

## **Débat public Interconnexion Sud LGV Massy – 18 mai 2011 - Réunion de clôture**

François PERDRIZET : Monsieur le Maire, vous voulez dire un mot d'introduction ? Comme vous voulez... Non, mais, c'est juste...

Vincent DELAHAYE : Oui ! Mesdames, messieurs, Monsieur le Président, c'est vrai que ce n'est pas le premier débat qui se déroule à Massy. On a eu l'occasion, ces derniers mois, d'avoir pas mal de débats publics, on ne savait pas trop ce que c'était au début, maintenant on commence à être bien habitués à ces débats, à leur forme et à leur déroulement. Moi, je regrette parfois qu'on n'ait pas plus de temps pour s'exprimer et que, finalement, dans certains débats, la parole est aussi monopolisée par certains qui interviennent à plusieurs reprises et par personne interposée, mais bon... Je parle, là, du débat qu'on a eu sur le Grand Paris, sur le métro automatique du Grand Paris plus que sur la ligne à grande vitesse et l'Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse qui fait l'objet de ce débat, je pense, de restitution ce soir, puisque c'est qu'on est sur la fin du débat public, et qu'on est heureux, pour la deuxième fois, d'accueillir un débat à Massy avec, bien sûr, des problèmes spécifiques à notre secteur, puisque nous avons la chance d'avoir une gare TGV à Massy et que, entre Massy et Orly, il faut trouver les moyens de s'y rendre le plus vite possible. On a déjà, nous, en tant que ville, exprimé notre point de vue, on l'a exprimé aussi en tant qu'agglomération, puisque je suis aussi président de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne et on va être attentifs bien entendu aux solutions qui nous seront proposées pour l'enfouissement de la ligne. On sait que c'est une des problématiques que nous avons, et nous sommes maintenant convaincus, en tout cas pour notre part, qu'on peut avoir une gare à Massy et aussi une gare à Orly, et que les deux ne sont pas antinomiques. J'avais un peu de crainte au départ, maintenant je pense que, finalement, plus il y a de gares, plus il y aura sans doute de voyageurs et d'utilisateurs des transports en commun, ce que l'on souhaite tous aussi pour essayer de favoriser l'utilisation du train et du métro au détriment de la voiture. Voilà ! En tout cas, merci à vous d'avoir choisi Massy pour votre implantation, puisque vous êtes près du pôle des gares, et puis on est très heureux de vous accueillir ce soir encore pour ce débat. *(Applaudissements)*

François PERDRIZET : Bienvenue à tous pour notre dernière réunion publique sur l'Interconnexion Sud, sans oublier bien sûr les internautes qui suivent en direct le débat. Merci à Monsieur le Maire de Massy de son accueil ce soir et, plus généralement de l'accompagnement de la municipalité dans notre démarche. Ce soir, cette réunion de clôture va se présenter comme une première tentative de restitution, c'est-à-dire que la Commission va dire un petit peu ce qui lui semble important à la fois dans les positions et les arguments et attend de votre part des réactions à cette restitution car, et bien sûr, il peut y avoir des oublis, il peut y avoir des accents sur les priorités qui ne sont pas forcément les vôtres, il peut y avoir aussi des déformations. Et donc cette réunion devrait notamment nous aider pour commencer à réfléchir sur le compte-rendu écrit que la Commission va faire dans les deux mois. Plus précisément, le programme est le suivant, alors, vous l'avez là, comme cela. Grosso modo, il y a une introduction à la restitution, avec un temps d'échanges avec la salle, une réflexion sur l'aménagement du territoire avec un échange avec la salle. Ensuite, on évoquera les préoccupations en matière d'environnement, toujours le même schéma, huit minutes d'exposé et dix-sept minutes avec la salle. On dira également un mot de la comparaison des scénarios et les relations avec les réseaux de transports urbains ; une autre session sera sur les éléments de trafic, les avantages socio-économiques et le financement. Et puis, à la fin, il y aura une autre session qui sera consacrée sur certains thèmes. Pour dévoiler un peu à l'avance quels sont les thèmes, on parlera de l'aménagement de la liaison Massy-Valenton, on parlera du POCL, on parlera du fret, on parlera peut-être encore un petit peu d'Orly, et on parlera de la suite du débat. Et puis là, nous aurons une intervention de vingt minutes du maître d'ouvrage et des conclusions.

