler un petit peu donc, pour la première séance, qu'est-ce que c'est que ce débat public ? Donc, nous abordons cette démarche pour un projet qui s'appelle « L'Interconnexion Sud des lignes LGV en Ile-de-France », et cela va se dérouler sur six mois. Cette notion de débat public, en fait, elle a progressivement émergé, et notamment c'est l'idée d'une concertation en amont, à la naissance des projets. Elle a émergé en France, notamment avec un contre-exemple, qui a été le TGV dans la vallée du Rhône. A l'issue de cela, il y a eu manifestement une prise de conscience d'une amélioration de la concertation. D'ailleurs, cela s'est traduit par des lois, notamment la loi Barnier sur le renforcement de la protection de l'environnement en 95 ; cela s'est traduit aussi par une orientation européenne, qui est la convention d'Aarhus, en 98 ; et puis, cela s'est surtout traduit par la loi de 2002, qui a organisé le débat public, et qui a mis en place une autorité indépendante, la CNDP, Commission nationale du débat public. Celle-ci doit être saisie des projets importants, notamment pour les infrastructures linéaires, c'est 300 millions d'euros. Et elle décide s'il faut, oui ou non, organiser un débat public. Alors, pour nous, dans notre cas, la Commission nationale a retenu ce projet d'interconnexion pour un débat public, en faisant état de l'intérêt national, avec le Grenelle de l'environnement et l'intermodalité fer-air, en soulignant les enjeux socio-économiques du pôle d'Orly, et ceux de l'amélioration du

RER, et en mentionnant les forts enjeux environnementaux des territoires concernés. Alors, je dirais juste un mot sur le projet. Tout à l'heure, nous allons avoir un exposé détaillé de Réseau ferré de France sur le projet. Simplement, c'est une rocade ferrée qui est dédiée, c'est-à-dire réservée aux TGV au Sud de l'agglomération francilienne pour supprimer un goulot d'étranglement de la ligne actuelle qui pénalise aussi bien les TGV que les RER ou les trains de fret. Et il y a quatre finalités pour ce projet ; il y a à la fois favoriser le déplacement entre régions ; il y a à la fois offrir une alternative aux gares parisiennes, on aura l'occasion d'ailleurs d'en reparler ; mieux connecter le train à l'avion au niveau d'Orly, et contribuer à l'aménagement du territoire francilien, tant au niveau des transports collectifs que de l'urbanisme.

Dans le dossier du débat, ce projet se présente sous la forme de trois variantes, d'ailleurs vous avez vu les panneaux à l'entrée, et qui permettent de voir les principaux enjeux. Citons également l'enjeu que constitue la position d'une gare à proximité d'Orly, il y a plusieurs positions possibles, et puis aussi les modalités de raccordement avec la rive droite, que cela soit dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges, ou vers la Ville nouvelle de Sénart. Ce projet, dont le coût varie de 1,5 milliard à 3,5 milliards, selon les variantes, a été retenu par la loi du Grenelle de 2009. Alors, ce débat public va se traduire par une douzaine de réunions en Ile-de-France, et quelques-unes en province. La moitié d'entre elles seront des réunions thématiques, c'est-à-dire qu'elles s'articuleront sur le dossier du débat, et présenteront les scénarios et les projets connexes, la question d'Orly, les impacts socio-économiques, les impacts environnementaux, et ceux liés à l'aménagement du territoire, en plus, bien sûr, la faisabilité et le financement. L'autre moitié sera des réunions, disons de proximité territoriale, c'est-à-dire d'expression libre. Il n'y aura pas d'ordre du jour défini à l'avance, de manière à ce que chacun puisse prendre la parole sur le thème qu'il souhaite. Notamment, il est important dans ce débat, c'est d'entendre les personnes qui ne parlent jamais.

Sur la Commission et son rôle ; pour préparer, conduire et organiser ce débat, il y a donc une Commission particulière du débat public, qui a été mise en place au mois de juin. Je vais demander à chacun... ils sont là... de se présenter.

Olivier KLEIN : Je commence. Olivier Klein, je suis chercheur au Laboratoire d'économie des transports à Lyon. Bonsoir !

Camille SAÏSSET : Bonsoir ! Camille Saïssset, je suis journaliste scientifique, et je travaille sur les questions d'environnement en indépendante.

Michèle TILMONT : Michèle Tilmont, architecte urbaniste, je suis ancienne fonctionnaire du ministère du Développement durable, où je me suis occupée surtout de ces questions de développement urbain, notamment en dirigeant, sur la fin de ma carrière, un centre de recherche qui s'appelle le « Plan Urbanisme Construction Architecture », et qui s'occupe des problèmes de sociologie urbaine, également d'expérimentations dans le domaine du bâtiment et de la construction.

Jean-Jacques DUCOUT : Jacques Ducout, officier général en retraite de l'Armée de l'air. Actuellement, mon activité principale, c'est d'être commissaire-enquêteur, actuellement membre de la Commission, et résident à Bordeaux.

François PERDRIZET : Et je dis un mot sur votre serviteur... moi, je suis un ancien ingénieur général du ministère de l'Équipement. J'ai fait à peu près tous les métiers de l'équipement, et dans le dernier poste, j'étais directeur de la recherche au ministère de l'Équipement.

Voilà. Alors, depuis le mois de septembre, on a rencontré plus de 70 personnes, et on va même continuer à rencontrer des interlocuteurs. En effet, ces rencontres, c'est très important, parce que cela nous permet d'échanger, de s'informer mutuellement, de déceler les thématiques qui vont être intéressantes pour le débat, et puis de sensibiliser les porteurs d'enjeux à l'intérêt de faire un cahier d'acteurs. Alors, un cahier d'acteurs, c'est un dépliant de quatre pages, vous voyez, rédigé par une personne morale, développement de ses questions ou opinions sur le projet. Maintenant, nous allons aborder une phase d'animation, de réunion, de manière à faciliter la compréhension de chacun, et puis de permettre aussi de prendre la parole dans de bonnes conditions, pour questionner ou exposer sa position. Enfin, à l'issue du débat, c'est-à-dire dans le courant du mois de mai, nous sommes amenés à faire ce qu'on appelle un compte-rendu du débat, c'est-à-dire un document qui relate ce qui s'est passé pendant le débat : quels ont été les thèmes et les points importants qui ont été évoqués ? Et cela, c'est transmis à la Commission nationale qui, elle, saisit le maître d'ouvrage pour des recommandations, et le maître d'ouvrage a 3 mois pour dire : « Voilà ce que je fais de vos recommandations ».

Ce que je crois important, c'est de dire finalement quelle déontologie a la Commission particulière. Alors, souvent, il faut rappeler que nous ne sommes pas une instance d'expertise, nous n'avons pas de rôle de conseil. Notre responsabilité, c'est principalement et uniquement la qualité du débat. Cela veut dire que pour traduire cette responsabilité, on illustre cela par un certain nombre de principes que vous voyez sur le transparent. L'**équivalence**, cela veut dire toute personne a la possibilité de s'exprimer, de poser une question, d'émettre un avis. Il n'y a pas de protocole pour prendre la parole. Simplement, il y a une discipline d'égalité du temps de parole. Sur la **transparence**, notre Commission veille à la clarté et à l'accessibilité des différents messages. Elle encourage les participants à ne pas faire de rétention d'informations, et sur la forme, les orateurs doivent se présenter. Sur l'**argumentation**, c'est un des points extrêmement importants, c'est que le débat sera riche, bien sûr, s'il y a des points de vue différents, mais il sera crédible si les opinions ou propositions de chacun sont argumentées le mieux possible, et donc on essaiera d'aider à mettre en forme cette argumentation. Sur l'**indépendance**, on est indépendant du maître d'ouvrage, de toute autorité. Finalement, nous sommes rémunérés par la Commission nationale, directement, et sans lien avec la taille du projet. Le maître d'ouvrage, quant à lui, finance l'organisation matérielle. Et sur la **neutralité**, donc on ne doit pas prendre partie entre les différentes positions, et rendre compte objectivement à la fin du débat. Voilà ces... rappelez-vous, ces cinq points avec le sigle Etat.

Alors, les modalités du débat. Là, on commence à rentrer dans le côté pratique des choses. En plus des interventions en réunion publique, il est possible de participer au débat de plusieurs façons : en écoutant directement sur Internet la retransmission du débat, en ayant recours à un site Internet pour s'informer et donner son avis, en rendant visite à notre permanence en face de la gare du RER de Massy-Palaiseau. On ne peut pas le manquer. Quand on sort de la gare, il y a un petit peu en haut à gauche une vitrine avec un calicot. Autre façon de participer, c'est rédiger un cahier d'acteurs dont on a parlé tout à l'heure, où on peut exposer sa position sous une forme structurée. Et puis aussi, il y aura une façon plaisante de participer au débat, c'est la collation à la fin de la séance qui est aussi une occasion de rencontrer les gens qui ont parlé et d'échanger. Cela c'est, de façon générale, sur la période du débat, les façons de participer.

Sur les séances, il y a, bien sûr, les présentations du maître d'ouvrage RFF. Il y a trois formes d'intervention possibles. Il y a des prises de parole simples, avec une question, un avis ou une position. Là, la durée sera limitée à 3 minutes, et je me verrai dans

l'obligation de couper la parole si cela dérape un peu trop. Il y a des interventions plus longues, par exemple pour exposer un cahier d'acteurs, ou apporter des éclairages sur le débat, ou développer des positions. Dans ces cas-là, la durée ne doit pas dépasser 6 à 7 minutes, et il faut s'entendre auparavant avec la Commission pour annoncer qu'on a envie de faire une intervention longue. Autre chose, les questions écrites en séance. Il est possible d'écrire ses questions à un moment. Il y a un papier qui est sur les chaises, on les recueillera, il y a un temps prévu pour regarder toutes les questions écrites, et puis pour répondre à certaines d'entre elles en séance, sachant qu'on répondra de toute façon par écrit à toutes les questions qui ont été posées. Ensuite, à chaque séance, il y aura une note de synthèse et un verbatim, c'est-à-dire un mot à mot, qui sera consultable sur Internet, donc vous pourrez voir qu'on est fidèle à ce que vous avez dit, et puis vous verrez que les membres de la Commission vont se partager plusieurs fonctions tantôt animateurs, tantôt distribuer la parole, tantôt gérer les questions écrites, tantôt assurer une première restitution du débat.

Le calendrier des réunions maintenant. C'est assez simple : Le débat a commencé le 9 par une conférence de presse, il se terminera le 20 mai, avec une suspension du 20 février au 4 avril pour les élections cantonales. Donc, il est prévu une douzaine de réunions, c'est ce que je disais, avec des réunions à thème et des réunions de proximité. Pour l'instant, les réunions de la première période, c'est-à-dire avant les élections cantonales, sont au nombre de six. Il y a cette réunion ici à Massy, il y a une réunion à Juvisy le 5 janvier. Il y a une réunion à Orly le 13 janvier avec la Commission particulière de Grand Paris. Il y a une réunion à Villeneuve-Saint-Georges le 20 janvier, et ensuite il y a une réunion à Melun le 25 janvier, et il y a la dernière réunion, pour l'instant il y a encore une incertitude, on avait choisi Créteil mais cela semble difficile, donc cela sera Créteil ou Choisy-le-Roi, et on n'a pas encore fixé la date. Plus, toujours dans la première période, on ira à Nantes pour associer des gens qui utilisent cette interconnexion TGV. Dans une deuxième période, nous irons à Antony, nous irons aussi à Villeneuve-le-Roi, et nous irons aussi à Ville nouvelle de Sénart. De façon générale, les réunions se tiendront entre 20 heures et 23 heures.

Alors, comment va se dérouler aujourd'hui le programme de notre séance ? Donc, après mon intervention, on posera une question sur est-ce que vous avez des remarques ou des questions sur le débat lui-même, c'est-à-dire ce que je viens d'énoncer. Ensuite, il y aura une intervention du Réseau ferré de France, et notamment le Président fera une perspective générale, et l'équipe présentera le projet. Ensuite, il y aura une prise de parole par les participants. Il y aura aussi ensuite... alors, vous voyez, la table est organisée en trois. Donc, il y a RFF qui est là, et puis là-bas, on a demandé à certains intervenants de nous aider, et représentent chacun une des dimensions du projet. Donc, il y a les usagers avec la FNAUT. Il y a l'environnement avec la FNE, et puis il y a l'urbanisme et l'aménagement du territoire avec l'IAU, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile-de-France. Alors, ensuite, il y aura de nouveau un temps de questions, et ensuite, alors on aura une intervention de 6 minutes de la SNCF qui m'a demandé expressément d'essayer de faire cette intervention rapidement dans le débat. Ensuite, on dépouillera les questions écrites et on répondra à certaines. On organisera une restitution partielle de ce qui a été dit, et on terminera par un dernier lot de questions. Voilà ce que je voulais dire.

En conclusion je voulais faire état à la fois d'une certitude, d'un sentiment et d'un souhait. La certitude, c'est qu'il existe, pour ce projet, une richesse certaine des centres d'intérêt potentiels pour ce débat. C'est ce que nous ont montré nos différentes rencontres avec un certain nombre de partenaires. Ces centres d'intérêt concernent

aussi bien les élus et leurs représentants que les milieux socio-économiques, les associations et les particuliers, bien sûr, également. Cela c'est la certitude, cette richesse du sujet. Un sentiment que, pour moi, j'estime extrêmement important, c'est quand vous lisez ce dossier du débat que vous avez eu ce soir, vous verrez que Réseau ferré de France n'a pas indiqué de préférence entre les variantes, entre les scénarios, ce qu'ils appellent les scénarios, en particulier pour la localisation d'une gare à Orly, et pour la création d'une nouvelle gare sur la rive droite de la Seine. Alors, c'est de dire, me semble-t-il, que chaque participant peut apporter une contribution véritable, et que, finalement, rien n'est joué d'avance sur l'issue de ce débat. Voilà le sentiment dont je voulais vous faire part. Et le souhait maintenant, c'est avec mes collègues de la Commission, nous souhaitons créer les conditions pour que chaque participant soit entendu et compris, afin que certains enjeux soient clarifiés, qu'émergent, le cas échéant, des visions originales et des pistes nouvelles. Voilà ce que je voulais dire en introduction, et je vous remercie. Alors, donc, maintenant une petite phase de questions sur ce débat. Est-ce que vous avez des questions à poser à partir de l'exposé que j'ai fait ?

Bernadette FOURQUET : Vous avez dit que le maître d'ouvrage allait répondre, consulter les points forts, et ensuite donner une réponse. Cela équivaut à un travail de commissaire enquêteur ou pas ? Est-ce qu'il y a un débat public avec une enquête publique, ou bien est-ce que...

François PERDRIZET : Non ! Oui, c'est une bonne...

Bernadette FOURQUET : ... c'est au niveau administratif, si vous voulez, je n'ai pas très bien compris...

François PERDRIZET : Alors, certes, c'est différent d'une enquête publique. D'abord, si on peut dire, c'est préalable, si vous voulez, c'est la naissance du projet. Donc, après cette naissance du projet et les recommandations, il y aura un affinement du projet, sans doute avec une concertation spécifique pour cet affinement, et ensuite il y aura l'enquête publique. Simplement, ce qui a été dit ici sera porté à la connaissance quand il y aura l'enquête publique. Si, par exemple, la conclusion, c'est « il ne faut pas faire le projet »... non, mais à l'enquête publique, il y aura cet avis, le débat public a dit qu'il ne fallait pas faire le projet, vous voyez ? Je veux dire, ce n'est pas décisionnel mais cela pèse quand même dans la suite de l'avis du projet. Oui, il y a...

Michel GRELAUD : S'il vous plaît monsieur, pouvez-vous finir le tour de table de présentation, parce que vous vous êtes arrêté à vous-même, et on n'a pas eu la suite, les personnes qui sont présentes, s'il vous plaît.

François PERDRIZET : Oui. Si cela vous est égal, on va présenter au fur et à mesure les gens, et notamment on va bientôt présenter RFF... alors, vous avez trois personnes de RFF, et puis nos trois intervenants... On va le faire progressivement si cela ne vous chagrine pas, c'est mieux de l'avoir au fur et à mesure de la prise de parole... enfin, me semble-t-il, mais on n'oubliera pas. Vous n'avez pas d'autres remarques ? A gauche, je ne vois pas. Ecoutez, de toute façon, on peut poser des questions quand on veut. Donc, il n'y a pas de problème si cela vous revient, n'hésitez pas. Alors, maintenant, je vais passer la parole à Réseau ferré de France, et d'abord à son président, Hubert du Mesnil.

Olivier KLEIN : Pendant que Monsieur du Mesnil s'installe, on devrait simplement vous dire : quand vous prenez la parole, vous vous présentez, vous dites vos noms, vos qualités, que l'on sache qui s'exprime, cela répond aussi à la question, au désir de monsieur que chacun se présente.

Hubert DU MESNIL : Bonsoir à tous ! Je salue les personnalités présentes, Monsieur le Sous-préfet, Monsieur le Maire, les élus, et puis chacun d'entre vous, puisque vous avez chacun d'entre vous une place à tenir ce soir dans ce débat, et je l'espère en tout cas, pour beaucoup, quelque chose à dire. Le président de la Commission, François Perdrizet, m'a donc invité à participer à cette première séance du débat, et m'a invité à vous dire quelques mots d'introduction, en particulier pour vous dire comment Réseau ferré de France aborde ce débat. Ce n'est pas la première fois que nous faisons un débat public, que nous y participons, c'est même la dixième fois. Nous avons donc, ces dernières années, eu dix fois l'occasion de présenter un débat public après que la Commission nationale ait décidé que ces projets auxquels nous pensions, sur lesquels nous travaillons, méritaient d'être soumis au débat public. Alors, la manière dont cela se passe a été rappelée par François Perdrizet, relève à la fois, bien sûr, des principes qui sont énoncés dans la loi, et puis relève également d'une doctrine, mais aussi d'une pratique que la Commission nationale élabore, et nous nous inscrivons nous-mêmes dans ces principes, et on peut dire aussi dans cette discipline. En clair, ce n'est pas nous qui inventons la manière dont le débat se déroule, nous nous inscrivons dans la manière dans laquelle la Commission nationale progressivement considère qu'il faut procéder. Donc, les principes sont les mêmes d'un débat à l'autre, les valeurs qui ont été rappelées, les exigences sont les mêmes. Ce sont celles de la Commission nationale et ce sont celles dont la France entend confronter les projets à l'appréciation du public. Et pour autant, il n'y a pas deux projets qui se ressemblent, chaque projet est un cas particulier.

Alors, qu'est-ce que je peux dire de ce projet par rapport à d'autres projets ? J'aurais envie de vous dire que, peut-être de manière très particulière, il se situe à la rencontre de trois enjeux qui sont très importants pour nous, tous les trois très importants. Il y a un enjeu qui s'appelle le développement de la grande vitesse en France, le développement des lignes à grande vitesse. Cet enjeu, c'est celui qui figure dans le Grenelle de l'environnement, dont cet acte politique majeur, dans lequel le Parlement, à une très forte majorité, a fixé une orientation très précise, le développement du transport ferroviaire en France, un développement prioritaire, privilégié avec ce qu'on appelle le report modal, c'est de faire en sorte qu'il y ait de plus en plus de gens qui puissent utiliser le train à toutes les échelles du territoire, et en particulier la grande vitesse. Ce réseau à grande vitesse, les orientations sont définies dans le Grenelle, c'est un ensemble de projets qu'il nous faut réaliser, c'est 2 000 kilomètres de lignes à grande vitesse de plus d'ici 2020, et 2 500 kilomètres au-delà de 2020, 4 500 kilomètres au total que nous avons reçu les missions de réaliser progressivement dans les années qui viennent. Cet enjeu de la grande vitesse, ce n'est pas uniquement un enjeu national, c'est aussi un enjeu européen, l'Europe a décidé de développer un réseau à grande vitesse à l'échelle de l'Europe, en faisant en sorte que chacun de ces projets se réalise suivant des normes, des caractéristiques techniques homogènes. Donc, le projet auquel nous travaillons maintenant, ce projet-là, est un élément d'un réseau à grande vitesse qui doit respecter des normes, des prescriptions décidées à l'échelle de l'Europe, de sorte que ce projet puisse servir de support au développement du transport à grande vitesse européen.

