

Débat public Interconnexion Sud LGV
Longjumeau – 11 mai 2011 « Scénarios : confrontation d’arguments »

François PERDRIZET : Par nécessité, nous sommes en général ponctuels, nous avons les internautes avec nous. Pour l’instant, ils ne voient pas grand-chose, donc on va tout de suite commencer la séance dès que vous aurez pris place. Allez-y, monsieur !

Guy MALHERBE : Bien. Monsieur le Président de la Commission du débat public, mesdames et messieurs. D’abord, je voudrais vous présenter les excuses, et c’est pour cela que je m’exprime ce soir à la tribune, les excuses de Nathalie Kosciusko-Morizet, maire de Longjumeau et ministre également concernée, mais elle est retenue à l’Assemblée encore et au Sénat ensuite. Il y a deux débats extrêmement importants, il y en avait un cette nuit qui s’est terminé à 4 heures du matin, voilà, un débat assez fourni sur un sujet important. Un autre, qui est aussi peut-être moins passionnel, quoique encore sur la chasse, en fin d’après-midi, et ce soir elle était au Sénat. Donc elle m’a demandé de bien vouloir présenter ses excuses et de vous lire le petit message qu’elle aurait souhaité vous lire.

Monsieur le Président de la Commission du débat public, Monsieur le Président de RFF, mesdames et messieurs les membres de la Commission du débat public, mesdames et messieurs, et puis, je voudrais saluer aussi tous les élus de Longjumeau que j’ai aperçus, qui sont ici présents. Alors, elle nous dit qu’elle aurait tenu être aujourd’hui parmi vous pour témoigner son attachement aux questions de mobilité durable, qui ancrent, jour après jour, le Grenelle de l’environnement dans le quotidien des Français. Ma mission, donc c’est Nathalie qui s’exprime bien sûr, c’est la mise en œuvre du Grenelle et ses applications concrètes, et les transports y trouvent toute leur place. Pour moi le Grenelle, ce sont deux choses : à la fois une vision, un projet de transformation positive de la société, et une série d’actions qui viennent incarner cette vision au plus proche de chacun de vous. Aujourd’hui, le projet d’Interconnexion Sud de l’Ile-de-France figure dans les engagements du Grenelle, et s’inscrit clairement dans la politique du développement durable du Gouvernement, et donc dans le cadre d’action qui vient d’être fixé par la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l’environnement. L’objectif de cette politique est simple : diviser par quatre nos émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050. Alors, ceci nous impose d’agir dans tous les domaines, et en particulier dans le domaine des transports, avec des objectifs clairement affirmés dans la loi, consistant en particulier à moderniser le réseau classique d’une part, et à développer les lignes ferroviaires à grande vitesse d’autre part, c’est le sujet de ce soir. Au-delà des quatre projets les plus avancés, les lignes à grande vitesse Est, Bretagne-Paris, Bretagne-Pays de la Loire, Sud-Europe-Atlantique et le contournement Nîmes-Montpellier, je souhaite maintenir le rythme des opérations, poursuivre les connexions entre les capitales régionales et Paris, mais également développer des liaisons transversales entre ces capitales régionales, et les relier aux autres pays limitrophes, afin de favoriser l’intégration de la France dans l’espace européen. Nous sommes ainsi résolus à offrir une réelle alternative à l’avion et la voiture, et c’est ce qui nous conduits à lancer, en faveur du transport de voyageurs, 2 000 kilomètres de lignes nouvelles à grande vitesse d’ici 2010.

Le projet d’Interconnexion Sud fait partie de ce programme, et je considère que c’est un projet stratégique du réseau ferroviaire à grande vitesse au niveau national. Sa première fonction est, en effet, d’améliorer les liaisons intersecteurs, en reliant notamment la ligne à grande vitesse Atlantique aux lignes à grande vitesse de la moitié Est, mais il aura aussi pour conséquence directe d’aider à la désaturation des gares parisiennes. Cette nouvelle infrastructure permettra en outre de favoriser l’intermodalité air/fer, avec la réalisation d’une gare TGV desservant le pôle d’Orly et ouvrant ainsi la perspective d’une meilleure liaison entre Orly et Roissy. Enfin, en permettant aux TGV de circuler sur des voies dédiées, distinctes de celles qui sont aujourd’hui partagées avec le RER C et les trains de fret, la ligne nouvelle augmentera la capacité disponible pour chacun de ces trafics, ainsi que la fiabilité de leur exploitation, ce qui est important aussi. Le service transilien en bénéficiera donc directement, tout comme le trafic fret que le Gouvernement s’est par ailleurs engagé à promouvoir. Maillon clé du réseau à grande vitesse national, le projet d’Interconnexion Sud s’inscrit également dans le projet ambitieux du

Président de la République, dont l'objectif est de maintenir la capitale française au rang des villes monde, et de proposer une approche globale répondant aux évolutions démographiques et économiques. Notre projet de ligne nouvelle d'interconnexion des lignes à grande vitesse au Sud de l'Île-de-France présente des interfaces stratégiques avec le déploiement d'une rocade, un métro automatique dans le cadre du Grand Paris. Et, nous nous en rendons compte, le projet d'Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse a une double dimension, à la fois francilienne et nationale. Ces questions de desserte des territoires sont bien évidemment prises en compte dans le cadre de l'avant-projet consolidé du Schéma national des infrastructures de transport prévu dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Il s'agit d'organiser les conditions de report de la demande de transport vers les modes les plus respectueux de l'environnement, tout en favorisant la compétitivité des territoires dans le cadre d'un développement solidaire et équilibré des territoires. A cet égard, le projet d'interconnexion des lignes à grande vitesse au Sud de l'Île-de-France me semble prendre toute sa place, compte tenu de son impact économique positif, des possibilités nouvelles qu'il doit offrir en termes de trafic, mais également de desserte des pôles économiques. Voilà ce que souhaitait vous dire Nathalie.

Je voulais d'abord vous dire que ce projet, c'est un projet auquel je crois, la Ministre y croit fermement, à vous maintenant de vous exprimer mesdames et messieurs. Je vais rapidement vous laisser la parole, laisser la place au débat, et l'équipe de Réseau ferré de France a mené en tout cas toutes les études nécessaires à l'ouverture d'un débat public, et je me félicite de l'avancement de ce projet. Alors, aujourd'hui, le maître d'ouvrage, et je profite de l'occasion qui m'est offerte pour lui témoigner toute ma confiance, propose au débat public trois scénarios, il s'agit d'une étape primordiale dans la vie du projet. Le débat public est lancé depuis le 9 décembre 2010, il est piloté par le président de la Commission du débat public, Monsieur Perdrizet, dont je salue au passage le remarquable travail de mobilisation, et qui a su impliquer personnellement, et qui a réussi également à susciter l'intérêt du public autour de ce projet. Le débat public est un moment d'échanges, c'est un exercice de démocratie participative. Je ne suis pas là aujourd'hui pour apporter mon soutien à tel ou tel scénario, nous sommes là pour vous écouter, discuter avec vous, échanger. L'enjeu est de créer une dynamique d'implication démocratique et d'intelligence collective. L'ambition du débat public est d'inviter toutes les personnes, toutes les organisations et les institutions concernées à se prononcer sur les fondements et les caractéristiques du projet. Tous les intervenants sont considérés selon le principe d'équivalence, c'est un moment d'ouverture, d'expression, d'écoute et d'échange qui apportera au maître d'ouvrage un éclairage pour la décision qu'il sera appelé à prendre sur la suite des opérations. A l'issue du débat public, la Commission du débat public et la Commission nationale rendront ensuite, d'ici fin juillet, leur compte rendu et leur bilan du débat public. Et puis RFF disposera de trois mois pour prendre sa décision quant aux suites à donner au projet. Le débat public sur le projet d'Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse s'achèvera le 20 mai, prochainement, je vous invite chaleureusement à rester mobilisés jusqu'au bout, jusqu'à la réunion de clôture le 18 mai prochain à Massy, et apporter vos contributions à ce projet. Ce projet, il le mérite bien, considère la Ministre, et elle vous remercie de votre attention.
(Applaudissements)

François PERDRIZET : Bienvenue à tous pour notre réunion de débat public de ce soir. D'abord, je veux remercier Monsieur Malherbe de nous accueillir au nom de Madame la Ministre, maire de Longjumeau, et je voudrais associer à ces remerciements Jacques Lepeltier que j'ai vu... mais je ne sais pas où il est... qui est donc maire-adjoint à Longjumeau, qui nous a aidés dans la mise en place de cette réunion. Nous avons commencé notre démarche de débat public en décembre. Et après onze réunions publiques, nous abordons l'avant-dernière réunion, avant celle de clôture qui, comme cela a été rappelé, aura lieu le 18 mai à Massy. Ce projet, comme il a été signalé, c'est un projet qui fait l'objet d'une inscription dans la loi de Grenelle 1, c'est-à-dire dans les projets qui seront lancés avant 2020. Ce soir, notre ordre du jour comprendra principalement deux thèmes. Le premier thème, c'est la confrontation des arguments des scénarios ; et le second thème, ce sont les modalités de la concertation de l'après-débat. Alors, je voudrais dire un mot

sur la genèse du premier thème. Au cours des précédentes réunions, nous avons rencontré des arguments intéressants concernant l'un ou l'autre des scénarios. Cependant, il y a rarement eu confrontation de ces arguments, et cela nous a semblé dommage. Aussi, ce soir, le premier point, nous souhaitons que cela soit un lieu d'échange entre les différents points de vue en partant des positions de chacun sur tel ou tel scénario. En vous remerciant par avance de votre participation à notre débat de ce soir, nous saluons également les internautes qui sont donc avec nous, je vais laisser maintenant la parole à ma collègue de la Commission, qui est Michèle Tilmont, qui est architecte urbaniste honoraire, et qui aura la responsabilité de l'animation de cette réunion, à laquelle je participerai aussi pour l'un des points, le point justement sur la confrontation des arguments. En vous remerciant de votre attention, je donne la parole à Madame Tilmont.

Michèle TILMONT : Merci François Perdrizet ! Je voudrais rappeler que cette réunion est thématique et porte sur une confrontation des arguments qui plaident pour les différents scénarios proposés par Réseau ferré de France que nous entendrons tout à l'heure. Je voudrais vous présenter en premier lieu le programme de la réunion, après ce que vient de dire François Perdrizet. Nous avons essayé d'organiser cette confrontation d'arguments autour de trois séquences qui permettent des échanges avec la salle, et ces trois séquences vont durer environ une demi-heure. La première va porter sur l'aménagement du territoire et l'inscription de ce projet sur les secteurs Sud et Sud-Est franciliens, avec une présentation des orientations sur ces territoires du schéma directeur de la Région Ile-de-France par Vincent Fouchier, qui introduira ensuite les exposés de Daniel Henry, qui représente Madame le Maire de Villeneuve-Saint-Georges, et de Michel Bisson, maire de Lieusaint. Et ces exposés seront suivis d'un temps d'échange avec la salle pour environ quinze minutes. La deuxième séquence portera sur l'environnement et le développement durable, et permettra d'entendre Daniel Hannotiaux pour Ile-de-France Environnement, puis Didier Gonzales, député-maire de Villeneuve-le-Roi, avant de donner la parole à la salle pour des avis ou des questions. La dernière séquence aura pour thème « les transports », et permettra la présentation du cahier d'acteurs de la SNCF par Michel Lebœuf, et celui des élus socialistes du Conseil régional d'Ile-de-France et du Conseil général du Val-de-Marne, qui sera également suivie par un débat également de quinze minutes. Enfin, avant une restitution des points forts du débat et la clôture de la réunion à 23 heures, impérativement pour nos amis internautes, nous entendrons à nouveau Réseau ferré de France, comme vient de le dire François Perdrizet, pour un exposé sur les modalités d'organisation de la concertation après la clôture du débat public.

La Commission particulière de débat public comprend cinq membres qui sont présents ce soir : François Perdrizet, vous l'avez entendu ; Jacques Ducout, qui est quelque part, voilà, au fond de la salle, il vient de se lever, merci Jacques ; ensuite, Olivier Klein, également au fond de la salle ; Camille Saisset, qui sera chargée des questions écrites et de recueillir vos questions si vous souhaitez en poser, et moi-même, ainsi que Jérôme Lavaux, qui est au fond de la salle également, qui est notre secrétaire général et Camille Sourbet, qui est son assistante, qui règle toutes les questions de projection. Voilà ! Ce débat public, c'est comme tous les débats publics, un exercice de démocratie participative qui est rendu obligatoire en France par la loi depuis 1995. Et il représente une information et une participation du public sur des questions d'intérêt général, ou en préalable à un projet comme la création de grandes infrastructures de plus de 300 millions d'euros d'investissement. Il permet un temps de dialogue portant sur un projet et ses enjeux pour permettre l'expression la plus large possible de toutes les parties concernées et les collectivités territoriales bien sûr en premier chef, les différents acteurs socio-économiques et associatifs, le grand public. L'information préalable du public par le dossier du maître d'ouvrage doit s'enrichir à la fois par la contribution des acteurs, formalisée dans des cahiers d'acteurs, vous les avez vus à l'entrée de cette salle, édités par la Commission particulière, et aujourd'hui nous en sommes à environ 60 cahiers d'acteurs, ce qui était un nombre important, qui permet une diversité des points de vue. Et aussi, cette information se fait par les interventions des participants au débat public lors des réunions, par les questions écrites qui nous sont adressées sur le site du débat. Pour que ce débat soit riche, il faut respecter, nous souhaitons, un certain nombre de principes. D'abord, pour nous-mêmes, pour la Commission particulière de débat

public, un double principe d'indépendance et de neutralité de la CPDP par rapport au maître d'ouvrage ou par rapport à des intérêts particuliers. Le troisième principe porte sur un principe d'équivalence de parole, toute personne qui souhaite participer au débat a le même droit à l'information et à l'expression. Le quatrième principe est l'argumentation des positions pour que l'expression de chacun soit la moins subjective et la plus raisonnée possible pour formuler des avis et des propositions. C'est pour cela que ce soir nous avons aussi une confrontation des arguments pour raisonner sur la défense des positions par rapport aux scénarios proposés. Et dernier principe, la transparence du débat par la mise en ligne des différents documents et des comptes-rendus des réunions publiques, et je vous invite à visiter le site du débat, qui est sur tous nos documents que vous connaissez sûrement.

Aussi, je vous rappelle quelques règles pour le bon déroulement du débat ce soir. Nous devons donc terminer impérativement à 23 heures, je vous l'ai dit, car ensuite il n'y a plus de connexion Internet. Les interventions orales du public, vos différentes interventions sont limitées à trois minutes, sauf en ce qui concerne les interventions de présentation de cahiers d'acteurs qui ont une durée de six minutes. On vous demande de vous présenter distinctement pour l'enregistrement du verbatim de la séance, et de vous lever pour qu'on puisse vous connaître pour nos internautes et pour la retransmission en direct de ce débat. Les interventions, avis, propositions, questions écrites sont possibles depuis la salle, il suffit de demander le formulaire aux hôtes, qui le donneront, et celles adressées par Internet auront pour certaines une réponse directe en cours de séance, donc c'est Camille Saisset qui nous les présentera. Mais pour toutes, une réponse, nous nous y engageons dans les quinze jours sur le site du débat. Cahiers d'acteurs, verbatim des réunions, enregistrements vidéo forment l'essentiel des archives du débat. L'ensemble de ces documents permet, dans un délai de deux mois après la fin du débat, à la CPDP d'élaborer un rapport de synthèse qui porte uniquement sur le déroulement du projet et qui consigne l'ensemble des opinions, avis et propositions du public pour une décision éclairée du maître d'ouvrage, sur l'opportunité du projet. Ce rapport est alors transmis par la CNDP, la Commission nationale, à Réseau ferré de France pour cela. RFF a ensuite trois mois pour faire connaître, par délibération de son Conseil d'administration, les conséquences qu'il tire de ce débat, et sa décision concernant la poursuite ou non du projet. Dernier point, je voudrais souligner qu'il s'agit d'un débat très ouvert, le débat souhaité par RFF présente différentes propositions de scénarios contrastés, sans indiquer de préférence entre les variantes, en particulier pour la localisation d'une gare à Orly ou pour la création d'une seconde gare sur la rive droite de la Seine. Aussi, rien n'est joué d'avance jusqu'au 20 mai, date de clôture du débat, et soyez persuadés que votre contribution, celle de chacun d'entre vous, peut éclairer la décision finale selon l'intérêt des arguments avancés, c'est pour cela que cette séance thématique est consacrée à une confrontation des arguments. Je voudrais, avant de passer la parole à RFF pour la présentation des différents scénarios, vous demander si vous avez des questions sur l'organisation du débat, auxquelles nous pourrions répondre immédiatement. Oui, monsieur ?

Bruno EDOUARD : Bonsoir ! Bruno Edouard, citoyen à Antony. J'ai une question sur l'organisation du débat effectivement. Vous avez dit tout à l'heure que toutes les parties intéressées pouvaient prendre part au débat, et on a une partie intéressée qui ne prend absolument pas part au débat depuis le début, et apparemment ce soir non plus, c'est l'Etat. On pouvait avoir un ministre ce soir, cela ne va pas être le cas. Est-ce que c'est interdit par la loi ? Est-ce que l'Etat donne son avis sur ce projet ?

François PERDRIZET : A priori, cela n'est pas interdit par la loi que l'Etat donne son avis sur le projet. Simplement, des fois, c'est vrai qu'il a aussi une fonction d'arbitrage qui n'est pas facile à exercer. Donc à la fois, participer à une concertation et à la fois être un arbitre, c'est une position un petit peu délicate. Donc cela peut expliquer que nous n'ayons pas vu des représentants de l'Etat. Il y a quand même quelques représentants de l'Etat mais pas les responsables qui auront à connaître ou à participer à la décision.

Michèle TILMONT : Bien. La parole est maintenant à RFF pour quinze minutes de présentation des scénarios contrastés issus du dossier du maître d'ouvrage. A vous !

Tristan BARRÈS : Je vous remercie. Mesdames et messieurs, bonsoir ! Donc avant de vous parler des scénarios de la confrontation de ces scénarios, je vais rappeler ce qu'est RFF. Réseau ferré de France est un établissement public de l'Etat qui a été créé en 97, et qui est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national. A ce titre, RFF est en charge de l'exploitation, de l'entretien, du développement et de la modernisation du réseau. Nous sommes ici, ce soir, pour le projet Interconnexion Sud au titre du développement. RFF a mis en place, il y a deux ans, une équipe projet pour piloter le projet Interconnexion Sud dont je suis le chef de projet, Tristan Barrès ; François Guliana, qui fera la présentation avec moi, à ma gauche, est chargé de projet au sein de cette équipe ; et puis, Vincent Desvignes, à ma droite, est responsable du service des études de développement au sein de la Direction régionale Ile-de-France de RFF, et donc s'occupe en amont de tous les projets de développement qui relèvent de la compétence de Réseau ferré de France.

Alors, le projet Interconnexion Sud, qu'est-ce que c'est ? Le projet Interconnexion Sud, c'est une ligne dédiée et des gares TGV franciliennes. Alors, avant d'aller plus loin, on va faire un rapide rappel sur ce qu'est le réseau à grande vitesse en Ile-de-France. Alors, vous le connaissez par cœur, puisqu'on vous le décrit depuis maintenant plus de quatre mois. Donc vous voyez ici quatre lignes radiales qui convergent vers Paris, ce sont sur ces lignes que circulent les TGV Paris-Lyon, Paris-Marseille, Paris-Lille. Et trois de ces quatre radiales sont reliées par l'interconnexion Est, à l'Est de l'Ile-de-France, sur laquelle circulent les TGV intersecteurs, qui sont les TGV province-province, qui contournent Paris, donc qui ne rentrent pas dans Paris. Il y a une de ces quatre lignes qui reste orpheline dans ce système, c'est la LGV Atlantique puisqu'elle n'est pas reliée au reste du système, et les TGV Atlantiques sont obligés d'emprunter la ligne Massy-Valenton, certains connaissent très bien ici, empruntée également par le RER C et le fret, et donc cela pose des problèmes qu'on décrira tout à l'heure.

Ce réseau est également caractérisé par la présence de gares TGV franciliennes, donc des gares TGV à l'extérieur de Paris : Massy-TGV, Marne-la-Vallée-Chessy et Roissy-Charles-de-Gaulle. Alors là, on arrive un peu au clou du spectacle, qui est l'animation que vous connaissez très bien, et c'est sans doute la dernière fois qu'on va la faire tourner. Donc réglez-vous ! Là, c'est la ligne Massy-Valenton. Vous reconnaissez les deux radiales qui convergent sur Paris à gauche et à droite, et qui sont en rouge, et puis la ligne Massy-Valenton en noir qui les relie. Donc là nous avons un TGV qui vient de Bordeaux et qui va à Lille, et qui doit s'insérer entre deux RER pour rejoindre le reste du système. Vous voyez que cela marche et est très dépendant des RER, puisqu'il y a un RER devant, un RER après. Et une fois que le RER est sorti de la ligne, le TGV ne doit pas manquer son rendez-vous, vous voyez, parce qu'il doit, sur la ligne Paris-Lyon, s'insérer entre deux batteries de TGV radiaux. Donc là c'est quand tout se passe bien ; lorsqu'il y a un problème, qu'est-ce qui se passe ? Donc on a un deuxième TGV qui vient de Bordeaux, qui s'insère sur la ligne Massy-Valenton. Donc le RER a un problème, le TGV forcément s'arrête derrière, première cause de retard. Lorsque le RER quitte la ligne, il y a une deuxième cause de retard qui est due au fait que le TGV a loupé son rendez-vous, puisqu'il doit laisser passer les TGV radiaux, vous voyez, les Paris-Lyon, qui circulent sur cette ligne. Donc il doit attendre et passer ensuite. Donc on voit bien ici qu'il y a un problème de mixité de flux entre TGV et RER, et que cela met en cause la stabilité même du réseau national, puisque même les TGV radiaux peuvent être impactés par cette situation. Alors là on a pris un RER qui avait un problème. Evidemment, par honnêteté, on peut dire que les TGV peuvent également avoir des problèmes et répercuter leurs problèmes sur le réseau RER C. Donc la ligne Interconnexion Sud, c'est une ligne dédiée pour les TGV avec des gares TGV franciliennes, notamment une à Orly, connectée à l'aéroport, et puis une autre gare éventuellement en option, soit dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges, soit dans le secteur de Sénart. Dans tous les cas, on a une desserte de Massy qui est conservée dans tous les scénarios que nous vous présenterons.