Alors, simplement pour finir avec cette restitution, je crois qu'elle nous rend très modestes parce que c'est difficile de rendre compte de la complexité de la diversité des échanges, donc difficile d'être à la fois fidèles et complets mais, grâce à vous, on pense qu'on sera mieux à la sortie qu'à l'entrée. Je finis par vous rappeler les règles du débat, pour certains qui n'auraient pas participé, elles sont dans ETAIN. Equivalence, cela veut dire que chacun a le même droit à la parole. Transparence, cela veut dire qu'on dit toutes les choses, il n'y a pas de cachotterie. Argumentation, très important, puisque c'est cela qui étaye les décisions, donc, les arguments sont aussi importants que les positions. Ensuite, Indépendance... alors, les deux, c'est l'Indépendance de la Commission et Neutralité, cela veut dire

aussi de la neutralité de la Commission. Je vous rappelle que le temps de parole est limité à trois minutes pour tout intervenant. Il y aura peut-être d'ailleurs une petite entorse mais on verra cela tout à l'heure, et bien sûr la Commission va s'efforcer elle-même de respecter les délais qu'on vous a annoncés dans le programme. Je rappelle que notre réunion fait l'objet d'un verbatim et d'une vidéo. Enfin, nous recevrons jusqu'au 20 mai, c'est-à-dire vendredi, les questions, les avis et les contributions ; simplement, à partir de demain, nous ne ferons plus de cahier d'acteurs, parce qu'on n'aurait pas le temps de les diffuser tout simplement. Voilà ce que je voulais dire en introduction. En terminant, je vous rappelle un peu que nous avons à faire donc ce rapport dont je parlais, le compte-rendu des débats dans les deux mois, et que la Commission nationale de son côté, en même temps, fera un bilan qui est un document de huit pages, qu'elle adressera à Réseau ferré de France, et celui-ci aura trois mois pour dire ce qu'il compte faire du projet, et la suite qu'il compte donner notamment aux recommandations de la Commission nationale. Voilà... Bon travail !

Est-ce que sur l'organisation de la réunion, vous avez des questions ? Non. Alors, je passe au point suivant qui est vraiment le cœur de nos réflexions ce soir. Je l'avais appelé « introduction à la restitution ». Alors, d'abord, la position initiale du projet, pour rappeler la position initiale, j'ai souhaité prendre ce qui avait été dit lors de la réunion inaugurale à Massy. Il y avait eu le Président de RFF qui avait situé le projet à la rencontre de trois enjeux, à savoir le développement de la grande vitesse, et notamment dans le cadre d'un objectif de Grenelle qui prévoit de lancer, avant 2020, 2 000 kilomètres nouveaux. Deuxième enjeu, c'était l'amélioration des transports en Ile-de-France, ainsi que des conditions de transport, et également l'accès des Franciliens, un meilleur accès des Franciliens, aux TGV. Et le troisième enjeu, c'était la création d'un espace complémentaire entre l'avion et le fer, avec la possibilité de créer une gare au niveau d'Orly. D'après le chef de projet, Monsieur Barrès que je salue ce soir, il y a deux idées sur lesquelles repose ce projet. Il y a une idée d'avoir une ligne dédiée, c'est-à-dire réservée aux TGV et de finir avec ce mélange, qui est actuellement la caractéristique de la liaison Massy-Valenton. Et la deuxième idée, c'était de créer des gares franciliennes avec une gare à Orly et éventuellement une gare à Villeneuve Saint-Georges ou à Lieusaint. Et puis, bien sûr, son adjoint avait posé les questions qui traduisaient un petit peu une bonne partie de notre débat, c'étaient : où implanter la gare TGV à Orly ? Faut-il une deuxième gare ? Si oui, où localiser cette deuxième gare ? Et ensuite, dernière question, comment relier les gares entre elles ?