Deuxième enjeu très important pour nous, et c'est quand même le moment de le rappeler, l'amélioration des transports en Ile-de-France. Il se trouve qu'il y a d'autres débats qui ont lieu en ce moment en Ile-de-France, et qu'il y a le débat, puisque dans ces débats, on se retrouve, quel que soit le nom des débats, qu'il s'agisse d'Arc Express, du Grand Paris ou d'Eole, à chaque fois on voit s'exprimer avec beaucoup de force une attente très importante de l'ensemble des populations d'Ile-de-France pour qu'on s'attaque résolument à leur condition de transport quotidien. C'est un sujet essentiel

pour nous, et en abordant le projet que nous allons vous présenter, nous mettons au cœur de nos préoccupations cette exigence essentielle pour nous de proposer des éléments de réponse aux difficultés de transport et de déplacement des habitants de cette région. Et en pensant à cette question essentielle, nous n'allons pas uniquement penser aux possibilités de transport de la vie quotidienne, ceux qui prennent le RER ou le métro le matin et le soir tous les jours, nous allons penser en même temps aux conditions dans lesquelles l'ensemble des habitants de ce territoire d'Ile-de-France peuvent prendre le TGV. Autrement dit, on ne va pas parler uniquement des déplacements quotidiens, on va parler aussi des conditions d'accès au réseau à grande vitesse. Et on va se demander si pour accéder à ce réseau à grande vitesse, la réponse classique française, cette concentration des gares dans Paris est la seule bonne réponse. Faut-il que, indéfiniment, les habitants du territoire de l'ensemble de l'Ile-de-France, faut-il qu'ils continuent à aller dans le centre de Paris pour reprendre un TGV et repartir à l'extérieur ? Est-ce qu'on ne peut pas imaginer un réseau de gares TGV, et poser ce problème ici à Massy ? Cela a du sens, puisque Massy a été l'une des premières pierres de cette conception d'un accès au réseau à grande vitesse qui ne nécessite pas forcément d'aller à la gare de Lyon. Est-ce qu'à partir de l'exemple que l'on a ici, est-ce qu'on ne peut pas penser continuer sur cette même idée et la développer ?

Et puis, le troisième enjeu pour nous, c'est la question de savoir s'il est possible d'avoir un nouvel espace de complémentarité entre le train et l'avion, deux modes de transport qui sont concurrents, il faut le dire, dont on dit que, par le Grenelle de l'environnement : « L'un doit se développer aux dépens de l'autre » mais est-ce qu'on peut aussi avoir une autre vision dans laquelle le croisement des deux modes puisse ouvrir des nouvelles perspectives d'un meilleur équilibre entre les deux, évidemment je pense à la possibilité de développer à Orly une gare d'interconnexion entre le réseau à grande vitesse et le réseau aéroportuaire ? Alors, comment allons-nous aborder ce débat, et qu'est-ce qu'on peut en attendre ? A Réseau ferré de France, je voudrais d'abord vous dire que nous sommes sur des sujets complexes sur lesquels il n'y a pas d'évidence, il n'y a pas de vérité toute faite, il n'y a pas de pensée unique. Donc, n'attendez pas de nous qu'on vous dise qu'on a la solution au problème. Nous sommes sur une complexité réelle. Cela ne veut pas dire qu'on n'a pas d'idées, cela ne veut pas dire qu'on n'arrive pas avec quelques éléments, et on va vous les présenter, mais je dois vous dire que nous n'avons pas la réponse à toutes les questions tout de suite, que nous sommes sur un sujet qu'il faut aborder avec modestie parce que la difficulté est réelle et elle est sérieuse. Et donc, ce qu'on va attendre du débat, c'est qu'il nous aide, nous-mêmes, à progresser dans notre connaissance, dans notre compréhension, dans notre proposition, et que le questionnement auquel on va se confronter, les questions que vous allez nous poser vont nous obliger à aller plus loin dans notre capacité de comprendre, de dire, de formuler, d'expliquer les choses. Et dans le même temps, on va écouter ce que vous allez nous dire, parce que dans les questions que vous allez poser, dans les prises de position que vous allez avoir, nous allons pouvoir avancer. Ce que je voudrais simplement vous dire, c'est que... je voudrais formuler le souhait que, dans ce débat, nous puissions bien mettre en perspective les différentes échelles des territoires. Nous allons nous trouver sur une échelle très locale, on va répondre à des questions des personnes qui prennent le train, le RER à tel ou tel endroit précis, et on va aussi penser aux territoires plus lointains, aux autres régions. Et je crois que le fait que la Commission se déplace, aille d'un territoire à l'autre, va nous permettre d'élargir notre écoute à l'ensemble des territoires concernés, mais pas uniquement du territoire traversé par le projet. Alors, je dois vous dire que sur le tracé, sur les gares, sur les connexions, chaque option peut être

plaidée, peut être discutée, peut être contestée. Nous n'arrivons pas avec un choix tout fait, nous voulons d'abord écouter ce qui sera dit, et nous considérons que chacune de ces options a droit de cité. Simplement ce que nous allons attendre de ce débat, c'est qu'il nous permette de franchir un pas de plus, et je voudrais terminer par cela. Je voudrais vous dire que pour nous, évidemment la question pourrait se poser de savoir si c'est le bon moment pour faire ce débat sur ce projet-là. Certains vont peut-être se dire, étant donné l'état de nos finances aux uns et aux autres, peut-être serait-il raisonnable d'attendre et de faire autre chose. Certains vont se demander s'il n'aurait pas mieux fallu faire un autre débat avant ou laisser la place ou la priorité à un autre projet. Alors moi, je peux vous dire une conviction qui est la nôtre, c'est que je ne voudrais pas que ce projet soit une sorte de variable ou d'ajustement, c'est-à-dire celui que l'on ferait. Si tous les autres sont au point, ou si les autres qui devaient passer devant sont effectivement passés devant, je trouve que ce serait une erreur de ne pas mettre ce projet en bonne place dans nos priorités. Sans doute faudra-t-il choisir ! Sans doute, est-ce qu'on ne pourra pas tout faire en même temps ? Il y a bien d'autres projets en cours en France, mais au moins, celui-là, je crois qu'il mérite d'être pris en considération, et qu'au moins ce débat nous permette de le mettre à un égal niveau d'intérêt par rapport à beaucoup d'autres, et pourquoi pas aussi même à un niveau d'intérêt supérieur. Donc, oui, c'est le moment, en tout cas nous le pensons, de rentrer dans ce débat. Je suis très satisfait pour ma part que la Commission nationale ait accepté de le lancer. Donc, nous y allons et nous y allons de bon cœur. L'équipe projet de Réseau ferré de France, je dois vous le dire, a beaucoup travaillé. Je ne la présente pas parce qu'elle se présentera elle-même, c'est le Président qui fixe les règles. Mais ce que je peux vous dire quand même, parce qu'ils ne vous le diront pas, c'est qu'ils ont beaucoup travaillé pour préparer ce débat, mais pour autant ils n'ont pas la réponse à tout, donc ils vous écouteront avec beaucoup d'attention. Ils vont donner le meilleur d'eux-mêmes pour permettre que ce débat se déroule dans les meilleures conditions possibles. Et en ce qui me concerne, j'attendrai avec intérêt les conclusions qui en seront tirées pour proposer qu'avec ce débat et grâce à ce débat, nous fassions un pas en avant dans l'amélioration de notre réseau, et à l'échelle nationale et à l'échelle de cette région Ile-de-France. (*Applaudissements*)

François PERDRIZET : ... je vais passer la parole à l'équipe de Réseau ferré de France, qui va commencer par se présenter.

François-Régis ORIZET : Voilà ! Donc, le moment des présentations est arrivé. Vous avez à la table, ici, trois personnes qui représentent l'équipe projet, c'est-à-dire celle qui a travaillé sur le projet, qui va vous être présenté ce soir et dans la suite du débat public. Alors, moi-même, je commence, François-Régis Orizet, je ne suis pas vraiment de l'équipe projet, je suis le directeur régional d'Ile-de-France, et l'équipe projet est placée au sein de la Direction régionale. Tristan Barrès, à ma gauche, est le chef de projet Interconnexion Sud des TGV, et François Guliana, à la gauche de Tristan, est chargé du projet, donc adjoint, si on peut dire, de Tristan dans la conduite du projet d'Interconnexion Sud. Je dois également préciser quand même que dans la salle, nous avons toute une série également de collaborateurs de Réseau ferré de France, de la Direction générale en particulier pour éventuellement pouvoir apporter, parce qu'un certain nombre de questions peut-être pourraient se situer un petit peu au-delà, je dirais, du strict projet, et on a éventuellement un appui possible dans la salle avec ces collaborateurs.

Avant de passer la parole à Tristan Barrès, je souhaite quand même rappeler en quelques mots, je sais que la plupart des personnes ici présentes le savent quand même,

quel est le rôle de Réseau ferré de France. Alors, Réseau ferré de France, qui existe depuis 1997, est le propriétaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Donc, cela veut dire que nos métiers de base, c'est l'exploitation ferroviaire, c'est-à-dire les décisions de faire passer les trains... enfin, toute l'organisation des circulations des trains, d'une part. Deuxièmement, c'est tout ce qui est l'entretien et la maintenance du réseau. Je dirais que c'est peut-être notre première priorité aujourd'hui, surtout en Ile-de-France, je pense aux projets qui ont été un peu évoqués de RER, toutes les questions d'entretien, de modernisation du réseau, cela c'est notre premier métier, je dirais notre première priorité sans doute en Ile-de-France. Et puis également troisième composante, l'exploitation, l'entretien, la modernisation et le développement. Et donc, c'est là, on est sur un sujet de développement du réseau aujourd'hui avec ce projet d'Interconnexion Sud. Voilà. Donc, je rappelle également en deux mots que ce débat public, il a été lui-même financé, cela a un coût, il est financé par RFF, mais également par l'Etat et par la Région Ile-de-France, qui marque ainsi notamment son intérêt à ce projet. Je vais directement passer la parole à Tristan Barrès qui va faire un exposé, et puis ensuite avec François Guliana, répondra à vos questions.

Tristan BARRÈS : Mesdames et messieurs, bonsoir ! Donc, nous allons vous présenter le projet à deux voix avec François. Le projet Interconnexion Sud repose sur deux idées fondamentales : d'une part, créer une ligne dédiée aux TVG dans le Sud de l'Ile-de-France, et d'autre part, créer sur cette ligne de nouvelles gares TGV franciliennes, dont une connectée à l'aéroport d'Orly. Alors, avant de vous décrire plus avant ce projet, je voudrais d'abord vous décrire le fonctionnement du réseau grande vitesse en Ile-de-France. A ce jour, il existe quatre radiales, quatre LGV -lignes à grande vitesse radiales-, qui convergent vers Paris, chacune ayant pour terminus une gare parisienne. Vous reconnaissez la LGV Atlantique, la LGV Sud-Est, la LGV Est et la LGV Nord. Ce sont sur ces radiales que circulent ce que l'on appelle les TGV radiaux qui font Paris-Lyon, Paris-Marseille, Paris-Lille, Paris-Bordeaux. Trois de ces quatre radiales sont reliées à l'Est de l'Ile-de-France par une ligne transversale que l'on appelle Interconnexion Est, construite dans les années 90, qui permet la circulation fluide de TGV reliant directement des régions de provinces entre elles, sans passer par Paris. C'est ce qu'on appelle dans notre jargon les « TGV intersecteurs ». Une seule de ces radiales, la LGV Atlantique, reste orpheline, et parce que non connectée de manière autonome directe au reste du réseau grande vitesse. Les TGV Atlantique sont en effet obligés, sur cette portion du territoire, de se mélanger au RER C et aux trains de fret pour relier la LGV Atlantique au reste du réseau grande vitesse. Alors, ce réseau se caractérise également par la présence de gares TGV franciliennes. Il y en a trois aujourd'hui : une gare TGV à Massy, que vous connaissez bien, connectée au RER B ; une gare TGV à Marne-la-Vallée-Chessy, donc à proximité du parc d'attraction EuroDisney ; et une gare TGV connectée à l'Aéroport de Roissy. Le principe de l'Interconnexion Sud, c'est justement de rétablir cette continuité manquante dans le Sud de l'Ile-de-France entre la LGV Atlantique et la LGV Sud-Est, en partant de la gare TGV de Massy. L'Interconnexion Sud vise également à créer de nouvelles gares TGV franciliennes, comme je l'ai dit tout à l'heure, en plus des trois gares TGV franciliennes existantes. Donc, c'est une gare TGV à Orly connectée à l'aéroport, et éventuellement une deuxième gare TGV dans le Sud-Est de l'Ile-de-France, soit dans le secteur de Sénart, soit dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges.

Le débat public est une étape importante d'un projet, et nous entrons dans cette phase ouverts à toutes les suggestions et propositions que vous pourrez faire, avec des convictions sur les principes fondamentaux de ce projet, mais également des questions sur les choix les plus pertinents à faire pour réaliser au mieux cette infrastructure. Donc,

nos convictions, je l'ai dit en introduction, c'est réaliser une ligne dédiée pour les TGV, et également réaliser de nouvelles gares TGV franciliennes dont une gare à Orly. Or les questions qu'on se pose et auxquelles on vous invite à débattre, c'est : où positionner la gare TGV d'Orly ? Quelle est la localisation la plus pertinente ? On verra qu'il y a quatre localisations qui sont proposées. Est-il pertinent de réaliser une deuxième gare ? Et si oui, où la positionner ? Donc, dans un des deux secteurs identifiés Sénart ou Villeneuve-Saint-Georges. Et puis, comment relier ces différents points, c'est-à-dire quel est le faisceau que l'on doit choisir pour réaliser cette infrastructure ? Donc, nous vous proposons de débattre de l'ensemble de ces éléments autour de trois scénarios contrastés : A, B, C, et leurs variantes que l'on vous présentera ultérieurement dans la présentation. Donc, l'Interconnexion Sud, c'est à la fois une ligne dédiée aux TGV et des gares franciliennes.

Pourquoi voulons-nous une ligne dédiée ? Cette ligne dédiée s'inscrit dans un réseau, le réseau ferré national à grande vitesse qui, aujourd'hui, atteint 1 847 km et, comme l'a dit Monsieur le président du Mesnil tout à l'heure, devrait s'étendre grâce à la loi du Grenelle de l'environnement avec 2 000 km supplémentaires qui doivent être lancés d'ici 2020. L'Interconnexion Sud est un maillon stratégique de ce réseau, constituant en quelque sorte la clé de voûte, car elle permet de relier l'Ouest et le Sud-Ouest de la France avec le reste du réseau grande vitesse français, et de permettre ainsi le développement des TGV intersecteurs. Or, ce trafic intersecteur, donc les TGV qui vont de province à province sans passer par Paris, connaît depuis une dizaine d'années une croissance très forte. On observe une croissance annuelle de 8 % en termes de trafic, contre 4 % pour le trafic TGV global. Alors, à quoi est due cette croissance ? Elle est due, pour nous, à trois facteurs. Le premier facteur, c'est le développement de la mobilité entre les régions. Le deuxième facteur, c'est le développement du Réseau Ferré National. Chaque fois qu'on crée une nouvelle ligne, par exemple la dernière en date Paris-Strasbourg, on démultiplie le trafic intersecteur, et puis la troisième raison, c'est le rôle clé majeur que jouent les gares TGV franciliennes dans l'économie des trains intersecteurs, et nous y reviendrons plus tard sur cette question. Alors, regardons un peu comment fonctionne le réseau TGV en Ile-de-France. Prenons l'exemple d'un Bordeaux-Lille. Vous avez un TGV ici qui arrive de Bordeaux, qui emprunte la ligne Atlantique, qui s'arrête à Massy, et qui doit emprunter la ligne Massy-Valenton en se mélangeant au RER C et au fret avant de regagner le reste du réseau grande vitesse. Il arrive ici, c'est ce qu'on appelle le triangle de Coubert, où il a la possibilité, s'il allait à Lyon, de tourner à droite mais, comme il continue sur Lille, il continue sur l'Interconnexion Est, s'arrête à Marne-la-Vallée-Chessy, puis continue sur Interconnexion Est. S'il allait à Strasbourg, il devrait ici tourner à droite, mais il continue, puisqu'il va à Lille, pour desservir la gare TGV de Roissy, et ensuite emprunter la LGV Nord. Donc, on voit bien que dans ce parcours, la véritable fragilité du réseau réside dans la liaison Massy-Valenton, qui est le seul segment sur le parcours où le TGV doit se mêler à du flux local, le RER C. Alors, faisons un zoom sur cette section Massy-Valenton. Vous avez le TGV intersecteur qui est en bleu, qui s'insère sur cette ligne entre deux RER C, et vous voyez que dès qu'il s'insère sur cette ligne, sa marche est très dépendante de la marche du RER C. Alors, une fois que le RER C quitte la ligne Massy-Valenton, le TGV ne doit pas manquer son rendez-vous, vous voyez, parce qu'il doit s'insérer, voilà, sur la ligne Paris-Lyon entre deux batteries de TGV radiaux. Donc, on voit là que le TGV intersecteur, qui emprunte la ligne Massy-Valenton, est très dépendant du RER C et inversement. Alors, que se passe-t-il lorsqu'il, par exemple, survient un problème sur le RER C ? On repart avec notre TGV intersecteur en bleu qui s'arrête à Massy, qui s'insère entre deux RER C,

et qui est coincé derrière un RER C, ici, qui a un problème. Donc, il doit s'arrêter, premier retard. Lorsque le RER C redémarre, le TGV continue sur son parcours mais il a loupé son rendez-vous pour s'insérer sur la LGV Sud-Est, et donc doit attendre de nouveau que la batterie des TGV venant de la gare de Lyon soit passée pour ensuite emprunter la LGV Paris-Lyon. Donc, le projet Interconnexion Sud vise justement à faire sauter ce verrou, en créant une nouvelle ligne dédiée capable d'assurer la robustesse du réseau et de faire face à l'essor des TGV intersecteurs des prochaines années.