La ligne dédiée aux TGV, qu'est-ce que c'est ? Alors, vous voyez ici le réseau à grande vitesse français. L'Interconnexion Sud, c'est en quelque sorte la clé de voûte, parce qu'elle permet de faire passer tous les TGV de l'Ouest de la France vers l'Est. Et cette clé de voûte est d'autant plus importante que le réseau à grande vitesse est en plein développement. Vous voyez ici les projets grande vitesse qui se greffent sur le réseau actuel, vous en avez cinq, par exemple, qui sont soit

lancés soit en travaux, et ce réseau continue à se développer, puisque la loi Grenelle qui a été rappelée tout à l'heure prévoit le lancement de 2 000 kilomètres supplémentaires d'ici 2020. Donc la clé de voûte, l'Interconnexion Sud, est essentielle pour la stabilité du réseau et sa robustesse, j'en ai parlé tout à l'heure. Elle est essentielle également parce que le trafic TGV intersecteurs connaît une croissance prodigieuse. Vous avez ici un graphique qui vous montre le taux de croissance, l'évolution on va dire, du trafic TGV global, et puis du trafic intersecteurs. On voit que le trafic intersecteurs concerne une part minoritaire, on va dire, des TGV puisque c'est 22 millions de voyageurs par rapport aux 117 millions de voyageurs qui circulent en TGV, mais le taux de croissance est très fort, deux fois plus que pour le trafic global.

Alors, pourquoi voulons-nous des gares TGV franciliennes ? Ces gares TGV franciliennes connaissent un succès grandissant. J'ai parlé tout à l'heure de Massy, de Marne-la-Vallée et de Roissy, ce sont les trois qui existent. Et on constate que bien qu'elles aient un trafic inférieur aux gares parisiennes, donc il y a un rapport de 1 à 10 entre ces gares et les gares parisiennes, elles ont également un taux de croissance bien supérieur, vous voyez, pratiquement plus du double, ces deux dernières années, et elles ont la particularité d'être multidirectionnelles. C'est-à-dire qu'à partir de Massy, par exemple, et demain à partir d'Orly, vous pouvez aller dans toutes les directions et dans toutes les villes accessibles en TGV de France, voire en Europe, alors que les gares parisiennes sont plutôt monodirectionnelles. Alors, à quoi est dû le développement de ces gares TGV à grande vitesse ? Il y a trois raisons. La première, c'est la mobilité croissante entre les régions françaises. La deuxième, c'est le développement du réseau. Par exemple, lorsqu'on crée une nouvelle ligne TGV quelque part en France, cela a un effet démultiplicateur sur les TGV intersecteurs. La ligne Massy-Valenton, par exemple, a connu une croissance de 40 % après la création de la LGV Est. Et puis, troisième raison, c'est que les gares TGV franciliennes alimentent en fait les TGV. En fait, c'est un moteur de croissance. Il faut savoir que vous avez 40 % des voyageurs qui circulent dans ces TGV, qui descendent ou qui montent dans ces gares TGV franciliennes. Alors, ces gares TGV franciliennes sont inégalement réparties sur les territoires franciliens. Donc cette carte l'illustre. Ce que vous avez en orange, ce sont les zones qui sont peu accessibles à la grande vitesse. En gros, il y a 5/6 de la population qui vit en dehors du périphérique en Ile-de-France, et pourtant il n'y a que trois gares, alors que 90 % des TGV rentrent dans Paris. Puis, il y a un équipement au Sud de l'Ile-de-France, l'aéroport d'Orly, qui n'est toujours pas connecté.

Alors, si on résume les bénéfices de l'Interconnexion Sud avec la ligne dédiée et ces nouvelles gares TGV, l'Interconnexion Sud permet d'améliorer les liaisons province-province en améliorant la régularité, la fluidité des TGV, mais également en améliorant la régularité des RER. Deuxième bénéfice, c'est le développement de l'intermodalité air/fer par la création de la gare TGV d'Orly, donc on attend à peu près 1,1 million de voyageurs qui feraient la correspondance entre le train et l'avion au niveau d'Orly. Et puis, troisième bénéfice, l'amélioration d'accessibilité à la grande vitesse pour l'Ile-de-France, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure, 40 % des voyageurs des TGV intersecteurs descendent ou montent en Ile-de-France, et il est vrai qu'aujourd'hui l'accessibilité à la grande vitesse pour les Franciliens est peu importante, en tout cas pour ceux qui habitent en moyenne et surtout en grande couronne. Donc je vais passer la parole à François pour la description des scénarios.

François GULIANA : Merci Tristan. Alors, je suppose aussi que les scénarios n'ont plus aucun secret pour vous. Donc tout cela sera de la redite sans doute. Nous venons de voir les objectifs et les grandes fonctionnalités du projet. Pour partir de cela et arriver aux scénarios, nous nous sommes fondés sur quatre questions que nous avons posées au débat. Donc la première étant la localisation de la gare TGV d'Orly. Nous avons proposé quatre localisations au débat. Ensuite, faut-il une seconde gare en plus de celle d'Orly ? Si oui, deux localisations proposées : à Villeneuve-Saint-Georges au Nord, à Lieusaint au Sud. Une fois la desserte du territoire positionnée, comment relie-t-on les gares entre elles et au reste du réseau ? A l'Ouest d'Orly par un tunnel, à l'Est d'Orly deux options, soit au niveau de la ligne LGV Sud-Est actuelle, au niveau de Valenton-Limeil-Brévannes, soit au Sud pour desservir Sénart avec l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Cela nous a permis de dessiner trois scénarios : A, B et C et leurs variantes. Ces

scénarios doivent s'inscrire dans un territoire à forts enjeux, tant sur le plan environnemental, avec notamment des ressources naturelles à préserver, des espaces de la forêt de Sénart ou du Bois de la grange à préserver, mais aussi des zones densément peuplées avec des infrastructures importantes. Donc cette carte synthétise ces forts enjeux, elle est forcément schématique, vous avez les détails dans les études, bien entendu, nous pouvons revenir sur cela au cours de la réunion.

Alors, trois scénarios qui privilégient les tunnels, justement pour s'inscrire dans ce territoire à forts enjeux. Le scénario A en tunnel direct entre Massy, Orly et Valenton-Limeil-Brévannes, vous voyez ici une tache orange, c'est un couloir de passage. Nous sommes au moment du débat public, il n'est pas encore question de tracé mais de zones par lesquelles le tunnel pourrait passer. Ce scénario permet en option une gare en souterrain à Villeneuve-Saint-Georges. Le scénario B, il consiste lui en un jumelage avec la ligne actuelle, avec un tunnel à l'Ouest d'Orly. Celui-ci permet également une gare à Villeneuve-Saint-Georges mais cette fois-ci en surface au niveau du triage. Pour améliorer l'insertion environnementale de ce scénario, nous avons envisagé une variante, un tunnel à l'Est d'Orly-Ville qui, lui aussi, permet une gare en souterrain à Villeneuve-Saint-Georges. Le scénario C, quant à lui, a été étudié pour aller desservir le secteur de Sénart. Il consiste en un tunnel entre Massy, Orly et Lieusaint, puis on emprunte l'ancienne branche de la LGV Sud-Est avec la création d'un raccordement en bas à droite au niveau de Crisenoy pour remonter vers l'Interconnexion Est. Donc en résumé sur ce schéma, les trois scénarios et les différentes localisations de gare. Tous les éléments de comparaison de ces scénarios sont dans les documents du maître d'ouvrage, notamment, en particulier, au chapitre 4 avec les tableaux qui se trouvent aux pages 96 et 97, auxquels on pourra se référer pendant cette réunion. Alors, on distingue dans ces tableaux les scénarios à une gare. Donc ces scénarios répondent, avec la création d'une gare à Orly, aux fonctionnalités du projet comme Tristan a pu vous les présenter. Donc il s'agit des scénarios A, B et B avec variante tunnel. La gare d'Orly permet un trafic de 2,2 à 2,5 millions de voyageurs en gare, et permet un gain de trafic sur la ligne de 2 à 2,4 millions de voyageurs. En plus, elle met 1 million d'habitants et d'emplois supplémentaires à moins de 30 minutes d'une gare. Les coûts de ces différents scénarios s'échelonnent entre 1,4 pour le scénario B, et 2,5 milliards d'euros pour le scénario A. Alors, on l'a vu, les gares franciliennes représentent un enjeu fort pour le territoire, et également pour l'économie générale des TGV intersecteurs. C'est pour cela qu'on propose en option une seconde gare au Nord, à Villeneuve-Saint-Georges, pour les scénarios A et B, et au Sud, à Lieusaint, pour le scénario C. Les scénarios à deux gares ont des rentabilités socio-économiques plus importantes, parce qu'elles permettent davantage de trafics et du report de trafic depuis l'avion et la voiture, mais aussi du report depuis les gares parisiennes. Donc également là, pour les trafics cumulés en gare, Orly plus la seconde gare, on obtient des trafics plus importants de même qu'en ligne et en nombre d'habitants à moins de 30 minutes de ces gares TGV. Pour autant, une gare supplémentaire a un coût, les scénarios s'échelonnent entre 1,5 et 3,3 milliards d'euros, 1,5 milliard pour le scénario B avec une gare en surface à Villeneuve-Saint-Georges, 3 milliards pour le scénario A, et 3,3 milliards pour le scénario C. Donc avant de conclure sur le calendrier, je voudrais juste rappeler ce qui peut être le plus important à retenir sur l'Interconnexion Sud, c'est que cette Interconnexion Sud est un projet atypique. Atypique parce qu'elle ne ressemble pas aux autres projets de grande vitesse traditionnels, qui consistent en fait à gagner le maximum de temps entre la province et Paris. Ici, dans ce projet, il n'y a pas de gain de temps significatif. Ce qu'on recherche, ce sont des gains de régularité, de stabilité du réseau qui est aujourd'hui fragilisé par la ligne Massy-Valenton. Donc on n'est pas du tout dans des gains de temps. Alors, il y a évidemment les gains environnementaux liés aux reports modaux et les gains d'accessibilité qu'on retrouve dans les autres projets de grande vitesse, mais il y a également d'autres gains que l'on ne retrouve pas forcément ailleurs. Donc j'ai parlé de la robustesse du réseau ; les gains de régularité pour le RER C notamment, mais également pour le TGV ; la mutation de l'aéroport d'Orly, parce qu'une complémentarité air/fer permet de transformer des créneaux aériens nationaux en créneaux aériens internationaux ; et puis, il y a un corollaire à tous les bénéfices que j'ai décrits tout à l'heure de l'Interconnexion Sud, c'est la décongestion des gares parisiennes, c'est-à-dire le fait de reporter des gens des gares parisiennes vers les gares

franciliennes en banlieue, et donc ce qui permet de gagner de la capacité dans Paris et d'éviter des investissements. Il y a également, évidemment, un effet positif à prévoir sur les transports en commun qui convergent vers ces gares. Donc concernant le calendrier de ce projet, sous réserve de la mise en place des financements, aujourd'hui on est au stade du débat public, la décision du maître d'ouvrage, comme cela a été rappelé tout à l'heure, interviendra à l'automne. Il y a ensuite une série d'études à réaliser assez lourdes, notamment pour ce qui concerne les tunnels, environ 6 ans d'étude, avec une concertation continue le long de... évidemment, ces études, on y reviendra tout à l'heure, et une enquête publique au milieu pour aboutir à une mise en service entre 2020 et 2025. Donc c'est un processus long mais c'est un processus qu'on accompagnera d'un dispositif de concertation, on vous le décrira tout à l'heure. Donc ceci, évidemment, sous réserve que les financements des études et des travaux soient mis en place au bon moment, voilà. Donc on a essayé d'être ponctuels, et on est à 15 secondes près. Merci.

Michèle TILMONT : Merci bien. Donc nous allons entendre Vincent Fouchier qui va nous présenter les grandes options du Schéma directeur de la Région Ile-de-France, en ce qui concerne bien sûr les territoires Sud et Sud-Est franciliens. On peut faire venir les trois personnes qui doivent intervenir sur la séquence aménagement du territoire. Donc Daniel Henry qui représente Madame le Maire de Villeneuve-Saint-Georges, et Michel Bisson qui est maire de Lieusaint et également président de l'Etablissement public d'aménagement de Sénart. François Perdrizet, pour l'introduction à cette première séquence sur l'aménagement du territoire.

François PERDRIZET : Alors, je voulais dire un mot sur comment on voit cette séquence. D'abord un mot sur les scénarios. Vous avez entendu RFF présenter ses trois scénarios. Ce qui est important, c'est de se rappeler que dans le débat public il y a eu des scénarios qui sont sortis un petit peu du cadre de RFF. Il y a eu notamment un scénario qui était un barreau Sud au niveau de Lieusaint horizontal qui rappelait un ancien projet d'ailleurs, et puis il y a eu aussi des scénarios qui découlent du manque de crédits mais qui étaient des variantes qui mêlaient les scénarios A et B. Tout cela pour dire quand même que principalement les scénarios qui ont été mis en évidence, à la fois, ont une convergence forte sur Orly. Au départ, on avait quatre positions de gare sur Orly, et finalement il y a un consensus très fort qui se dégage pour la gare sous l'aéroport. Et deuxièmement, il y a eu un rejet accentué de ce qu'on appelle le scénario B, c'est-à-dire le scénario qui est à l'air libre et qui double la ligne existante. Alors, est-ce qu'il y a eu des discussions très ouvertes sur les autres ? Notamment, la première question, c'était : est-ce qu'il faut faire une gare à Orly ou deux gares, c'est-à-dire une gare à Orly et une gare sur la rive droite ? Cela, c'est une des questions qui est soulevée par le débat. Et puis, il y a eu, bien sûr, dans le cadre des projets à deux gares, la question : Est-ce qu'il faut choisir Lieusaint ou Villeneuve-Saint-Georges ? Et on en parlera certainement ce soir. Et puis je dirais aussi qu'il y a eu des variantes qui ont été liées à des améliorations ponctuelles, notamment il y a eu des coins sensibles dans ces scénarios, à Antony, à Villeneuve-le-Roi, à Wissous, et peut-être même du côté de la forêt de Sénart. Donc on voit bien que là il y a des endroits où les gens ont des préférences marquées pour certains scénarios, parce qu'il y a des arguments qui leur semblent très forts. Donc en termes d'arguments, je crois qu'il faut garder ce tableau-là qui, en fait, est une façon de relire ce qu'a dit tout à l'heure Tristan Barrès, c'est-à-dire qu'il y a un certain nombre de fonctionnalités, et quand on prend position, on privilégie telle ou telle fonctionnalité, on privilégie l'aménagement du territoire ou pas, quelle forme d'aménagement du territoire, on privilégie le desserrement des gares parisiennes plus ou moins. Enfin, manifestement, à chaque fois qu'on choisit un scénario, on fait varier les fonctionnalités.

Et puis, bien sûr, il y a deux arguments qui sont tout à fait importants, c'est tout ce qui concerne l'environnement sous les diverses formes, qui est un des critères à prendre pour étayer le choix d'un scénario, et puis, dernière chose, il y a le coût, le financement, enfin toutes ces choses basiquement matérielles, je dirais, qui rendent possible un scénario ou l'autre. Voilà ce que je voulais dire en entrée, et on va demander à nos trois intervenants de dire : est-ce que vous pouvez nous dire le scénario et les arguments qui vous semblent importants, et puis, notamment ceux qui sont relatifs à l'aménagement du territoire ? Mais on commencera par un exposé plus

général, qui est l'exposé de Monsieur Fouchier, qui est un petit peu comment cela se situe dans l'urbanisme, dans les schémas directeurs ?

Vincent FOUCHIER : Bonjour ! On va essayer de lancer le PowerPoint, en espérant que cela fonctionne. Donc je suis Vincent Fouchier, je suis directeur général adjoint de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France. Nous sommes, on va dire, une agence d'urbanisme, une des plus grosses en France, 200 personnes, avec un conseil d'administration présidé par le Président de Région, et composé, notamment, avec le Préfet, le Président du Conseil économique et social et environnemental régional, il y a un certain nombre d'autres institutions, donc nous accompagnons les grandes réflexions d'aménagement du territoire en Ile-de-France. Donc je vais vous présenter de manière, je dirais, distancée les éléments d'aménagement du territoire et de planification régionale sans chercher à prendre partie, comme cela m'a été effectivement bien clairement demandé. Alors, et cela marche. Merveilleux ! D'abord, avant de rentrer sur le territoire francilien, l'aménagement du territoire, c'est à une échelle plus large, le projet dont on parle a une extrême importance à cette échelle-là, c'est le bassin parisien, ce sont les fonctionnements à l'échelle interrégionale, et je vous présente ici une image qui était faite pour les huit présidents de régions du bassin parisien, qui ont travaillé ensemble et exprimé une stratégie commune et qui ont effectivement abordé cette Interconnexion Sud comme un des éléments importants de leur point de vue pour cet aménagement à l'échelle large de la métropole francilienne, si on veut l'appeler comme cela, mais qui couvre pratiquement la moitié Nord du pays. Le territoire dont on parle, puisque cette interconnexion, elle se traduit physiquement dans des espaces qui sont occupés, qui sont à enjeux pour certains d'entre eux, donc la logique de mon exposé, cela va être de cibler quels sont ces enjeux et des territoires très en mouvement dans lesquels l'Etat, les collectivités et la Région sont en plein travail de réflexion sur leur aménagement. Je ne vais pas les citer, vous aurez tout le détail, je vais essayer de présenter quelques-uns de ces enjeux et de cibler sur la planification régionale pour voir ce qu'elle en dit au jour d'aujourd'hui.

Vous voyez ici une forme de tachisme dans le Sud de l'Ile-de-France, ce sont les projets d'aménagement des collectivités. On a fait une sorte de recensement de ces projets, les zones d'aménagement concertées... en violet, ce sont les zones d'activité, en rouge les zones mixtes, et en orange ou bistre les zones d'habitat. Vous voyez qu'il y a, dans une grande partie des communes concernées par ce Sud de l'Ile-de-France, des projets existants. Evidemment, lorsqu'on parle d'une interconnexion des TGV, et qu'on parle d'éventuelles nouvelles gares, ces projets, il faut les avoir en tête, et on en voit notamment un grand nombre et à vocation économique au Nord d'Orly. La planification régionale ; je vais être obligé d'être un tout petit peu compliqué dans mon... enfin, j'espère clair, mais dans un champ complexe pour vous dire exactement où nous en sommes dans cette planification régionale avec un focus sur le territoire du Sud francilien. Le projet de schéma directeur de la Région Ile-de-France, schéma directeur qui, lorsqu'il sera en vigueur, donnera un cadre aux documents d'urbanisme locaux, donne sa vision et ses exigences à l'aménagement régional pour une métropole plus compacte reposant sur, on va dire, un simple binôme, c'est une densification accompagnée par des transports collectifs. Le précédent schéma directeur, et j'y reviendrai après, de 1994, reposait, lui, sur un autre binôme qui était beaucoup plus de l'extension urbaine avec un réseau routier, lui-même en extension. Donc on a essayé, avec ce projet de schéma directeur en 2008, de changer de modèle de développement pour une ville plus compacte reposant sur les transports collectifs avec le projet Arc Express qui est un projet de réseau ferré en proche couronne et les tangentielles qui reliaient notamment les villes nouvelles dans la moyenne couronne. Les TGV et les liaisons LGV étaient largement pris en compte par ce projet de schéma directeur, et l'Interconnexion Sud figurait en bonne place parmi les projets à inscrire, dans le moyen et le long termes de la Région Ile-de-France, dans une logique de contournement et d'évitement du cœur de Paris pour désaturer le réseau et les gares à cet endroit-là. Evidemment, nous sommes ici dans un débat public qui permet d'aller plus loin et de préciser ce projet. Vous voyez ici le projet spatial régional dans ce projet de schéma directeur en 2008, montrant bien l'ambition de ville compacte dans le cœur de cette agglomération, et un maillage de transports collectifs, ici on zoome sur les

territoires du Sud de l'agglomération, pour montrer les polarités. Et quand on va parler de nouvelles gares, évidemment quand on est à l'échelle de la planification régionale, on n'attend que ces gares, et ces gares TGV aient un effet structurant et accompagnent des territoires dont on veut transformer ou accompagner une mutation pour qu'ils polarisent et accueillent une croissance économique et une croissance démographique à l'avenir. Alors, on avait, pour le schéma directeur, nettement ciblé Orly pour une gare TGV dans l'optique air/fer qui a été largement évoquée, et puis des polarités, mais je ne vais pas du tout rentrer dans les détails, qui étaient autour de Massy, mais aussi un peu plus loin, et Sénart en faisait partie pour qu'à l'avenir on y accueille une partie significative de la croissance démographique et économique du territoire. Ici, et là encore je ne vais pas décrire dans le détail, c'est la carte générale de ce projet de schéma directeur qui pointe avec les petites pastilles oranges, qui sont des extensions urbaines prévues pour l'avenir, et en rouge les densifications urbaines à venir exigées par la planification régionale, et on voit qu'autour d'Orly, l'image est pratiquement centrée sur l'aéroport d'Orly, il se passe beaucoup, beaucoup d'attentes en matière de densification, voire d'extension urbaine, et donc il faut intégrer cela à la réflexion sur l'Interconnexion Sud et les futures gares. Les parties d'aménagement du SDRIF de 1994, il faut savoir que le projet que je vous ai présenté n'est pas encore en vigueur, il est en cours de validation législative, mais le SDRIF de 1994 reste encore applicable. Son projet spatial, le voici, partie d'aménagement, il est d'une autre nature que celui qui a été promu par la Région en association avec l'Etat en 2008, et toujours en vigueur il nous dit que certains des territoires dont on parle aujourd'hui, que ce soit autour de Massy mais aussi autour d'Orly, pouvaient être des zones à enjeu mais sans en faire au stade où c'était en 1994 des zones privilégiées pour l'accueil de population et d'emploi.