Je vais dire maintenant un mot de la participation au débat. Le débat a commencé au mois de décembre, le 9 décembre, et se terminera vendredi le 20 mai avec douze réunions plénières : Massy, Juvisy, Orly, Villeneuve-Saint-Georges, Melun, Nantes, Antony, Yerres, Lieusaint, Villeneuve-le-Roi, Créteil, Longjumeau, et également deux ateliers techniques. Alors, on a mis là, sur le transparent, quelques chiffres. Le nombre de participants aux réunions, grosso modo, ce qu'il faut retenir, c'est à peu près 150 participants par réunion, en moyenne. Il y avait aussi les visites sur le site Internet, c'est un chiffre très élevé [21 600 connexions] mais on ne sait pas si c'est une petite connexion ou une grande et cetera mais enfin, c'est un chiffre assez élevé. Le nombre d'internautes qui ont assisté en direct à nos réunions, si vous divisez cela par 12, vous voyez que c'est non négligeable, et puis, 72 cahiers d'acteurs. Sur les cahiers d'acteurs, on a fait un document qu'on va afficher, s'il vous plaît ! Alors, c'est un transparent qui montre où se situent les cahiers d'acteurs, vous l'avez sur votre siège. Je vais prendre le camembert de mon côté, il est où ? Je n'ai pas un camembert. Vous n'en avez pas un dans les sites ? Grosso modo, ce qu'on constate, c'est ce croissant qui est assez marron, qui est assez énorme, qui fait 38, ce sont tous les cahiers d'acteurs émanant de province. Donc, vous voyez que sur un total de 70 cahiers d'acteurs, il y en avait une grande partie qui venait de province. Ensuite, vous voyez les localisations. Les localisations, là, les localisations sur Massy-Antony ; on a une localisation aussi sur Orly, ce qui est bien normal ; une sur Villeneuve-le-Roi, qui est un secteur sensible ; une sur Villeneuve-Saint-Georges, cela va jusqu'à au Plateau briard ; une sur Val de Seine ; une sur Sénart aussi, qui est tout à fait une zone dynamique, et puis, une dans l'Essonne. Et on a mis sur la gauche un petit peu les cahiers d'acteurs qui étaient un peu transversaux, qui concernaient toute l'Ile-de-France. Et puis, dernière chose que je voulais montrer sur cette restitution du débat, c'était le nombre total de questions sur le site. Là, on a eu 135. Vous voyez le grand fromage vert, c'est sur les scénarios et les projets connexes. Et ensuite, il y a trois choses qui se situent, il y en a une vingtaine, qui sont l'économie et technique du projet, les impacts environnementaux et l'organisation du déroulement du débat, en rouge. Voilà un petit peu ce que je souhaitais dire sur la restitution.

Maintenant j'en viens... un mot sur l'opportunité du projet. D'abord, ce qu'il faut rappeler, c'est que ce débat était assez ouvert, on pouvait parler de... Il y avait trois scénarios, il y avait des possibilités de