Le deuxième pilier de ce projet, c'est la création de nouvelles gares TGV franciliennes. Dans cet exposé, on distingue gares parisiennes et gares franciliennes. Les gares parisiennes, ce sont les gares terminus dont j'ai parlé au début, qui accueillent des TGV. Il y en a ici quatre : gare de Lyon, gare Montparnasse, gare du Nord et gare de l'Est. Les gares franciliennes sont des gares TGV qui accueillent exclusivement des TGV à l'extérieur de Paris. Il y en a trois, je les ai citées tout à l'heure : Roissy Charles-de-Gaulle, Marne-la-Vallée-Chessy, et Massy TGV. Donc, ces deux types de gares ont des caractéristiques distinctes. D'abord, les gares parisiennes accueillent un trafic beaucoup plus important que les gares franciliennes, dix fois plus à peu près, 84 millions d'usagers pour le TGV dans les gares parisiennes, contre 8,5 millions d'usagers dans les gares franciliennes. Mais les gares franciliennes présentent d'autres atouts. D'abord, elles ont une croissance beaucoup plus forte, elles sont plus dynamiques : 17 % de croissance ces trois dernières années, contre 6 % de croissance pour les gares parisiennes. Les gares franciliennes sont également, en général, plus proches des Franciliens qui habitent au-delà du périphérique. Et puis enfin, ces gares franciliennes sont multidirectionnelles, c'est-à-dire qu'à partir de ces gares, on peut aller partout en France, et y compris sur certaines destinations européennes. Par exemple, prenons le cas de la gare de Massy... de la gare de Massy, vous pouvez aller à Marseille, à Bordeaux, à Rennes, à Lille, à Strasbourg, y compris même à Bruxelles. La gare Montparnasse, qui a, effectivement, un trafic beaucoup plus important, est cloisonnée dans un certain secteur géographique qui est, en gros, l'Ouest et le Sud-Ouest de la France seulement. On constate que l'accès à la grande vitesse en Ile-de-France est inégalement réparti. Si Paris et la proche couronne sont assez bien desservis, la grande vitesse reste quand même assez éloignée des habitants du reste de l'Ile-de-France, 5/6 de la population francilienne vit au-delà du périphérique, et pourtant il n'y a que trois gares TGV au-delà du périphérique. De plus, dans le Sud de l'Ile-de-France, il reste un équipement majeur qui n'est pas encore connecté à la grande vitesse et l'aéroport d'Orly. En termes de trafic, c'est le deuxième aéroport français et le dixième aéroport européen. Le projet Interconnexion Sud vise une complémentarité réussie entre le TGV et l'avion, en favorisant des trajets qui permettent la correspondance entre le TGV et l'avion, par exemple prendre son TGV depuis Bordeaux jusqu'à Orly, descendre à Orly, et ensuite prendre un avion pour aller dans les DOM-TOM ou à l'international. Cette complémentarité réussie entre le TGV et l'avion, elle est constatée à l'aéroport de Roissy avec la gare TGV, où chaque année 2,4 millions de voyageurs aériens utilisent le TGV, puis l'avion. A Orly, on attend un trafic de 1,1 million de voyageurs qui feraient la correspondance entre les deux dès la mise en service de cette gare. Donc, avec sa ligne dédiée et avec ses nouvelles gares franciliennes, l'Interconnexion Sud permet l'amélioration des liaisons TGV entre les régions en faisant sauter ce verrou que constitue Massy-Valenton. Le deuxième bénéfice est l'amélioration des correspondances entre le TGV et l'avion grâce à la création de la gare TGV d'Orly. Et le troisième bénéfice, c'est l'amélioration sensible de l'accessibilité à la grande vitesse en Ile-de-France, à la fois pour les Franciliens et les Provinciaux. Alors, ces trois bénéfices ont un point commun, c'est qu'ils permettent ce qu'on appelle décongestionner les gares

parisiennes, c'est-à-dire de reporter des voyageurs qui, aujourd'hui, transitent dans les gares parisiennes, et qui, demain, pourront prendre leur TGV depuis les gares franciliennes. On estime ce report de trafic de 1,4 à 2,4 millions de voyageurs. Donc, vous l'avez compris, dans ce projet ce n'est pas forcément, contrairement aux autres projets de grande vitesse traditionnelle, des gains de temps que l'on recherche, c'est plutôt des gains de fiabilité d'exploitation et des biens d'accessibilité à la grande vitesse en Ile-de-France. Donc, je passe maintenant la parole à François qui va vous exposer les questions et les choix que l'on peut prendre pour la réalisation de cette infrastructure.

François GULIANA : Bonsoir ! Le président du Mesnil, tout à l'heure dans son introduction, vous disait que nous n'avons pas de réponse à tout tout de suite. J'irais beaucoup plus loin, nous avons également des questions à vous poser, et le débat public justement sera l'occasion d'apporter sans doute dans le dialogue des précisions sur tout cela, parce qu'en effet le débat public est l'occasion de préciser les principales caractéristiques du projet. Tristan vous a donné tout à l'heure les grands objectifs et les grands principes que l'on s'est fixés dans nos travaux, il reste pour cela quelques questions. Concernant la gare d'Orly tout d'abord, c'est où positionner la gare. Je vous présenterai quatre localisations possibles. Ensuite, en fonction, pour la seconde gare TGV, en faut-il une ? Est-il opportun d'en créer une ? Et si oui, où la localiser ? Et ensuite, à partir du moment où les quatre gares sont localisées dans le Sud de l'Ile-de-France, comment relier ces gares entre elles ? En parlant maintenant de la gare d'Orly, il faut avoir en tête d'une part que c'est à la fois une gare de territoire et une gare d'aéroport. En effet, sur le trafic que l'on peut constater sur cette gare, dans nos études, 2,4 millions de passagers par an, 50 % seraient intéressés par une correspondance entre le train et l'avion, et 50 % par la desserte du territoire, c'est-à-dire des gens qui habitent ou travaillent ou veulent se rendre simplement dans ce secteur. Alors, sur le schéma à gauche, vous avez en rouge le tracé du tramway T7 qui est en construction, en jaune le RER C, et en violet le tracé de Orlyval. Sur ces territoires, nous avons localisé quatre espaces intéressants pour y mettre une gare : le premier, c'est au plus près des aérogares, entre les deux terminaux ; ensuite, c'est au sein du projet immobilier porté par l'aéroport de Paris, Cœur d'Orly ; et ensuite, c'est connecté au RER C, soit à Rungis-La Fraternelle, soit à Pont de Rungis. Ces quatre localisations diffèrent sur certains points. Tout d'abord, les caractéristiques techniques et le coût, il faut compter 650 millions d'euros pour une gare sous les aérogares... au plus près des aérogares en souterrain, et 50 millions d'euros dans le cas d'une gare en surface dans le secteur du Pont de Rungis ou de Rungis-La Fraternelle. Ensuite, c'est la qualité de la correspondance, c'est-à-dire qu'en fonction de la localisation, il va falloir aménager la correspondance entre la gare et l'avion, cela peut être une hypothèse, cela peut être le prolongement de l'Orlyval, symbolisé ici en violet mais, bien entendu, tout autre mode sera étudié. Suite à l'accessibilité sur le territoire, comment on peut s'y rendre facilement, et ensuite, pour finir, c'est l'impact sur ce même territoire, notamment en termes d'aménagement. On pourra revenir tout au long du débat sur ces points-là.

Concernant la seconde gare ; pour nous, une seconde gare dans le Sud de l'Ile-de-France constitue un véritable atout pour le projet. En effet, elle permet de desservir encore davantage de populations et d'emplois, c'est-à-dire qu'au lieu d'aller à Paris et de prendre son TGV, les personnes de ce secteur pourront beaucoup plus facilement se rendre dans une gare TGV sans forcément avoir besoin de recourir à la voiture ou au transport en commun. Ensuite, 40 % des voyageurs dans les TGV intersecteurs seront en réalité intéressés par une destination en Ile-de-France, c'est-à-dire que sur un Bordeaux-Lille, en réalité, 40 % des gens montent ou descendent en Ile-de-France sont intéressés

par Bordeaux, Massy, Marne-la-Vallée ou Marne-la-Vallée-Lille. Alors, sans pour autant, une seconde gare dans le Sud de l'Île-de-France aurait comme incidence de retarder les TGV de 4 à 5 minutes du fait de l'arrêt en gare, et aussi une incidence sur l'investissement à faire dans le projet. Alors, en termes de localisation ; vous avez sur ce schéma en violet la gare d'Orly avec les quatre localisations possibles, en vert le RER D, en rouge la LGV Sud-Est avec au Sud l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Alors, nous avons localisé deux secteurs sur le RER D : le premier, c'est à Villeneuve-Saint-Georges qui vient d'apparaître, le second c'est à Sénart. Ces deux secteurs ont l'avantage d'être à proximité du RER D, et ainsi on aurait, dans le Sud de l'Île-de-France, toutes les lignes du RER connectées aux réseaux TGV. Alors, une seconde gare, pour nous c'est un atout supplémentaire parce qu'en effet, c'est plus de populations et d'emplois, à moins de 30 minutes d'une gare TGV, c'est également davantage de trafics dans ces gares TGV. Alors, si on prend un scénario avec simplement Massy et Orly, on obtient 4 millions de passagers annuels dans ces gares. Si on a Villeneuve-Saint-Georges, Massy, Orly, on obtient 5 millions, mais dans le cas de Massy, Orly et Sénart, on obtient 5,6 millions de passagers annuels. Alors, dans ce schéma-là, finalement, toutes nos questions sont résumées, c'est le principe même de notre projet avec les gares qui sont positionnées sur le territoire. Vous avez à gauche Massy TGV, au centre Orly avec ses quatre localisations, et à droite Villeneuve-Saint-Georges ou Sénart.

La question maintenant, c'est comment faisons-nous pour relier ces gares ? Entre Massy et Orly, c'est la réalisation d'un tunnel ; ensuite, deux possibilités à l'Est d'Orly, soit continuer en ligne droite pour rejoindre Valenton-Limeil-Brévannes et la branche actuelle de la LGV Sud-Est, ou au contraire descendre dans le Sud pour desservir Sénart et utiliser l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Tout cela nous a conduits à imaginer trois scénarios, trois familles de scénarios que l'on a voulu contraster pour illustrer finalement le champ des possibles et porter dans le débat public. Tout d'abord, le **scénario A**. Le scénario A en tunnel direct entre Massy-Orly et Valenton-Limeil-Brévannes. Alors, vous allez me demander qu'est-ce que c'est que cette grosse tache orange ? En fait, on est au tout début du projet, c'est-à-dire qu'à ce stade, on n'a pas de tracé à vous présenter, on vous présente ici un couloir de passage, une zone possible par laquelle la future infrastructure pourrait passer. Donc, c'est ici un tunnel direct d'une longueur de 18 km pour un coût de 2,4 milliards d'euros. Ce scénario nous permet également de créer en option une gare dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges. Je passe rapidement sur les scénarios parce qu'on aura d'autres occasions aussi d'en parler. Sur le **scénario B**, qui consiste en un jumelage avec la ligne existante. Alors, qu'est-ce que le jumelage ? Le jumelage c'est de pouvoir, si cela est réalisable, créer une ligne, une infrastructure nouvelle le long de l'infrastructure actuelle. Dans ce cas-là, il faut, si cela est possible, imaginer la ligne nouvelle le long de la ligne existante en aérien. Alors, plus précisément, entre Massy et Orly, on réaliserait ici un tunnel dans la mesure où l'environnement nous paraît trop contraint pour pouvoir imaginer une ligne le long de la voie existante. A l'Est d'Orly, parce qu'il y a actuellement déjà une troisième voie, on peut envisager sur certains secteurs de construire une ligne supplémentaire avec tout de même la réserve que d'une part il faudrait des aménagements complémentaires pour éviter certains impacts, et d'autre part imaginer des tunnels dans certains secteurs. C'est pour cela qu'on a imaginé une variante à ce scénario, qui est la réalisation d'un tunnel à l'Est entre Orly-Ville et Limeil-Brévannes. Le scénario de base fait 16 kilomètres pour un coût de 1,4 milliards d'euros, et le scénario en variante tunnel à l'Est 1,8 milliards d'euros. Ce scénario B ne permet d'imaginer la gare à Orly que dans deux secteurs, soit Rungis-La Fraternelle, soit Pont de Rungis en surface... et, bien entendu, ce

scénario B permet également d'envisager en option une gare dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges. Alors, le **scénario C** maintenant qui, lui, a été réalisé pour pouvoir desservir le secteur de Sénart. C'est un tunnel, entre Massy-Orly et Sénart, d'une longueur de 31 kilomètres, pour un coût de 3,3 milliards d'euros. Il faut relativiser ce coût, il faut le comparer avec les scénarios A et B avec l'option de gare à Villeneuve-Saint-Georges... pour le scénario A, avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges c'est 3 milliards d'euros. Pour la seconde gare dans le secteur de Sénart, on a imaginé soit de la faire à Lieusaint, connecter à la gare Lieusaint-Moissy, soit à proximité de l'aérodrome de Villaroche.

Pour finir, nous avons sur cette carte, en résumé, les trois scénarios. Tout à l'heure, Monsieur Perdrizet vous disait que nous n'avons pas exprimé de choix pour un scénario ou un autre, c'est la vérité, dans la mesure où sur le plan de transport, ces 3 scénarios nous semblent tout à fait crédibles et réalisables, simplement ils portent des enjeux autres, qui sont à la fois nationaux et franciliens, aussi bien sur l'aménagement du territoire que sur l'impact qu'ils peuvent avoir dessus, et c'est pour cela qu'il est important d'ouvrir ce dialogue avec vous tous pour que vous puissiez exprimer tous ces enjeux, et qu'on puisse en tenir compte dans les décisions qui seront les nôtres après.

Tristan BARRÈS : Dernier transparent donc Monsieur le Président, nous sommes aujourd'hui au stade du débat public, donc comme on a dit tout à l'heure très en amont dans la définition du projet. A l'issue du débat public, le maître d'ouvrage RFF prendra une décision sur la suite de ce projet, décision qui sera faite à la lumière de ce qui aura été dit au cours du débat public et sur la base du bilan qu'aura fait la CNDP de ce débat. Cette décision, elle porte sur la pertinence ou non de continuer ce projet et dans l'hypothèse favorable, c'est là où on continue le projet, donc, de définir les grandes caractéristiques que ce projet doit avoir dans la poursuite des études. Ensuite, s'ensuit toute une série d'études qui sont traditionnelles dans la vie d'un projet qui sont les études préalables à une enquête publique, l'enquête publique, et puis ensuite, les études de détail, donc, qui affinent de plus en plus les caractéristiques techniques du projet et qui seront réalisées en concertation avec l'ensemble des partenaires et ponctuées de réunions de concertation publique. Et puis, enfin, les travaux et la mise en service de l'infrastructure prévus entre 2020 et 2025, tout ce processus-là étant effectivement soumis à la mise en place des financements nécessaires pour l'ensemble du processus. Voilà, nous avons terminé la présentation, j'espère que nous avons été clairs à la fois sur le fond du projet et sur les attentes que nous avons quant au débat. (*Applaudissements*)

François PERDRIZET : Merci beaucoup à l'équipe de RFF qui a fait une présentation tout à fait claire. Maintenant, il est prévu une phase de prise de parole par la salle pendant à peu près 20 minutes. Alors...

Christian BURBAN : Bonsoir ! Christian Burban, Wissous. Pourriez-vous dans l'état actuel des études nous rassurer sur l'avenir de la ligne C RER ? C'est-à-dire est-ce que vous envisagez le maintien de la ligne C avec éventuellement une desserte améliorée, c'est-à-dire une desserte au quart d'heure entre Pont de Rungis et Massy lorsque les TGV ne circuleront plus par les infrastructures actuelles ? Merci.

Tristan Barrès : Excusez-moi, je ne vous vois pas dans la salle mais...

François PERDRIZET : Ce serait plutôt des gens du STIF qui pourraient répondre, est-ce qu'ils sont dans la salle ? Non. Alors, on va noter, on va répondre à notre sens mais c'est vrai que RFF n'est pas directement chargé de l'exploitation de la ligne C pour les RER. Vous vouliez dire...

Tristan BARRÈS : Alors, je confirme ce que vous dites, l'avenir du RER C va être, disons, entre les mains de l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France qu'est le STIF. Mais pour vous donner quelques éléments de réponse, aujourd'hui, le RER C c'est quatre RER C par heure à l'Est du Pont de Rungis et deux RER C par heure à l'Ouest de Pont de Rungis. C'est le projet Massy-Valenton qui est un autre projet que l'interconnexion Sud qui permettra la mise au quart d'heure du RER C à l'Ouest de Pont de Rungis, ce n'est pas l'interconnexion Sud. L'interconnexion Sud arrivera à une échéance où le RER C sera déjà au quart d'heure sur l'ensemble de la ligne ; cela, c'est un premier élément de réponse. Alors, au-delà, je dirais, de cette fréquence au quart d'heure, effectivement, le fait de ne plus mettre de TGV au milieu des RER C sur cette ligne-là, cela ne fait qu'améliorer les choses, cela est clair. Cela permet éventuellement d'améliorer la desserte, d'améliorer les fréquences, mais toutes ces questions-là, comme je l'ai dit au début de ma réponse, cela, ce sont des réponses que doit donner le STIF. Nous, en enlevant les TGV de cette ligne RER C, on ne fera qu'améliorer les choses, voire ouvrir des possibilités de développement du RER C, mais encore une fois, ce n'est pas nous qui pouvons répondre à cette question.

François PERDRIZET : Simplement pour être complet, on a prévu de regarder cela de très près à Juvisy parce qu'à Juvisy, on parlera beaucoup des scénarios et de tous les projets connexes, que cela soit sur le RER, tous les projets de tram-train, enfin, qu'est-ce qui se passe au point de vue transport dans le secteur ? On pourrait prendre trois questions, je crois. Et puis, cela sera intéressant d'en prendre trois d'un coup. Alors, allons-y ! Monsieur à gauche !

Antoine BRUNO : Oui, bonsoir ! Antoine Bruno, Rungis. Vous avez beaucoup parlé de liaison avec les RER, et cetera, qu'en est-il des liaisons autoroutières parce que c'est un secteur qui est quand même très chargé ? Est-ce que vous avez étudié ce point-là ? Est-ce que vous prévoyez de l'étudier pour voir comment cela se passera ?

François PERDRIZET : On note la question sur les liaisons autoroutières, comment cela s'articule ? Autre question ? On en prend trois. Oui, allez-y !

Jean MOUREH : Oui, bonsoir à tous ! En fait, je suis Jean Moureh, donc, je suis avant tout riverain de la ligne C du RER et également président du CDR, qui est le Comité de défense des riverains de la ligne Massy-Valenton. En fait, notre association, c'est depuis 2004, donc, nous avons réclamé l'accélération du projet en site propre que vous allez présenter ce soir. Ce n'est pas tellement pour ses vertus ferroviaires, il a certainement des vertus ferroviaires, mais surtout c'est le seul projet qui nous permet, disons, en toute légitimité de mettre ou demander l'abandon en fait du projet provisoire Massy-Valenton qui n'a pas été présenté ce soir. Je dirais quand même deux mots sur ce projet provisoire qui nous a été présenté en fin 2003. Donc, c'est un projet qui cause des nuisances inadmissibles pour 20 000 riverains essentiellement concentrés dans le secteur d'Antony. C'est un projet qui a fait l'objet de plusieurs vœux d'opposition, donc, il y a quatre vœux d'opposition sur Antony, donc, il y a également à Wissous et également à la CHB* ? C'est un projet dans lequel tout se fait en surface, c'est-à-dire on va ajouter une nouvelle voie TGV et, en même temps, les TGV vont continuer à slalomer au milieu des RER C. Autrement dit, en plus des nuisances que cela va causer pour les riverains, c'est un projet qui n'est également pas très convaincant sur le plan technique parce que comme on vient de le voir ce soir avec votre présentation, les TGV, ils vont continuer d'être insérés dans le réseau à la fois RER C et à la fois fret. Donc, nous, ce soir, en fait, on profite de cette excellente occasion qui est quand même le coup d'envoi du projet en site

propre pour demander pas tellement à notre niveau, également à notre niveau bien sûr, l'abandon du projet provisoire, mais surtout pour savoir comment, vous, à votre niveau à la fois technique et également d'influence auprès du pouvoir public, pour savoir comment vous pouvez nous aider à demander l'abandon de ce projet provisoire et surtout mettre l'énergie sur le projet définitif. Merci.

François PERDRIZET : D'accord. Troisième question, là. Celui qui a le micro... Voilà !