Sénart, en revanche, était parmi les autres cinq villes nouvelles de la Région nettement soutenue dans le développement. Cela c'est la carte générale du projet de schéma directeur, je ne m'y attarde pas. Les éléments de planification se sont enrichis, pour ne pas dire complexifiés, dans les derniers mois puisque l'Etat est intervenu en juin 2010 pour faire une loi Grand Paris et proposer une infrastructure majeure de 150 kilomètres de long, appelée Grand Paris. Cette infrastructure a fait l'objet de débat public en même temps que celle portée par la Région, et il y a un accord qui a été trouvé entre les deux grands partenaires Etat et Région, dont vous voyez ici le résultat, pour près de 32 milliards d'euros qui vont avoir un impact sur le territoire où nous sommes aujourd'hui... j'ai presque terminé ma présentation... mais ces projets d'infrastructures majeures rencontrent les projets sur l'Interconnexion Sud. La gare TGV d'Orly et les autres qui sont à réfléchir sont, bien sûr, à regarder à l'aune de ces infrastructures majeures à venir en matière de desserte des territoires. Et puis, vont transformer la Région des contrats de développement territoriaux, outils nés de la loi du Grand Paris de juin de l'année dernière, qui vont faire l'objet, de la part de l'Etat, de négociations avec les collectivités locales, pour transformer ces espaces en même temps que se fera l'infrastructure dont je parlais, qui est maintenant Grand Paris Express, un mixte entre le projet porté par l'Etat et celui de la Région, et les territoires où nous sommes, au Sud de l'agglomération parisienne, sont très nettement concernés, que ce soit autour d'Orly, que ce soit sur Seine-Amont, entre Orly et Paris et, évidemment, autour du plateau de Saclay. Voilà. Je vous remercie.

Michèle TILMONT : Merci bien. Nous allons entendre la suite, Daniel Henry, premier adjoint au Maire de Villeneuve-Saint-Georges, pour un argumentaire sur le positionnement d'une gare, je suppose, à Villeneuve-Saint-Georges.

Daniel HENRY : Merci madame. Alors, je voudrais tout d'abord excuser Madame Altman qui a été retenue. Et donc c'est en tant que premier adjoint que j'aurais le plaisir de vous exposer l'avis de la municipalité de Villeneuve-Saint-Georges. Donc l'Interconnexion Sud des TGV en Ile-de-France doit permettre le développement des TGV intersecteurs province-province. Ce projet présente un intérêt régional en regard de l'accès des Franciliens à la grande vitesse. Le problème de la saturation des gares parisiennes peut trouver une solution par la création des gares nouvelles TGV hors Paris. La SNCF elle-même a proposé la création de huit nouvelles gares dans ce cadre, venant compléter les trois gares actuelles. Cette liaison verrait son efficacité renforcée par l'implantation d'une ou plusieurs gares TGV nouvelles, c'est notamment le cas dans le

secteur de Villeneuve-Saint-Georges, et les bassins de vie immédiats de plus d'un million d'habitants. Nous excluons le scénario de l'infrastructure aérienne, qui est le scénario B sans variante. Nous optons pour un ouvrage souterrain profond au regard des avancées techniques et technologiques de réalisation des éléments à ce jour portés par le débat de la CNDP. L'apport de toutes les garanties techniques attestant l'absence de nuisance supplémentaire pour les habitants (bruits, vibrations) est impératif. La municipalité se félicite du projet d'implantation d'une gare TGV à Orly. Ce projet créerait une intermodalité air/fer attendue. Les problèmes de saturation des gares parisiennes, l'évolution permanente des conditions de mobilité individuelle et collective, la nécessité d'une meilleure accessibilité des Franciliens à la grande vitesse, et le développement ainsi induit des TGV intersecteurs font du projet de gare TGV sur la ligne D du RER une option sérieuse avec le scénario A. Nous sommes pour un positionnement efficace de cette gare pour assurer la meilleure interface possible entre TGV et RER D, et autres transports en commun en étude. En termes d'efficacité, nous pensons que la situation d'une telle gare n'est envisageable que sur le tronç commun de la ligne D, rendue possible par le scénario A. Ce positionnement permet un rabattement des voyageurs en provenance des deux branches et du RER, situés au Sud. Ainsi, nous aurions un accès pratique par le train sans rupture de charge depuis de nombreuses villes de l'Essonne, dont sa préfecture, de la Seine-et-Marne, et évidemment du Val-de-Marne, tout en limitant l'emprunt des véhicules particuliers. Le positionnement d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges incitera donc à l'utilisation des transports collectifs, ce qui nous semble être un atout majeur de développement humain durable pour les prochaines décennies. Aujourd'hui, la métropolisation raisonnée est un facteur favorable à l'utilisation des moyens de déplacement alternatifs au prix du pétrole, c'est même une urgence. Une gare à Villeneuve-Saint-Georges favoriserait cette mutation et engagerait une diminution incontournable de l'étalement urbain, puisqu'elle se situerait au cœur d'un espace urbanisé et densifiable. Cette préoccupation est au centre des politiques régionales. Cette exigence spécifique aux grandes agglomérations semble faire consensus, et implique de poser des actes qui lui sont conformes. Un positionnement sur le tronç commun à Villeneuve-Saint-Georges est de nature à envisager la création du RER reliant les gares TGV en Ile-de-France, et assurerait la liaison transversale entre les deux rives de la Seine, et donc l'accès au pôle Orly-Rungis depuis le Sud-Est du Val-de-Marne. L'implantation d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges peut faire bénéficier la ville, le cône Sud de la moyenne couronne, d'un effet de levier important concernant l'urbanisme, l'habitat, l'activité économique et leurs harmonisations, à l'instar de ce que la ville de Massy a pu connaître. L'implantation d'une gare peut ainsi amplifier les actions en cours, impulsées par la municipalité, les collectivités partenaires et l'Etat, visant à rénover et à développer la ville. Jusque-là considérée comme territoire servant Paris, Villeneuve-Saint-Georges a versé un lourd tribut au développement de la capitale, notamment en matière de transports routier, aérien et ferroviaire. Sa situation de carrefour fait supporter de nombreuses nuisances à la population, sans que celle-ci ne bénéficie d'un retour suffisant en termes de dynamisme économique, d'emploi et d'habitat. Ville parmi les plus pauvres du Val-de-Marne, Villeneuve se bat pour gagner les moyens de son développement, et exige notamment son droit à réparation. Cela se traduit dans son projet de ville qui comporte plusieurs opérations comme la rénovation du centre-ville dans le cadre du PNRQAD dont la ville est lauréate. Ainsi, les emprises mutables ont été identifiées, permettant l'implantation d'une gare TGV. Chaque territoire a son potentiel de développement légitime. Le nôtre, et ce n'est pas un hasard, a été retenu par l'Etat pour les atouts qu'il offre de développements urbain, économique, écologique, dans le cadre de l'Opération d'intérêt national, l'OIN.

Notre municipalité, comme de nombreux élus val-de-marnais, associations, entrepreneurs, syndicats et habitants, entend continuer à se saisir de toutes les opportunités qui s'offrent à elle. L'implantation d'une gare TGV serait précisément une opportunité importante pour pousser davantage encore ce projet de ville et développer son attractivité vis-à-vis des investisseurs. Il y aurait aussi une forte dimension identitaire et culturelle pour une ville marquée par l'histoire ferroviaire, abritant un triage qui fut le plus important d'Europe, et qui compte le premier grand atelier de maintenance TGV jamais construit. Qui mieux que les citoyens et élus de Villeneuve-Saint-Georges pour parler de la RN6 dans leur ville ? Elle nous traverse et doit faire l'objet de

décisions fortes. Il s'agit en premier lieu d'une problématique qui concerne le réseau routier de l'Etat, notamment avec des liaisons Nord-Sud entre la Francilienne et l'A86. Cela provoque des difficultés amplifiées par le tout voiture et l'étalement urbain de circulation aux abords et dans Villeneuve-Saint-Georges. Devons-nous abdiquer face à cette réalité ? L'ambition d'une gare TGV peut permettre de réévaluer cet enjeu et de donner encore de l'élan à la mobilisation de tous les acteurs, afin de porter des réponses à la fois globales, par une déviation, ou ciblées, fluidité du transit à Villeneuve-Saint-Georges, pont de Villeneuve-le-Roi, traversée de Seine nouvelle, et cetera. Les études avancent maintenant fortement sur ce sujet, impliquant la Ville, l'Etat, le Conseil général du Val-de-Marne. Le positionnement de la future gare doit, selon nous, être proche de l'actuelle gare du centre-ville et en souterrain. Notre gare en effet présente la meilleure desserte de toutes les gares de la ligne D, 12 trains par heure, et est reliée sans rupture de charge depuis toutes les gares de cette ligne. Sa desserte par bus est aussi très importante et est déjà en cours de réaménagement profond. Pour nous, ce projet d'avenir s'inscrit dans une problématique bien plus large de développement économique de la région parisienne et d'amélioration des réseaux ferroviaires d'Ile-de-France, avec des connexions sur les branches RER, et notamment RER D. Elle sera un levier de développement et d'amélioration des dessertes intersecteurs, contribuant à leur activité et favorisant le report modal et la décongestion des gares parisiennes plus prononcée avec le scénario A. L'ambition d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges nécessitera effectivement un accès par la route. Il convient de doter cette gare d'un parking souterrain ou sur des emprises proches à étudier, c'est largement possible. Cependant, nous insistons sur l'idée que ce sont des transports collectifs qui devront être privilégiés pour desservir cette gare et assurer son plein rayonnement. Elle sera à proximité d'un réseau maillé de transport...

Michèle TILMONT : S'il vous plaît, terminez votre intervention, monsieur.

Daniel HENRY : Oui, il me reste quatre lignes, alors, attendez !

Michèle TILMONT : Excusez-moi, mais...

Daniel HENRY : ... outre la ligne TGV avec le métro automatique du Grand Paris et le futur tram-train de la nouvelle couronne. L'ambition de cette position permettra de créer un accès depuis Villeneuve-le-Roi, qui évitera de nombreux rabattements sur Villeneuve-Saint-Georges via le pont entre les deux villes. Ce projet de scénario A avec une seconde gare est voulu par la SNCF, en souterrain, 18 kilomètres avec une seconde gare à Villeneuve centre-ville, elle peut offrir des délais plus courts de réalisation que le scénario C, 32 kilomètres, et sans impacter des terres agricoles. Ce scénario A est complémentaire des choix futurs quant à la LGV POCL, avec un coût moindre que le scénario C, et rendra possible à atteindre largement les 15 millions de voyageurs. Massy-Orly-Villeneuve, c'est le scénario équilibré, efficace et rapide attendu par de nombreuses régions de province et leurs présidents de région. Pour ce trait d'union entre les territoires, le scénario A est le plus Grenelle compatible. Excusez-moi d'avoir débordé un petit peu. (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Merci monsieur. Nous allons entendre Michel Bisson pour l'Etablissement public de Sénart et la mairie de Lieusaint.

Michel BISSON : Bonsoir à toutes et à tous ! Alors, j'ai le grand plaisir de porter le scénario C, et donc je suis accompagné pour cela de plein d'amis mais surtout de quelques transparents qui ne devraient pas tarder. Voilà ! En voilà un. Alors, ce scénario répond, bien évidemment, à pas mal d'objectifs que vous avez soulignés tout à l'heure Monsieur le Président mais, un, je dirais, notamment, qui est celui de l'enjeu de l'aménagement du territoire et du territoire de l'Ile-de-France. Alors, pourquoi ? Tout d'abord, parce qu'une gare, évidemment localisée sur Sénart, est un formidable levier de développement. Alors, un formidable levier de développement, vous avez ici en chiffres quelques éléments qui sont évidemment éminemment porteurs. Alors, aujourd'hui, je passe en 2025. Donc en 2025, on se projette là à l'échéance de ce TGV, 150 000 habitants et 60 000 emplois, je rajoute de nouvelles liaisons de transport, une qui sera ouverte dans une quinzaine de jours, liaison Sénart-Evry, un projet Sénart-Melun et un projet

Sénart-Villaroche-Melun sur lequel je reviendrai tout à l'heure. Et puis, surtout, un certain nombre de territoires qui sont aujourd'hui porteurs de fort développement des gros projets, je n'en cite que deux : le premier, c'est l'Ecopôle, il porte tout simplement pour la région, la transition écologique et a vocation à accueillir des éco-activités. J'en cite un deuxième parce qu'il répond à un objectif, dont on est tous sensibles, qui est celui de la logistique. Sénart est une terre d'accueil de la logistique avec des parcs d'activité qui sont quasi tous embranchés fer. Quand on sait que le fret, notamment le fret ferroviaire et le fret TGV seront un des enjeux de demain, évidemment la réponse à cette question est aussi, et d'abord, sur Sénart.

Deuxième transparent, Sénart, certes, est important mais n'est évidemment pas suffisant en termes d'aménagement du territoire. La gare TGV est formidable au levier de développement pour le quadrant Sud-Est. Le quadrant Sud-Est, qu'est-ce que c'est ? C'est tout simplement les agglomérations d'Evry, de Corbeil, de Sénart et de Melun. Là, aujourd'hui, il s'agit évidemment d'une certaine continuité des investissements publics, puisque maintenant, depuis quarante ans, l'Etat, la Région investissent sur les deux villes nouvelles, Evry et Sénart, investissent sur les deux villes capitales des deux départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne que sont Evry et Melun. C'est aussi le pari, évidemment, de l'avenir puisque aujourd'hui un certain nombre d'habitants et d'emplois, mais surtout en 2025, ce qui nous intéresse, 580 000 habitants, 270 000 emplois, voilà de quoi il s'agit. La réussite de l'Ile-de-France, on le sait bien, je crois que mon prédécesseur, deux fois, l'a très bien exprimé, passera par des pôles urbains équilibrés qui sont identifiés, on l'a vu, vous l'avez précisé, sur le schéma directeur de 94, Sénart est mentionné. Sur le futur schéma directeur qui va donc être validé d'ici très peu de temps, il est aussi mentionné comme un des territoires d'intérêt régional et national porté à la fois par l'Etat et la Région. Alors, le quadrant Sud-Est, c'est à la fois des fonctions servantes, je pense à la logistique, on l'a évoqué tout à l'heure, mais c'est aussi des fonctions d'excellence. Il y en a deux qui servent le territoire francilien, c'est l'aéronautique d'une part avec le groupe Snecma qui est à la fois sur Evry-Corbeil et sur Villaroche, c'est 8 à 9 000 emplois présents. Donc c'est l'entreprise majeure de l'aéronautique, Pôle ASTech, sur l'Ile-de-France. Et puis, je n'oublie pas la santé à travers un certain nombre d'entreprises fabuleuses sur Melun mais aussi le génopôle sur Evry.

Troisième élément, si le quadrant Sud-Est ne suffit pas, c'est aussi un formidable levier de reliance des territoires. Alors, sur cette carte-là est proposé l'accès aux différentes gares TGV parisiennes et franciliennes, donc un schéma qui se situe et qui précise, à travers les différentes couleurs, vous pouvez mesurer le temps d'accès à chacune de ces gares. Et donc on voit le rayonnement de la gare qui pourrait être la gare de Sénart sur, évidemment, une grande partie de l'Essonne, sur la totalité de la Seine-et-Marne, ou bien dans tous les cas, la Seine-et-Marne Sud, et puis, aussi sur les départements qu'on ne perçoit pas bien sur la carte, parce que ces éléments, évidemment, on ne les a pas, de la Marne, de l'Aube et de l'Yonne. Donc c'est une véritable gare qui permettrait de relier les territoires et, je dirais, au-delà du quadrant Sud-Est dont je précisais les ambitions tout à l'heure, il s'agit bien d'une gare utile pour tout le Sud Francilien. Là aussi, les complémentarités d'excellence à la fois avec la Seine-et-Marne et les régions voisines, deux exemples, les agro-ressources d'une part, le tourisme d'autre part. Au passage, je rappelle que la Seine-et-Marne est la deuxième destination touristique d'Ile-de-France après Paris.

Troisième ou quatrième transparent : une gare sur Sénart, c'est un formidable levier de cohésion du Grand Paris, à la fois par le pôle majeur connecté au réseau TGV tel qu'il nous a été présenté mais aussi à travers la continuité de cette connexion, qui est une rocade LGV complémentaire, qui serait complémentaire au réseau LGV. Cette rocade LGV permettrait tout simplement au quadrant Sud-Est, Evry-Sénart-Melun, d'être relié à Marne, Chessy, et donc à Roissy. C'est un enrichissement du Grand Paris. Et quand on sait que la réussite du Grand Paris passe par la cohésion de ces territoires, et donc par leur liaison, cette gare porte tout simplement l'intégration du Sud Francilien dans la Région Ile-de-France. En conclusion, ce projet est porté par tous les acteurs : politiques, économiques, sociétés civiles du Sud Francilien, je dis bien « tous », tous les acteurs économiques : grandes entreprises, petites entreprises, politiques, de droite comme de gauche. C'est un levier formidable de développement pour le quadrant Sud-Est.

C'est un levier de reliance des territoires du Sud Francilien. C'est un levier de cohésion, et donc de réussite du Grand Paris. En proposant le scénario C, vous donnerez la confiance durable à tout le Sud Francilien et vous pouvez compter sur tous les acteurs, sur chacun des acteurs en particulier, pour démultiplier cette confiance. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

François PERDRIZET : Bien. Vous allez vous asseoir. Donc maintenant, on va aborder un petit peu des réactions de la salle. Alors, cela peut être... Les réactions de la salle, on a la chance d'avoir un certain nombre d'intervenants, vous pouvez leur poser des questions, vous pouvez les soumettre à la question même. Et puis, vous pouvez aussi faire état de certains scénarios qui vous semblent importants en termes d'aménagement du territoire et qui n'ont pas été évoqués par... Finalement, on a beaucoup évoqué ce choix entre Sénart et Villeneuve-Saint-Georges. Voilà. Allons-y ! Vous avez le micro qui arrive.

Guillaume POIRET : Guillaume Poiret, je suis géographe, je suis urbaniste, je suis habitant de Villeneuve-le-Roi, donc un peu concerné. Je vais répondre à Monsieur le Maire qui m'avait interpellé à Villeneuve-le-Roi. Donc mon cher Michel, on est du même parti, donc... Excuse-moi de te tutoyer mais c'est que c'est comme cela qu'on fait en général. Je vais quand même répondre parce que là on est dans un enjeu d'aménagement et je pense qu'il y a quand même des questions qu'il faut se poser. Je reprends les arguments. 500 000 habitants à peu près en 2025, sur le même périmètre à Villeneuve-Saint-Georges vous avez entre 4 et 5 millions de personnes. Cela, c'est quand même le premier point. La ville nouvelle de Sénart, 150 000 personnes en 2025, le même périmètre au niveau de Villeneuve-Saint-Georges vous avez plus de 1 million de personnes, voire 2 millions, c'est quand même assez impressionnant. Pour qui on fait cette gare ? Peut-être pour un maximum de personnes. Alors, on sait qu'une gare TGV ce sont des effets de proximité qui jouent. Plus vous en êtes éloignés, moins vous avez tendance à vouloir y aller et puis vous allez privilégier des gares parisiennes, parce que vous n'avez déjà pas trop conscience du fait qu'il y a une gare à côté et qu'en plus, quitte à prendre la voiture, vous allez plus loin. Le deuxième point, c'est un pôle logistique, Sénart. Tout à fait ! Mais, si vous voulez une gare, prenez une gare de triage, pourquoi une gare TGV sur un pôle logistique, cela n'a pas de sens. Il faut quand même mettre la bonne installation. Je veux une bonne installation, prenez une gare de triage et faites...

François PERDRIZET : D'accord. Continuez !