créer de nouveaux scénarios, et bien sûr, il y avait la possibilité de parler de l'opportunité. Alors, sur l'opportunité, je crois que la finalité d'ensemble n'a pas été vraiment mise en cause, il y a beaucoup d'avis qui se prononcent en faveur de ce projet. Par contre, il y a plusieurs voix qui se sont élevées pour dire que la priorité dans les financements devrait être réservée au transport urbain, en particulier au niveau des RER C et RER D. Donc, cela, on l'a entendu plusieurs fois... Alors, ce n'est pas une remise en cause, c'est une vision différente sur les priorités. Dans le même mouvement, ces voix, elles ont mis les doutes sur l'utilité du projet d'Interconnexion au regard de son coût. Une autre mise en cause a concerné l'inscription du projet. Je m'explique : Il y avait un cadre qui était « trois scénarios avec des variantes ». Là, surtout sur la fin, il y a des gens qui sont sortis de ce cadre, et notamment, une solution qui a consisté à re-proposer, pour des motifs d'environnement, un barreau plus au Sud, un barreau Est-Ouest plus au Sud. Et puis, il y a eu aussi des solutions avec des phases transitoires pour... disons, dans des perspectives de restriction de crédit, on a des solutions qui sont beaucoup plus progressives et qui mélangent un peu les scénarios A et B. Voilà un peu ce qu'on peut dire sur l'opportunité. Simplement, les dernières propositions dont je viens de parler, disons, utilisent l'aménagement de la liaison Massy-Valenton et son aménagement sur place pendant un temps certain. Voilà ce qu'on peut dire très rapidement sur l'opportunité. Et là, je vais vous donner la parole un temps pour réagir un petit peu, soit sur la participation au débat, soit sur l'opportunité. Mais n'hésitez pas ! Nous, on est tout ouï pour essayer de nous enrichir parce qu'on est convaincus que de restituer les choses comme cela, c'est une vision un petit peu partielle.

Didier GROSJEAN : Oui, bonjour ! Didier Grosjean, président du Club ferroviaire de Massy, de défense de l'environnement et défense des services de transports. Bien ! Alors, je pense que ce n'est pas du tout incompatible de développer à la fois les liaisons grandes lignes à grande vitesse, donc, des infrastructures nouvelles entièrement dédiées aux trains de grande ligne, et de développer et améliorer les circulations du RER. On le voit très bien sur la section Etampes-Paris, où la circulation des trains de grande ligne est quasiment incompatible, en raison de la saturation, avec la circulation de trains de banlieue, et ces derniers sont prioritaires. On le voit entre Massy et Orly, où il serait souhaitable d'avoir un train tous les quarts d'heure entre Massy et Orly, dans la ligne C du RER, et c'est impossible actuellement, parce que les infrastructures sont saturées. Et vous n'avez pas non plus évoqué les transports de marchandises, actuellement, ils sont en récréation. Les services frets de la SNCF essayent de diminuer au maximum le nombre de trains et de tout reporter sur la route, cela ne pourra pas durer éternellement, qu'ils le veuillent ou non. Actuellement, les chemins de fer allemands sont en train de reprendre les trafics à la SNCF sur le réseau français ; les trains de marchandises qui ne sont pas rentables pour la SNCF le sont pour le chemin de fer allemand, c'est quand même curieux. Donc, de toute façon, il faut s'attendre à un doublement du trafic de marchandises, on ne sait pas quand mais il viendra, sinon la planète n'y survivra pas. Alors, actuellement, il n'y a quasiment plus de trains de marchandises qui circulent, et le réseau est quand même en saturation. Donc, il faut absolument développer les liaisons à grande vitesse et les infrastructures dédiées à la grande vitesse, parce que c'est vrai que faire côtoyer des trains qui s'arrêtent tous les 2 kilomètres avec des trains qui roulent à 100, 200 à l'heure, cela n'est pas du tout logique et difficile à réaliser au niveau de l'exploitation.

Par ailleurs, ce que je trouve quand même curieux, je sais que c'est bien la concertation qui est faite mais on fait beaucoup de chichis pour faire une voie ferrée qui est indispensable. Quand il s'agit de faire des routes, de massacrer des champs, des forêts, des terres cultivables, de passer dans des quartiers habités, et cetera, là, ça se fait tout de suite. Quand on a élargi l'A10 à 4 voies au lieu de 3 voies, il n'y a pas eu de réunions, il n'y a eu rien. Cela s'est fait, l'argent est tout de suite là, et les dossiers sont tout de suite là, cela s'est fait très rapidement. Quand il s'agit d'une voie ferrée ou d'un site propre bus, ou tramway, alors, là, il faut des années et des années. Donc cela n'a pas changé. Le Grenelle de l'environnement, c'est très bien sur le plan théorique ; dans la pratique, tout le monde s'en fiche. L'essentiel, c'est qu'il y ait de plus en plus de bagnoles et de moins en moins d'infrastructures destinées à remplacer la bagnole et l'avion.