Guy BONNEAU : Merci. Guy Bonneau, je suis Massicois, j'ai été aussi conseiller régional... Je voudrais dire, sur l'intérêt du projet, enfin, l'action d'interconnexion, c'est un vieux sujet, je pense que, évidemment, il faut poursuivre les études sur ce projet. Par contre, c'est vrai que, ce que je regrette un petit peu et d'ailleurs on voit bien dans le dossier que vous nous avez distribué, sur la situation de référence, Monsieur vient d'y faire allusion, la situation de référence, elle est un peu optimale, c'est-à-dire qu'elle suppose que l'amélioration de la ligne aujourd'hui conjointe avec le RER C soit faite. Or, si je me tourne vers ces messieurs de RFF, on sait qu'ils n'ont quand même pas réussi à proposer un projet convaincant sur ce secteur. C'est vrai que... c'est un peu un problème quand même. Les réactions de l'association sont assez notables. Il faudrait vraiment qu'on arrive à présenter un projet indépendant. Moi, je pense qu'il faut les deux, puisqu'ils ne sont pas dans la même époque, indépendant du projet définitif mais qui soit réaliste et qui respecte la tranquillité des riverains. Or, quand je regarde ce qui est proposé, bien sûr qu'une ligne dédiée doit être en souterrain, dans le secteur ici, on est très urbanisé. Les gens qui connaissent où passe le TGV à la gare de Massy TGV ici savent bien qu'il sera assez difficile de faire partir des TGV de la gare de Massy TGV et de la faire entrer directement dans un souterrain parce qu'elle est à un niveau qui est largement en surplomb. Donc, il y aura au départ un problème de conflit avec la... Il y a quand même un problème de conflit qui n'est pas du tout évoqué alors que tous les scénarios envisagent un départ de la gare de Massy en souterrain. Donc, cela, j'avoue que j'aimerais bien avoir des précisions : comment on fait pour partir de la gare de Massy en souterrain ? Et je ferai un dernier commentaire sur Sénart, sur les gares, là, c'est vrai que Sénart, ce qu'il y a comme intérêt, il me semble qu'il y a deux intérêts, il y a le fait que c'est plus décentré par rapport aux autres gares, donc, cela offre sans doute peut-être à plus de personnes en Ile-de-France la possibilité d'aller prendre le TGV sans aller faire un long déplacement jusqu'à Paris. L'autre aspect, c'est que cela me paraît aussi intéressant parce que cela utilise l'ancienne voie TGV c'est-à-dire que cela ne va pas charger encore plus la partie de la ligne qui sort de Paris, je crois que c'est un point qui avait été évoqué dans des réunions préalables il y a un an. Par contre, ce que je ne vois pas bien et si vous pouvez nous préciser, comment se font les liaisons de Massy-Orly, si cette solution, pour aller vers le Nord, c'est-à-dire vers Roissy puisqu'on a l'impression que le triangle fait qu'on ne peut que descendre vers le Sud-est. Merci.

François PERDRIZET : On prend ces trois questions peut-être. Donc, je les résume. Il y a la question... quelle est l'articulation avec les liaisons autoroutières du secteur ? La deuxième, c'est une prise de position : que devient l'aménagement sur place de la liaison Massy-Valenton ? Est-ce qu'elle est abandonnée ou pas ? Troisième question : comment se fait le départ vers le souterrain au niveau de Massy ? Et quatrième question, c'est un petit peu comment se fait la remontée vers le Nord dans le cas où on passe avec le scénario qui va à Lieusaint ? Voilà les questions. Je pense que, là, Réseau ferré de France doit pouvoir apporter sa contribution.

Tristan BARRÈS : La première question concernait la connexion des liaisons autoroutières. Evidemment, on a regardé cette question-là, il n'apparaît pas de conflit évident au niveau d'Orly, même au niveau de Sénart. Les deux secteurs sont assez bien desservis par les liaisons autoroutières et le flux de... enfin, le trafic supplémentaire en voiture particulière que générerait une gare à Orly, peut-être de l'ordre de 2 000 véhicules par jour, enfin, cela n'a rien à voir avec les ordres de grandeur de circulation qu'il y a sur ces autoroutes-là. Donc, ces gares-là ne seront pas de nature à congestionner les autoroutes à proximité. Alors, sur la question... on va vous projeter une vue de Massy sur la question du tunnel. Effectivement, le TGV arrivera à la gare de Massy, et le TGV dans tous les scénarios, ensuite, devra plonger en tunnel. Alors, on étudie cette plongée en tunnel de façon à ce qu'il n'y ait aucun impact sur l'urbanisation de Massy et d'Antony. Je vais être un peu technique mais cela veut dire qu'il faut regarder, il faut faire plonger le TGV le plus vite possible, donc, mettre en œuvre des pentes assez fortes, c'est de l'ordre de 35 ‰ mais techniquement, il est tout à fait réalisable et possible de faire un tunnel en sortie de gare TGV de Massy sans avoir d'impact sur le bâti. Alors, il y aura peut-être... et puis, cela, vous le comprenez, peut-être des impacts sur la voirie qu'il faudra peut être réaménager, et cetera, mais en tout cas, sur le bâti, on a regardé, c'est techniquement tout à fait faisable malgré la différence de niveau, il suffit de faire plonger les TGV un peu plus fortement. Quand je dis fortement, une pente de 35 pour 1000, ce n'est pas non plus un plongeon comme une piscine, cela plonge quand même en pente douce, mais c'est pour vous dire qu'on peut le faire sur la distance, sur cette distance-là entre Massy TGV, puis, Massy-Verrières grosso modo.

Si on peut me passer la diapositive du scénario C pour que je réponde à la question... Voilà ! Le scénario C, c'est un scénario qui dessert Orly, qui dessert Sénart, donc, le tunnel plonge vers le sud-est. Pour que les TGV qui empruntent ce scénario puissent ensuite regagner l'interconnexion Est et aller vers Strasbourg et vers Lille, il est nécessaire de créer, voilà une petite virgule que l'on voit en bas à droite de la diapositive. Est-ce qu'on peut revenir sur la diapositive du scénario C ? Voilà ! Vous voyez, les deux gares identifiées dans le secteur à Sénart, Lieusaint-Villaroche, à l'est de ces gares possibles, vous avez une petite virgule à faire pour reconstituer un triangle, ici, et permettre ainsi aux TGV qui viennent de Sénart ensuite de remonter vers le nord pour emprunter l'interconnexion est, et ensuite, aller vers Strasbourg et Lyon. Alors, effectivement, ces TGV, finalement, descendent vers le sud-est de l'Île-de-France pour ensuite remonter vers le nord, donc, mettent un temps de parcours plus important pour gagner Strasbourg et Lille. C'est de l'ordre de 5 à 10 minutes. Mais si vous voulez, comme je l'ai dit dans la présentation, ce projet-là ne vise pas à gagner du temps, et on le voit dans les études socio-économiques, les pertes de temps qui sont occasionnées par ce projet, qui sont finalement infligées par les gens qui font, par exemple, du Bordeaux-Lille ou du Bordeaux-Strasbourg, ces pertes de temps sont largement compensées par les gains d'accessibilité que l'on gagne grâce à ce projet en créant une gare à Sénart. La gare de Sénart, c'est 2 millions de voyageurs ; alors, effectivement, on perd quelques minutes sur des trajets longs mais on gagne 2 millions de voyageurs en créant cette gare. Et ce qu'il faut dire également, c'est que cette perte de temps, elle n'est pas valable pour tout le monde, peut-être que les voyageurs entre Bordeaux et Lille perdent un temps de parcours... enfin, perdent des minutes dans leur temps de parcours, mais les voyageurs qui font du Melun-Lille, par exemple, ou du Melun-Strasbourg qui doivent aujourd'hui aller sur Paris et qui, demain, pourront prendre le TGV dans la gare TGV de Sénart, eux, gagnent du temps. Et leur gain du temps est de l'ordre de 30 à 40 minutes. Donc, tout le monde ne perd pas de temps dans cette histoire. Alors, ensuite, il y a la question de

l'articulation entre Massy-Valenton, projet d'amélioration de la ligne Massy-Valenton et l'interconnexion Sud. François Régis, est-ce que tu...

François-Régis ORIZET : Oui, je peux dire... Alors, je crois que nous aurons une réunion locale à Antony où, donc, évidemment, on pourra évoquer...

François PERDRIZET : Après les cantonales.

François-Régis ORIZET : ... après les cantonales... on pourra évoquer, je dirais plus dans le détail, ce projet. Mais à ce stade, je dirais, je répondrais sur deux registres. Le premier registre, je dirais, c'est plus un registre d'opportunité. A-t-on besoin de Massy-Valenton alors qu'on est en train de préparer l'interconnexion Sud ? Donc, là, la réponse est très clairement « oui » parce qu'on n'est pas dans les mêmes temporalités. Si vous voulez, aujourd'hui, Massy-Valenton dont il faut rappeler, la plupart des gens dans la salle, ici, le savent sans doute qu'il y a un secteur est et un secteur ouest, et les travaux sur le secteur est, voilà, pratiquement, les préliminaires, les préparatoires vont commencer en 2011, très, très vite. Donc, alors qu'on parle d'une interconnexion Sud où les travaux vont commencer à l'échéance dans... avec un peu d'optimisme quand même, 2020, 2025. On voit, donc, qu'on a entre 10 et 15 ans, entre les deux projets. Donc, on traite de deux temporalités différentes. Alors, a-t-on besoin d'un projet avant l'interconnexion Sud ? La réponse, là aussi, elle est « oui », on a besoin de quelque chose. La raison, c'est qu'on a autour de 2017 une période avec pas mal d'événements, je dirais, deux de ces événements les plus marquants, c'est d'une part, vous savez, la mise à vitesse TGV en gros des liaisons vers la Bretagne et vers Bordeaux, donc, avec le développement des trafics TGV, d'une part, et puis, on a également d'autres projets beaucoup plus locaux comme le tram-train de Massy-Evry. Tout cela est à l'échéance de 2017 ; donc, on a une reconfiguration qui fait qu'on ne pourrait pas attendre, je dirais, l'interconnexion sud pour traiter ce sujet, encore une fois, on a 10 à 15 ans entre les deux projets. Cela, c'est sur la question d'opportunité. Là, je vais donc être très clair : « Oui, il faut Massy-Valenton ». Alors, il y a un autre sujet qui est « Mais quel projet pour Massy-Valenton ? » sachant qu'il n'est stabilisé à ce stade que pour l'est. Il ne l'est pas encore pour l'ouest. Donc, c'est là où, je crois, et on pourra développer à la réunion à Antony, on a un certain nombre d'études en cours, certaines ont été abouties, ont déjà été présentées, sont également avec des liaisons possibles avec le RER B, donc, voir si on peut éventuellement utiliser, mutualiser d'une certaine façon la plate-forme entre le RER B et le projet Massy-Valenton. On aura également les résultats de ce propre débat public puisqu'on m'a dit, on évoquera le sujet, donc, là, on pense qu'on aura les éléments constitutifs, je dirais, pour définir ce qui peut être fait à Massy-Valenton ouest, notamment du côté d'Antony, disons à l'été 2011, et donc, on vous donne un petit peu rendez-vous pour une concertation qui pourra débiter puisqu'on aura les éléments à l'automne 2011 sur ce sujet-là.

François PERDRIZET : On reviendra, bien sûr, certainement sur ce sujet parce que c'est un sujet qui... sur lequel il y a une grande sensibilité. Je voudrais maintenant... on fera un temps de question après, je voudrais passer la parole à nos trois intervenants qui représentent à la fois les usagers des transports, les questions d'environnement et les questions d'urbanisme. Alors, vous vous présentez chacun. On commence par les questions des transports. Monsieur Marc Pélissier.

Marc PELISSIER : Oui, bonsoir ! Marc Pélissier, je suis secrétaire de l'Association des usagers des transports d'Ile-de-France, qui est donc la branche régionale de la FNAUT, la Fédération nationale des associations des usagers des transports. Alors, nous sommes,

évidemment, concernés par ce débat à la fois sur les aspects effectivement locaux, régionaux et nationaux, et on essaie de l'aborder sur tous ces plans. Au niveau national, évidemment, ce débat, ce projet est d'un grand intérêt pour nous. Nous sommes favorables au développement du TGV même s'il ne faut pas que cela soit, évidemment, le tout TGV, bien entendu. Il y a aussi beaucoup à faire sur les réseaux, et notamment, on pense aux RER ; mais ce projet a aussi, effectivement, l'intérêt de prendre en compte la problématique du transport régional. Alors, ce projet, effectivement, il a l'avantage de favoriser l'intermodalité air/fer avec la possibilité de reporter davantage de trajets nationaux de l'avion vers le train qui nous paraît positif et pour spécialiser davantage Orly dans... d'après nous, des vols européens et à une échelle de moyen ou de long courrier. On a vu que déjà la réalisation de la gare TGV à Roissy avait permis, par exemple, d'optimiser et de supprimer la navette aérienne comme Roissy-Bruxelles. Donc, un intérêt pour l'intermodalité, un intérêt de désaturer effectivement une liaison qui est assez stratégique au niveau du réseau global des TGV, effectivement, il y a beaucoup de projets de lignes à grande vitesse. Certains d'ailleurs nous paraissent un peu douteux, comme Poitiers-Limoges. En tout cas, ce projet-là est véritablement un projet qui nous semble prioritaire parce que, effectivement, il va être alimenté en trafic par tous les autres. On a parlé de Tours-Bordeaux, Meaux-Rennes, deuxième phase TGV Est... Tous ces projets-là sont dans les tuyaux quand même très sérieusement, Rhin-Rhône, Nîmes-Montpellier, et cetera. Donc, sans compter l'augmentation probable du prix du pétrole, on a vraiment toutes les conditions qui sont réunies pour qu'il y ait un trafic TGV sur l'Île-de-France et un intersecteur très dense. Alors, au niveau national, rajoutons également que... il nous semble qu'Orly a la capacité, effectivement, de rester un aéroport de grande ampleur alors que d'autres projets types l'aéroport Notre-Dame-des-Landes à Nantes ne nous paraissent pas pertinents parce que des aéroports de province tels que ceux-ci n'auront certainement pas le potentiel pour des vols transatlantiques.

Au niveau local, évidemment ce projet pose un certain nombre de questions, on ne va, à ce stade, pas rendre un avis précis, on découvre aussi une partie du dossier. Mais je crois qu'il y a quelques orientations et quelques sujets qui seront intéressants de développer pendant ce débat. Alors, d'abord la question du positionnement de la gare à Orly, cela renvoie, bien sûr, à la question des moyens d'accès aussi aux aérogares et à cette future gare TGV. Aujourd'hui, l'accessibilité d'Orly n'est pas terrible, je crois que tout le monde s'accorde à le dire, à part le mode routier, il y a des bouchons. Donc, il y a des projets, il y a... il commence à y avoir beaucoup de projets pour améliorer l'accessibilité d'Orly. Il y a la question, bien sûr, il y a les projets engagés, il y a le tramway T7, on y est très favorable. Et pour nous, le tramway T7, Villejuif Orly Athis-Mons, doit évidemment être prolongé à Juvisy et connecté avec une gare de Juvisy, réaménagé pour que toute une partie de l'Essonne ait accès facilement à Orly. C'est un enjeu majeur et je rappelle que le financement du réaménagement de la gare de Juvisy est toujours en attente depuis un an. Donc, il va falloir vraiment... une décision sur ce projet qui est prêt à démarrer en travaux, puisque l'avant-projet est terminé. Il y a donc les autres projets un peu plus lointains pour améliorer la desserte d'Orly, la ligne 14 du Grand Paris, la question d'Orlyval, du devenir d'Orlyval avec sa possible saturation, c'est aussi... on utilise Orlyval de manière plus large. Orlyval, ce sont quand même des petits métros. Tous les projets de TCSP [= transports en commun en site propre] vers Massy, vers Evry, vers le Val-de-Seine. Donc, il y a un foisonnement de projets, il faudra dégager probablement des priorités et voir... à trouver une cohérence dans tout cela. Pour notre part, par exemple, la branche verte du Grand Paris vers Massy et le plateau de Saclay ne nous paraît pas une priorité ; en

revanche, une branche de la ligne 14 jusqu'à Orly est un projet intéressant via la ligne 7 ou indépendamment de la ligne 7. En tout cas, cela fait partie de l'autre débat mais tout cela est connecté parce que, si on imagine qu'il y a une liaison métro entre Massy TGV et Orly, la gare TGV à Orly perd peut-être de son intérêt. Donc, il faut garder une vision d'ensemble de ces projets qui partent un petit peu dans tous les sens.

Il y a la question spécifique du RER C. Je voudrais revenir là-dessus rapidement parce que, effectivement, pour nous, l'amélioration de la ligne existante reste indispensable. On ne peut pas se contenter d'un RER toutes les demi-heures, entre Massy et Pont de Rungis. C'est la plus mauvaise desserte de RER en Ile-de-France en zone dense. Et nous aurons, en 2013, justement le T7, à Rungis-La Fraternelle, on aura une correspondance d'un train RER toutes les demi-heures et un tramway toutes les cinq minutes. On aura vraiment les pires correspondances qu'on puisse imaginer en Ile-de-France. Donc, il y a vraiment nécessité d'avancer sur le projet de court terme qui ne nous paraît effectivement ni dans les mêmes échéances ni dans les mêmes coûts que ce projet de ligne dédiée. Je voudrais quand même rappeler, pour mémoire, que ce projet pour lequel nous débattons ce soir a été lancé par le Comité interministériel d'aménagement du territoire en 2003. Donc, cela fait déjà 7 ans, on a mis 7 ans pour lancer ce projet. Il est vrai, je crois, que l'Etat n'a pas mis ces crédits très rapidement en place. Toujours est-il qu'on voit quand même que cela va être un chemin assez long avant d'arriver même si peut-être les financeurs seront plus motivés désormais. Néanmoins, la question globale du financement, je pense qu'il faudra aussi en parler dans le cours de ce débat, parce qu'on sait que l'agence de financement des infrastructures de France a beaucoup de projets à financer en parallèle et plutôt peu de budget puisque, en plus, la taxe poids lourds qui devait l'alimenter est reportée, et cetera et cetera. Donc, il y a quand même des fortes inquiétudes sur le financement. Voilà. Quelques éléments...

François PERDRIZET : En conclusion, Monsieur Pélissier, s'il vous plaît.

Marc PELISSIER : En conclusion, je vous indique simplement que je pense que ce débat est assez ouvert, effectivement, sur les aspects tracé, positionnement des gares et on prendra une position en temps voulu. Mais je crois que, véritablement, il y a tout un tas de problématiques qui se rejoignent, à la fois nationales et régionales et qu'il faut essayer effectivement de garder une vision globale du sujet.

François PERDRIZET : Merci beaucoup. Alors, maintenant, on va avoir le représentant de la FNE, donc, responsable de l'environnement. Vous vous présentez, bien sûr.

Daniel HANNOTIAUX : Oui, Daniel Hannotiaux, je représente ce soir effectivement France Nature Environnement, mais plus particulièrement, sa filiale francilienne qui est Ile-de-France Environnement et qui regroupe 370 associations. Donc, ce soir, nous n'allons pas parler, disons, des trois options. Notre position n'est pas faite là-dessus et nous allons participer comme vous au débat public, en particulier, en rédigeant un cahier d'acteurs, comme nous venons de le faire pour le projet réseau Grand Paris et Arc Express. Donc, uniquement quelques indications sur les enjeux du projet à notre sens, en tant qu'environnementalistes, nous sommes bien sûr attachés à la réduction de la consommation des énergies fossiles et de l'émission des gaz à effet de serre. Et dans cet esprit, il nous paraît important que la France dispose d'un réseau de lignes ferrées à grande vitesse qui permettent de réduire le recours à l'automobile et à l'avion pour les déplacements privés ou professionnels à longue distance que cela soit à l'intérieur de l'Hexagone ou même avec les pays voisins. D'autre part, un réseau à grande vitesse performant est une condition essentielle pour un aménagement équilibré du territoire

national et, en particulier, donc, pour le développement des métropoles régionales, et une des réserves que nous avons vis-à-vis du projet Grand Paris, c'est sa volonté de vouloir concentrer toutes les capacités d'innovation et même la population nationale, encore plus sur la région parisienne alors qu'elle l'est déjà pas mal. Mais donc, nous sommes plutôt partisans du développement des métropoles régionales et il ne faudrait pas que le projet Grand Paris leur nuise. Nous pensons que le réseau à grande vitesse doit être complété et amélioré parce que tel qu'il est actuellement, il se compose essentiellement de lignes radiales, à partir de Paris vers le nord, vers l'est, vers le sud-est, vers le sud-ouest, vers l'ouest. Mais dans un premier temps, enfin, vous savez, si vous prenez le TGV de temps en temps que, arrivé à un certain stade, à une certaine distance de Paris sur ces lignes-là, on ne fonctionne plus à grande vitesse. Donc, la première amélioration qu'il faudrait faire, c'est de prolonger la grande vitesse réelle, par exemple, à l'ouest, au-delà du Mans, jusqu'à Rennes et à Nantes ; au sud-ouest, au-delà de Tours jusqu'à Bordeaux et Toulouse. Par exemple, j'ai eu l'occasion, cette année, d'aller au congrès de France Nature Environnement à Toulouse, et je ne pensais pas mettre six heures pour arriver à Toulouse. C'est quand même assez étonnant, actuellement, puisque vous avez trois heures pour arriver à Bordeaux et là, vous avez trois quarts d'heure pour un changement, puis ensuite, vous... Même si vous êtes dans une rame TGV, vous mettez deux heures pour arriver à Toulouse. Donc, il y a à coup sûr des choses à faire là. C'est pareil, l'Est, il faudrait que cela aille jusqu'à Strasbourg en grande vitesse.