Guillaume POIRET : Deuxièmement, la gare de Villeneuve-Saint-Georges, cela a été dit, elle est sur le tronc principal du RER D. L'avantage du tronc principal de RER D, c'est que, même de Lieusaint, on peut se rendre à cette gare. On peut également partir d'Evry et se rendre à cette gare. C'est quand même beaucoup mieux qu'une gare qui est sur un tronc secondaire, qui est beaucoup moins facile d'accès en termes de transports en commun. Quand on parle également de pôles économiques, à côté de Villeneuve-Saint-Georges, vous avez Seine-Amont, l'EPA-ORSA, également un pôle santé qui correspond à Henri Mondor et Maisons-Alfort. Vous avez un territoire qui, d'un point de vue économique, est beaucoup plus important. Si on regarde aujourd'hui comment fonctionne l'agglomération parisienne, et je renvoie, parce que Vincent Fouchier est là, je vois une étude de l'IAURIF dans les cahiers qui datent de 2009 sur les stratégies métropolitaines, qu'est-ce qu'on constate ? Les entreprises, à l'heure actuelle, qui s'installent au niveau de l'agglomération francilienne, quand elles ont moins de 50 employés et qu'elles sont dans ce qu'on appelle les activités technopolitaines, elles vont dans le centre de Paris encore. Quand elles ont plus de 50 employés, en général, elles vont à la Défense, Saint-Denis, donc tous les pôles qui sont autour de l'agglomération francilienne. Elles vont donc tout autour de Paris, parce que c'est encore... Aujourd'hui, il y a encore une très forte centralité. Si on veut déconcentrer, je crois que c'est possible, c'est d'abord envers la première couronne, parce que c'est là où ce sera le plus facile, c'est là où les investisseurs iront davantage. Donc je crois qu'il y a effectivement un choix d'aménagement, et cela a été bien dit. Il y a un choix entre la densification et plus d'étalement urbain. IDFE je pense, le dira : Chaque année, en Ile-de-France, il y a 2 000 hectares qui disparaissent sur le fait des infrastructures, du fait de l'étalement urbain. Est-ce que c'est ce qu'on veut continuer, auquel cas il faut aller à Sénart ? Ou est-ce qu'on

veut essayer de densifier ? C'est plus difficile techniquement, et je le reconnais, c'est plus exigeant, cela coûte peut-être parfois plus cher mais aussi c'est beaucoup plus intéressant parce que, je terminerai là-dessus, vous avez deux gares que je prends en exemple : Aix et Marseille. Alors, Aix est une gare en pleine garrigue, il ne se passe pas grand-chose ; Marseille, il y a Euroméditerranée qui s'est fait à côté. Je crois que quand on choisit une localisation de gare en centre urbain, on a beaucoup plus de répercussions. (*Applaudissements*)

François PERDRIZET : Merci Monsieur Poiret. On va prendre deux ou trois questions avant de faire répondre nos intervenants.

Daniel JOUANNE : Oui. Moi, je ferai simplement une remarque.

François PERDRIZET : Vous vous êtes présenté ?

Daniel JOUANNE : Daniel Jouannes, je suis d'Essonne nature environnement. Alors, là, j'ai cru être reporté 150 ans en arrière, vous savez, au temps où on faisait le réseau ferré français avec les différentes compagnies et où chaque maire ou conseiller général voulait sa gare. Là, c'est peut-être plus argumenté, il y a peut-être des études économiques plus approfondies mais quand même quand on aura Massy, Orly, Villeneuve-Saint-Georges, Lieusaint, Chessy, Marne-la-Vallée et Roissy, j'ai dit Roissy, c'est Orly. Massy, Orly, et cetera.

François PERDRIZET : Mais on n'aura pas en même temps Villeneuve-Saint-Georges et Lieusaint, cela, c'est clair.

Daniel JOUANNE : Oui, justement, on en revient à la question précédente, la bagarre entre les deux villes. Vous n'avez qu'à prendre l'exemple de la gare de Massy et comparer les arrêts des trains qui franchissent Massy par l'interconnexion, enfin, l'embryon de l'interconnexion, avec les arrêts dans la gare de Chessy et dans la gare de Roissy. Quels trains desservent les trois gares ? Vous voulez me le dire ? RFF ? Non, vous n'êtes pas l'exploitant...

François PERDRIZET : Oui, ils vous le diront tout à l'heure.

Daniel JOUANNE : Il n'y en a pas. Alors, comment se fera le choix entre les différents arrêts entre Massy, entre Orly, entre Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint, et entre Chessy ? Moi, j'ai du mal. Je crois que la multiplication des gares autour de Paris, ce n'est pas une bonne solution.

François PERDRIZET : OK ! On va vous répondre. Là, je crois qu'il y a des tas de gens qui vous répondront sur ce sujet. Autre intervention ?

Yves BOUTRY : Oui, bonjour ! Yves Boutry dans la FNAUT Ile-de-France. On peut peut-être arrêter un petit peu de rêver, c'est très bien. On parle de projet, on parle de projet assez gigantesque, de tunnel long, mais comment on va financer tout cela ? Il y a quand même une problématique de financement qui n'a pas été abordée depuis quelques réunions mais on n'a pas de solution miracle pour le financement. Il n'y a pas de rentabilité phénoménale sur le projet, 5 % ; il n'y a pas de temps à gagner. Donc nous, dans le cas de notre association d'usagers, on préconise plutôt un certain phasage de cette opération sachant que, dans une phase relativement proche, on a la possibilité de répondre aux fonctionnalités, c'est-à-dire d'améliorer la fiabilité des TGV en faisant des travaux tels qu'ils sont prévus toujours côté Antony, ce qui permettrait d'améliorer la vie des riverains parce qu'on ferait des murs anti-bruit, donc on ferait des choses qui seraient nécessaires pour Antony. Et puis, également, la même chose côté Villeneuve-le-Roi. Donc nous, on pense que la première étape pourrait être, effectivement, une amélioration de la voie actuelle qui permettrait de répandre les fonctionnalités, tout en desservant la gare d'Orly dans le cadre du projet du Grand Paris puisque, maintenant, on a vu qu'il y a un projet de métro léger qui ferait Orly-Massy-Saclay, qui nous semble une bonne idée. On proposait un bus express aussi parce que cela, cela peut être mis en route très rapidement. On est bien conscient qu'à terme, il faut quand même envisager une rocade à grande vitesse autour de Paris. Donc dans ce cas-là, on est assez favorable au projet d'avoir une gare TGV à Orly, on peut aussi avoir une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges. Mais on pense qu'il faut réduire les

projets un peu grandioses, grandiloquents et qui semblent un petit peu hors de prix, il faut être réaliste, hors de prix, qui risquent de ne pas se faire. Et donc nous on propose effectivement un projet de tunnel en phase 2, en phase ultérieure dans les 20 ou 25 ans qui viennent pour effectivement décharger la ligne C du RER à Antony, et donc faire un projet de tunnel relativement court sous le plateau d'Orly qui déboucherait au niveau du Cor de chasse à Villeneuve-le-Roi, qui permettrait de rattraper les deux possibilités pour aller vers le Sud, soit par Lieusaint, soit par Coubert, on peut rejoindre le TGV Sud, on peut aussi rejoindre la rocade Est à cet endroit-là. Donc on a des possibilités multiples qui s'offrent si on fait une gare à Villeneuve-Saint-Georges, et si on fait une gare à Orly, en faisant un tunnel modeste qui ne passe pas sous la Seine, qui n'envisage pas des projets gigantesques, on peut avoir une gare sur le territoire de l'aéroport d'Orly proche des aérogares, à faible niveau, facilement accessible. Et nous pensons que ce sont des projets, qu'il faut peut-être s'orienter un peu dans des projets plus réalistes que des sujets assez ambitieux mais qui, finalement, par leur ambition, risquent de ne pas voir le jour dans des délais raisonnables. Alors, commençons par une phase réaliste, modeste, faisable, réalisable, et dans un deuxième temps, réfléchissons à une rocade plus complète. Mais, là aussi, il faut la régler.

François PERDRIZET : Monsieur Boutry, simplement, moi, j'ai vu votre schéma. Est-ce que vous l'avez votre schéma ?

Yves BOUTRY : Oui. Alors, je...

François PERDRIZET : Parce que c'est très difficile de suivre votre propos quand on n'a pas vu le...

Yves BOUTRY : Alors, moi, je ne l'ai pas sur le grand écran.

François PERDRIZET : Et puis, on reviendra là-dessus parce que là, vous avez triché un petit peu, si je peux me permettre, c'est qu'on était en aménagement du territoire, et vous, vous êtes arrivé au chapitre transport direct.

Yves BOUTRY : Oui, c'est vrai, j'ai un petit peu triché, je m'en excuse. Je n'ai pas mis la carte en grand écran sur le... Elle est sur le cahier d'acteurs numéro 41, n'hésitez pas. Là, il y a une carte qui explicite les différentes phases, et vous le trouverez à l'entrée, voilà.

François PERDRIZET : OK ! Alors, il y avait aussi le recenseur de questions. Il y a une question écrite intéressante sur l'aménagement du territoire ?

Camille SAISSET : Alors, en fait, il y a deux questions. J'espère que c'est...

François PERDRIZET : Une suffit.

Camille SAISSET : Bon, qu'une seule, qui concerne la gare d'Orly et le lien entre le projet Interconnexion Sud, qui nous concerne là, et le projet POCL. C'est quelqu'un qui est dans la salle, il y a une question qui nous est arrivée d'Internet aussi à 21 heures 14, voilà. Cette personne dit : « Dans le cas où une gare serait créée sous l'aéroport, ce serait donc une gare Est-Ouest ? ».

François PERDRIZET : Oui.

Camille SAISSET : Et cette personne fait le lien avec l'idée d'une gare également à Orly sur l'axe POCL, et en déduit donc que celle-ci devrait être Nord-Est. Alors, est-ce que compte tenu du croisement des voies et de la profondeur, un autre site peut-il être envisagé ?

François PERDRIZET : D'accord. Bon. OK ! On va répondre. Il y a une question pour Sénart. Monsieur Bisson, si vous avez eu l'occasion d'avoir une critique, disons, de votre projet, donc je crois qu'il vous revient de répondre. Puis, il y a deux questions qui sont pour RFF, la théorie des gares... d'ailleurs cela pourrait être pour la SNCF : Pourquoi faire plusieurs gares ? Et puis, le problème de la gare de POCL et la gare à Orly qui se couperont. Monsieur Bisson, s'il vous plaît !

Michel BISSON : Oui, je vous remercie. C'est un débat, effectivement, qu'on a eu amicalement à Villeneuve-le-Roi. Alors c'est vrai que le bassin de Villeneuve-Saint-Georges a certainement 5 ou 6 millions d'usagers si on ne fait pas la gare d'Orly, si on supprime la gare de Massy, et si on supprime aussi la gare de Marne-la-Vallée. Mis à part cela, je pense que les bassins sont un peu plus fluctuants que cela. Je crois que cela oppose tout simplement la vision qu'on a de l'Ile-de-France à terme. Notre sentiment, c'est que l'Ile-de-France, même avec le Grand Paris, est relativement proche de la congestion, et que l'une des manières en tous les cas de régler le sujet, c'est d'avoir des pôles équilibrés en grande couronne qui soient équilibrés sur le plan de l'emploi, sur le plan de l'habitat, donc du résidentiel, et sur le plan des services. Et c'est bien l'enjeu, aujourd'hui, du quadrant Sud-Est, que de réaliser un pôle équilibré, un pôle qui a une certaine autonomie et qui, d'une certaine manière, s'autosuffise et évite, évidemment, tous les trajets que l'on connaît aujourd'hui sur Paris. Donc en clair, notre objectif, et c'est ce qu'on fait au quotidien avec les services de la Région et les services de l'Etat, c'est créer la ville de demain, la ville où on travaille et on habite, la ville des circuits courts, la ville de la proximité et de la mobilité, la ville durable en un mot. Donc on peut, mais certainement peut-être pas ce soir, mais en tous les cas, avoir un autre échange pour préciser tout cela. Sur l'économie, oui, ce projet est plus cher. Bien sûr qu'il est plus cher mais je crois qu'il faut regarder le retour sur investissement, et sur un projet de cette nature-là, le retour sur investissement, il est a minima sur 50 ans. Et puis, je crois aussi que notre pays a besoin d'un regain d'économie, on attend beaucoup de l'économie à la fois pour des raisons économiques mais aussi pour des raisons sociales, que le portage de l'économie doit être celui de l'Etat, et qu'il y a des créneaux comme l'éducation et comme les infrastructures qui sont essentiels. Il est donc important d'investir dans les infrastructures de notre pays.

François PERDRIZET : D'accord. RFF, rapidement, sur les deux questions : la théorie des gares et les deux gares qui se croisent à Orly.

Tristan BARRÈS : La théorie des gares, pour nous, les gares TGV franciliennes, elles connaissent un succès : 3,5 millions de voyageurs à Roissy, 2,5 millions de voyageurs à Marne-la-Vallée, 1,4 million de voyageurs à Massy. Il y a beaucoup d'agglomérations en France, et en province, qui aimeraient avoir ces chiffres-là dans leurs gares. Ces gares franciliennes, elles fonctionnent. Pourquoi ? Parce que, soit elles sont connectées à un réseau de transports structurant à l'échelle de l'Ile-de-France, un RER, c'est le cas, par exemple, de Marne-la-Vallée, mais également parce qu'elles sont connectées, en tout cas, à proximité d'un grand équipement, toujours l'exemple de Marne-la-Vallée avec le parc d'attraction Eurodisney, Roissy avec l'aéroport. Donc ce sont ces deux conditions, qui ne sont pas forcément cumulatives parce que Massy, par exemple, n'a que le RER et fonctionne très bien, qui donnent le dynamisme de ces gares franciliennes qui, encore une fois, sont le moteur des TGV intersecteurs. Si ces gares n'existaient pas, il y aurait beaucoup moins de TGV intersecteurs. Un voyageur sur deux pratiquement dans ces TGV intersecteurs monte et descend dans ces gares. Alors, sur la question précise...

François PERDRIZET : De POCL.

Tristan BARRÈS : Enfin, il y avait une question... Tous les trains, enfin, quasiment tous les trains qui prennent l'Interconnexion Est, c'est-à-dire qui vont vers Lille, s'arrêtent dans toutes les gares franciliennes. C'est l'intérêt de ces trains, c'est l'intérêt des trains TGV intersecteurs de s'arrêter dans toutes les gares pour, justement, faire monter et descendre des clients, et donc d'être rentables. Donc vous avez 8 trains dans chaque sens, c'est-à-dire 16 trains par jour qui font la virée de l'omnibus, si j'ose dire, entre Massy, Marne-la-Vallée et Roissy, qui, ensuite, s'en vont sur Lille.

François PERDRIZET : D'accord.

Tristan BARRÈS : Alors, sur POCL et Interco, moi, je ne sais pas si POCL prévoira une gare TGV à Orly, je n'en sais rien. Cela, c'est le débat public qui en discutera. Je pense que les modalités d'insertion des deux gares se poseront lorsque cette fonctionnalité de gares TGV à Orly sur POCL

sera confirmée. Pour l'instant, cela ne l'est pas. En tout état de cause, si jamais c'était confirmé, il y a de nombreuses possibilités de pouvoir réaliser l'une et l'autre.

François PERDRIZET : OK !

Tristan BARRÈS : Mais, effectivement, elles ont deux orientations différentes, et surtout, deux fonctions différentes. Il y en a une qui est une gare TGV intersecteur multidirectionnelle qui va partout en France, où tous les TGV s'arrêtent ; puis l'autre gare, sur POCL, elle, c'est plutôt une gare monodirectionnelle, parce que de cette gare, on peut aller soit vers Paris où il n'y a pas trop d'intérêt, soit vers Clermont ou vers Lyon.

François PERDRIZET : Merci. On va passer à la deuxième étape. Je suis désolé parce qu'il faut qu'on... J'appelle Monsieur Gonzales. Il y a Monsieur Hannotiaux, non. Et on va faire parler d'abord Monsieur Gonzales. Allez, les deux viennent, disons, à la table, c'est là où ils seraient le mieux pour, éventuellement, répondre à des questions. Oui, c'est un peu compliqué l'accès. N'importe, vous commencez ou Monsieur Hannotiaux. Hannotiaux, oui.

Daniel HANNOTIAUX : Hannotiaux, je représente ici Ile-de-France Environnement qui regroupe 370 associations franciliennes d'environnement et qui est rattaché à la fédération nationale France nature environnement. Avant d'en venir aux scénarios, je voudrais revenir sur quelques notions qui sont importantes, parce que j'ai eu l'impression que le débat sur l'Interconnexion Sud des LGV qui, à notre avis, est un outil au niveau national, avait tendance à devenir un outil de l'aménagement régional. Nous, nous considérons que l'intérêt du réseau LGV français, c'est de faire concurrence à l'automobile et à l'avion pour les déplacements de plusieurs centaines de kilomètres à l'intérieur de l'Hexagone ou même avec les pays voisins. Et d'autre part, c'est à notre avis un outil important d'un aménagement équilibré du territoire national, qui permet des liaisons rapides entre les métropoles régionales, et donc le développement de ces métropoles régionales. Donc nous regrettons personnellement que cela a été un peu occulté dans le débat du Grand Paris. Actuellement, le réseau LGV est composé essentiellement de lignes radiales vers le sud-est, le nord, l'est, l'ouest et le sud-ouest. Et, à notre avis, il faut déjà faire en sorte que ces lignes radiales soient plus performantes qu'elles sont c'est-à-dire prolonger les tronçons qui sont réellement à grande vitesse jusqu'à, par exemple, Rennes jusqu'à Bordeaux, alors qu'actuellement, cela s'arrête à Tours, et donc c'est la première chose à faire.

Deuxièmement, il y aura certainement complémentation de ce réseau par d'autres LGV. On parle de Paris-Normandie, on parle de Paris-Orléans-Clermont-Lyon, et cetera, et de prolongement vers l'Espagne et l'Italie. Et enfin, troisième point important, il faut interconnecter ces lignes radiales. C'est d'autant plus important que, si on se fie aux prédictions de l'INSEE, des régions comme l'Ouest, le Sud-Ouest et le Sud-Est vont voir leur population croître d'ici 2030, à peu près de 20 %, c'est-à-dire plus que le reste du pays. Or, justement, ce sont ces régions qui vont accroître la clientèle pour ce genre de déplacements à grande distance, parce qu'elles ne pourront pas rester isolées. Et actuellement il y a encore trop de déplacements interrégionaux qui passent par les gares parisiennes. Et avec le transfert de bagages d'une gare à l'autre, enfin, c'est presque d'un autre âge cela. Donc l'interconnexion des lignes radiales, en particulier, de l'Ouest et du Sud-Ouest avec celles du Sud-Est, de l'Est et du Nord est vitale pour l'attractivité du réseau français et même européen de lignes à grande vitesse. Donc je dis : cette Interconnexion Sud de LGV, même si elle est entièrement en Ile-de-France, est un outil d'importance nationale. Alors, le palliatif actuel, je n'y reviens pas, on en a parlé au début, faire passer les trains, les rames LGV, RER C, et puis, le fret, ce n'est pas viable, il faut mettre une fin à cela.

Alors, tout ce qui concerne maintenant l'Interconnexion avec l'aérogare d'Orly, cela nous paraît quelque chose qui est de nature à faciliter le transport modal de l'aérien vers le ferroviaire. Avec une petite réserve quand même, il ne faudrait pas que cela serve de prétexte pour déplaçonner les vols sur Orly. Alors, en ce qui concerne le nombre de gares TGV, nous sommes très réticents sur le... Autant à Orly, cela nous paraît justifié, rajouter encore une troisième gare au sud, à une distance relativement faible d'Orly, cela ne nous paraît pas vraiment justifié. Le but du réseau de TGV, ce n'est pas de favoriser le développement des pôles urbains en Ile-de-France. Cela, c'est un problème qui a été traité dans le cadre du SDRIF, et la loi du Grand Paris et son débat public sur

le réseau de transports urbains s'en est déjà occupé. Donc nous considérons que l'interconnexion TGV doit garder sa mission essentielle de favoriser les liaisons rapides entre métropoles régionales.

Si on en vient aux scénarios. Nous avons essayé de les analyser de trois points de vue, l'efficacité pour contribuer le mieux possible à la performance et à l'attractivité du réseau national des LGV, ce dont on vient de parler. Deuxième point, la bonne connexion avec le réseau des transports franciliens parce que, en particulier, si on fait des gares, elles ne seront attractives que si elles sont bien reliées au réseau des transports franciliens. Le coût relatif des différentes options, parce que c'est loin d'être négligeable, surtout quand on a un Etat et une Région qui se sont engagés dans un investissement de 32 milliards d'euros sur le projet Grand Paris. En trouver quelques-uns ou plus, ce n'est peut-être pas si évident que cela.

François PERDRIZET : Vous êtes à 6 minutes 14.

Daniel HANNOTIAUX : D'accord ! Je vais terminer rapidement. Et puis, les projets environnementaux, insertion urbaine, nuisances, et cetera. Donc le scénario A nous paraît intéressant, il est quand même plus cher que le B, bien sûr. Donc il y a un certain nombre de problèmes : difficulté d'intégration des TGV normands, passage sous la Seine, et cetera, qui méritent de... faire l'objet d'études complémentaires. Pour en terminer, nous sommes favorables à un trajet le plus direct possible entre Massy et Valenton avec une gare à Orly, à un emplacement qui soit optimisé, en fonction de la connexion à la fois à l'aérogare et aux transports franciliens. Donc nous serions plutôt favorables au scénario A si sa réalisation rapide est compatible avec les capacités de financement et la réalisation des études d'autant à passer. Voilà.

François PERDRIZET : D'accord. Le mot de la fin, s'il vous plaît.

Daniel HANNOTIAUX : Oui. Quelle que soit l'option retenue, nous veillerons à ce qu'il ne soit pas porté atteinte à l'intégrité des espaces naturels, comme la plaine de Montjean près de Wissous et le bois de la Grange près de Villeneuve-Saint-Georges. (*Applaudissements*)

François PERDRIZET : Merci. Alors, Monsieur le Maire, à vous, pour 6 minutes.