François PERDRIZET : D'accord ! Merci. Donc, je note votre souci de rechercher des solutions de conciliation entre TGV et trafics urbains. Par ailleurs, les frets, on va y revenir, c'est un sujet important. Dans la dernière partie, on en dira plus. Et alors, sur les routes, je ne me prononce pas, et puis, c'est un petit peu difficile à mettre comme conclusion de notre débat. Autres... Monsieur le Maire.

Vincent DELAHAYE : Merci ! Oui, je me permets de réintervenir parce que je vais devoir partir, j'ai une autre réunion et donc je ne vais pas pouvoir rester jusqu'au bout de ce débat. Mais je voulais préciser un tout petit peu la position de la Ville de Massy, même si on n'est qu'en introduction, là, si j'ai bien compris. Monsieur Grosjean, que je connais bien, je voudrais lui préciser quand même que depuis quelques années les investissements sur les routes sont très limités et que, parfois d'ailleurs, on s'en plaint un petit peu parce qu'il y a des petits investissements qu'on aimerait bien voir venir et qu'on a du mal à mobiliser ; et que, par contre, les investissements sur les transports en commun sont beaucoup, beaucoup plus importants, et c'est bien normal et bien justifié, et que moi je me réjouis qu'on ait ces débats publics. Alors, bien sûr, je suis aussi président de l'association des élus du RER B, et donc je me suis exprimé à ce sujet lors du débat sur le métro automatique du Grand Paris. Moi, j'avais fait une proposition de financement spécifique de cette nouvelle ligne. Moi, je considère que sur les nouvelles lignes, il faut des financements spécifiques et il faut que les financements traditionnels permettent d'améliorer les liaisons actuelles, que ce soit le B, le C, le D, mais il ne faut pas oublier le B. Vous avez cité le C, le D, mais moi j'aimerais bien que le B figure aussi dans votre... Même si, je ne le place pas du tout sur le même plan, même le B, le C et le D, je ne me place pas sous le même plan que la ligne à grande vitesse. Donc nous sommes favorables, nous, au développement de la ligne à grande vitesse et de cette Interconnexion qui est absolument indispensable, si on veut aller plus vite d'une région à une autre en France, et c'est ce qu'on a fait ces dernières années. Donc on doit continuer, et en Ile-de-France cela doit nous permettre aussi d'améliorer nos RER. Donc, tout cela, c'est très complémentaire.

Moi, je serai très attentif parce qu'à Massy, j'ai dit qu'on avait la chance d'avoir une gare tout à l'heure mais, si on a la chance, c'est parce qu'on a investi aussi et que la Ville a investi dans cette gare, et elle continue, aujourd'hui, à rembourser les emprunts par rapport à cet investissement. Donc je serai sensible à ce que, s'il y a d'autres gares ailleurs, que les financements soient aussi participatifs de la part des collectivités. Il n'y a pas de raison qu'à une époque, Massy ait investi, et qu'on l'ait poussé à investir, et que les autres collectivités, aujourd'hui, bénéficient de gare TGV sans investir elles-mêmes. Donc moi je considère que c'est un investissement, une gare TGV, et que c'est un atout pour un territoire. Donc ce territoire, il bénéficiera de richesse, et c'est normal donc... moi, je serai attentif à cela. Je serai attentif au fait que la gare de Massy, qui va bientôt fêter ses 20 ans, a été construite assez rapidement à l'époque avec des moyens limités, même si la Ville a rajouté à ces moyens. Et quand j'entends parler, aujourd'hui, des sommes nécessaires pour construire une gare TGV que je compare, même avec des budgets réactualisés, à la valeur de l'euro aujourd'hui, je trouve qu'il y a des proportions à respecter. Massy a fait une gare TGV qui ne fonctionne pas mal mais qui mérite d'être améliorée, et j'espère qu'il y aura des investissements qui seront consacrés à l'amélioration de cette gare, qui est pour nous un atout, qui est de plus en plus utilisée, mais qu'il faut aussi profiter de cette opération pour l'améliorer. Et nous serons également très très sensibles à l'enfouissement de la ligne et aux travaux d'enfouissement, autour de Massy-Verrières et au début d'Antony, parce que c'est un sujet qui nous préoccupe, qui préoccupe bien sûr les habitants, ce qui est normal, et qui, je pense, va être pris avec sérieux, et je le souhaite, par les maîtres d'ouvrage, et avec lesquels je souhaite qu'on puisse travailler dès la fin du débat public pour aller plus loin dans le détail. Voilà ! J'ai été trop long mais je tenais à dire que ces quelques mots en introduction du débat.