Le deuxième point, c'est compléter le réseau existant par des liaisons nouvelles. On parle de la liaison Paris-Normandie, c'est une bonne chose mais il faudrait faire également Lyon-Turin, il faudrait que la ligne qui passe à Montpellier aille jusqu'à Barcelone, et puis, celle de Bordeaux qui passera à Bayonne se dirige vers l'Espagne. Donc, cela, ce sont les deux premières conditions. Et la troisième condition d'un réseau TGV-LGV performant, c'est d'interconnecter le réseau des lignes existantes. C'est d'autant plus important que j'ai commencé à regarder le dossier qui nous est fourni. Et il est indiqué, ce qui ne m'a pas étonné, qu'on prévoit une forte progression du trafic TGV de province à province. Alors, par exemple, les prévisions de ligne C pour d'ici 2030 font état de prévision de croissance de la population forte, c'est-à-dire plus de 10 % et même à certains cas plus de 20 % pour les régions de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Sud-Est, pas pour l'Île-de-France, ni pour le Nord et l'Est. S'il y a plus de population dans ces régions périphériques, je dirais qu'il faudra avoir d'autant plus des lignes TGV performantes pour leur permettre de se déplacer de province à province. On trouve aussi dans le dossier, par exemple, que les déplacements personnels à longue durée se font à plus de 70 % en voiture actuellement. On peut se demander si, comme c'est probable, le prix du gasoil continue à augmenter, on pourra continuer à fonctionner comme cela. D'autre part, les déplacements professionnels, ils se font à 32 % en voiture, 34 % en train et 26 % en avion encore. Mais l'Île-de-France, par exemple, les déplacements en avion, c'est 42 %, donc, il y a du progrès aussi à faire de ce côté-là. Alors, en attendant que de nouvelles lignes à grande vitesse contribuent à un meilleur maillage du réseau, qui, je vous l'ai dit, est essentiellement axial, alors, il y a des projets mais vraiment pour l'instant, ce ne sont pas des projets, ce sont des espèces d'avant-projet, ce sont des idées surtout. Donc, actuellement, pour se déplacer de province à province, le problème, c'est qu'il faut passer par les gares parisiennes et que c'est extrêmement pénalisant puisque, là, après il faut se déplacer à l'intérieur de Paris d'une gare à une autre et ce n'est pas comme cela qu'on va faciliter les liaisons de province à province. Actuellement, l'interconnexion n'existe qu'à l'Est de Paris et elle permet de relier le TGV Nord et le TGV

Sud-Est par Roissy et Marne-la-Vallée, mais le reste n'est pas encore fait et il devra l'être. Donc, pour le Sud, actuellement, la solution qui est de faire passer les rames TGV à petite vitesse sur une liaison où elles coexistent avec le RER C, et puis, des trains fret, constitue en fait dans l'état actuel des choses un frein au développement des déplacements à grande vitesse entre l'Ouest et l'Est de la France. Donc, le projet d'interconnexion Sud me paraît vital pour aller dans le sens que j'ai indiqué au début. Je termine là les options sur l'emplacement des... enfin, les tracés et l'emplacement des gares. Je veux dire, nous ne sommes pas actuellement en état de trancher là-dessus et nous allons participer activement au débat public.

François PERDRIZET : Merci beaucoup. Maintenant, le dernier intervenant, Monsieur Palisse de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme. Vous vous présentez aussi.

Jean-Pierre PALISSE : Merci. Bonjour ! Jean-Pierre Palisse, je suis DGA de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France. Je vais évoquer un peu la question des enjeux métropolitains de l'Interconnexion Sud sur l'Ile-de-France, qui nous paraît un élément tout à fait fondamental. Un mot déjà de l'armature métropolitaine et du rôle un peu de portail interrégional et international de ces gares TGV. On sait bien que l'agglomération de Paris est une des grandes métropoles mondiales, qu'elle est aussi avec Londres l'une des principales portes d'entrée européennes, ceci grâce à ses aéroports et à ses gares TGV. Et en même temps, on voit un peu sur cette image, elle dispose d'un système pôle urbain, gare, aéroport qu'hier, aujourd'hui encore, effectivement incomplet et mal articulé, cela a été évoqué d'ailleurs tout à l'heure quand on a parlé des gares au cœur de Paris, ses gares terminus et ses gares périphériques, souvent honnêtement moins bien desservies.

Deuxième élément, c'est évidemment que les nouvelles lignes, qu'elles soient à projet ou à l'étude, on a parlé par ici de l'Interconnexion Sud, mais c'est aussi la ligne Normandie, c'est aussi le fameux POCL Paris, Lyon par Orléans et Clermont-Ferrand, vont ouvrir en fait des perspectives très intéressantes par rapport à plusieurs pôles majeurs que sont évidemment Orly mais aussi évidemment La Défense et Pleyel. Alors, un mot sur le système aéroportuaire francilien : Il faut savoir qu'aujourd'hui, l'ensemble des aéroports franciliens, donc, Charles De Gaulle plus Orly, c'est un des premiers systèmes aéroportuaires mondiaux avec, évidemment, une grande faiblesse qui est sa meilleure qualité de la desserte terrestre qui, relativement à ces deux autres ensembles, est nettement en très mauvaise position. Pour l'avenir, tous les experts s'attendent à ce qu'en Europe, on ait une croissance très forte, assez forte encore du trafic aérien à peu près un doublement d'ici à 2030, avec comme perspective des capacités aéroportuaires en Europe qui, en fait, elles n'augmenteront qu'à peu près 40 %. Donc, on s'attend à ce qu'il y ait une crise de capacité de ces grands hubs aéroportuaires entre à peu près 2025-2030 avec... ce qui correspond à peu près à l'horizon de saturation de l'aéroport de Roissy-CDG. Donc, à cette échéance, qui est à peu près celle d'une quinzaine d'années, on a, là, un peu un enjeu majeur pour la métropole et sa compétitivité mondiale, puisque c'est bien de cela dont il s'agit qui est un peu d'adapter, de rénover l'accessibilité internationale, la fonction de hub et de portail européen. On a vu tout à l'heure, et je crois que les choses ont été bien évoquées, qu'une part croissante du trafic court courrier pouvait se reporter sur le réseau TGV et entraîner comme cela, grâce au renforcement de l'intermodalité air/fer, une évolution très vertueuse à la fois pour l'écosystème de notre métropole, parce qu'il permettra de libérer de la capacité aéroportuaire pour la desserte grande distance et, en même temps, des effets de report important. Evidemment, dans ce jeu-là, il est clair que le pôle d'Orly peut jouer un rôle

tout à fait stratégique. Aujourd'hui, enclavé dans la ville, l'aéroport d'Orly est soumis à des contraintes très fortes, on le sait, avec les effets du plafonnement et du couvre-feu, mais en fait, on a là l'opportunité de retrouver, de redonner un peu à Orly une place tout à fait majeure dans ce système aéroportuaire, avec évidemment le renforcement capacitaire du pôle, l'amélioration de l'accessibilité nationale, l'apport aérien qu'on évoquait qui amènera des usagers à la gare TGV, et donc permettra aussi d'améliorer du coup son niveau de service, et puis, bien sûr, la promotion des choix modaux plus optimisés et plus économes et durables.

Mais à cela, il y a quand même deux conditions. L'une que le hub air/fer soit réellement efficace, c'est-à-dire permettre des transferts sans véritable intermédiaire entre air et fer et, donc, à notre avis, une gare TGV au plus près des terminaux aériens, et là, je crois que dans les choix qui seront pris, cela nous paraît véritablement un élément tout à fait important et bien sûr une accessibilité très améliorée à partir de tous les territoires du Sud de l'agglomération, et là, cela renvoie effectivement à d'autres débats qui sont en cours aujourd'hui. Et puis, il y a quand même une erreur importante qui nous semble vraiment à éviter, c'est évidemment de mettre la gare à une distance nécessitant des recours à des moyens de transport intermédiaires. Quand on examine les références européennes de ces mixages air/fer, on s'aperçoit que les vraies réussites, comme Amsterdam, Francfort ou Stockholm, c'est vraiment dans un échange très direct entre la gare TGV et l'aéroport que les choses se produisent.

Alors, autres enjeux tout à fait importants, c'est bien entendu l'accessibilité des grands bassins de vie qui sont à proximité. Aujourd'hui, la zone de chalandise d'un hub air/fer à Orly, ce serait effectivement tout le sud de la métropole parisienne, soit à peu près 5 millions d'habitants, et tout autour un milieu économique extrêmement actif. C'est un ensemble de territoires qui se positionnent tous dans l'économie internationale par la lecture de leur activité, ce qu'on appelle le Cône sud de l'innovation qui est, avec au nord la VSB, la Seine-Amont, le Val-de-Seine ; et puis, à l'ouest, Versailles, Saint-Quentin, Massy-Saclay ; au sud le centre Essonne Seine Orge autour d'Evry-Corbeil, Melun-Sénart ; à l'est encore le cœur du 94 autour de Créteil, et puis, plus loin, la CTEP Marne-la-Vallée. Donc, on voit bien qu'une amélioration très forte du maillage de transport va être absolument indispensable pour que ces territoires puissent accéder très facilement à ce cœur et à ce hub air/fer d'Orly. Alors, cela, c'est évidemment, on l'a évoqué, à partir de Paris, de la proche couronne, par le prolongement d'un métro, comment sera-t-il choisi et fait c'est une autre affaire ; par la réalisation des différents liens tangentiels quels qu'ils soient choisis. Et puis, les enjeux urbains, c'est aussi tout ce qui se passe dans le territoire de proximité du pôle d'Orly à cheval entre le Val-de-Marne et l'Essonne et qui s'étend en fait de Massy pratiquement à la Seine voire un peu au-delà. C'est un secteur fortement urbanisé avec à peu près 500 000 habitants, un ensemble de centre urbain qui forme un territoire très multipolaire ou des grands centres comme Massy, Vitry. C'est aussi un territoire très actif avec la présence de très grands sites d'activité qui relèvent de secteurs économiques très diversifiés avec du tertiaire autant que de la logistique, de la recherche, de la production ; des entreprises comme Sanofi-aventis à Antony, comme Thales, Sagem à Massy, comme toutes la SILIC et l'ensemble d'entreprises. Et c'est aussi un espace de projet qui offre, en fait, un très grand potentiel de développement économique et urbain, qui a d'ailleurs été reconnu dans les choix et dans les désignations des opérations d'intérêt national. On trouve donc ainsi à proximité tout à fait immédiate de l'aéroport et de ce secteur des zones présentes et futures un peu d'aménagement et développement urbain avec les projets du Cœur d'Orly, avec des zones d'activité valorisables comme la Senia, et cetera, avec des sites qui seront

aménagés, avec à l'est le site des Ardoines et les sites en bord de Seine, avec à l'ouest évidemment les sites de Massy, la régénération, effectivement, des secteurs de Massy et puis, le plateau de Saclay. Donc, aujourd'hui, tous ces pôles d'activité jouent un rôle dans la métropole parisienne qui est un rôle relativement secondaire, un rôle un peu satellite qui est très ancré en fait dans le bassin d'activité du Sud francilien et qui se nourrit de l'évolution, de l'adaptation des mouvements des entreprises qui sont présentes. Aujourd'hui, il se trouve un petit peu en dehors des zones du marché de bureaux de niveau international qui se concentrent plutôt sur l'ouest parisien et sur les communes riveraines du périphérique. Pour entrer dans ce marché, et c'est un peu le pari d'un projet comme celui du Cœur d'Orly, cela ne peut réussir que si on a véritablement un déclencheur, et ce déclencheur se peut être véritablement ce hub air/fer qui permettra au pôle d'Orly de trouver sa fonction de portail d'entrée européenne et internationale sur la métropole. On voit, en fait, si l'on se réfère au site du marché de l'immobilier de bureau que c'est un peu dans la décennie 2020 que va se présenter un peu le moment où une espèce de conjonction particulièrement favorable à des développements dans ce secteur.

En conclusion, je voulais simplement dire, quoi que vraiment nous pensions, que le projet d'Interconnexion Sud TGV, c'est vraiment une opportunité tout à fait exceptionnelle pour l'ensemble du Sud francilien et pour l'ensemble de la métropole à condition bien sûr qu'on réussisse en même temps la régénération du pôle intermodale air/fer d'Orly. Donc, les choix finaux et leurs qualités sont effectivement essentiels à cela et, évidemment, il ne faut pas les rater, faute de quoi on ratera un petit peu la cible, l'opportunité un peu de développement économique de ce secteur. C'est là-dessus que je voulais attirer votre attention.

François PERDRIZET : Merci beaucoup à tous les trois. Je crois que c'étaient des éléments de contexte intéressants pour qu'on puisse juger trois points de vue complètement un peu différents qui partent de points différents et qui essaient de voir ce que le débat va apporter, quels sont les enjeux du débat. Maintenant, cela va être à vous de prendre la parole parce qu'il y a à peu près 30 à 40 minutes de questions de la salle. Allons-y !

Thierry PERZO : Merci de nous donner la parole. Bonsoir à tout le monde ! Je suis Thierry Perzo, Président d'une association qui s'appelle CELFI Ile-de-France Sud. C'est le Comité environnemental des lignes ferroviaires et de l'interconnexion Ile-de-France Sud. J'ai quelques remarques et différentes questions. Je vais être très rapide. CELFI Ile-de-France Sud est absolument pour, je dis bien, absolument pour l'usage massif des TGV et des LGV, nous sommes fondamentalement pour l'interconnexion, c'est un magnifique projet. C'est véritablement un des très beaux projets de ce début de XXI^e siècle car, je vous le rappelle, nous sommes au XXI^e siècle et c'est de cette manière qu'il va falloir réfléchir ensemble. J'ai eu plaisir à entendre le président du Mesnil citer qu'il n'y avait pas de dogme, que le sujet était ouvert et que les réponses ou les choix n'étaient pas encore donnés. Je souhaiterais, Monsieur le Président Perdrizet révéler une chose. Le sujet Massy-Valenton est partie intégrante de ce dossier. Ce dossier, c'est l'Interconnexion Sud des LGV Ile-de-France. J'ai découvert ce document il y a seulement quelques heures avant la réunion (*brandissant le Dossier du débat*). Et je lis, page 40 : « Les trafics entre Massy-Valenton multipliés par deux ». Je lis page 41 : « D'ici 2020, le trafic province-province sur la ligne Massy-Valenton devra pratiquement doubler par rapport à 2008 et enregistrer jusqu'à 6,5 millions de voyageurs ». Je lis encore, pages 48 et 49 : « Que l'on fait état d'une association que nous connaissons bien : AIS,

Interconnexion Sud TGV qui promet, gaillardement d'ailleurs, la mise en place rapide du projet Massy-Valenton ». Voilà ! Donc, cela, c'était ma première remarque. Alors, différentes questions. Donc, Massy, CELFI Ile-de-France, l'objet de l'association, c'est : un, de défendre les intérêts des riverains sur le projet Massy-Valenton ; et de deux, de promouvoir le projet de l'interconnexion tel qu'il nous est présenté.

Une question : à quel coût du baril pétrolier vous avez fondé vos travaux préparatoires sur le projet Massy-Valenton et à quel coût du baril pétrolier vous avez pris le coût pour projeter vos analyses et vos prévisions sur le projet d'Interconnexion Sud ? Nous serons étonnés de connaître ce coût. Ceux d'entre nous qui s'intéressent à ce sujet qui après déterminent les décisions d'investissement qui sont à mettre en place. Nous avons fait différentes réunions publiques, notre association CELFI Ile-de-France Sud, et nous avons dit, en décembre 2009 publiquement sur la commune d'Antony que le projet initial Massy-Valenton, dossier 2003, avait sous-estimé le trafic des voyageurs de 50 % entre 2008 et 2020 avec ou pas une interconnexion réalisée. Donc, l'autre chose, aussi longtemps que l'Interconnexion Sud n'est pas mise en place, c'est bien par Massy et Valenton et, donc, par Antony, qu'il faudra que les trafics, tel que vous nous avez bien présenté Monsieur Barrès, vont devoir se heurter à des problèmes, parce que quand le train s'arrête à Pont de Rungis, il n'y aura pas de service d'interconnexion.

Une observation, il y aura plein de choses à dire. Sur l'Interconnexion Sud, une observation, le Triangle de Coubert, à aujourd'hui, n'est pas réglé dans le sujet de l'Interconnexion Sud. Nous savons, certains d'entre nous dans cette salle, qu'une voie ferroviaire ne peut pas supporter plus de 15 TGV par heure et par sens. Le Triangle de Coubert, aujourd'hui, quand l'infrastructure de l'interconnexion sera mise en place est saturé. Alors, je m'arrête.

François PERDRIZET : OK ! Monsieur le Président, je crois que... je suis un peu désolé mais...

Thierry PERZO : Il y aura plein de choses à dire mais on les écrira... Merci !

François PERDRIZET : De toute façon, je pense que vous faites un cahier d'acteurs, que toutes les questions que vous avez soulevées méritent d'être réfléchies et abordées dans notre débat, donc, on aura l'occasion d'en reparler.

Thierry PERZO : D'accord. Il y a plein de questions à poser mais...

François PERDRIZET : Deux autres questions avant de demander à RFF, même trois. Alors, allons-y !

José JOTARD : Bonjour ! Jean-Joseph Jotard, Villeneuve-le-Roi. Moi, j'aurais juste une question à poser, c'est concernant les gênes sonores. A Villeneuve-le-Roi, nous avons des avions, donc, on ne voit pas d'un œil très favorable voir arriver ce projet surtout que cela nous concerne. Alors, ma question : y a-t-il des études d'impact sonore qui vont être faites ? Et question supplémentaire : et par qui ?

François PERDRIZET : OK ! Autre question qu'on prend, là-bas d'abord.

Daniel GUERIN : Oui. Bonsoir ! Daniel Guerin, Villeneuve-le-Roi. Deux questions et une remarque. Première question : l'un des enjeux du projet, c'est bien sûr de régler le problème de Massy-Valenton qui était évoqué, c'est aussi, si j'ai bien compris, de créer une gare TGV soit à Orly ou à proximité d'Orly pour basculer du trafic aérien vers le trafic ferroviaire ou l'inverse. Quelle garantie avons-nous que, à cette occasion, compte tenu de l'augmentation des flux, il n'y ait pas de remise en cause des droits des riverains

de la plateforme aéroportuaire, je pense, Monsieur Palisse l'évoquait tout à l'heure, et nous y sommes très attachés évidemment au couvre-feu et au plafonnement du nombre de mouvements qui d'ailleurs n'est déjà pas respecté.

Deuxième question : on a évoqué la création de gare en banlieue pour attirer les voyageurs TGV de proximité. Evidemment, notamment, s'agissant de la future gare d'Orly, il y a extrêmement peu d'accessibilité de la part des riverains de proximité, des usagers futurs. Et donc, quelle mesure envisagez-vous de prendre en termes d'accès pour que les banlieusards que nous sommes puissions rejoindre en transport en commun ces gares ?