Didier GONZALES : Bien ! Au préalable, je voudrais excuser Nathalie Kosciusko-Morizet qui est à l'Assemblée nationale et qui vous demande de l'excuser, puisque les débats se prolongent. Voilà. Donc Monsieur le Président, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs, je vous remercie. Je remercie tout d'abord le Président de la Commission particulière de m'avoir invité ce soir pour évoquer le projet d'interconnexion TGV au sud de la capitale. Pour venir en Essonne, j'ai dû contourner la plate-forme d'Orly. Mais, une fois n'est pas coutume, je ne vous parlerai pas d'avion ce soir, quoique... Ce projet d'interconnexion se traduit, aujourd'hui, par trois hypothèses de tracés, à l'est de la plateforme aéroportuaire. Deux tracés traversent tout le Sud du Val-de-Marne, il s'agit de territoires très urbanisés qui subissent déjà de nombreuses contraintes environnementales. Ces territoires, je les connais bien puisqu'il s'agit des communes de ma circonscription. Ces communes concentrent, à peu près, tout ce que vous pouvez imaginer comme enjeux environnementaux. Jugez-en vous-même, ce sont les premières communes survolées au décollage d'Orly ou les dernières avant l'atterrissage. Cela signifie plusieurs centaines de milliers d'avions par an, dont les conséquences sont importantes pour le cadre de vie des populations survolées, puisque c'est le sens de mon intervention, je suis sur la rubrique environnement, n'est-ce pas, Monsieur le Président ? Voilà. Les nuisances sonores, bien évidemment, mais également la pollution de l'air. J'évoque aussi les contraintes d'urbanisme, du plan d'exposition aux bruits, dont les effets de paupérisation ont stigmatisé ces secteurs urbains denses, 3 500 habitants au kilomètre carré, et préexistants à l'aéroport. Ces communes, qui devraient accueillir le TGV selon les hypothèses A et B, sont aussi très fortement impactées par la présence de nombreuses voies ferrées et nuisances afférentes. A Villeneuve-le-Roi, il existe trois lignes qui accueillent des trafics RER, des trains Corail, du fret et des TGV. A Villeneuve-Saint-Georges, le faisceau ferré qui traverse le centre-ville voit passer les trains de fret, de la gare de Villeneuve-Triage et les rames du RER D. A Valenton existe l'une des plus grosses plates-

formes de fret combinées, sans oublier le passage de la ligne à grande vitesse du Sud-Est qui passe à Valenton, Limeil et le Plateau briard. Résultat : on dénombre dans ces communes plusieurs points noirs bruit. Ce secteur de la vallée de la Seine est également frappé par les risques d'inondation et la présence d'un dépôt pétrolier classé Seveso 2, un site Seveso sous lequel on projette de faire passer le TGV, alors qu'il est déjà survolé par les avions à très basse altitude et qu'il est implanté en zone inondable. Pour ceux qui parlent le langage administratif, le Sud du Val-de-Marne se décline sous les angles PEB, PGS, PPRI, PPRT et PPMT. Voilà !

Ce secteur a longtemps été considéré comme un territoire servant de la capitale. Le projet d'interconnexion doit servir une autre vision de son aménagement, en ne rajoutant pas d'autres contraintes aux contraintes existantes. Par ailleurs, il importe de conserver les quelques atouts qui ont su être préservés sur ces territoires. Je parle des espaces boisés, de la forêt de Notre-Dame, des espaces naturels et agricoles du Plateau briard qui fournissent en fleurs et en légumes une partie du marché de la région. Dans ce contexte, que nous proposent les tracés A et B ? Commençons par le B. Celui-ci implique un passage en surface dans Villeneuve-le-Roi, commune impactée par l'aéroport, on l'a dit, un aéroport qui occupe un tiers du territoire communal sans apporter de bénéfice économique, puisqu'il s'agit des pistes. Les 4/5^e de la ville sont couverts par les contraintes d'inconstructibilité du PEB. Le scénario B prévoit de doubler la voie actuelle Massy-Valenton avec des expropriations sur Villeneuve-le-Roi, cela est tout bonnement inacceptable. Quant au scénario A, il prévoit de faire passer le TGV en tunnel sous Villeneuve-le-Roi, à Villeneuve-Saint-Georges et Valenton pour sortir à Limeil et traverser le Plateau briard. Comme beaucoup d'élus de ce secteur, je refuse cette hypothèse. Alors, certains tentent de nous rassurer en promettant des tunnels indolores. J'ai bien écouté les experts en tunnel qui se sont exprimés sur ce sujet, notamment lors de la réunion qui s'est tenue la semaine dernière à Villeneuve-le-Roi. Cela ne m'a guère rassuré. Ils ont eux-mêmes admis que la science des tunnels était largement empirique, je ne me contenterai donc pas des promesses « zéro nuisance ». Je passe sur les risques de tassement dans les secteurs urbanisés traversés, sur l'incertitude du tunnel bitube qui aurait évité la construction de cheminée d'évacuation de l'air le long du trajet, donc on peut s'attendre à en avoir. Quant au déroulement du chantier, et notamment l'extraction des gravats en sortie de tunnel, les conséquences sont importantes pour les espaces boisés, bois de la Grange et Limeil-Brévannes.

Un mot sur l'aménagement du territoire qui a, certes, déjà été évoqué tout à l'heure mais qui a des effets sur l'environnement. Les scénarii A et B prévoient une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Je doute tout d'abord qu'une gare avec des quais de 500 à 1 000 mètres de long et située à moins de 5 kilomètres d'une autre gare, celle d'Orly, soit le choix le plus judicieux. Même les Essonnais connaissent les difficultés à traverser le centre de Villeneuve-Saint-Georges par la Route nationale 6. Implanter cette gare sous le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges aurait un impact sur la circulation de la Nationale 6 et le Pont de Villeneuve, un secteur classé parmi les points noirs du trafic francilien. Les nuisances supplémentaires qui seraient ainsi engendrées devraient être écartées dès aujourd'hui. Le scénario C apparaît donc comme celui qui préserverait le mieux les intérêts environnementaux, ce pourquoi j'interviens, d'un Sud du Val-de-Marne déjà fortement contraint. Enfin, ce tunnel, de Sénart à Orly, ce que je préconise, pourrait être mutualisé avec l'autre projet de ligne à grande vitesse vers Clermont et Lyon. Cela éviterait de rajouter des voies supplémentaires en surface à Villeneuve, évidemment. La préservation du cadre de vie des populations du Sud du Val-de-Marne est un combat de tous les instants, un combat qui serait facilité par le choix de l'hypothèse C. Je suis ponctuel, Monsieur le Président ?

François PERDRIZET : Très bien, très bien, vous êtes au rendez-vous. Bravo.

Didier GONZALES : Merci.

François PERDRIZET : Bien. Alors, on va prendre des questions, des remarques, des commentaires. Monsieur.

Joël JOSSO : Bonjour ! Je m'appelle Joël Josso, je suis un conseiller municipal de Villeneuve-le-Roi, et je suis ravi de pouvoir intervenir après Monsieur Gonzales pour dire des choses, sans doute,

un tout peu différentes. La première chose déjà, c'est qu'il y a un cahier d'acteurs au nom de la commune de Villeneuve-le-Roi qui est à l'entrée, sauf qu'il n'y a jamais eu débat au Conseil municipal de Villeneuve-le-Roi sur les scénarios A, B ou C. Et le texte sur lequel on s'appuie ne me pose, à moi, aucun problème pour le choix du scénario A pour lequel je milite. Donc il y a des choses qui ne sont pas tout à fait honnêtes dans tout cela. Deuxième chose dans ce qui vient d'être dit, Monsieur Gonzales, sur notre ville, nous dit : « Il n'y a pas de bruit » pour justifier plus de 1 000 logements qui sont en cours de construction aujourd'hui. Il n'y a pas de bruit à Villeneuve-le-Roi, il n'y a pas d'inondation, puisqu'on construit sur ces territoires en zones pourtant inondables, et le périmètre Seveso, ne vous inquiétez pas, je vais le faire partir. Bon, c'est ou l'un ou l'autre, cela ne peut pas être les deux en même temps. Sur la question des deux scénarios, je vois qu'effectivement, c'est une vision d'Ile-de-France qui n'est pas la même. Il y en a une qui est la vision du XX^e siècle, et l'autre qui est la vision du XXI^e siècle. La vision du XX^e siècle, c'est celle, effectivement, de l'étalement urbain et de la voiture ; l'autre, c'est celle de la ville dense, de la ville compacte et des transports en commun, celle qui est aujourd'hui à inventer effectivement. Juste un mot également pour dire : on parle beaucoup, nous, de nos problèmes d'Ile-de-France, mais la gare à Lieusaint rallongerait très sensiblement, pour nos amis de province, un certain nombre de trajets, et je trouve qu'on l'oublie parfois un petit peu.

Le scénario A, c'est celui qui est réellement le seul compatible avec le projet du Grand Paris. Je ne sais pas si vous avez en mémoire les cartes qui nous ont été montrées sur le réseau du Grand Paris mais sur ces cartes-là, Lieusaint n'existe même pas, ils sont tout à fait en dessous, très très loin, très très loin. Donc on voit bien qu'il y a un raisonnement, dans le cadre du Grenelle, dans le cadre du Grand Paris, qui est celui de cette ville compacte des transports en commun, et donc celui du scénario A avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges, et pas celui de l'étalement urbain. Sur le scénario A, avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges, il y a, effectivement, à travailler et à imaginer des choses différentes. Il y a à regarder, dans le cadre de l'opération d'intérêt national ORSA, les territoires qui sont mutables, en dehors de ce qui a été dit sur Villeneuve-Saint-Georges, c'est plus de 100 hectares sur Villeneuve-le-Roi qui sont, aujourd'hui, ou disponibles ou mutables, parce qu'ils sont aujourd'hui occupés par des activités extrêmement vieillottes, voire insupportables. C'est le cas également, à proximité immédiate, sur Montgeron et sur Vigneux, où il y a propriété du port autonome, plus de 100 hectares de disponibles, et qui attendent que l'on règle un certain nombre de problèmes. Parmi ceux-là, ce sont effectivement les points noirs, comme la RN6. Mais moi, je veux juste rappeler, pour avoir discuté à de nombreuses reprises avec un de mes amis qui s'appelle Patrick Braouezec, il était à l'époque le maire de Saint-Denis, il est aujourd'hui député. Quand il a proposé l'implantation du Grand Stade à Saint-Denis, tout le monde lui a dit : « Tu es complètement fou, l'embouteillage, et patati et patata ». Il s'est battu. Aujourd'hui, plus personne ne vient au Grand Stade sauf quelques fous en voiture. Tout le monde vient en transports en commun, on a réglé les problèmes de transports en commun totalement, on a réglé les problèmes de piétonisation, on a réglé les problèmes... Voilà ! Tout cela, cela s'est fait, parce qu'il y a eu un effet de levier extrêmement important. C'est cet effet de levier-là qui sera bon pour nos amis de province et pour nous, dans le cadre de cette ville compacte. (*Applaudissements*)

François PERDRIZET : D'accord. Merci. Autres demandes ?

Bruno DEPRESLE : Bonjour ! Bruno Depresle, directeur général de l'Etablissement public d'aménagement de Sénart. Il y a deux points sur lesquels je voudrais revenir avant. Je m'étonne un tout petit peu que, du point de vue de France nature environnement, seule la problématique des grandes liaisons, des liaisons à longue distance, soit importante dans le cadre du projet d'Interconnexion Sud. Alors, c'est vrai que c'est celui qui était au centre du débat mais je pense que la perspective d'avoir également une rocade en cabotage qui permettrait de lier un certain nombre de grands pôles urbains, c'est un plan auquel vous avez fait allusion, est également tout à fait importante, y compris quant à la possibilité, quant au potentiel qu'aurait cette rocade, en cabotage, de décharger une partie des axes routiers au profit des transports en commun. Et vous avez dit tout à l'heure : mais cette fonction, elle est assurée par l'infrastructure du Grand Paris. Cette fonction est assurée par l'infrastructure du Grand Paris pour ce qui est du cœur de

l'agglomération, pour ce qui est de la Petite couronne. En revanche, on aurait une possibilité, avec la rocade LGV, d'assurer cette fonction pour la Grande couronne. Donc je pense qu'il n'y a pas du tout contradiction ou même chevauchement entre l'infrastructure du Grand Paris et la rocade LGV. Et puis, je voudrais, si vous me permettez, en profiter pour revenir un tout petit peu sur les propos qui ont été tenus tout à l'heure. La comparaison entre le bassin autour de Sénart, 500 000 habitants et 5 millions autour de Villeneuve-Saint-Georges, n'a évidemment aucun sens. On ne peut pas raisonner en stock, on raisonne forcément en flux. Et ce qui est montré par l'étude, et notamment par RFF, c'est que le nombre de voyageurs qui serait généré par un arrêt, par une gare à Sénart, est supérieur à celui qui serait généré par une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Et cette différence en faveur de Sénart serait évidemment renforcée à partir du moment où il y aurait une infrastructure du Grand Paris puisque, évidemment, les différents pôles à l'intérieur de cette infrastructure se rapprocheraient. Donc le chevauchement, la cannibalisation, si je puis dire, entre les zones de chalandise serait encore plus évidents. Merci.

François PERDRIZET : Ok ! Autres... Oui, Monsieur, et puis...

Bruno EDOUARD : Oui, toujours Bruno Edouard, citoyen à Antony. Je vais commencer par l'environnement mais j'ai un peu de mal avec cet exercice-là, donc je suis ramené à parler aussi d'autres aspects. Sur l'environnement, je trouve qu'on évacue très rapidement un point qui est commun à tous les scénarios, pour lequel il y a eu des contrevérités absolues qui ont été dites. On nous dit que le trajet est entièrement en souterrain entre Massy et Orly. Ce n'est pas vrai. De Massy, sur le premier kilomètre, on est en aérien, on l'a bien vu sur les réunions qui ont été tenues à Antony. Donc le problème environnemental, il est commun aux trois scénarios sur l'ouest, et il est commun aux trois scénarios sur différents endroits de l'est. Autre point, concernant l'aménagement du territoire, un mot. Le fait de relier entre elles les régions est un point tout à fait pertinent mais je rejoins le représentant de France nature environnement, on n'est pas en train de faire un RER. Là, à l'heure actuelle, on a l'impression qu'on fait cela. On fait des gares tous les 8 kilomètres, Massy, Orly, Villeneuve-Saint-Georges, à 12 kilomètres du périphérique. Cela rime à quoi, cela ? On fait une interconnexion pour les régions françaises, pour qu'on puisse aller de Bordeaux à Bruxelles, enfin, qui n'est pas une région française, encore. Donc notre contre-projet, vous en avez parlé à mots couverts tout à l'heure, il consiste à aller, de faire une ligne à grande vitesse réelle, pas un cabotage où la vitesse commerciale sera de 90 km/h comme le Grand Paris, parce que ce sera cela. Que ce soit les souterrains ou avec des gares très rapprochées, ce sera cela, c'est de faire une ligne à grande vitesse entre Coubert et la ligne Atlantique, directement, et en desservant, en aménageant le territoire du Sud de l'Île-de-France avec une gare sur, effectivement, sur Sénart ou sur...

François PERDRIZET : D'accord. Au niveau de Lieusaint, c'est l'histoire du barreau...

Bruno EDOUARD : Au niveau de la Francilienne, ce qui résout à peu près les problèmes environnementaux.

François PERDRIZET : D'accord. On reparlera d'ailleurs du problème des gares le long... puisqu'il y aura une intervention de la SNCF. Il y avait encore d'autres... Oui.

Camille SAISSET : Donc c'est à nouveau une question qui nous est arrivée de la salle, et qui concerne justement ces trajets en tunnel. Je vous la lis. « Dans le cadre du choix d'une version, je voudrais savoir s'il est possible d'envisager une bifurcation en tunnel jusqu'à une vitesse en voie déviée de 160 km/h. Je ne connais pas de cas semblable en France. Dans le tunnel sous la Manche, les voies déviées dans les deux crossovers sont toutes limitées à 60 km/h ».

François PERDRIZET : D'accord. On la prend. Alors, je crois qu'il y avait beaucoup de prises de position. On va voir si soit Monsieur le Maire, soit le représentant de la FNE veulent répondre et si...

Didier GONZALES : Monsieur le Président, moi, je veux bien répondre, parce qu'on a parlé un tout petit peu, là, de...

François PERDRIZET : Oui.

Daniel GONZALEZ : En réaction à ma prise de parole. Moi, alors qu'il s'agit d'élus de Villeneuve-le-Roi, je me demande si on habite au même endroit, parce que de Villeneuve-le-Roi à Villeneuve-Saint-Georges, c'est franchement tout à côté, c'est tout à côté. Et on sait très bien que Villeneuve-Saint-Georges est complètement saturé. On sait très bien qu'il n'y a pas de parking, et on voit bien la limite à créer une gare TGV, puisqu'il ne s'agit pas de créer une gare RER, j'ai l'impression qu'à bien des égards, et je rejoins les propos de monsieur, on est en train d'envisager pour Saint-Georges, une gare RER. Il s'agit de bien envisager, et puis il y en a déjà une, il s'agit de bien envisager une gare TGV. Pour faire une gare TGV à tout le moins, il faut des parkings. Aujourd'hui, il n'y a pas de parking à Villeneuve-Saint-Georges. C'est une ville qui, géographiquement, est complètement prise dans l'entonnoir que représente le lit de la Seine, et donc c'est absolument ingérable. On n'a donc, je le disais, pas de parking et le seul parking est inondable. Je me demande comment on peut envisager de rajouter encore des voitures sur la nationale 6, qui est déjà un problème absolu pour lequel on rencontre les pires difficultés. Je me demande comment on peut envisager... alors, si on ne prend pas la voiture à ce moment-là, on va prendre les transports en commun. Alors, les transports en commun, c'est RER D ; mais, manque de chance, le RER D est archiblinché ! à tel point qu'on se met à plusieurs députés, toutes tendances confondues, pour dire : « Ecoutez, faites quelque chose, mais de toute façon on n'arrive pas à s'en sortir ». Donc on ne prend pas la voiture, on ne prend pas le RER, on se demande comment cette sorte de cannibalisation, comme le disait l'intervenant précédent... On ne voit pas très bien, puisque, encore une fois, il s'agit de gare TGV, où normalement un TGV, cela va à 300 km/h ; là, il n'a pas fini de s'ébranler d'Orly que, déjà, il doit freiner pour sortir à Saint-Georges. Et qu'en définitive, s'il est vraiment un peu long, le bout, le début de Saint-Georges risque d'être la queue d'Orly.

Alors, là-dessus, l'emploi du tunnel, de la trouée en tunnel, qui partirait sur Lieusaint paraît être vraiment frappé au coin du bon sens, parce que certes, c'est sans doute un tout petit peu plus cher... J'en termine Monsieur le Président et je vous remercie, c'est sans doute un peu plus cher quoique... parce que le prix d'une gare à Saint-Georges est tellement invraisemblable, au bout du compte, c'est la gare la plus chère, mais en définitive cela présenterait un intérêt puisque cela permettrait aussi de résoudre la problématique POCL, Paris-Orléans-Clermont. Et donc en définitive, quand on cumule les avantages de ces deux projets joints, en définitif, ce n'est pas si cher que cela quand on cumule les deux. Je vous remercie, Monsieur le Président.

François PERDRIZET : Monsieur Hannotiaux, vous avez eu des explications complémentaires par Monsieur Depresle, je crois, vous souhaitez... En disant que passer par le Sud, c'était aussi une façon de résoudre un peu les fonctions que vous aviez évoquées.

Daniel HANNOTIAUX : Non ! Je n'y compte pas, mais enfin, bon.

François PERDRIZET : Non, mais dites ce que vous croyez.

Daniel HANNOTIAUX : Non. Ce que je voulais répondre, c'est à l'intervention qui a été faite, en disant, mais pourquoi on ne fait pas, disons... Le métro rapide, il passe en proche couronne, et puis, derrière, il n'y a rien. Alors, dans le cadre du débat du Grand Paris, nous avons donc pris position sur le métro automatique mais nous avons aussi dit qu'il serait bon de s'intéresser au projet de raccordement des tangentiels ferrés. Et à mon avis, s'il doit y avoir ce genre de rocade, c'est celle-là. On ne va pas prendre une rocade LGV puisque, en fait, à terme, il s'agit de cela, il y aura un bouclage par l'ouest, aussi. On ne va pas faire une gare tous les 8, 10 kilomètres ! Ce n'est pas...

François PERDRIZET : Ok !

Daniel HANNOTIAUX : C'est un non-sens. Donc je crois qu'on se trompe de débat, si vous voulez. C'est à deux niveaux différents.

François PERDRIZET : D'accord. Moi, j'avais une question là. On reviendra sur les gares là, parce qu'on a la SNCF. Il y avait une histoire de bifurcation à 160 km/h, là, je n'ai pas bien compris. Est-ce que RFF souhaite dire un mot ?

François GULIANA : Non, la personne devait faire référence aux vitesses indicatives mises dans le dossier support et dans nos études. La vitesse de 160 km/h, c'est la vitesse maximale atteinte dans le tronçon entre Massy et Orly. Donc bien entendu, quand on est en surface, cela rejoint la question ensuite du citoyen à Antony, on n'est pas à cette vitesse-là. Ensuite, par rapport au tunnel sous la Manche, je ne suis pas un spécialiste de ce tunnel. En revanche, la dimension d'un tunnel tient en compte... Enfin, pour le calcul du diamètre des tunnels qui sont creusés par les tunneliers, donc c'est, au final, un rond, un tube. Pour calculer cela, il faut faire attention à la pression qu'exerce le TGV en rentrant dans le tunnel, comme dans un piston. Et donc le...

François PERDRIZET : Cela dépend de la vitesse.