François PERDRIZET : Ok ! Est-ce qu'il y a d'autres... Sur ce thème de l'opportunité, est-ce qu'il y a d'autres voix qui veulent s'exprimer ? Allez-y !

Bruno EDOUARD : Bruno Edouard, citoyen à Antony. Monsieur le Président, vous avez parlé de notre projet alternatif de recréer le Barreau Sud pour des raisons d'environnement. Alors, je voudrais préciser que c'était bien sûr pour des raisons d'environnement mais pas uniquement pour des raisons d'environnement. Pour nous, cette proposition relève d'une logique globale. Nous souhaitons que ce Barreau Sud se fasse loin de la proche banlieue pour des raisons d'aménagement du territoire dans le Sud de l'Ile-de-France, il nous semble que sur le Sud-Est d'Ile-de-France, Lieusaint, Evry, voilà ! C'est à discuter. Mais donc, il y a besoin d'une gare TGV là, en termes de coût, puisque les coûts sont considérablement différents si on crée ce Barreau Sud qui peut être fait, pour la plus grande partie, en aérien, et en termes d'efficacité de liaison entre les régions françaises, puisqu'on va à la fois au plus court et au plus vite, qu'en prenant d'autres trajets.

François PERDRIZET : Dans notre analyse, on viendra au niveau des scénarios sur un petit peu les comparaisons de scénarios, et notamment, on énoncera un peu les facteurs auxquels vous venez de faire allusion. On va maintenant passer aux points suivants, s'il n'y a pas d'autres questions. Alors, donc, c'est l'aménagement du territoire... Madame Michèle Tilmont, qui est architecte urbaniste honoraire comme on dit, va nous parler des réflexions en matière d'aménagement du territoire que nous avons rencontrées.

Michèle TILMONT : Bien ! Merci, Monsieur le Président. Mesdames, messieurs, bonsoir ! Les principaux objectifs du projet d'Interconnexion Sud viennent d'être rappelés par François Perdrizet, et vous l'avez compris, ce projet, clé de voûte structurante du réseau des LGV, comme il est présenté, dépasse la seule logique transport pour être un levier d'aménagement des territoires. Et différents arguments du débat ont été déclinés selon trois échelles d'aménagement des territoires, du global au local, que je vais reprendre successivement et brièvement en quelques minutes.

A l'échelle nationale et européenne, l'Interconnexion Sud représente un instrument du développement économique pour l'ensemble des régions françaises. Concernant le débat Paris-province et les arguments des régions, on peut noter les points suivants : un très grand nombre, environ un tiers de cahiers d'acteurs publics comme privés en région, à l'initiative des Ceser, des chambres de commerce, des entreprises, des associations ainsi que des métropoles régionales ; une priorité nationale pour le réseau ferroviaire qui répond à une logique d'aménagement du territoire pour les 15 millions d'habitants des six régions de l'Ouest de la France, qui se sont écartées des grands courants d'échanges économiques ; un rôle militant de l' AIS, 120 adhérents dans 12 régions depuis une dizaine d'années pour la réalisation de l'Interconnexion ; un choix exprimé fortement en faveur du tracé le plus court, qui engendre le moins de perte de temps, en souterrain sur la totalité du parcours avec une gare à Orly au plus près des aéroports. Pour eux, la réalisation d'une deuxième gare est une option à analyser selon son impact sur les liaisons province-province. Et aussi, nous avons entendu quelques voix isolées contre le tropisme parisien.