Et puis, une remarque de portée générale, si j'ai bien compris, le projet c'est en gros 3 milliards d'euros, c'est une somme énorme. Le président du Mesnil, lui-même tout à l'heure, soulignait qu'en cette période de crise des finances publiques, c'est un investissement considérable. J'ai vu aussi les présentations de RFF que, en termes de levier de développement ferroviaire, en nombre de passagers, clairement c'est l'option C qui était la plus porteuse, celle qui prévoit une gare vers Lieusaint ou Villaroche. Et donc, j'aurais l'occasion dans d'autres réunions publiques d'évoquer les questions territoriales, cela n'est pas le lieu, ici, mais évidemment, d'entrée de jeu au moins en termes d'intérêt ferroviaire, il paraît très clair que c'est l'option C qui est la plus porteuse dans ce domaine. Je vous remercie.

François PERDRIZET : Merci. Je prends la dernière question de cette fournée.

Eugène GOUGEON : Merci. Eugène Gougeon de Wissous. J'ai quatre questions ou quatre informations. D'abord, quel impact du passage de la ligne du POL dans notre secteur ? Parce qu'en fait, il n'apparaît pas sur les plans, je ne sais pas trop ce qui s'y passe. Cette ligne est en discussion dans les régions Sud de l'Île-de-France et elle arrive nécessairement sur Paris. Je voudrais savoir un petit peu quel impact et où on en est, et cetera. Bon, cela, c'est une première chose. En cas de création d'une gare de connexion à La Fraternelle ou à Pont d'Orly, quel est l'impact au niveau de la surface et est-ce que les riverains actuels de ces gares seront expulsés ?

François PERDRIZET : (Acquiescement) L'expropriation.

Eugène GOUGEON : Par exemple. Et un constat aussi, en 1950, quand je prenais le train pour aller sur la banlieue rennaise, je mettais 4 heures, 4 heures et demie ; maintenant, je mets 2 heures mais je mets 2 heures après entre Rennes et l'endroit où je vais. C'est un peu dommage parce qu'on a supprimé beaucoup de petites lignes, trop ! Merci.

François PERDRIZET : Merci. Je crois que, là, on a une fournée qui mérite des apports de nos collègues de RFF. Il y aura une question devant tout à l'heure et il y aura une seconde fournée.

Tristan BARRES : Sur les questions de Monsieur Perzo, c'est cela. Comme je l'ai dit dans la présentation, le trafic intersecteur, c'est le trafic le plus dynamique des trafics TGV : 4 % de croissance pour l'ensemble du trafic TGV global. Le TGV intersecteur qui est un trafic particulier dans l'ensemble du trafic TGV, c'est 8 % de croissance. Parce que vous faites 8 % de croissance sur dix ans, vous arrivez pratiquement à un doublement du trafic entre 2010 et 2020. Donc, dans le dossier support, il est dit, effectivement, qu'on passerait aujourd'hui de la quarantaine de TGV qui circulent sur Massy-Valenton au soixante-quatorze...

François PERDRIZET : Laissez-le finir, vous aurez un droit de réponse.

Tristan BARRÈS : Nous, on estime qu'il y a 74 TGV qui circuleraient d'ici 2020 sur Massy-Valenton, et donc cette augmentation est liée à cette croissance de 8 % que l'on observe sur les trafics intersecteurs. Alors, après, une fois que l'Interconnexion Sud est faite, il y a effectivement un trafic supplémentaire qui s'ajoute à ces 74 trains, si vous voulez. Le fait de créer un nouveau tuyau et de nouvelles gares TGV en Ile-de-France, cela permet d'augmenter les fréquences de TGV qui ne passent plus sur Massy-Valenton, enfin sur la ligne actuelle de Massy-Valenton, qui passent dans le projet de l'Interconnexion Sud. Et là, on estime que ces trains atteindraient grosso modo 86, donc cela veut dire 12 de plus dès 2020, dès la mise en service de l'Interconnexion Sud. Enfin, cette augmentation, elle est calculée alors sur la base d'études de trafic assez poussées. D'ailleurs, je vous invite à aller les consulter, elles sont publiques et sont en ligne depuis le site internet de la Commission particulière du débat public. Alors, je vous avoue que de mémoire, je n'ai plus en mémoire le prix du baril du pétrole qu'on a utilisé pour ces études de trafic, je vérifierai dans les études qui sont en ligne, mais ce qui est clair c'est que le prix du baril du pétrole qui a été pris pour l'augmentation d'ici 2020 et l'augmentation avec l'Interconnexion Sud est cohérent. C'est la même étude qui a été réalisée, on n'a pas pris des prix de baril du pétrole différents, enfin, ce ne sont pas deux études qui sont juxtaposées, c'est la même étude qui a calculé ces deux trafics.

François PERDRIZET : Mais cela sera intéressant quand même de préciser exactement parce que c'est une question très précise, donc la réponse peut l'être.

Tristan BARRÈS : Je n'ai pas la réponse précise ce soir, je vous la donnerai par le biais que le Président...

François PERDRIZET : De toute façon, on répondra par écrit aussi quand on ne peut pas répondre complètement.

Tristan BARRÈS : Alors, le tronçon... Vous parlez du Triangle de Coubert, c'est le tronçon Valenton-Coubert, j'imagine, auquel vous faites allusion. Alors, le tronçon Valenton-Coubert, c'est un tronçon... est-ce qu'on peut voir une carte pour que tout le monde comprenne et visualise quel est ce tronçon ? Voilà. Alors, je n'ai pas de pointeur mais est-ce qu'avec la souris on peut montrer ce tronçon ? Donc, le triangle de Coubert, c'est le triangle que vous voyez ici, et le tronçon Valenton-Coubert, c'est la ligne LGV existante qui se situe entre grosso modo la commune de Valenton et ce triangle. Alors, la caractéristique de cette ligne, c'est qu'elle accueille aujourd'hui et qu'elle accueillera demain dans le cas des scénarios A et B le trafic, qu'on appelle « trafic radial », c'est-à-dire le trafic Paris-Lyon qui va à la gare de Lyon et le trafic intersecteur qui utilise aujourd'hui la ligne Massy-Valenton et demain l'Interconnexion Sud. Alors, l'Interconnexion Sud aura un trafic grosso modo de 4 trains à l'heure, en heure de pointe. Alors, après, le trafic global, il faut que vous multipliez ces 4 trains par le nombre d'heures de pointe qu'il y a dans une journée. Et ces 4 trains par heure s'insèrent dans le tronçon Valenton-Coubert. Alors, il est utilisé au maximum de ces capacités, on va dire, d'ici 2020 un tuyau TGV, en gros, cela peut accueillir 15 à 16 TGV par heure mais en 2020, il faut des améliorations de la signalisation pour cela. Donc, si sur la capacité de 15 TGV par heure, vous en avez déjà 11 sillons qui sont utilisés pour envoyer les TGV à la Gare de Lyon, cela veut dire qu'il vous en reste quatre pour le trafic intersecteur qui parcourt l'Interconnexion Sud. Donc, effectivement, ce tuyau sera bien rempli mais dire qu'il y a une saturation, je dirais plutôt qu'il y a une optimisation de la capacité de ce tronçon qui n'est pas totalement utilisée aujourd'hui.

François PERDRIZET : Il y a ce micro, s'il vous plaît.

Tristan BARRÈS : Alors, une autre question, c'est l'avenir du développement du trafic autre que le trafic intersecteur qui pourrait utiliser ce tronçon-là, mais ce n'est pas... Le tronçon Valenton-Coubert n'est pas un problème en soi pour l'Interconnexion Sud. Le trafic de l'Interconnexion Sud peut passer par ce tronçon.

Thierry PERZO : Oui. Pardon, pour tout le monde, mon intervention, c'était que au jour où les connexions se feront avec les trains espagnols et avec les trains italiens et que la clé de voûte, telle que vous l'avez bien nommée puisque c'est mon mot également, l'interconnexion, c'est la clé de voûte de toutes les LGV françaises et même européennes. Le Triangle de Coubert, très rapidement, au jour où les trafics seront en place, à partir de 2017 et 2025 si on est optimiste, le triangle de Coubert ne sera plus en mesure de satisfaire les demandes de passage des trains. Et même, les services informatiques, pour passer à 16 TGV/heure par sens, seront d'une cadence extrêmement tendue.

François PERDRIZET : D'accord. Bon ! On passe aux deux questions de Villeneuve-le-Roi, peut-être, puisqu'il y avait deux intervenants de Villeneuve-le-Roi.

Tristan BARRÈS : Alors, les intervenants de Villeneuve-le-Roi. Alors, il y avait une question sur les études d'impact sonore. Je ne sais si c'est quelqu'un de Villeneuve-le-Roi.

François PERDRIZET : Oui, oui, c'est quelqu'un de Villeneuve-le-Roi.

Tristan BARRÈS : Alors, effectivement, dans le calendrier des études que je vous ai présenté tout à l'heure, il y a des études plus détaillées qui vont venir après le débat public. C'est dans ces études détaillées, et donc au fur et à mesure que le projet s'affinera, que des études d'impact sonore seront réalisées. Alors, il faut quand même dire que, de manière générale, il y a quand même beaucoup de tunnels qui sont présentés dans ces scénarios. Donc, le fait d'avoir des TGV qui passent en tunnel, on peut s'attendre quand même à une diminution des nuisances sonores par rapport à des TGV qui circulent aujourd'hui en surface. Mais effectivement, il faudra réaliser des études d'impact sonore dans les cas où ces TGV resteront en surface, et je pense en particulier au scénario B où il y a une portion plus ou moins grande de TGV qui restera en surface. Mais cela, c'est plutôt dans les études après débat public qu'elles seront réalisées.

Ensuite, il y avait une question sur l'accessibilité des gares TGV par les transports en commun. Si on prend l'exemple de la gare TGV d'Orly, on est totalement ouvert à son positionnement et les différents positionnements que l'on propose sont connectés à des modes de transport en commun. Si on la positionne sur le RER C, c'est le RER C. A Rungis-La Fraternelle d'ailleurs, il y a le tramway qui est prévu de se connecter au niveau de ces stations. Si on les positionne plutôt vers l'aéroport, à Cœur d'Orly ou proche des aérogares, nous avons prévu dans le projet, c'est inclus dans les coûts, qu'il y a un prolongement. Alors, on appelle cela « prolongement de l'Orlyval » mais ce qui est important de retenir, c'est qu'il y ait une navette automatique qui relie le RER C à cette gare qui sera à Cœur d'Orly ou proche des aérogares. Donc, dans tous les cas, on a voulu connecter non seulement la gare à l'aéroport mais également la connecter au réseau de transports en commun de son environnement. Alors, au-delà du tramway, au-delà du RER C, il y a également la question, mais cela, c'est dans un autre débat public que c'est débattu, la question de la connexion avec un métro automatique, le prolongement de la ligne 14, la ligne dite ligne verte du Grand Paris. Il est clair qu'on recherchera une connexion de la gare au réseau du métro automatique. Donc, c'est un élément supplémentaire de connexion aux transports en commun.

Il y avait des questions provenant de Wissous. Sur la gare de Rungis-La Fraternelle, il y a suffisamment de place au niveau de cette gare, enfin de la gare existante, c'est la gare RER C, pour imaginer une gare TGV à côté sans avoir d'impact sur le bâti. D'ailleurs, la préoccupation, enfin, la préoccupation qu'on a sur le bâti, elle est constante, je dirais, sur tout le tracé du projet. Donc, a priori, il n'y a pas d'impact sur le bâti au niveau de la construction de cette gare. Et puis, il y avait également une question sur POCL, Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Donc là, c'est un projet qui est également en gestation, en réflexion, dont le débat public devra avoir lieu plutôt un an après le nôtre, c'est-à-dire plutôt au second semestre 2011. Son arrivée en Ile-de-France fait l'objet de différentes variantes. Et aujourd'hui, on ne peut pas exactement dire où il arrivera, c'est un faisceau très large qui arrive sur l'Ile-de-France. Mais sur Wissous, enfin, je n'ai pas connaissance que sur Wissous, il y ait une arrivée prévue de POCL, au niveau de Wissous.

François PERDRIZET : Oui. Et ce qu'on a dit, c'est que dans le débat public, au fur et à mesure qu'il y aura des avancées sur ce projet, on les présentera dans le débat public. Notamment, il y a un comité de pilotage qui est en train de réfléchir. Donc, dès que cela sera suffisamment précis ou consolidé, on les présentera au débat public de l'interconnexion. Mais je crois que sur Villeneuve-le-Roi, il y a une question sur les garanties des droits des riverains, à laquelle on n'a peut-être pas répondu tout à fait.

Tristan BARRÈS : Si j'ai bien compris la question, c'est l'impact que peut avoir l'Interconnexion sud... sur les règles qui existent aujourd'hui pour limiter les nuisances aériennes.

François PERDRIZET : C'est cela.

Tristan BARRÈS : L'Interconnexion sud ne remet pas du tout en cause... Oui.

Daniel GUERIN : Très simplement, très simplement, effectivement, aujourd'hui, il y a des règles de plafonnement, de couvre-feu... Si on augmente les flux de passagers potentiels, si c'est pour les basculer de l'avion vers le train, tout va bien ; si c'est pour les basculer du train vers l'avion et augmenter l'activité, évidemment, cela inquiète les riverains. Et donc, je ne suis pas sûr que ce soit vous qui puissiez nous répondre, mais c'est plutôt l'Etat. Voilà. Quelle est, en tout cas, cette perspective ? Cela peut être un point examiné dans le cadre du débat public.

François PERDRIZET : Exactement. Et le 13 janvier, si je peux me permettre, il y aura sur Orly, notamment, une intervention de la Direction générale de l'aviation civile, qui paraît la mieux armée pour répondre à votre question. Une autre fournée, peut-être. Alors, d'autres questions. Un monsieur devant, là, qui... Non ? Alors, là-bas, dans le fond, il y en a deux ou trois.

Gérard HUOT : Merci. Gérard Huot, président de la Chambre de commerce et de l'industrie de l'Essonne. Je voudrais simplement dire qu'en l'état actuel des connaissances que nous avons, les entreprises considèrent l'Interconnexion Sud TGV comme un enjeu, bien évidemment, majeur pour le développement économique de l'Essonne, grâce à la création de deux nouvelles gares TGV en complément de celle déjà existante à Massy. Donc, simplement, rappeler aussi que l'intermodalité air/fer à Orly constitue, pour les entreprises, une priorité et cela a été largement dit mais on voudrait, là encore, insister, permettrait effectivement un repositionnement de la plateforme aéroportuaire d'Orly vers des dessertes internationales. Cela a été débattu. Je voudrais simplement remercier Monsieur Péliissier et Monsieur Palisse qui ont largement montré cette importance qu'on puisse transférer des lignes actuellement desservies par l'avion

vers le rail et qu'on puisse, là encore, sans augmenter, messieurs, le nombre de trafics sur l'aéroport, puisque cela fait aussi partie de ces discussions, mais simplement d'avoir un redéploiement des destinations vers l'intercontinental, puisque, là encore, nos entreprises, et particulièrement dans ce secteur de fort développement au niveau du plateau de Saclay, mais j'irai sur l'autre point qui est la localisation de la gare TGV au plus près des aérogares, là encore, Monsieur Palisse l'a largement montré. Si on veut que ceci soit particulièrement efficace, il faut éviter toutes les ruptures de charge, et il a donné tout à l'heure des exemples. On aurait pu en ajouter d'autres puisqu'il y a d'autres aéroports qui sont comme cela interconnectés dans le monde, et cela exclut bien évidemment la position du scénario B qui a été proposé par RFF. Et pour conclure rapidement, la création d'une gare à Lieusaint, qui est prévue dans le scénario C, intégrerait bien évidemment la partie de développement sur le cadran sud-est de l'agglomération, en ce que le point aussi du Cône sud de l'innovation de notre territoire, et là encore, en reprenant tout ce qui existe sur le premier Bioparc français qui se trouve sur Genopole Evry, et là, cela serait tout à fait important. Je rappellerai en même temps le développement qu'il va y avoir sur le CESO [=Centre Essonne Seine Orge], c'était montré tout à l'heure sur la carte, avec la libération des terrains qu'il va y avoir avec le Centre d'essais en vol de Brétigny. Là encore, c'est à prendre en compte. Merci beaucoup.

François PERDRIZET : Merci, Monsieur le Président. D'autres questions ? Il y a des dames, oui, parce que, c'est vrai qu'on n'a pas donné beaucoup la parole aux dames.

Eliane POUJOL : Oui, Eliane Pujol, je suis élue sur Wissous. Alors, je voudrais parler de ma commune qui est quand même une commune qui est soumise à énormément de nuisances, puisque nous avons l'autoroute à 12 voies, nous avons les pistes d'aéroport, nous avons la ligne C, nous avons le Val, nous avons les TGV et nos habitants ne bénéficient d'aucun pratiquement transport en commun. Donc, la première question que je voudrais poser, c'est pour que cela ne s'accumule pas, est-ce qu'il est réellement prévu dans les trois scénarios, cela n'apparaît pas de façon très claire, que cette ligne passe en souterrain sur la commune de Wissous ? Deuxième question : tous ceux qui, parmi nous, ont vu à Antony, ce qu'il en était de la rupture de charge pour les passagers qui prennent l'avion à Orly et qui doivent reprendre le RER, savent à quel point cela est pénible. Donc, n'est-ce pas simplement et uniquement une question de coût qui fait hésiter sur la localisation de la gare TGV, puisqu'on a vu qu'elle était beaucoup plus chère sous Orly que dans les trois autres hypothèses ?

François PERDRIZET : D'accord ! Merci. On répondra après ou on commentera après. Est-ce qu'il y a d'autres... Là-bas, oui.

Wissam NEHME : Bonsoir ! Monsieur Nehme, conseiller municipal à la ville d'Antony. Je me permets de poser une question que j'ai déjà formulée en avril 2009 lors de la présentation du projet Interconnexion Sud : je voulais savoir le... où l'on a vu l'estimation de trafic en nombre de voyageurs par solution, et j'ai demandé à savoir le même chiffre en nombre de TGV, pour pouvoir choisir la solution qui va plus vers l'avenir. Donc, cela, c'est ma première question. La deuxième question, je voulais savoir s'il est possible de faire un phasage du projet, puisqu'on voit qu'il y a un tronçon entre Massy et Orly ? Et après, cela diverge, est-il possible de faire un phasage, et dans quel délai ? Et je voulais préciser juste une chose : la réunion sur Antony, elle est prévue le 5 avril à 20 heures au Conservatoire Darius Milhaud. Voilà, merci.

François PERDRIZET : Merci. Autres questions ? Là-bas, au fond, il y a deux personnes. A côté de vous, là-bas.

Jean-Claude CIRET : Jean-Claude Ciret, président de l'Association pour l'environnement et le patrimoine de Wissous. Moi, je regrette vivement que ce projet arrive si tard et qu'il avance si lentement. Bon, je ne parlerai pas du défunt barreau sud d'il y a 20 ou 30 ans mais je vais au niveau de la comparaison entre les phasages et les délais de réalisation du Grand Métro de Paris et sur le barreau, sur le terminus actuel. Je constate que la gare du métro du Grand Paris arrivera avant le TGV à Orly. Alors, je voudrais savoir : il y a le projet aussi, en plus, de l'Arc Express. L'un et l'autre, à eux deux, cela doit faire dans les 60 milliards d'euros, et je ne comprends pas qu'un projet qui est relativement minime, de 2 à 3 milliards comme le nôtre, va passer après ces deux grands superprojets. Est-ce que c'est parce que c'est la région parisienne qui passe en première, alors que l'Interconnexion Sud intéresse et la région parisienne, bien sûr, mais également les régions françaises et même l'international ? Alors, j'aimerais savoir pourquoi ce projet n'avance pas plus vite et qu'il ne passe pas avant le super métro du Grand Paris.

François PERDRIZET : D'accord ! C'est clair. On répond... enfin, on commente. Puis, il y a des choses qui n'appellent pas de réponses, mais il y a des questions, notamment. Donc...