François GULIANA : Et cela dépend, en effet, de la vitesse. Et donc pour pouvoir aller et atteindre une vitesse de 160 km/h, il faut avoir un diamètre suffisamment grand. Et ce diamètre, il se regarde aussi quand le TGV est en dévers, c'est-à-dire penché, lorsqu'il tourne pour, vraiment, avoir cette dimension optimale. Donc nous avons dimensionné les ouvrages en fonction de cette vitesse-là. Ensuite, par rapport à la question du citoyen d'Antony, peut-être, sur l'environnement qui est importante, on n'a jamais dit que les scénarios étaient 100 % en tunnel. Les chiffres qui sont indiqués, notamment dans les présentations, font bien état qu'aux extrémités des tunnels, il faut y rentrer ou en sortir. Et c'est notamment le travail que l'on a fait, parce qu'on sait que c'est un point sensible dans le projet, donc on y a porté une attention toute particulière. La CPDP devrait mettre en ligne les...

François PERDRIZET : L'étude faite sur ce thème-là.

François GULIANA : Tout a fait ! Les images qu'on a pu développer, qu'on a présentées et même en direct à ce citoyen d'Antony.

François PERDRIZET : Voilà ! On va passer la troisième table ronde. Merci. Oui, oui...

Daniel JOUANES : Je veux simplement savoir s'il est possible d'envisager techniquement une bifurcation à 160 km/h en voie déviée en souterrain. A ma connaissance, en France, cela n'existe pas. A Massy, l'entrée de la gare de Massy, c'est à 80 km/h. Compte tenu des risques ou de la construction de l'ouvrage, c'est-à-dire que fatalement le tube dont vous parlez, il va falloir l'élargir à cet endroit-là, et puis, raccorder deux tubes. Voilà ! C'est une question technique que je pose à des gens qui sont censés être spécialistes, quand même !

François PERDRIZET : Ok ! Ils ne peuvent peut-être pas répondre mais soyez assurés, vous aurez la réponse. Alors, je vais vous donner le mail à la sortie.

Daniel JOUANES : Parce que si vous voulez, cette connexion, elle serait au bout de la variante A, sous le bois de Notre-Dame pour éviter de le bousiller...

François PERDRIZET : Le bois de la Grange, vous vouliez dire.

Daniel JOUANES : Le bois de la Grange. Sous le bois de la Grange, pour éviter de bousiller le bois de la Grange davantage.

Tristan BARRÈS : Mais le tunnel A, il doit ressortir, et il ressort sur la LGV Sud-Est, et donc...

Daniel JOUANES : Oui. C'est bien cela que je parle.

Tristan BARRÈS : Mais vous parlez de ce qu'on appelle des bifurcations. Donc les vitesses maximales, c'est 160 km/h, et c'est possible de les faire même si, techniquement, il y a peut-être des difficultés à prendre en compte, mais il n'y a pas d'impossibilité à faire un bif, cela s'appelle comme cela, 160 km/h. S'il n'est pas à 160 à Massy, il faut aussi savoir que les trains à Massy, ils s'arrêtent aussi à Massy.

Daniel JOUANES : Oui, oui, bien sûr !

Tristan BARRÈS : Ils ne peuvent pas rouler à 160 km/h dans les gares.

François PERDRIZET : Mais ce n'est pas à Massy, c'est le bois de La Grange, à ce que j'ai compris.

Daniel JOUANES : Oui, voilà !

Tristan BARRÈS : Monsieur, prenez l'exemple de la gare de Massy. A Massy, la vitesse est réduite parce qu'il y a une gare TGV où les trains doivent s'arrêter.

Daniel JOUANES : Je suis d'accord.

Tristan BARRÈS : Un train TGV peut circuler à 270, 300 km/h sur une voie mais lorsqu'il rejoint la LGV Sud-Est au niveau de l'arc boisé, la vitesse est réduite, justement parce qu'il y a cette bifurcation, elle est réduite à 160 pour qu'il puisse s'insérer.

François PERDRIZET : Je souhaiterais que vous posiez par écrit votre question pour qu'on réponde vraiment de façon nette parce que je n'ai pas le sentiment que ce soit aussi clair. Non, on passe au troisième parce que, maintenant, il est 10 heures et on va se donner une demi-heure pour les histoires de transports, et de regarder l'aspect transports, et ensuite, on n'aura plus qu'une demi-heure pour la suite du débat. Alors, il faut appeler...

Michèle TILMONT : La SNCF, Monsieur Leboeuf.

François PERDRIZET : Michel Leboeuf de la SNCF, et puis...

Michèle TILMONT : Michel Leboeuf de la SNCF. Et Philippe Sainsard, conseiller régional, membre de la Commission transport et mobilité, administrateur du STIF pour présenter le cahier d'acteurs des élus du Conseil régional Ile-de-France de gauche, et également du Conseil général du Val-de-Marne. Philippe Sainsard.

François PERDRIZET : Merci. Alors, Michel Leboeuf, vous y allez pour six minutes.

Michel LEBOEUF : Bien. Monsieur le Président, vous m'avez demandé de venir expliquer pourquoi nous voulions deux gares et non pas une. Et donc je pense qu'on peut le comprendre quand on comprend bien l'arithmétique de l'interconnexion. Alors, simplement, deux chiffres qui sont très importants à connaître, il y a 8 millions de voyageurs qui prennent le TGV dans les gares qui ne sont pas à Paris mais autour de Paris comme Roissy, Marne-la-Vallée ou Massy ou d'autres comme Mantes-la-Jolie, Versailles et Juvisy. Et puis, vous avez 6 millions de voyageurs qui font le trafic province-province.

Pour comprendre l'interconnexion, il faut faire la somme de 8 + 6. Mais l'arithmétique de l'interconnexion est un peu bizarre, parce que cette somme ne donne pas 14, mais elle donne 20 lorsque l'on se place à Paris. Pourquoi ? Parce que si vous vous dites : imaginons qu'on supprime l'interconnexion, qu'est-ce qui se passerait ? Les 8 millions de voyageurs qui prennent le TGV en dehors de Paris viendraient dans Paris pour le prendre, et donc on aurait 8 millions de voyageurs en plus à la gare du Nord et à la gare de Lyon-Montparnasse. Et les 6 millions de voyageurs province-province qui font, par exemple, Bordeaux-Lille, ils passeraient à Montparnasse et à la gare du Nord, c'est-à-dire qu'ils passeraient dans deux gares. C'est-à-dire que ces 6 millions, ils feraient 12 millions de voyageurs dans les gares de Paris. Donc 12 + 8, cela fait 20. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que, grâce à l'interconnexion, nous évitons 20 millions de voyageurs dans les gares de Paris. Ce n'est pas rien, c'est deux fois le trafic TGV de la gare de l'Est, c'est plus que le trafic TGV de la gare du Nord. C'est moins que Montparnasse ou la gare de Lyon mais vous voyez qu'aujourd'hui nous ne pourrions plus accueillir ces voyageurs. Donc l'interconnexion apporte un plus considérable à l'Ile-de-France en désaturant ces gares, et aussi parce que les voyageurs gagnent beaucoup à l'accès en prenant le train en dehors de Paris.

Mais dans l'arithmétique de l'interconnexion, les additions n'ont pas qu'un seul résultat, 8 + 6, cela fait 10, cela fait 10 quand on se place dans les trains qui tournent autour de Paris. Pourquoi ? Parce que vous avez 6 millions de voyageurs province-province qui font le trajet, je

dirais, presque de bout en bout, c'est-à-dire du Nord au Sud ou de l'Est à l'Ouest, et les voyageurs qui sont de l'Île-de-France ne font que la moitié du trajet. Vous avez, par exemple, un Bordeaux-Roissy. Et après, ils laissent une place vide qui va être remplie par un deuxième voyageur qui fera Roissy-Lille. Autrement dit, les voyageurs parisiens ne comptent que pour 1 et ½ si je prends le trajet de bout en bout, si bien que 6 millions de voyageurs province-province plus la moitié des 8 millions, cela fait 10 millions. Et cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'au fond, on offre 8 millions de places pour des gens qui habitent en province, et qui ont un marché de 6 millions de voyageurs quand ils vont vers une autre province. Autrement dit, là où normalement, de province à province, on offrirait six trains, on en offre dix, donc la province est également gagnante. Et l'interconnexion, c'est faire gagner l'Île-de-France, c'est faire gagner la province, c'est faire gagner les deux, c'est cette synergie, vous ne pouvez pas éliminer l'un, ne considérer que l'un, et oublier l'autre. Et c'est pour cela que nous voulons plusieurs gares, parce que ce sont dans les gares que se font ces échanges. Et plus il y a de gares, et plus ces échanges se font, et plus c'est gagnant-gagnant. Par ailleurs, vous remarquerez que les trains qui desservent Roissy-Marne-la-Vallée ou Massy ne passent jamais très tôt, et ne partent jamais très tard. Tout simplement parce qu'ils viennent de loin, et donc ils ne peuvent pas arriver très tôt, et ils doivent aller loin, donc ils ne peuvent pas partir très tard. Donc vous ne pouvez pas prendre dans ces gares la totalité de la demande. Si bien que... On peut se dire : mais pourquoi est-ce que l'on ne fait pas des trains qui, eux, seraient origine dans l'Île-de-France ? Par exemple, origine de Roissy qui ira à Marne-la-Vallée, Massy, et ensuite iraient vers l'Atlantique. Ce serait possible si la gare de Roissy, elle pouvait accepter des terminus, elle le pourra avec le projet Roissy-Picardie. Mais sachez qu'une gare toute seule, même la gare de Roissy, ne peut pas remplir un TGV. Il n'y a pas assez de demande. Il faut 2, 3, 4 gares pour y arriver. C'est pour cela que nous voulons aussi plusieurs gares.

Maintenant, si on a plusieurs gares, la question, c'est : est-ce que ces gares ne vont pas se cannibaliser ? C'est-à-dire, est-ce que leurs zones de chalandise vont effectivement être différentes ? Et pour cela, nous avons fait une enquête à Massy, nous avons regardé d'où viennent les gens qui prennent le TGV à Massy. Et vous avez ici la carte sur laquelle je fais un zoom. Les zones les plus foncées sont les zones qui émettent le plus de voyageurs vers la gare de Massy. Et nous avons essayé de trouver un modèle qui explique ceci. Et voilà ce qu'a donné le modèle, le modèle reproduit assez bien ce qui se passe à Massy. Et ce modèle, évidemment, nous l'avons utilisé pour dire : mais qu'est-ce qui se passe si j'ajoute une gare à Orly ? Voilà ce qui se passe si on ajoute une gare à Orly. Donc je repasse en arrière, je repasse en avant, vous voyez la gare d'Orly, il ne va pas prendre beaucoup de voyageurs à la gare de Massy. Et alors, bien sûr, on se pose tout de suite la question : mais qu'est-ce qui se passe si je rajoute en plus une gare à Villeneuve-Saint-Georges ? Et là aussi, je le fais en avant, je le fais en arrière, vous voyez, la gare de Villeneuve-Saint-Georges ne pique pas trop de voyageurs ni à Orly ni à Massy. Vous voyez au passage d'ailleurs que la gare de Villeneuve-Saint-Georges recrute ses clients le long du RER D, et l'essentiel des clients de la gare de Villeneuve-Saint-Georges sont des clients qui viennent en transport en commun. Par contre, si vous prenez la gare de Lieusaint, elle est aussi distincte des deux autres, donc de ce point de vue-là, il n'y a pas cannibalisation, mais sa zone de chalandise est beaucoup plus petite, et parce qu'elle recrute beaucoup moins par les transports en commun. Les transports en commun, c'est extrêmement important pour les gares de l'interconnexion. Pourquoi ? Parce que, si vous prenez votre voiture pour aller dans une gare périphérique de Paris et que vous prenez le TGV, il faudra que vous reveniez dans cette gare, parce que c'est là qu'est votre voiture. Alors que si vous y êtes venu en transport en commun, vous pouvez revenir à Paris, il n'y a pas de problème. C'est pour cela que les gares qui sont bien desservies par les transports en commun ont un bien meilleur succès que celles qui sont moins bien desservies par les transports en commun, ce qui explique en partie notre préférence pour Villeneuve-Saint-Georges. Mais n'oublions pas la province-province. Aujourd'hui, pour aller de Bordeaux à Lille, il faut 4 heures 57, quand on traverse Paris avec le métro, et 5 heures... je n'arrive pas à le lire, 5 heures 09 quand on prend l'interconnexion. Pourquoi ? Parce que les trains interconnectés sont les trains qui font des arrêts en province, et donc ils sont plus lents que les trains radiaux, c'est comme cela, parce que sinon, ils ne se rempliraient pas. Alors, qu'est-ce qui va se passer

dans l'avenir ? On va faire la ligne SEA, et l'écart va s'accroître, parce que les trains radiaux vont utiliser la ligne nouvelle, alors que les trains intersecteurs ne pouvant l'utiliser que partiellement pour s'arrêter à Poitiers ou à Angoulême, par exemple. Donc cet écart va s'accroître et quand on... si on rajoute les gares qui sont à... si on rajoute l'Interconnexion Sud, on va avoir des nouveaux temps de parcours. Qu'est-ce qui se passe ? Aujourd'hui, il y a 12 minutes d'écart entre le passage par Paris via le métro et le contournement de Paris. Plus tard, avec SEA, on va passer à 25 minutes d'écart. Donc déjà, une certaine partie des gens qui font province-province vont retourner dans Paris. Et quand on va rajouter l'interconnexion, on va légèrement accroître cet écart dans le cas de Villeneuve-Saint-Georges, et l'accroître significativement dans le cas de Lieusaint. Ceci nous embête parce que nous allons rendre l'interconnexion un peu moins, je dirais, performante sur le province-province. Et comme je l'ai dit, n'oubliez jamais qu'il ne faut pas prendre uniquement la région parisienne, il faut prendre aussi le province-province, il faut considérer les deux et il faut trouver le bon compromis. Le bon compromis est à Villeneuve-Saint-Georges pour nous. Merci.

François PERDRIZET : D'accord. Merci ! Alors, maintenant donc Monsieur Sainsard, qui est conseiller régional, qui va rapporter un cahier d'acteurs.

Philippe SAINSARD : Merci. Bonsoir à toutes et à tous ! C'est au nom des élus du groupe socialiste MRC-PRG de la région Ile-de-France ainsi que des élus socialistes et républicains du Conseil général de Val-de-Marne que je m'adresse à vous. Le projet d'Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse soumis au débat public est un projet important à l'échelle de la région Ile-de-France. Les transports et l'aménagement du territoire francilien sont deux compétences majeures de la Région. Ce projet ne pouvait donc laisser indifférents les élus que nous sommes, au premier rang desquels le président Jean-Paul Huchon. Avec ce cahier d'acteurs, nous avons fait le choix d'une expression solennelle pour faire connaître notre préférence qui va au tracé C avec deux gares, l'une à Orly et l'autre à Lieusaint. Alors, pourquoi ce choix ? Nous venons de connaître un autre débat, et il a été évoqué ce soir pour les transports en Ile-de-France, celui qui a concerné le projet Arc Express et le projet du Grand Paris. Les deux porteurs de chacun de ces projets, la Région et l'Etat, ont décidé de les fusionner pour n'en faire qu'un seul. Cette décision historique permet de consolider définitivement le plan de mobilisation voté par la Région Ile-de-France et le STIF. Elle est historique car il n'y a jamais eu, dans le passé, de décisions équivalentes qui concentrent autant de moyens financiers pour le développement des transports en commun en Ile-de-France. Ce sont 32 milliards d'euros qui vont être investis dans les 15 ans à venir, et qui vont transformer radicalement la carte des transports franciliens que nous connaissons aujourd'hui. Il doit donc y avoir une lecture de ce projet d'Interconnexion Sud à la lumière de ce que seront les transports franciliens dans 15 ans, qui est aussi l'horizon du projet que vous nous présentez. Parmi les trois tracés soumis au débat, c'est le tracé C qui est, à nos yeux, le plus cohérent et le plus complémentaire au plan de mobilisation.

Je commencerai en rappelant que nous ne pouvons pas être insensibles à l'amélioration du RER C dans le secteur Massy-Valenton induite par le projet de LGV, qui va permettre de séparer les flux TGV des flux RER. L'implantation d'une gare TGV à Orly constituerait un des projets d'aménagement majeurs d'Ile-de-France, grâce à l'intermodalité air-fer qui serait rendue possible dans cette partie du territoire francilien. Cela supposerait une implantation de la gare TGV au plus près de l'aérogare. Ainsi, elle permettrait également un accès direct au réseau de métro, puisque le projet Grand Paris Express prévoit un prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aérogare d'Orly et, au nord, jusqu'à Roissy. Bien entendu, le développement que pourrait connaître Orly devra se faire sans toucher au nombre de mouvements journaliers ni au couvre-feu. L'accès au réseau TGV aurait pour conséquence de modifier le type de desserte aérienne d'Orly, qui pourrait se tourner davantage vers l'international et qui, ainsi, permettrait le développement économique de ce territoire. Pour ce secteur, le plan de mobilisation, ce n'est pas que le prolongement de la ligne 14, ce sont trois lignes de bus en site propre partant d'Orly, et un tramway allant vers la porte de Choisy. Nous n'écartons pas la possibilité de relier le pôle d'Orly au secteur de Villeneuve-Saint-Georges-Valenton et les communes limitrophes par de nouvelles lignes de transport en commun. Cette solution nous paraît être préférable pour les habitants qui

pourraient ainsi, en transports en commun, se rendre vers un pôle intermodal, leur offrant le transport aérien et le transport ferré à grande vitesse. Une gare à Villeneuve-Saint-Georges entrerait en concurrence avec celle d'Orly, et nuirait au développement de ces deux gares, leur empêchant peut-être d'atteindre le statut d'un véritable pôle ferroviaire à dimension régionale. J'en viens maintenant à l'intérêt d'une seconde gare. Elle ne nous apparaît pertinente que dans le cadre du tracé C prévoyant une implantation à Lieusaint. Le maillage avec les transports existants et à venir offrira la meilleure accessibilité à la grande vitesse. C'est, en premier lieu, la connexion avec le RER D et là, les possibilités de Lieusaint et de Villeneuve-Saint-Georges ne sont pas très éloignées. La première tranche des travaux engagés sur la ligne D du RER, qui se terminera en 2014, permettra d'améliorer la qualité de service actuellement insuffisante. Le plan de mobilisation prévoit deux lignes TZen, qui sont des bus à haut niveau de service sur site propre, l'une entre Lieusaint et Corbeil, qui sera mise en service en juillet prochain, et qui pourrait être prolongée jusqu'à Evry ; l'autre, entre Lieusaint et Melun. La gare de Lieusaint sera suffisamment éloignée de celle d'Orly pour ne pas créer de concurrence de l'une avec l'autre. Ce seront donc deux gares franciliennes supplémentaires qui, à l'image de celles de Roissy et Chessy, contribueraient au désengorgement du réseau francilien et à la désaturation des gares parisiennes que sont Montparnasse et la gare de Lyon.

Ce choix devrait également, selon l'étude de RFF, permettre à un nombre plus important de Franciliens d'accéder à la grande vitesse, 3,6 millions de voyageurs contre 3,3 millions pour Villeneuve-Saint-Georges. Dans les projets futurs, au-delà de l'horizon du plan de mobilisation, la Région Ile-de-France réfléchit au développement d'une desserte régionale empruntant les infrastructures LGV, avec des navettes ferroviaires spécialement conçues pour cet usage. Ce tracé C rend possible ce projet de navette régionale à grande vitesse, alors qu'il serait fortement handicapé, pour ne pas dire compromis, avec le tracé A. De quoi s'agit-il ? Il s'agit de relier les grands pôles économiques d'Ile-de-France par un service de navettes à grande vitesse tel que c'était prévu à l'origine dans le projet Grand Paris, et qui n'existe plus en l'état aujourd'hui. Roissy, Marne-la-Vallée, Sénart, avec l'hypothèse Lieusaint, Orly, Massy et l'Ouest francilien avec un réseau d'infrastructures qui reste à créer. Dans ces conditions, le barreau Valenton-Coubert ne pourrait pas absorber le trafic supplémentaire qu'engendrerait ce service. Il faudrait le doubler, qui plus est, dans un secteur urbain, avec un risque important de rejet par les riverains d'un doublement de ce barreau. Le tracé C présente l'avantage d'éviter le secteur Valenton-Coubert, et ne nécessiterait que le doublement du barreau Coubert-Crisenoy situé en milieu rural, pour un coût de 300 millions d'euros environ, j'ose dire seulement, en tout cas bien moins onéreux qu'un passage en milieu urbain.

Il faut ajouter les possibilités de desserte routière offertes par Lieusaint avec l'autoroute A5 et la Francilienne. Le dossier qui nous est présenté n'envisage pas tous les aménagements induits par une localisation d'une seconde gare à Villeneuve-Saint-Georges, élargissement de la RN6, parking, peut-être un franchissement routier de la Seine. Ce sont autant d'investissements pour lesquels la Région sera sollicitée, pleinement sollicitée. L'appréciation financière qu'aurait la Région d'un tracé A avec deux gares ne pourrait se limiter à l'enveloppe actuellement annoncée par RFF. Toutes ces infrastructures qui seront inévitables, si vous ne les ajoutez pas pour estimer le budget du tracé A, nous, nous les ajoutons pour avoir une vision financière complète du tracé, qui intègre bien les coûts directs, ceux du projet, et les coûts indirects, ceux des infrastructures périphériques, qui seront de toute façon au cœur des financements que devra apporter la Région. Nous ne les dissociions pas. Ils ne feraient qu'un. Nos moyens financiers n'étant pas illimités, c'est bien sûr sur cet ensemble de coûts que nous serions amenés à répartir les budgets que la Région pourrait mobiliser, si le choix de Villeneuve-Saint-Georges devait être fait. A cet aspect financier...

François PERDRIZET : Vos conclusions, Monsieur.