Tristan BARRÈS : Sur la question de Madame Poujol. Donc, entre Massy et Orly, dans tous les scénarios, on est plutôt en configuration tunnel. La plupart des TGV qui, aujourd'hui, circulent sur la voie actuelle Massy-Valenton et, donc, au droit de la commune de Wissous, dans tous les scénarios, passeront dans un tunnel dans le secteur ouest, enfin dans la partie ouest du projet. Alors, je dis "pratiquement tous", parce qu'il y a quelques-uns, vous le verrez de toute façon dans le dossier support, quelques-uns des TGV, qu'on appelle les TGV normands qui, eux, ne peuvent pas emprunter le tunnel dès la gare de Massy, parce que pour des raisons techniques, ils ne pourront pas passer de Massy-Palaiseau. Passer de Massy-TGV au tunnel, c'est possible, mais passer de la gare Massy-Palaiseau au tunnel, ce n'est pas possible au droit de la gare de Massy. Donc, ces quelques TGV normands, qui ne sont pas très nombreux, seront obligés de circuler encore pendant un certain nombre de kilomètres sur la ligne Massy-Valenton, et devront rejoindre le tunnel plutôt au niveau de l'Est de Wissous. Donc, voilà. Cela ce sont les impacts au niveau de votre commune.

Concernant les gares TGV à Orly, effectivement, on propose quatre localisations de gare qui ont des coûts différents parce que, techniquement, il est moins coûteux, en fait, de faire une gare TGV en aérien que faire une gare TGV en souterrain. Et Pont de Rungis et Rungis-La Fraternelle offrent la possibilité de faire la gare en aérien, alors que Cœur d'Orly, au plus près des aérogares, nous oblige à être souterrain, et en souterrain assez profond, à 30 mètres. Donc, l'écart de coût s'explique techniquement par ceci. Alors, il n'y a pas de préférence sur ces gares-là en fonction du coût. On est totalement ouvert aux quatre propositions. Je dirais que ces gares-là, il faut plus les voir non pas en fonction de gares qui ont des coûts différents, mais plutôt des gares qui ont peut-être un statut différent. Il y a des gares qui sont proches de l'aéroport, donc on peut les qualifier d'intermodales, enfin, tournées vers l'aéroport, alors qu'il y a des gares qui sont plutôt connectées au RER C, plus proches du territoire et du pôle Orly-Rungis, et donc des gares qu'on peut qualifier de plutôt territoriales, même si elles sont connectées à l'aéroport d'Orly. Donc, ce n'est pas le coût qui va nous conduire à une décision, c'est un ensemble de facteurs, y compris le statut de ces gares : territoriales, intermodales. Les autres critères qui peuvent être pris en compte, c'est également la qualité de correspondance entre la gare TGV et l'aéroport d'Orly. Donc, voilà, c'est un faisceau de critères qui nous aidera à prendre la décision, et pas seulement le critère coût.

François PERDRIZET : De coût. Alors, sachant que j'ai compris que Madame Poujol était très sensible aux ruptures de charge !

Tristan BARRÈS : Effectivement, il faut apprécier cela. Si vous voulez, le fait d'avoir une gare profonde au niveau de l'aéroport, cela permet d'avoir un accès direct à l'aéroport, mais on est à 30 mètres de profondeur. A Pont de Rungis, on est, effectivement, à 1,77 kilomètres de l'aéroport, donc il y a forcément une rupture de charge, il faut prendre l'Orlyval, mais on est en surface. Ce qu'on gagne en proximité, on le perd en altimétrie, et la différence est également la rupture de charge entre ces deux positionnements.

François PERDRIZET : D'accord ! Alors, pour répondre à Monsieur Nehme, oui ! On parle tout le temps du nombre de voyageurs, mais on pourrait parler du nombre de trains. Enfin, si j'ai compris, c'était cela la question.

Tristan BARRÈS : Le nombre de trains, je l'ai indiqué tout à l'heure. Une quarantaine de trains, aujourd'hui, circulent sur cette ligne. D'ici 2020, avec la croissance au fil de l'eau du trafic TGV intersecteurs, on va atteindre à peu près 74 trains. Et l'Interconnexion Sud, dès sa mise en service, permet de faire circuler 12 trains supplémentaires, parce qu'il y a l'effet tuyau, il y a l'amélioration de la fluidité des parcours, et parce qu'il y a l'effet gare surtout : on touche plus de voyageurs, on remplit davantage les trains. Et donc, cela permet de mettre 12 trains supplémentaires dans l'Interconnexion Sud. Et ces 12 trains supplémentaires sont communs à tous les scénarios. Il n'y a pas un scénario qui génère moins ou plus de trains.

François PERDRIZET : Le phasage du projet ?

Tristan BARRÈS : Alors, le phasage...

Wissam NEHME : Monsieur, pardon ! Ce n'était pas cela la question. La question était : il y a trois scénarios. Je voulais savoir le nombre maximal de TGV qu'on peut mettre par chaque scénario.

Tristan BARRÈS : Pardon, je n'avais pas compris ! Donc, c'est une capacité maximale.

Wissam NEHME : Une capacité maximale par scénario.

Tristan BARRÈS : Alors, la capacité maximale d'une ligne à grande vitesse, de manière générale en France, c'est, comme j'ai dit tout à l'heure, c'est 15. Alors, on se situe en 2020, 15 trains à l'heure. Cela, c'est la capacité théorique de toutes les lignes à grande vitesse sur le plan national, y compris l'Interconnexion Sud, puisque cette Interconnexion Sud, elle aura exactement les mêmes caractéristiques techniques que les autres lignes à grande vitesse qui existent en France. Sauf que l'Interconnexion Sud, elle a un statut particulier : c'est une ligne transversale. Donc, la capacité théorique, c'est 15 trains à l'heure, mais la capacité pratique, en fait, est beaucoup plus réduite. Pourquoi ? Parce qu'en fait, c'est un tuyau qui relie deux tuyaux radiaux qui convergent vers Paris. Et donc, la capacité de ce tuyau transversal, qui est l'Interconnexion Sud, dépend fortement de la capacité qui est allouée aux TGV intersecteurs sur les deux tuyaux sur lesquels l'Interconnexion Sud se branche. J'ai pris l'exemple, tout à l'heure, de Paris-Lyon. Sur Paris-Lyon, en 2020, il y a 15 trains par heure, et comme il y en a 11 qui vont vers Paris, il ne reste plus de la place que pour quatre trains par heure pour faire du province-province. Et donc, ce sont ces quatre trains qui emprunteront l'Interconnexion Sud. Donc, la capacité pratique de l'Interconnexion Sud, c'est quatre trains par heure. Et ensuite, si vous multipliez quatre trains par heure par les nombres d'heures

commerciales où on peut faire rentrer, où on peut faire circuler ces quatre trains par heure, on arrive à peu près à une centaine de trains par jour. Donc cela, c'est la capacité maximale de l'Interconnexion Sud.

François PERDRIZET : D'accord. Alors, dernier point à Wissous avant d'avoir l'intervention de la SNCF.

Tristan BARRÈS : Alors, sur... parce que Wissous, j'ai répondu tout à l'heure. Alors, il y a la question du phasage.

François PERDRIZET : Oui, du phasage. C'est vrai aussi.

Tristan BARRÈS : Alors, le phasage, c'est réaliser une partie de l'infrastructure dans un premier temps, et puis, réaliser la seconde partie dans un deuxième temps. Ce qui est clair, c'est qu'on ne peut pas avoir une gare TGV d'Orly terminus de manière provisoire. Le phasage n'est possible dans ce projet que dans la mesure où la gare TGV d'Orly se situe sur le RER C. Je ne sais pas si on peut avoir une carte qui présente ce secteur-là. Donc, imaginons qu'on va y faire un phasage à partir de l'Ouest : on ne peut pas faire de phasage de Massy à la gare d'Orly qui serait sous l'aéroport, parce que la gare d'Orly sous l'aéroport n'aurait aucun débouché, et les trains qui arriveraient là ne pourraient pas ensuite continuer leurs parcours vers la LGV Sud-Est. Donc, il faut forcément que la gare TGV d'Orly, pour que le phasage soit possible, soit située sur la ligne du RER C afin de permettre aux TVG qui emprunteraient dans la première partie le tunnel de l'Interconnexion Sud, puissent continuer leurs parcours jusqu'à la LGV Sud-Est. Et donc, cela ce n'est possible que si la gare TGV d'Orly se situe soit à Pont de Rungis soit à Rungis-La Fraternelle. Le phasage est possible ? Techniquement, oui, mais à condition que la gare TGV d'Orly soit sur le RER C

François PERDRIZET : Bon ! Et dernière question à laquelle on n'a pas répondu sur Wissous : pourquoi cela vient si tard ?

Tristan BARRÈS : Alors, je ne sais pas si...

François PERDRIZET : Et pourquoi ne pas mettre de l'argent, si j'ai compris, venant d'ailleurs pour cette priorité-là ?

Tristan BARRÈS : Alors, il n'y a pas de concurrence de financement entre le Grand Paris et l'Interconnexion Sud. D'ailleurs, les processus de financement sont totalement différents : le Grand Paris est financé dans un cadre réglementaire régi par la loi. Le financement de l'Interconnexion Sud ne répond pas du tout à ce processus de financement, il répond à un autre cadre qui est, en général, un cofinancement public avec une participation financière de RFF. Mais il n'y a pas de concurrence entre ces deux financements. Alors, pourquoi il y a un décalage de calendrier ? Certainement pour des raisons techniques. Nous, on prévoit une mise en service 2020-2025 parce qu'il y a un temps d'étude qui doit être réalisé pour affiner le projet, et on estime ce temps d'étude à 6 ans, et puis ensuite, il y a le temps de réalisation concrète du projet et qui est lié à la vitesse des tunneliers. Le tunnelier, c'est l'engin, en fait, qui creuse les tunnels. Et un tunnelier, cela avance, en cadence haute, à 3 kilomètres par an. Donc, on estime la durée des travaux, en fonction des scénarios, entre 4 ans et demi et 6 ans de travaux. Donc, vous additionnez tout cela, on arrive à une échéance, à une fenêtre de 2020-2025. Donc, la raison pour laquelle la mise en service est située à cette échéance-là, c'est une raison technique et pas du tout une raison de concurrence de financement de cette infrastructure par rapport à une autre.

François PERDRIZET : Voilà. J'aimerais maintenant donner la parole à la SNCF. Alors, Monsieur Leboeuf, donc vous avez demandé à faire une intervention même si votre cahier d'acteurs n'est pas encore prêt. Mais alors, cinq, six minutes, pas plus, parce qu'on a des... Oui ? Monsieur le Maire ? D'accord ! Ok !

Michel LEBOEUF : Bien ! Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Sous-préfet, Monsieur le Maire de Massy, mesdames, messieurs les élus, mesdames, messieurs ! Effectivement, je vais vous présenter la position de la SNCF pour ce projet d'interconnexion, projet pour lequel elle milite depuis plus de 10 ans, et qui fait partie de ses priorités. Pourquoi ? Parce que nous faisons un constat, en trois points, qui ressemble d'ailleurs fort au constat que RFF a présenté tout à l'heure, mais que je vais rappeler rapidement. D'abord, les gares de Paris sont très chargées, pour ne pas dire saturées ou proches de la saturation, avec un réseau de lignes nouvelles qui, aujourd'hui, fait à peu près 2 000 kilomètres. Mais à ce réseau vont s'ajouter deux autres 1 000 kilomètres. Nous avons mis en service le Haut Bugey, là, au mois de décembre, ainsi que les premiers trains sur Paris-Figueras. Dans un an, on mettra en service la branche est du Rhin-Rhône. La deuxième phase du TGV Est est en construction. Trois projets vont démarrer l'année prochaine, qui sont le Sud Europe Atlantique, la Bretagne et le contournement de Nîmes et Montpellier. Et d'autres projets sont encore derrière. Il est impensable que ces projets n'apportent pas de trafics nouveaux et viennent contribuer encore à charger plus les gares de Paris. Et donc, cette situation est très préoccupante.

Deuxième point : l'Ile-de-France est très, très mal desservie par le TGV. D'abord, contrairement à la perception commune, il n'y a pas quatre gares TGV à Paris, parce que si vous voulez aller à Bordeaux, vous n'allez pas à la gare du Nord, vous êtes obligés d'aller à la gare de Montparnasse. Donc, si on prend le point de vue du client, Paris a une gare TGV. Et si maintenant on prend le point de vue du Francilien, il y a quatre gares TGV en Ile-de-France : il y en a une à Paris, Roissy, Marne-la-Vallée et Massy. Quatre gares pour 12 millions d'habitants, c'est très mauvais. Et donc, les trajets pour aller aux gares sont très longs : de Saint-Germain-en-Laye à Montparnasse, de Sarcelles à la gare du Nord, de Clichy ou Ferney à la gare de Lyon, ou de Moulins à la gare du Nord, les temps sont très, très longs.

Et troisième point : en France, les transversales sont très difficiles. Pour aller de Bordeaux à Lille, aujourd'hui, on a les TGV mais autrefois on n'en avait pas, il fallait traverser Paris et prendre le métro. Et le problème des transversales, c'est que le trafic est très faible et que, par conséquent, il ne justifie pas qu'on y mette des trains. Et pourtant, aujourd'hui, entre Lille et Bordeaux, il y a cinq trains par jour et par sens, cinq TGV par jour et par sens. Et ce n'est pas le trafic Lille-Bordeaux qui justifie ces trains. Alors, comment cela marche ? C'est que, heureusement, ces trains s'arrêtent à Massy, Marne-la-Vallée et Roissy. Et donc, au trafic province-province vient s'ajouter le trafic de la province vers l'Ile-de-France ou de l'Ile-de-France vers la province. C'est cette synergie des trafics qui fait que ces trains-là peuvent exister commercialement. C'est cette synergie des trafics qui fait que ces trains, qui s'arrêtent dans les gares autour de Paris, donnent un accès beaucoup plus facile aux Franciliens pour prendre le TGV. Et donc, au fond, le système que nous avons mis en place avec les TGV intersecteurs qui sont à l'Est de Paris, c'est un système qui marche bien parce qu'il fait cette synergie de trafic province-province et province-Ile-de-France. Et c'est ce système-là que, bien entendu, nous voulons continuer et étendre avec le projet d'interconnexion. Il est très important de remarquer que cette synergie se fait dans les gares. S'il n'y avait pas la gare de Massy, s'il n'y avait pas celle de Marne-la-Vallée, s'il n'y avait pas celle de Roissy, on

ne pourrait pas mettre dans les mêmes trains du trafic province-province et du trafic Ile-de-France. Et donc, on ne pourrait pas faire de transversale, parce que le trafic est trop faible et on ne pourrait pas désaturer les gares de Paris non plus. Donc, les gares périphériques sont les points où tout se passe. Et ceci nous conduit à définir les critères pour un bon projet d'interconnexion. Le premier critère sera, bien sûr, celui de l'acceptabilité de l'insertion du projet dans son tissu environnant. Mais notre deuxième critère, c'est le nombre de gares nouvelles qui seront créées. Et c'est pour cela que nous ne voulons pas seulement une gare à Orly, nous en voulons une deuxième en plus d'Orly. Alors, d'abord, celle d'Orly : celle d'Orly nous paraît évidente. Et comme l'a bien dit Monsieur la Palisse, l'interconnexion... Palisse, pardon... Mais ce que je vais dire est presque une lapalissade, en ce sens que les très bonnes interconnexions, les réussites air/fer sont celles où la gare se trouve dans l'aéroport, mais pas à côté. *(Applaudissements)*

François PERDRIZET : Bien ! Vous terminez, Monsieur Leboeuf.

Michel LEBOEUF : Oui, la deuxième chose sur la gare d'Orly, c'est que c'est une gare intermodalité, mais c'est aussi une gare de territoire. On peut dire que si elle a été à La Fraternelle ou à Rungis, elle aurait la ligne C pour faire le territoire. Si elle est dans l'aéroport, elle n'a plus la ligne C. Mais par contre, on peut dire que la fonction territoire pourra être reproduite grâce aux gares du Grand Paris. Et enfin, je voudrais dire ce qui me paraît très important, c'est que nous avons fait des études assez précises qui montrent que la gare d'Orly ne prendra pas ou très peu de trafics à la gare de Massy ; et que, par conséquent, lorsque l'interconnexion sera en service, les trains s'arrêteront à Massy, à Orly et dans une deuxième gare qui pourra être Villeneuve ou Lieusaint. Alors, est-ce que Villeneuve est meilleure ou moins bien que Lieusaint ? La position de la SNCF est la suivante : la différence entre ces deux gares, c'est que Lieusaint est sur une branche du RER, alors que Villeneuve est sur le tronc commun du RER. Et donc, là, nous avons un petit écart avec Réseau ferré de France, nous considérons que la variante avec la gare de Villeneuve aura plus de trafic que la variante avec la gare de Sénart. Donc, tout cela dans une inversion de trafic.

François PERDRIZET : Vous terminez Monsieur Leboeuf.

Michel LEBOEUF : Notre conclusion, elle est que, premièrement, nous soutenons le projet à fond, nous considérons d'ailleurs que nous en sommes plus ou moins l'initiateur. Ce projet a un intérêt national pour beaucoup de régions à cause du problème de trafic province-province et international. Il a un très gros intérêt pour l'Ile-de-France, non seulement directement pour les gens qui auront un accès plus facile au TGV mais par les répercussions où il facilitera le RER. C'est un projet qui est essentiel pour la survie en termes d'exploitation du réseau TGV. Et maintenant, les préférences de la SNCF qui s'exprime ici comme un des futurs opérateurs, puisque nous serons en concurrence, probablement, à l'époque de la mise en service, elles vont aux variantes A et C, parce que justement la desserte de la gare d'Orly nous paraît absolument essentielle. La variante A est moins chère, plus rapide et aurait plus de trafic, selon nous, que la variante C. Toutefois l'écart entre les deux solutions n'est pas tel que nous rejetions la variante C. Les deux variantes A et C satisfont toutes les fonctions que nous attendons de l'interconnexion. Merci, Monsieur le Président.

François PERDRIZET : Merci Monsieur Leboeuf ! Monsieur le Maire a demandé d'intervenir. Alors que comme c'est notre hôte, je vais lui accorder cinq minutes comme une intervention un peu longue, et après, on aura la réponse aux questions écrites.

Vincent DELAHAYE : Oui, merci ! Quelques éléments, puisque tout à l'heure, je n'ai fait qu'accueillir les uns et les autres. Je voudrais quand même préciser un peu la position de la Ville de Massy, qui est quand même, peut-être, avec la SCNF, je n'en sais rien, mais à l'origine de l'idée de l'interconnexion, Monsieur Leboeuf. Et c'est vrai que nous sommes très attachés à cette interconnexion, donc, nous sommes bien sûr très favorables au projet, on aimerait qu'il aille plus vite bien sûr comme beaucoup d'entre vous. Mais c'est vrai que ces projets sont quand même lourds, même s'ils sont peut-être moins lourds que d'autres, ils sont lourds financièrement. Donc, pour nous, a priori pour Massy, on serait plutôt favorable à la variante A sans être opposé à la variante C. La variante A pourquoi ? Parce qu'elle est un peu moins chère, quand même, 2,5 milliards au lieu de 3,3 milliards, et elle a quand même un trafic intéressant. Voilà un petit peu sur le plan d'interconnexion.

Sur le plan des gares, nous sommes favorables à la création de gares, alors, on en a discuté aussi avec la SNCF à plusieurs reprises. C'est vrai qu'on tient à notre gare à Massy, on est pour une gare à Orly, mais en lien direct avec l'aéroport. Je pense qu'il ne faut pas qu'il y ait de rupture de charge, sinon ce n'est pas intéressant d'avoir une gare à Orly s'il y a une rupture de charge, je pense ; et pourquoi pas une autre gare, soit Villeneuve-Saint-Georges, soit effectivement à Lieusaint si on prend l'option C. Par contre, nous serons attentifs au fait que les territoires participent au financement de ces gares. Massy a financé une partie de la gare TGV aussi avec l'aide d'une surtaxe sur les billets qui étaient pris à la gare de Massy, donc il faut le savoir. Je pense que ces gares apportent une valeur économique. Donc, il n'y a pas seulement un problème d'équité, il y a aussi un problème de justification économique. A partir du moment où on apporte de la valeur à un territoire, il est normal que ce territoire restitue une partie de cette valeur pour financer aussi ces gares. Voilà, je pense qu'il y a un intérêt pour tout le monde, et c'est normal que les territoires qui vont bénéficier de ces nouvelles gares puissent aussi y apporter leur contribution.