Philippe SAINSARD : Si maintenant on se projette à un horizon plus lointain, les possibilités foncières de Lieusaint permettent de réserver, dès l'origine, les capacités d'extension future de la gare. Enfin, je terminerai mon propos par un mot sur le développement économique du sud-est francilien, qui permettrait une gare à Lieusaint. Ce sont plusieurs sites économiques, ils ont

été cités et je ne les cite pas à nouveau, qui bénéficieraient de cette gare. C'est donc une contribution significative au développement de l'emploi sur le quadrant sud-est que nous attendons avec cette localisation. Enfin, la gare sur Sénart a été inscrite au SDRIF 2008, et c'est un élément supplémentaire de complémentarité et de cohérence qui est avec l'hypothèse Lieusaint. Je vous remercie.

Philippe SAINSARD : Merci. Maintenant donc on va prendre quelques interventions jusqu'à la demie, puisque après on a un autre sujet. Alors, quelques interventions, dans le fond là, parce que dans le fond, les gens du fond... La dame en rose là-bas, monsieur en rose, vous dites ? C'est un monsieur, si.

Thierry PERZO : Bonsoir, Président Perdrizet. Thierry Perzo, Président de l'association CELFI Ile-de-France Sud.

François PERDRIZET : Oui, qu'on connaît bien tous.

Thierry PERZO : Oui. Alors, une question que personne ne maîtrise et qui commande les enjeux d'aujourd'hui, le prix du gasoil ou de l'essence dans 10 ans, à quel prix sera-t-il dans cette perspective ? Concrètement cela signifie que, massivement, chacun d'entre nous allons emprunter les transports en commun, et sans doute beaucoup moins les avions pour nos déplacements. Donc les transports en commun seront principalement le bus ou le rail. Le RER C Massy-Valenton, le TGV intersecteurs radial, zone France, zone Ile-de-France, zone Europe. Donc nous avons déjà un grand retard, aujourd'hui, à n'avoir pas mis en place l'Interconnexion Sud, parce que dans 15 ans ou 20 ans au mieux, quand elle sera installée, on sera déjà en retard. Les populations ne pourront pas se déplacer en voiture, n'emprunteront pas les avions, et se rapporteront massivement sur ce que sera Massy-Valenton, aussi longtemps que l'interconnexion n'est pas en forme, ou le transport en commun RER C. Donc pour arriver à un point important, il ne faut pas mollir sur la volonté de réaliser l'Interconnexion Sud. On n'est pas à 1, 2 ou 3 milliards près. Nous sommes tous, dans cette salle, contributeurs de ces infrastructures et de ces financements. Et si on se place à l'échelle du centenaire que cette clé de voûte, qui est l'interconnexion, permettra pour la facilité des transports, on peut autoriser et s'autoriser les dépassements de financement.

Une question, enfin, concernant les raccordements A5 et les raccordements extérieurs sur l'est, on comprend bien que l'on n'aura vraisemblablement pas la folie d'enfourer la gare Massy TGV, au prétexte qu'un milliard supplémentaire ne valorise pas une gare déjà existante, celle de Massy TGV. Les raccordements aériens sur le secteur d'Antony par exemple, que je connais bien, devront faire l'objet d'un traitement très particulier sur les vitesses des trains, pour limiter les nuisances sonores et vibratoires, et avoir des moyens techniques qui permettent d'atténuer ces nuisances. Sans cela, ce sera insupportable, et vous n'obtiendrez pas des conditions de conditions de traitement convenables.

François PERDRIZET : D'accord. Quelle est votre question ?

Thierry PERZO : Ma question, c'est que le parent pauvre de tout cela, c'est Massy-Valenton. Et la crainte qu'est la nôtre, c'est que si d'aventure et par malheur l'interconnexion n'était pas en forme rapidement, c'est un report d'interconnexion sur l'actuelle interconnexion Massy-Valenton, à quelles conditions... Puisqu'aux dernières rencontres que nous avons eues avec RFF, c'était il y a trois semaines maintenant, RFF Ile-de-France n'avait pas le moindre commencement de début d'idée pour déboucler la phase ouest sur Antony ou sur Massy-Valenton. Voilà ! Merci.

François PERDRIZET : Ok ! On arrête. Simplement pour que les gens comprennent bien, c'est qu'en parallèle à ce projet d'interconnexion nouveau, il y a l'éventualité d'aménager la ligne actuelle. C'est un projet qui a maintenant 7, 8 ans, et qui se heurte à un certain nombre de difficultés, auxquelles fait allusion le responsable de CELFI. Oui, autre question ? A Monsieur... C'est Monsieur Mustière ?

Alain MUSTIERE : Oui.

François PERDRIZET : Oui, vous pouvez vous présenter.

Alain MUSTIERE : Bonjour ! Pour commencer avec les uns et les autres, de vieilles connaissances, puisqu'on a fait un certain nombre de réunions ensemble. Donc Alain Mustière, je suis président de l'association Interconnexion et je milite, je ne vais pas tout dire, Madame, je promets, et on milite depuis 10 ans pour la réalisation de cette interconnexion. Je voudrais remercier le monsieur qui représentait la fédération de l'environnement, il n'est plus là, merci, pour dire que vous avez été la voix de la province mais j'étais là, et merci de nous avoir aidés. Si nous sommes là et si nous militons depuis 10 ans pour cette interconnexion, il s'agit de quoi ? Le TGV a 30 ans aujourd'hui. Il a été construit sur les modèles de réseau ferré du début du siècle, c'est-à-dire en allant tous sur Paris. Aujourd'hui, un véritable réseau, c'est de relier les provinces. Je ne reviendrai pas sur ce qui a été dit tout à l'heure par Monsieur Leboeuf mais j'y souscris totalement à 300 %. Donc je ne vais pas vous redonner ces arguments-là. Les deux, peut-être les questions qui nous importent et qui ont été en filigrane, qui ont fait l'objet d'un débat cette semaine. Si on met 3,5 milliards dans une liaison qui dessert d'abord la province, même si cela soulève des questions sur l'aménagement du territoire de la région parisienne, mais c'est d'abord pour faire que les régions de province soient interconnectées entre elles. Après, dans la région parisienne, il y a peut-être des débats, ce n'est pas le nôtre.

François PERDRIZET : D'accord ! Vos deux questions s'il vous plaît, Monsieur Mustière, parce que vous avez annoncé ces questions.

Alain MUSTIERE : C'est une affirmation.

François PERDRIZET : C'est une affirmation.

Alain MUSTIERE : Je vais la réaffirmer. Pour nous, c'est la solution A qui est préférable, un parcours court en souterrain, 18 km. Je voudrais insister aussi sur le fait de l'insertion dans l'environnement. L'expérience nous a montré justement, dans les travaux provisoires qui nous permettaient d'insérer plus de TGV, Monsieur le représentant de la région parisienne et de la Région Ile-de-France, que nous attendions votre soutien, qui n'a pas été marquant, pour aider à débloquer cette situation.

François PERDRIZET : D'accord.

Alain MUSTIERE : Aujourd'hui, il faut continuer à le faire dans ce cadre-là, et on sait très bien que les questions environnementales sont des obstacles importants. Donc il faut le faire au plus court, au plus vite. Les régions aussi de province savent qu'on ne gagnera pas de temps mais qu'on gagnera de la fluidité, de la capacité. Mais, on ne veut pas non plus en perdre, et perdre huit minutes sur une liaison qui nous fera descendre très au Sud est impossible pour nous. C'est tout, Monsieur le Président. C'était plus une affirmation.

François PERDRIZET : Merci. Après, juste une question mais vraiment soyez concis, parce que le temps de répondre... et j'aimerais qu'on commence, à 10 heures et demie, le dernier thème.

Wissam NEHME : Bonsoir ! Jean-Marc Nehme, conseil municipal à la ville d'Antony. Je voudrais savoir en combien d'années ces différents projets sont-ils amortis ?

François PERDRIZET : D'accord.

Wissam NEHME : Et la deuxième question, le cahier d'acteurs qu'on a... la personne du Conseil régional qui a pris la parole tout à l'heure, est-ce que ce cahier d'acteurs va être voté au Conseil régional, ou cela fait partie d'une partie de... ?

François PERDRIZET : Ok. Compris. Je crois que... Allez, on y va. Donc la position de Monsieur Mustière affirmait, je crois, que... Nous, on l'enregistre, ici, il n'y a pas lieu de la commenter, c'est votre sentiment qui... Non, ce n'est pas du tout mon rôle. Mais, allons-y pour les questions, notamment. Monsieur Sainsard.

Philippe SAINSARD : La dernière. J'avais cru, dans mon introduction, avoir été clair en disant je m'exprimais au nom des groupes d'élus socialistes MRC-PRG et socialistes du Val-de-Marne, cela n'est pas une expression de la Région, donc qui n'a pas fait l'objet d'un vote. Il y aura un cahier d'acteurs de la Région en tant qu'institution, qui n'a pas reçu de commande politique mais va exprimer ses remarques, ses commentaires sur l'ensemble des éléments qui sont soumis au débat. Le rôle des élus, quand on a des responsabilités politiques, c'est de faire des choix. Donc on exprime aujourd'hui les choix que nous faisons vis-à-vis des tracés qui nous sont proposés. Et donc effectivement notre préférence va au tracé C, j'exprimais la nature des élus qui le soutenaient. Après, on verra dans la suite des débats.

François PERDRIZET : D'accord. Le taux d'amortissement, là ? La question de Monsieur Nehme. Vous vouliez répondre à une autre partie, non ?

Tristan BARRÈS : C'est-à-dire que... Qu'est-ce que vous appelez l'amortissement ?

François PERDRIZET : La durée.

Tristan BARRÈS : En fait, les taux de rentabilité internes qui sont calculés pour ce type de projet, c'est de l'ordre de 50 ans. Mais cela ne veut pas dire que c'est amorti au bout de 50 ans, cela veut dire qu'il y a des retombées économiques à un niveau particulier qui est indiqué par le TRI sur les 50 prochaines années. Mais on ne peut pas raisonner en termes d'amortissement, enfin, on ne parle pas d'amortissement d'une infrastructure comme on parle d'amortissement d'une voiture.

François PERDRIZET : Ok. Non, je suis désolé mais je vais être obligé de passer au dernier thème. Alors, vous nous écrivez, on vous répond, mais on ne peut absolument pas... cela va être des questions longues mais il faut absolument qu'on l'aborde. Sinon, on a encore un peu de temps, et je vous donnerai la parole, Camille. Alors, maintenant, RFF, le débat, la suite du débat, comment cela se passe, quels engagements pouvez-vous prendre. Mais là, je repasse la parole à ma collègue.

Michèle TILMONT : Si vous le voulez donc nous allons entendre Réseau ferré de France expliquer les modalités d'organisation de la concertation avec tous les participants de ce débat public, les formes que cela peut prendre après la décision qui suivra la remise du rapport par la Commission particulière de débat public à la Commission nationale, et la Commission nationale à Réseau ferré de France dans un délai d'environ 5 mois.

Tristan BARRÈS : Oui, donc je vais vous parler des propositions que nous faisons pour la concertation post-débat public. Alors, il faut savoir que la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement qu'on appelle loi Grenelle 2 précise que le débat public doit également porter sur les modalités d'information et de participation du public après le débat. Donc c'est la loi qui, je dirais, nous demande de faire cet exercice mais, pour ce qui concerne RFF, on n'a pas attendu cette loi pour proposer, à l'issue des débats publics, des dispositifs de concertation assez structurés, d'ailleurs. Nous demanderons à notre collègue Edouard Parant, qui est chef de projet d'un autre projet plus avancé dans le Sud de la France, de nous décrire ce que RFF a mis en place à titre de témoignage concernant un autre débat public, et ceci avant la loi. Donc la gouvernance d'un projet, qu'est-ce que c'est ? Il y a, je dirais, deux composantes. Il y a d'abord le pilotage du projet. Alors, le pilotage du projet, c'est décider les caractéristiques du projet, c'est réunir les financements, c'est valider les études, mais également, évidemment, les réaliser. Le pilotage de ce projet ne peut pas se faire tout seul. La clé de réussite d'un projet, c'est justement l'association de tous les acteurs institutionnels mais également du public, l'association aux décisions afin d'aboutir au meilleur projet. Donc le pilotage du projet décide les financements et valide les études et se nourrit d'une concertation continue. Et c'est donc l'objet de cette présentation qui consiste, en fait, à échanger avec les acteurs locaux et le public pour construire le meilleur projet.

Les instances de concertation que nous allons vous présenter répondent à quatre objectifs que nous nous sommes fixés lorsque nous avons construit ce dispositif. Premier objectif, c'est

informer et consulter sur l'avancée du projet, c'est-à-dire que les deux termes sont importants. Informer et consulter, c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas d'un dispositif qui se tourne uniquement vers le public, une fois que les études sont réalisées pour informer de ce qui a été fait mais c'est un dispositif dont nous souhaitons qu'il ait un rôle de consultation, c'est-à-dire que les décisions puissent se faire après avoir consulté le public. Donc les deux termes sont importants : informer et consulter sur l'avancée du projet. Deuxième objectif, c'est impliquer chacun. Elus, acteurs associatifs et socio-économiques, citoyens, c'est-à-dire que chacun d'entre vous doit avoir sa place dans le dispositif de concertation. Troisième objectif, c'est articuler le projet avec les problématiques concrètes du territoire. Nous avons entendu un certain nombre de sujets qui étaient sensibles pour vous au cours du débat public. Et il s'agit de créer des espaces de discussion, de réflexion avec vous, sur ces sujets sensibles, afin de trouver les meilleures solutions. Et puis, quatrième objectif, adopter des modalités partagées, efficaces et souples. Alors, efficaces et souples pour éviter une usine à gaz, donc un dispositif de concertation trop compliqué qui ennuie tout le monde, et partager, c'est ce que nous proposerons tout à l'heure, consiste en fait à proposer un dispositif de concertation qui soit validé, en fait, avec l'ensemble des acteurs. Alors, les engagements immédiats que nous prenons, c'est tout d'abord de garantir un dialogue avec les territoires tout au long du projet, en élaborant une charte organisant la concertation et assurant son respect par un comité de suivi. Alors, la charte, qu'est-ce que c'est ? C'est un contrat que nous souhaitons passer avec vous, pour valider le dispositif de concertation. Alors, nous allons faire des propositions, et c'est donc l'objet de la suite de la présentation mais ce ne sont que des propositions. Donc nous en débattons aujourd'hui, puis nous en débattons également une fois que le débat public sera terminé pour élaborer ensemble une charte qui décrira le rôle de chacun. Nous nous engageons également à créer un comité de suivi. Alors, au même titre qu'il y a un comité de pilotage dans le cadre du pilotage du projet, il y aura un comité de suivi dans le cadre de la concertation du projet. Ce comité de suivi devrait être indépendant de RFF. La loi nous donne la possibilité de saisir la Commission nationale du débat public pour qu'elle nomme un garant indépendant, qui aura pour rôle de suivre, en tout cas de veiller au bon déroulement de la concertation. Alors, cela peut être un garant seul mais cela peut être un garant entouré d'un certain nombre d'acteurs qui composeraient le comité de suivi, encore une fois indépendant, et qui veillerait au bon déroulement de la concertation. Deuxième engagement que nous prenons, c'est de traiter ensemble les thématiques sensibles. C'est ce que j'ai évoqué tout à l'heure, nous avons entendu un certain nombre de questions qui étaient sensibles à vos yeux, et donc nous souhaitons créer des ateliers de travail, des groupes de réflexion, en tout cas, des groupes de suivi des études concernant chacun de ces projets.

Nous avons identifié quatre thèmes, mais évidemment la liste n'est pas exhaustive et on peut en débattre avec vous. Les entrées et sorties de tunnel, cela rejoint la question de Monsieur Perzo tout à l'heure, il faut avoir une attention particulière sur le début et la fin des tunnels. Les impacts de l'itinéraire en souterrain, c'est-à-dire par où passent les tunnels et quels sont leurs impacts, comment limiter leurs impacts. Et puis l'insertion des gares, au premier desquelles la gare TGV d'Orly, donc réfléchir à l'insertion et à l'accessibilité de la future gare, et puis également de la deuxième gare, que ce soit Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint, si une deuxième gare est décidée. Puis, troisième engagement concret que nous prenons aujourd'hui, c'est d'organiser au moins une réunion publique annuelle sur la même base que celle que vous avez connue dans le cadre du débat public pour faire le point sur les avancées du projet. Cela ne veut pas dire qu'il y aura qu'une seule réunion, il y en aura peut-être plusieurs en fonction de l'actualité du projet mais il y en aura au moins une chaque année. Et la première réunion que nous vous proposons d'organiser, c'est une réunion à l'automne, à l'issue du Conseil d'administration de Réseau ferré de France pour vous annoncer, vous présenter la décision de RFF concernant le projet Interconnexion Sud. Je terminerai par un schéma qui récapitule un peu ce qu'est le dispositif que j'ai décrit. Donc vous reconnaissez la bulle rouge qui est l'instance de pilotage du projet, validation des études, décision et réunion de financement. Donc en miroir il y a le Comité de suivi de concertation, qui sera indépendant du maître d'ouvrage, composé notamment d'un garant qui pourrait être nommé par la Commission nationale du débat public. Et donc le comité de pilotage se nourrirait de la concertation au travers des réunions publiques

annuelles que je viens de mentionner mais également des ateliers thématiques qui seraient composés, chacun, pour un sujet, je dirais, sensible ou important parmi les quatre, voire plus que ceux que j'ai cités dans le transparent précédent. Alors, nous proposons également d'associer évidemment le public mais également les élus au sein de comités, enfin pas plus spécialisés, mais en tout cas qui seraient davantage ouverts aux élus dans le cadre de comités territoriaux, qui seraient en fait une instance de dialogue avec le Comité de pilotage pour un peu avoir, finalement, tous les niveaux de discussion, niveaux de discussion vis-à-vis du public, des citoyens, des associations, mais également un espace de discussion avec les élus. C'est la proposition que nous faisons de créer ce genre de comité. Voilà ! Alors, pour finir tout ceci, ce ne sont que des propositions, nous sommes disposés à en discuter, et de toute façon, au-delà de la soirée d'aujourd'hui, ce dispositif sera décrit plus en détail dans le cadre d'une charte que nous vous proposons de contractualiser avec vous. Voilà ! Alors, moi, j'ai pensé que c'était vous qui faisiez la transition. Donc comme je l'ai dit en introduction, je vais un peu mettre de concret derrière ces propositions. Nous vous proposons un témoignage d'un chef de projet, Edouard Parant, chef de projet de RFF, qui a, je dirais, deux ans d'avance par rapport à nous, puisque son débat public, si je ne me trompe pas, a lieu en 2009...

Edouard PARANT : Au printemps 2009.

Tristan BARRÈS : Au printemps 2009, et donc qui est aujourd'hui dans la phase que je viens de vous décrire.

Edouard PARANT : Bonsoir ! Donc effectivement je vais essayer de vous apporter un témoignage par rapport à un projet qui est passé dans l'étape d'après, c'est-à-dire on vise, à la sortie du débat public, à aller vers l'enquête d'utilité publique, on vous a présenté tout à l'heure le calendrier. Les problématiques du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan sont finalement un petit peu les mêmes que celles qui sont posées ce soir, à savoir un projet « pour quoi faire ? », un projet « qui va passer où ? », et un projet « qui s'arrêtera où ? ». Au final vous voyez sur la carte la décision qui a été prise à l'issue du débat public sur mon projet, on retrouve les mêmes problématiques. Beaucoup de points, et c'est important, doivent être discutés et, si possible, être arbitrés au débat public. Tout ne sera pas arbitré ce soir, et tout ne sera pas arbitré à la fin de cet échange de démocratie participative. Pour autant, il est important que les choix qui seront faits soient définitifs et que, finalement, ce soit petit à petit des cliquets qui permettent d'avancer sur le projet, et surtout de ne pas revenir en arrière sur les choix qui auront été pris. Alors, par rapport à la concertation, ce qui nous a paru important à la fin du débat public, c'est de se dire : comment on va continuer de travailler au-delà de cet instant privilégié, avec vous, qui venez ce soir dans la salle, mais avec évidemment tout ceux qui ne sont pas venus au débat public ? Et cela, on s'est rendu compte, finalement, que même si on avait de l'affluence pendant ces quatre mois d'échange, une grande partie de la population, finalement, n'avait pas accès à l'information, parce que s'informer c'est un phénomène qui nécessite une certaine action, et tout le monde n'est pas prêt à le faire, on n'a pas conscience que l'événement a eu lieu. Donc on a imaginé un dispositif de concertation similaire à celui qui vous a été présenté à l'instant. Ce qui est important de remarquer, c'est que chacun a son rôle au travers de ce dispositif. Evidemment, les décideurs, généralement ce sont ceux qui cofinancent les études, mais également le grand public et les acteurs, les acteurs socio-économiques, les élus du territoire qui sont, par exemple, les petits maires, les conseillers généraux, et puis le monde associatif, le monde des syndicats mixtes. Ce que l'on retrouve aussi et qui vous a été présenté, c'est la présence d'un garant. Le garant, finalement, c'est celui qui pourra... Oui je vois que cela rigole la notion de « petit maire », mais c'est pour les opposer aux grands décideurs. Mais vous allez voir que je vais leur laisser la place tout à l'heure parce que c'est avec eux que je discute le plus actuellement. Donc n'ayez crainte. Je reviens sur le rôle du garant. C'est celui qui, d'abord, est indépendant du maître d'ouvrage, a été nommé par la Commission nationale du débat public, et sur Montpellier-Perpignan, il avait aussi la particularité d'avoir participé au débat public. Donc cela lui permet d'être informé du projet mais, en même temps, de rester neutre par rapport au maître d'ouvrage. Et il sera d'ailleurs, demain matin, au Comité de pilotage du projet de Ligne nouvelle

Montpellier-Perpignan, pour écouter, toujours la neutralité, écouter ce que les cofinanceurs et le ministre, puisqu'il y aura également le ministre, vont dire sur le projet. Et puis, il écrira des rapports qui seront rendus publics, et que lui-même soumettra à la Commission nationale du débat public. Donc dialoguer avec les acteurs, concerter, c'est très important avant que les décisions soient prises, et puis surtout aller, une fois que les décisions sont prises, les expliquer, les commenter, les présenter à un public le plus large possible.

Alors, comment cela s'est traduit ? Pour nous, on a mis en place finalement des ateliers de travail sur des thématiques bien spécifiques. Certaines vous ont été présentées, évidemment, elles sont en fonction des territoires traversés. Alors, je vais vous présenter celles sur lesquelles nous, nous avons travaillé et nous allons continuer de travailler. Les inondations ou l'hydraulique d'une manière générale ; pourquoi ? Parce que, contrairement à votre projet où tout le monde veut un tunnel, sur le mien, tout le monde veut des viaducs. Pourquoi ? Parce que malheureusement il y a des événements catastrophiques dans l'Aude, y compris dans le Gard, avec des inondations qui entraînaient la perte de vies humaines. Et donc le projet peut être perçu comme, finalement, un projet qui va se transformer en digue. Et donc cela suscite une très forte inquiétude dans le territoire. On a travaillé sur le volet hydraulique pour expliquer comment on allait calculer la longueur des ouvrages d'art, s'assurer qu'il n'y aurait pas d'aggravation des risques. Et donc c'est très important de valider des méthodologies avec des spécialistes. Et puis, une fois qu'on a avancé sur la validation des méthodologies avec ce groupe de travail, régulièrement on doit retourner les voir pour discuter avec eux des résultats de l'étude. On a également travaillé sur les paysages. Alors, votre projet s'inscrira en partie en souterrain mais on voit bien que pour les parties qui seront aériennes, cela fait déjà un débat. Nous, par exemple, on a un site classé qui s'appelle le Massif de la Gardiole, avec une association qui s'appelle les Gardiens de la Gardiole... vous voyez déjà comment se présente l'association. Mais on a aussi tout le massif des Corbières. Et donc globalement, on a travaillé avec le parc naturel régional, les services de l'Etat, et puis toutes les associations présentes pour définir des grands principes d'aménagement, si on devait traverser ces massifs, ce qui, aujourd'hui n'est pas sûr, et des grandes règles de hiérarchisation de ce qui est important dans le territoire au niveau environnemental, paysager, faune, flore. Et donc là encore, on a, avec eux et avec les services de l'Etat, défini une méthodologie de travail, et puis on a avancé petit à petit à la présentation des différentes options de passage. Alors, évidemment, des ateliers environnement, là on parle environnement territorial, parce qu'il n'y a pas que le volet naturel dans l'environnement, il y a le volet développement durable, et il y a le volet territorial qui justement intéresse les petits maires. Parce que, eux, ce qui les intéresse par rapport à leur territoire, c'est comment le projet va se présenter, et comment ils vont pouvoir accepter qu'une infrastructure vienne quelque part impacter, puisque c'est le mot qui ressort souvent, impacter leur territoire, alors qu'ils ont des projets de développement, ils ont des projets de zone d'activité, ils ont des projets d'urbanisation en devenir, ils ont même certains secteurs sensibles sur leur territoire, un bois classé, un espace boisé classé ou une zone Natura 2000. Et donc ce que l'on a cherché au maximum, c'est à créer un regard croisé entre les élus et le maître d'ouvrage. Mais en fait on l'a mis avant même de commencer les études puisque j'ai personnellement rencontré les 74 maires individuellement, avant même de reprendre les études pour aller discuter, leur présenter la décision, et que eux, me présentent leur territoire, et me disent : « Là, si vous passez, je peux vous dire qu'on bloquera la route ». Au moins, cela peut paraître un peu violent mais cette discussion il est important de l'avoir avec chacun, c'est un temps privilégié. Et puis, dans un second temps, on a créé ce qui s'appelle des Commissions consultatives.

François PERDRIZET : Il est 6 minutes, si vous voulez...

Edouard PARANT : Oui, je viens de voir, il n'y a plus qu'un slide.

François PERDRIZET : Vous n'avez plus qu'un slide ! Parfait !

Edouard PARANT : Voilà ! Dans un deuxième temps, ces élus, on les a regroupés par secteur géographique pour leur présenter l'avancement des études et recueillir leurs avis, recueillir leurs avis avant que les instances de pilotage ne se prononcent pour être bien sûr que les

décideurs aient un retour du terrain avant de prendre leur décision. Et puis, dans un troisième temps, on a créé un comité partenarial d'information. L'objectif de cette instance, c'est, une fois les décisions prises, retourner vers l'ensemble des acteurs du Grenelle de l'environnement pour leur présenter les décisions. Alors, là, on a parlé des acteurs mais le grand public dans l'affaire ? Le grand public, ce qui est important, lui aussi, c'est qu'il ne découvre pas l'information une fois que les décisions sont prises, donc évidemment on a fait des réunions publiques. Les réunions publiques, cela ne suffit pas à toucher le maximum de gens. Donc on a fait des conférences de presse pour faire connaître, pour commencer, la décision avec notamment la création d'un site Internet dédié. Aujourd'hui, sur le site Internet dédié du projet, vous retrouvez toutes les études qui ont été produites, comme vous l'avez aujourd'hui sur le site de la CPDP. Et c'est très important d'avoir des outils très pédagogiques pour le grand public pour qu'il puisse s'approprier les problématiques, et donc qu'il puisse, quand il vient aux réunions ou qu'il vous écrit sur internet ou qu'il écrit au garant, finalement poser des questions qui l'intéressent dans son quotidien. Voilà, j'en ai fini. (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Merci. Est-ce que vous avez des questions par rapport à cette présentation sur le futur de la concertation avec l'ensemble des acteurs, et notamment le grand public ? Oui, monsieur ! Donc monsieur, ici, là. Oui.

Daniel MOURANCHE : Oui. Daniel Mouranche, FNAUT-AUT Ile-de-France. Je voudrais savoir si, après la décision du maître d'ouvrage, il y a encore beaucoup de décisions qui sont prises au niveau du Conseil d'administration de RFF. L'illustration qui nous a été donnée était une grande réunion publique, pour présenter la décision du maître d'ouvrage à l'automne 2011, et vous l'avez précisé que ce sera la décision prise en Conseil d'administration de RFF donc avec l'Etat. En fait, je reboucle avec la question préalable...

Michèle TILMONT : Tout au fait, tout à fait.

Daniel MOURANCHE : ... de savoir la place de l'Etat dans cette concertation. Alors, je m'inquiète de façon très concrète, et là, je m'adresse plutôt au chef du projet de Montpellier-Perpignan : est-ce que, à ce stade-là, il y a encore beaucoup de décisions qui sont prises en Conseil d'administration de l'Etat ? Et si c'est le cas, comment se passent les relations des différents acteurs de la concertation avec l'Etat dans cette phase ?

Michèle TILMONT : C'est sur des exemples passés. Le futur, cela va être difficile à répondre.

Daniel MOURANCHE : Non, mais enfin, c'est dans le passé... Est-ce qu'il y a encore beaucoup de décisions à prendre au niveau du Conseil d'administration de RFF ? Cela c'est la première question. Et si oui, quelle serait la place de l'Etat dans le dispositif de concertation mis en place ? En amont de la décision, bien sûr.

Edouard PARANT : Je parle sous le contrôle de Jean-Louis Rohou, qui est le secrétaire général de Réseau ferré de France. A l'issue du débat public, RFF va déjà prendre connaissance du rapport de la Commission particulière du débat public, à la suite de quoi RFF devra rendre publique une décision avec des délais qui sont régis par la loi. Et cette décision, elle est validée par le Conseil d'administration, non pas de l'Etat mais le Conseil d'administration de Réseau ferré de France. Voilà. Et le Conseil de Réseau ferré de France, dans son Conseil d'administration, il y a des représentants de l'Etat, effectivement puisque la tutelle de Réseau ferré de France est le ministère des Transports. Est-ce que cela répond à votre question ? Alors qu'est-ce qui se passe après ? Est-ce qu'il y a encore des choses à arbitrer ?

Daniel MOURANCHE : ... en Conseil d'administration. Est-ce qu'il y a beaucoup de décisions en aval à valider en Conseil d'administration ? Quand vous dites que l'Etat est membre du Conseil d'administration, il a le droit de veto sur toutes les décisions. Enfin, c'est comme cela que cela se passe dans les établissements publics et nationaux. Si l'Etat veut dire « non », il va voter non en Conseil d'administration.

Edouard PARANT : Je ne suis pas dans... le secret du Conseil d'administration. Non mais évidemment que les décisions sont prises en concertation avec l'Etat mais le travail important qui est fait, c'est celui que fait Tristan avec son équipe, c'est de recueillir finalement tout ce qui est dit pendant le débat, et de faire remonter au Conseil d'administration ce qu'il a entendu, et de vérifier que c'est cohérent avec le rapport que va publier la Commission nationale du débat public. Après, des arbitrages, oui, on en a pris sur un couloir de passage. La carte que je vous ai présentée tout à l'heure, on avait deux options de passage, on en a retenu une, arbitrée en Conseil d'administration. Est-ce qu'on a choisi sur les gares ? Sur certaines, oui. Nîmes-Montpellier, on a choisi les sites des gares, enfin on a choisi l'opportunité des gares, et en plus on a choisi leur site. Béziers-Narbonne, non ! Le débat public ne nous a pas permis de trancher. Voilà une question qui est restée en suspens après le débat public, et sur laquelle finalement je continue à faire des études, parce que notamment avec la SNCF, cela m'intéresse au premier point. Donc tout n'est pas arbitré à ce moment-là.

Michèle TILMONT : Bien. Une autre question, alors.

Tristan BARRÈS : Est-ce que je peux juste compléter ?

Michèle TILMONT : On va prendre une question au fond... On va prendre deux questions en même temps si vous le voulez bien. Monsieur qui a une barbe, et puis monsieur à gauche. Voilà. Alors, si vous voulez bien vous présenter.

Carmelo PICCIOTTO : Oui, bien sûr. Bonsoir ! Carmelo Picciotto, Paris-Montmartre en fait. Alors, en fait, j'aurais souhaité poser la question : Dans quelle mesure est-ce que, on va dire, ici, le maître d'ouvrage, si vous voulez, est amené à prendre en considération des opinions non conventionnelles ? Dans le sens où on voit souvent les édiles, ils sont toujours dans une bulle spéculative de croissance illimitée, alors qu'on vient de le voir, pas plus tard qu'il y a deux mois, au Japon, ce qui peut se reproduire ailleurs dans le monde, qui aura un impact sur les finances du pays ; et d'autre part, en même temps, je voulais...

Michèle TILMONT : Une question seulement.

Carmelo PICCIOTTO : Oui, oui... Non, si vous voulez, c'était un exemple. L'autre exemple, c'est qu'en venant ici, j'ai croisé un train espagnol sur les voies françaises, et là encore, il y aurait des... J'ai souvent l'impression que le maître d'ouvrage, on va dire, ne sort pas des sentiers battus. Et voilà, ici, dans quelle mesure est-ce qu'il est possible, après prise en compte... Parce que ...

François PERDRIZET : ...la prise en compte ne se résume pas... Attendez ! Je vais résumer parce qu'on est un peu contraints. Vous vous posez la question : est-ce que le maître d'ouvrage est conventionnel ou pas ? Si je résume bien votre question.

Carmelo PICCIOTTO : C'est-à-dire, est-ce qu'il étudie après ce qui ne va pas dans le sens de son projet ?

François PERDRIZET : D'accord. Monsieur CELFI. Et là, autre...

Jean MOUREH : Oui, bonsoir ! En fait, Jean Moureh, président du CDR-MaVal, le Comité de défense des riverains de la ligne Massy-Valenton à Antony, effectivement. Donc là, en fait, avec l'exposé, je prends note en fait de la proposition de la concertation pour la suite du débat public. Par contre j'aimerais bien quand même rappeler que cette concertation, en fait, quand même, nous rappelle des mauvais souvenirs sur Antony, et je précise tout à fait que le projet Massy-Valenton qui, aujourd'hui, fait partie de ce projet-là, Interconnexion Sud, a déjà fait l'objet d'une concertation suite, disons, à l'opposition des riverains des communes de la région, choses qui ont été rappelées ce soir, et que cette concertation, elle a abouti quand même à un rejet massif. Donc il faut le signaler à la fois de la commune d'Antony, à la fois des riverains et à la fois des élus. Manque de pot, qu'est-ce qu'on observe aujourd'hui ? Que malgré tout ce rejet massif qui a fait l'objet de... qui a été acté par cette concertation qui a été pilotée par la Région Ile-de-France, aujourd'hui, ce projet, il continue son chemin, il est toujours là, et il fait toujours partie de ce

projet-là, Interconnexion Sud. Et malgré tous les scénarios qu'on propose, le projet Massy-Valenton ou cet aménagement Massy-Valenton, il est toujours là et il est imposé tel quel. Donc ce soir, je vous pose la question, comment, aujourd'hui, on peut donner une crédibilité à la suite de cette concertation, sachant que sur un élément essentiel de ce projet Interconnexion Sud, il y a déjà eu une concertation et qui a abouti à un refus, et ce projet-là est toujours là ? Voilà.

François PERDRIZET : Oui, alors je peux répondre... Moi, j'essaierai de répondre comme cela. Je vous dis : pour être... il faut que vous définissiez ce que vous attendez d'une concertation, et quel est son contour. Et là, on va pouvoir faire la négociation qui peut mettre en place cette concertation. Aujourd'hui, c'est vrai, tel que vous le dites, c'est difficile. Donc qu'est-ce que vous attendez d'une concertation ? Quelle façon de se concerter ? Je crois qu'il faut que vous fassiez aussi des propositions pour qu'on voie s'il y a confluence possible avec ce que propose RFF.

Jean MOUREH : En fait, ce n'est pas à nous de définir la concertation.

François PERDRIZET : Non, non.

Jean MOUREH : La concertation a été définie ce soir, je pense, par le Président de RFF. Et eux, ils proposent une concertation pour la suite du débat public. Donc nous, en fait, à notre niveau, donc on prend acte de cette concertation mais on précise que, sur le tronçon Massy-Valenton, il a déjà fait l'objet d'une concertation, et qui a abouti, avec tous les acteurs régionaux ou locaux, à un rejet massif. Donc comment aujourd'hui on peut donner de la crédibilité à cette concertation qui est proposée ce soir, sachant que sur un élément de ce projet, il y a déjà eu un refus, et qu'on n'a pas de solution à proposer aux riverains et aux communes. Voilà.

François PERDRIZET : D'accord. Tout à l'heure, RFF, et moi, je veux revoir CELFI aussi.

Thierry PERZO : Merci. Moi, je rebondis sur deux points : le premier, le comité de pilotage, c'est là qu'il faut être et pas ailleurs. Dans la proposition de concertation avec RFF, je suis très heureux et très... Je suis ravi d'apprendre ce qui nous est proposé. Je demande à ce qu'on puisse entrer au comité de pilotage.

François PERDRIZET : D'accord.

Thierry PERZO : Voilà. Parce que c'est à cet endroit-là que les choses se décident, le consultatif et l'avis, c'est très bien. L'avis qui a été donné... La concertation sur Massy-Valenton, par exemple, le président Huchon a reçu mandat de la Région de mener une concertation avec RFF pour trouver un accord satisfaisant avec les riverains, qui aboutisse sur la base d'un projet et d'une étude faite par Egis Rail. Donc au niveau de la concertation, le cadre a été déterminé par la Région, les travaux d'Egis Rail sont une piste pour régler le sujet Massy-Valenton.

François PERDRIZET : D'accord.

Thierry PERZO : Aux dernières nouvelles, le projet et les études d'Egis Rail n'intéressent pas RFF, parce qu'il est question d'enfouissement et qu'il est question de mettre 200 millions d'euros dans le sujet, et on n'est donc pas dans ce qu'il faut... Donc nous, nous demandons à intégrer le comité de pilotage.

François PERDRIZET : Nous avons enregistré votre demande. Est-ce qu'il y a d'autres... Une autre question, et puis RFF, disons, allez, il faut conclure. Une autre question sur ce sujet de débat ou autres remarques ? RFF, vous voulez commenter à la fois les deux déclarations qui ont eu lieu.

Tristan BARRÈS : Il y en a eu quatre.

François PERDRIZET : Quatre.

Tristan BARRÈS : Rapidement, Massy-Valenton et Interconnexion Sud, ce sont deux projets distincts. La concertation de l'Interconnexion Sud sera faite d'une part, celle de Massy-Valenton, d'autre part. Celle de Massy-Valenton, elle aura lieu à l'automne, c'est ce qu'on vous a proposé

lors de la réunion d'Antony sur la base d'un nouveau projet. Donc on a bien entendu que vous étiez opposés au projet de 2003. Donc cela, d'accord. Mais si on vous propose un nouveau projet, vous serez libres de vous y opposer ou d'adhérer mais ce sera dans le cadre de la concertation de Massy-Valenton, bien séparer Massy-Valenton et Interconnexion Sud. Sur la question : est-ce que RFF est conventionnel ou pas conventionnel ? Je dirais, l'Interconnexion Sud c'est un projet atypique donc pas conventionnel. Donc on est tout à fait ouverts à des propositions atypiques, pour un projet atypique, et on n'est pas dans une bulle où on déciderait sans prendre en compte les idées des uns et des autres. La concertation que nous proposons, c'est justement... permet justement, permet de prendre en compte les idées quelles qu'elles soient. Sur la question de Monsieur Perzo, la place de CELFI au comité de pilotage, alors je vais vous dire, le comité de pilotage, ce genre de projet, en général, n'intègre pas les associations. Alors, on peut en discuter si vous voulez. Mais je vois mal comment on pourrait intégrer dans un comité de pilotage pour qu'il soit efficace, et donc quand même dans un cercle, je dirais, assez limité, on ne peut pas avoir 50 ou 60 personnes dans un comité de pilotage. Il faudrait alors peut-être soulever l'hypothèse d'une fédération des associations pour être représenté. Peut-être qu'à cette condition on peut réfléchir. Et en l'état actuel des choses, on ne peut pas associer toutes les associations au comité de pilotage, parce qu'il y a bien une étape de validation de pilotage et une étape de concertation. Mais cela ne veut pas dire que pilotage est complètement sourd et aveugle par rapport aux associations, il se nourrit de la concertation. Mais je dirais qu'à la place d'un comité de pilotage, c'est quelque chose à regarder à deux fois.

Je voulais juste finir par rapport à la question sur la place de l'Etat dans le cadre de la concertation. L'Etat est présent dans le cadre de la concertation car il sera présent au comité de pilotage. Et l'Etat est présent lors des décisions effectivement de RFF, puisqu'il est présent au Conseil d'administration. Mais dans le Conseil d'administration de RFF, l'Etat est... Il y a plusieurs formes d'Etat, il y a le ministère des Transports mais il y a également Bercy. Enfin, vous voyez, il y a différents représentants de l'Etat. Et les conseils d'administration, il y en aura chaque fois qu'il y aura des grandes décisions à prendre sur le projet. Et entre aujourd'hui et les travaux, je vais vous dire que des décisions importantes, il y en aura un paquet.

François PERDRIZET : Ok ! Bien, merci. On va maintenant conclure. Alors, je voulais dire simplement, à moins qu'il y ait une question... vraiment, quelqu'un qui parte avec une question trop lourde à porter mais, s'il n'y a pas ce genre de question existentielle, on va conclure. Moi, j'ai trois conclusions. D'abord, je crois que devant les choix des scénarios et les arguments, personnellement et beaucoup d'entre nous ne peuvent qu'être modestes, et en fait on voit bien que cela dépend de la vision qu'on a de l'avenir. La vision, par exemple, on a eu un exemple très clair, aujourd'hui, la vision de l'urbanisme, des années à venir. Donc en fait, on a tous des projections sur l'avenir qui diffèrent, et je crois que, d'une certaine façon, il faut écouter celles qui sont différentes, et voir comment on peut faire des choix les plus judicieux possibles. Deuxième chose, je regrette encore un peu, sur l'environnement et sur les coûts, les financements, on n'a pas eu le temps d'approfondir beaucoup mais ce n'est pas grave, c'est inhérent. Alors, troisièmement, sur le débat public, moi, je pense que pour la réunion de Massy, si les uns et les autres, vous avez des idées, vous les faites remonter à RFF. Vous avez un cadre qu'il a proposé. Ce cadre, il demande aussi à être rempli et à être précisé. Essayez de voir si vous avez, dès aujourd'hui, des propositions à faire. On a vu, par exemple, à l'atelier financement, qu'il y avait une réflexion, un petit peu pour prendre en compte des valeurs un peu différentes pour ce projet atypique, c'est-à-dire comment évaluer telle et telle chose, quel est son poids. Et là, il y avait une proposition de RFF sur un comité large. Je crois qu'il faut continuer sur cette piste-là. Et plus généralement, je crois qu'il faut maintenant construire en pratique ce cadre qu'on vient de vous présenter. Alors, je vous remercie beaucoup de votre participation. Je suis désolé de ne pas avoir pu faire qu'on réponde à toutes les questions, à toutes les prises de position. Simplement, c'était très difficile de le faire. Bonne soirée, à bientôt. Il y a un petit pot qui nous attend quelque part. Voilà. (*Applaudissements*)