Le troisième point que je voudrais signaler, c'est bien sûr le lien entre cette nouvelle interconnexion et les projets de métro automatique du Grand Paris auxquels nous sommes très attachés à Massy, c'est le transport en commun du XXI^e siècle qui ira de banlieue à banlieue. On se plaint d'aller dans Paris, mais demain, si on veut aller à La Défense directement à partir de Massy, c'est grâce au métro automatique. Et j'aimerais être sûr que les équipes de RFF travaillent bien en lien avec celle du Grand Paris pour s'assurer que sur Massy, tout ce qui passera en souterrain, c'est-à-dire le TGV bien sûr, mais aussi le métro automatique, puisse se faire en bonne intelligence, et qu'on puisse avoir entre Massy et Orly quelque chose qui fonctionne bien des deux côtés. Donc, je pense qu'il faut l'anticiper très vite. Ce qui me fait aussi, et cela ne sera pas loin de ma conclusion, donc je vais peut-être tenir dans les 3 minutes, mais pouvoir aussi dire qu'il me semble qu'il faut réfléchir, sur Massy, aux travaux qu'il faut réaliser en plus sur la gare et sur les quais. Alors, la gare elle-même, cela va, mais les quais de Massy ont été faits bruts de béton. C'est vrai que le financement manquait un peu à l'époque même si la ville de Massy a mis la main à la poche, ce n'étaient pas quand même des sommes considérables. La gare de Massy a dû coûter 140 millions d'euros, au total, ou 170, excusez-moi, je crois que c'est 170 millions de francs à l'époque, de francs, donc transformez en euros. Et moi, je serais aussi très vigilant sur l'argent que l'on met sur les autres gares. Parce qu'il n'est pas question qu'on ait des gares luxueuses, à Massy, on ne l'a pas eue, mais par contre, je serais sensible à ce qu'on améliore à la fois les quais sur lesquels nous travaillons et aussi la desserte des voyageurs, c'est-à-dire une sortie qui soit au Nord des quais, puisque les quais font 400 mètres, et on a qu'une seule entrée et

sortie aujourd'hui. Si on pouvait en avoir une deuxième, cela serait très bien. Voilà, merci ! (*Applaudissements*)

François PERDRIZET : Bien. Merci beaucoup, Monsieur le Maire. Donc, je crois que RFF a entendu notamment votre appel à travailler en commun avec le Grand Paris, c'est tout à fait important. Là, je reviens aux questions écrites, j'aurais bien voulu avoir la liste des questions qui ont été écrites, et puis de voir comment on peut répondre à certaines d'entre elles. Camille.

Camille SAISSET : Oui. Alors, on a eu ce soir six contributions venant de la salle, je dis contribution puisque vous avez la possibilité soit de poser une question, soit d'émettre un avis simplement, et trois qui sont arrivées d'Internet. Donc, on peut dire que ça y est, le débat fonctionne, et de personnes, voilà, qui s'expriment d'Antony, de Fresnes, de Massy, de Sénart, de Bures-sur-Yvette. Voilà ! On sent que cela s'ouvre. Alors, sur toutes ces contributions, pardon, donc, c'est sept... Voilà, je...

François PERDRIZET : On peut les afficher, non ? On va les mettre à l'écran.

Camille SAISSET : Sur ces neuf, ces dix contributions même plutôt, normalement, elles vont apparaître à l'écran. Sinon moi, j'en ai sélectionné cinq, en gros, cela fait à peu près cinq questions. Et donc, dans un premier temps, je vais en citer deux. La question 10, je voudrais commencer par la question 10, la dernière qui nous soit arrivée. Voilà ! "Pourquoi les trois scénarios font-ils tous passer l'interconnexion à Massy et à Orly ? L'interconnexion fer/air a été un échec à Lyon-Satolas, c'est-à-dire à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry ; pourquoi la reproduire à Orly ? Pourquoi l'interconnexion n'est-elle pas prévue plus loin de Paris ?" Voilà ! C'est surtout sur... je trouvais qu'elle est... Voilà, cette question réinterroge le trajet par Massy et Orly, notamment par l'aéroport d'Orly, donc par l'intermodalité air/fer. Et enfin, donc dans un premier temps, la question 8 qui, elle, fait le lien entre la question du positionnement de la gare d'Orly et le devenir d'Orlyval : "Sera-t-il un moyen d'interconnexion avec les réseaux STIF, les aéroports et la nouvelle gare ? Si oui, gardera-t-il une tarification spéciale (onéreuse) ?" Voilà ! Qui veut répondre ?

François PERDRIZET : Bien ! On va essayer... Enfin, il y a des questions larges. Donc RFF, peut-être, ne pourra pas répondre à tout aujourd'hui, mais apporter certains éléments, certainement.

Tristan BARRÈS : Donc, j'ai bien noté ces deux questions. Juste avant, je voudrais dire à Monsieur le Maire que nous travaillons avec la Société du Grand Paris depuis qu'elle existe, on travaillait même avec elle avant qu'elle existe dans la mission de préfiguration. Donc, évidemment, la connexion entre la gare TGV d'Orly et le métro automatique fait l'objet d'un travail qu'on fait étroitement avec les représentants de la Société Grand Paris qui sont ici ce soir. Alors, sur les deux questions. Commençons par la question 10. RFF est totalement d'accord avec ce qui a été dit tout à l'heure par la SNCF. La gare d'Orly et la gare de Massy ne sont pas deux gares concurrentes, elles sont complémentaires. La gare d'Orly n'handicape pas l'avenir de la gare de Massy, même au contraire. Alors, ces deux gares ont des... alors, comme on a dit tout l'heure, les gares TGV franciliennes, c'est un des moteurs des TGV intersecteurs, 40 % des gens descendent ou montent de ces trains, descendent ou montent en Ile-de-France. Donc, quelque part, plus il y a de gares TGV en Ile-de-France, plus les trains se remplissent, à condition que ces gares soit soient connectées à un réseau de transport structurant à l'échelle régionale, soit soient connectées à un équipement majeur et si possible

d'envergure nationale. Massy, c'est un succès, parce que la gare TGV de Massy est connectée au RER B, et donc, elle draine toute une population principalement de l'Essonne qui vient prendre son train TGV à la gare de Massy. La gare TGV d'Orly fonctionnera, parce qu'elle est connectée à l'aéroport. Et donc, ces deux gares, on le voit bien, auront un fonctionnement propre, distinct, l'une fonctionnant grâce au RER B, l'autre fonctionnant grâce à l'aéroport. Et on pourrait, en fait, étendre ce raisonnement à l'éventuelle deuxième gare que l'on prévoit dans notre projet d'Interconnexion Sud, le secteur de Villeneuve-Saint-Georges et le secteur de Sénart, on pense que les deux marcheraient avec une petite préférence, enfin, pas préférence mais un trafic un peu plus fort pour Sénart, parce qu'il y a le RER D. Et c'est le RER D qui permet de faire fonctionner cette deuxième gare dans le Sud-Est de l'Île-de-France. Donc, les deux gares ne sont pas concurrentes. Et là, je dirais même que Orly, le fait de créer Orly va permettre de créer des missions supplémentaires, des trains supplémentaires, 12 TGV à la mise en service de l'Interconnexion Sud. Et ces TGV, ils passeront à Orly, mais ils passeront aussi à Massy. Donc, non seulement, elles ne sont pas concurrentes, mais en plus, le fait de créer d'autres gares sur la ligne d'Interconnexion Sud, va permettre par effet indirect, je dirais, de faire entrer plus de trains, enfin de mettre plus de trains et donc, plus de desserte pour la gare de Massy. Donc, cela c'est pour la question 10.

Concernant la question 8 : Dans l'hypothèse d'une gare TGV, on peut voir la carte de la plate-forme aéroportuaire, dans l'hypothèse d'une gare TGV à Pont de Rungis ou à Rungis-La Fraternelle, la gare TGV est connectée à l'aéroport grâce à l'Orlyval, prolongée ou pas à Rungis-La Fraternelle, c'est la création d'une station d'Orlyval au niveau de la gare TGV, et dans le cas de Pont de Rungis, il faut prolonger l'Orlyval donc jusqu'à la gare TGV. La correspondance entre le TGV et l'Orlyval n'est possible à nos yeux, pour se rendre à l'aéroport, que si l'accès à l'Orlyval est neutre pour le voyageur TGV, c'est-à-dire qu'il n'ait pas à payer un ticket supplémentaire et passer par des tourniquets pour aller dans l'Orlyval. Donc, la liaison que l'on imagine entre la gare TGV et l'aéroport, c'est une liaison de métro, enfin, de navette automatique sans contrainte tarifaire, c'est-à-dire neutre pour le passager. Alors, avec l'arrivée du métro automatique du Grand Paris, l'avenir de l'Orlyval sera questionné, parce qu'aujourd'hui le flux de passagers qui utilise l'Orlyval, ce sont beaucoup de gens qui viennent de Paris, qui vont à l'aéroport. Demain ils auront le choix, enfin, ils auront la possibilité de faire ce trajet-là en métro automatique, donc on peut imaginer, effectivement, une mutation de l'Orlyval en système de navette automatique propre à l'aéroport, faisant la connexion entre la gare TGV, enfin notamment, la connexion entre la gare TGV et la plateforme aéroportuaire.

François PERDRIZET : Merci. Je crois que maintenant, on pourrait... est-ce que tu es prête à faire une petite restitution, Michèle ? Et après on prendra deux, trois questions.

Michèle TILMONT : Oui, je vais essayer, en un court moment, en quelques minutes, de retracer les points forts de vos préoccupations qui se sont traduites, ce soir, par vos questions. Je ne reprendrai pas les réponses, vous les avez entendues, mais simplement faire un point sur les thèmes émergeant de vos propos tenus ce soir. Donc, en premier, il y a eu une question importante, me semble-t-il, sur l'avenir proche de la desserte du RER C, comment améliorer sa fréquence notamment pour passer au quart d'heure entre Pont de Rungis et Massy. C'est vrai que le quotidien des usagers de ces lignes est quand même préoccupant et que l'horizon de réalisation de l'interconnexion permet de poser cette question. Ensuite, une question sur l'inquiétude, et on la retrouvera plusieurs fois, du reste. L'inquiétude sur la génération de trafic, trafic routier lié à la création des nouvelles gares, comment va-t-on y accéder, en voiture ? Comment va-t-on pouvoir se

garer et cetera ? Est-ce qu'il ne va pas y avoir une congestion générale des zones entourant ces nouvelles gares, où qu'elles soient ? Ensuite, la question de l'intérêt, cela c'est une question forte aussi pour les riverains de la ligne actuelle Massy-Valenton. Donc, l'intérêt de continuer à travailler sur un projet d'amélioration de la ligne actuelle, alors que l'horizon de la réalisation de l'Interco est... même s'il est encore à moyen terme, est quand même étudié très sérieusement actuellement par les services de RFF et par l'Etat. Donc, pourquoi continuer à améliorer cette ligne si on doit réaliser l'interconnexion, alors que c'est un sujet débattu par les riverains depuis plusieurs années ?

Ensuite, des questions techniques. Comment réaliser un départ en souterrain de la ligne TGV depuis Massy vers Orly ? Comment cela va se passer ? Alors, je crois que là, la réponse a été claire, cela sera étudié en son temps, mais tout est possible. Donc, nous avons été rassurés par RFF. Et également, comment réaliser une remontée vers le Nord-Est depuis une gare TGV qui serait réalisée dans le secteur de Sénart ? Ensuite, on a eu bien sûr aussi une inquiétude par rapport à cet horizon de réalisation de l'interconnexion, en fait, puisqu'il est indiqué dans le dossier du maître d'ouvrage qu'il y aurait une multiplication du trafic sur la ligne actuelle Massy-Valenton d'ici 2020, qui conduirait à doubler le trafic, et également en fonction de cette augmentation des trafics de voyageurs sur les lignes TGV et donc des trains, une saturation du triangle de Coubert. Egalement une inquiétude sur la possible remise en cause des restrictions imposées à l'aéroport d'Orly sur le plafonnement des mouvements d'avion et sur les restrictions d'horaires, le couvre-feu nocturne. Est-ce que le fait de créer une gare TGV à Orly ne va pas entraîner une remise en question de ces accords, j'allais dire, historiques, mais qui sont intervenus il y a maintenant un certain nombre d'années, et qui ont permis de limiter les gênes sonores pour les habitants dans les zones touchées par les bruits d'avion. Une préoccupation également par rapport à l'accès aux nouvelles gares, je l'ai dit tout à l'heure, donc, cette question a été reposée une deuxième fois. Une question plus difficile à répondre aujourd'hui, parce qu'elle dépend d'études qui sont en cours sur l'impact du passage, de ce qu'on appelle le POCL, c'est-à-dire le Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon qui, en effet, doit trouver aussi un tracé au milieu de la partie sud de l'Ile-de-France. Et la compatibilité, bien sûr, entre les études menées et les projets qui devront être réalisés entre cette ligne de rocade, l'Interconnexion Sud, et cette ligne radiale, qui sera l'arrivée sur Paris de cette nouvelle liaison entre Lyon et Paris par Orléans. Une inquiétude également s'est manifestée sur les possibles expropriations foncières autour des gares, notamment autour de la ligne du RER C, si le choix du scénario B était fait et concernant donc la création de gare à Pont de Rungis ou à La Fraternelle. Enfin, une déclaration de la Chambre de commerce de l'Essonne, qui a manifesté tout son intérêt pour la réalisation de la ligne interconnexion par la création de nouvelles gares, par le repositionnement de la plate-forme aéroportuaire d'Orly, et également par la desserte possible, beaucoup plus facilitée, des entreprises et des activités économiques situées dans le Sud-Est de l'Ile-de-France. Beaucoup d'inquiétudes quand même se sont manifestées. Alors, la question a été traduite une fois mais elle était sous-jacente dans un certain nombre d'interventions que nous avons entendues. Ce sont les nuisances possibles si les tracés n'étaient pas en souterrain, et donc, il a fallu bien montrer que les choix étaient clairs sur les parties en souterrain et les parties qui, bien sûr, seront à étudier au niveau des études fonctionnelles qui suivraient si ce projet était retenu, mais qui sont quand même très précises actuellement dans le dossier du maître d'ouvrage. Egalement une question sur la capacité maximale de circulation des TGV selon les scénarios, et donc, savoir s'il y a des différences dans les

fréquences de train et dans les usages possibles qui en seront faits, et également les possibilités de phasage du projet, c'est-à-dire, en fait, une question ou des questions qui tournent autour du réalisme du projet par rapport au financement qui, bien qu'inférieur à celui du Grand Paris, sont quand même des sommes relativement importantes. La dernière question portait sur le calendrier des réalisations entre le Grand Paris et l'interconnexion, en se demandant pourquoi ce projet avançait si lentement. Et donc, vous avez entendu la réponse. Mais c'est vrai que c'est un projet qui est étudié déjà très précisément, mais dont la réalisation et les travaux seront importants. Voilà ce que je peux résumer en peu de temps. L'exercice est assez difficile, je prie tous les participants de bien vouloir excuser tous les oublis que j'aurais pu faire. Voilà, merci.

François PERDRIZET : Merci. Est-ce que Camille veut rajouter un mot sur les questions écrites ?

Camille SAÏSSET : Mais je crois qu'on... De toute façon, on y revient sur Internet. Toutes les questions écrites seront retranscrites sur Internet et vous aurez une réponse. Et merci à tous ceux qui ont rempli des papiers de les laisser à la sortie pour qu'on puisse les intégrer.

François PERDRIZET : Merci ! Deux questions, allez, avant de sortir et d'aller à notre collation. Allez-y !

Marc BOUCHERY : Bonsoir ! Marc Bouchery, je suis le délégué de l'Association Interconnexion Sud TGV. D'abord, je dois excuser le président Mustière qui est retenu à Nantes, ce soir, avec le Préfet de Région et le Président de la Région des Pays de la Loire. Ensuite, je voudrais juste vous dire un mot sur la façon dont nous, on aborde le débat public, donc au sein de l'association qui regroupe plus de 120 adhérents et 12 régions métropolitaines. Le premier point, c'est que tout le monde a bien conscient dans sa province que ce projet est autant un projet d'aménagement de la région Ile-de-France qu'un projet pour les régions de provinces. Et donc, c'est vraiment dans cet esprit réciproque qu'on va aborder le débat public avec probablement diverses options divergentes les uns des autres, mais on a en tout cas cette volonté de parvenir à un consensus, donc, cela c'est vraiment un élément qu'on tenait à souligner ce soir. Et puis, du coup, on est évidemment très intéressé par d'éventuelles réunions en province, donc, vous avez annoncé ce soir qu'il y en aura une à Nantes en février. Est-ce que vous envisagez d'en tenir une ou plusieurs autres en province d'ici la fin du débat public ? Je vous remercie.

François PERDRIZET : Alors, là, je peux répondre, aujourd'hui. Nantes, c'est pour nous un test pour savoir si on est capable d'organiser un débat public en province. Et cela donc, cela dépendra, disons, de notre performance pour attirer des participants qui ne soient pas uniquement les milieux socio-économiques, notamment ceux regroupés par l' AIS. Autres questions ?

Michel GOBE : On parle d'intensifier le trafic sur la ligne, mais... je suis riverain d'un passage à niveau, j'aimerais savoir le devenir de ce passage à niveau.

François PERDRIZET : Le passage à niveau sur le RER C, donc ?

Michel GOBE : Oui. Parce que de cette manière, on va diminuer le trafic. Et comment cela finir ? Comment on va pouvoir... puisque ce passage à niveau sera toujours fermé, quoi !

Tristan BARRÈS : De quel passage à niveau s'agit-il ?

Michel GOBE : A Fontaine-Michalon.

Tristan BARRÈS : La Fontaine-Michalon, oui !

Michel GOBE : Moi je suis riverain, et à savoir je suis commerçant à côté, je voudrais savoir comment cela va évoluer.

Tristan BARRÈS : C'est à Antony, donc rue Mirabeau, c'est cela ?

Michel GOBE : Oui, c'est cela Monsieur, oui.

Tristan BARRÈS : Alors, ce passage à niveau est prévu d'être supprimé, c'est-à-dire, en faisant passer la route, si je ne trompe pas, en dessous de la voie ferrée, dans le cadre du projet d'aménagement de Massy-Valenton. Donc, la suppression de ce passage à niveau est une composante du projet d'aménagement Massy-Valenton, pas de l'Interconnexion Sud.

François PERDRIZET : D'accord. Mais cela ne vous rassure pas forcément.

Michel GOBE : Ce n'est pas le souhait des riverains de passer la rue sous les voies. Ils préféreraient que les voies soient abaissées. Que les voies soient abaissées, où vous avez les voies partiellement, et passer la rue Mirabeau au-dessus ou... Mais pas passer la rue sous les voies. Et les riverains ne sont pas trop d'accord pour cela, je pense. Le voisinage vous pouvez demander à Monsieur Moureh, c'est notre président qui nous dit cela.

François PERDRIZET : D'accord. Autres. Allez, la dernière !

Jean MOUREH : Excusez-moi, en fait, une dernière question ! C'est une question de sémantique, donc, à propos de la synthèse qui a été faite par Madame Tilmont, donc, j'aimerais bien rappeler quand même que le projet Massy-Valenton, c'est-à-dire, à ce stade-là, il ne faut pas l'appeler au fait « amélioration de la ligne », c'est peut-être une amélioration pour RFF dans le sens où on augmente le nombre de TGV, mais cela reste quand même comme une dégradation inadmissible pour le cadre de vie de 20 000 habitants. Voilà ! (*Applaudissements*)

François PERDRIZET : On a bien compris votre position. Merci à tous, alors. Et donc, ceux qui ont un peu de temps, je vous invite à rencontrer les différents intervenants et à boire un petit quelque chose.