A l'échelle de l'Ile-de-France, l'Interconnexion Sud et son inscription dans le développement urbain de la région capitale amènent à un constat sévère de la part des acteurs sur ces territoires. Des territoires mal desservis par les transports en commun en radiale, des transports du quotidien oubliés, des difficultés de déplacement en véhicule particulier, des territoires fragmentés en manque d'urbanité, des territoires en mal de gouvernance, du fait des découpages physiques et administratifs. Les objectifs du Schéma directeur de l'Ile-de-France, à horizon 2030, portent sur une volonté de densification des espaces urbains de l'agglomération pour une ville durable, avec des opérations d'intérêt national, reposant sur des établissements publics de l'Etat, Paris-Saclay, Orly-Rungis-Seine-Amont, dont les ambitions ne sont pas ou peu exprimées lors de ce débat public, et aussi, une ville nouvelle, Sénart, réaffirmée qui, aujourd'hui, se structure et se réalise au cœur d'un quadrant Sud-Est d'environ 800 000 habitants. Concernant le projet d'une gare TGV à Orly, quel choix privilégier entre une gare intermodale et/ou territoriale si un choix est à faire ? Plusieurs localisations possibles ont été évoquées, selon la priorité donnée à sa vocation, entre une gare de secteur positionnée sur le RER C, au cœur d'un pôle multimodal de ligne de transport aérien, ferré et urbain, une gare privilégiant les connexions air/fer au plus près des aéroports confortant le pôle d'Orly. On peut constater qu'un choix majoritaire s'est exprimé lors des débats pour un positionnement sous les deux aéroports, ce qui permet d'assurer l'efficacité de l'intermodalité air/fer en évitant les ruptures de charge et en confortant ainsi la dimension internationale de la région Capitale.

A l'échelle locale, par rapport à l'hypothèse d'une deuxième gare reliée au RER D, on peut retenir que les avantages d'une seconde gare sont confirmés lors des réunions publiques. Un accroissement du nombre de voyageurs, de l'ordre de un million pour les TGV intersecteurs ; un temps de parcours allongé mais des fréquences de train plus grandes ; une dimension territoriale qui s'exprime pleinement à travers les débats sur la localisation d'une seconde gare, dont le principe recueille une forte majorité d'avis favorables. Cependant, des coalitions d'opinion s'expriment autour des choix liés à cette deuxième gare, sur sa localisation. Il faut bien comprendre que ces choix se révèlent interdépendants entre positionnement des gares et scénarios retenus pour le tracé de l'Interconnexion Sud. Ainsi, la création d'une seconde gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges, au centre-ville en souterrain, est prévue par le scénario A en tunnel direct entre Massy-Orly et Limeil-Brevannes, et également par le scénario B dans sa variante en tunnel à l'Est. Le jumelage de la ville nouvelle avec la ville existante proposé par le scénario B impose que la gare d'Orly soit située à Rungis-La Fraternelle

ou Pont de Rungis, et la seconde gare en surface à Villeneuve-Triage. L'hypothèse du scénario C inclut une deuxième gare après Orly en surface à Lieusaint.

Que retenir sur les enjeux urbains d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges ? Des positions divergentes sont avancées selon les acteurs. La municipalité de Villeneuve-Saint-Georges défend son choix, au nom du lourd tribut payé au développement de Paris, dans un droit à réparation, afin de faire bénéficier la ville d'un effet de levier important en matière d'urbanisme, d'habitat et d'emploi. La localisation de la gare TGV en souterrain, en relation directe avec le RER D au centre-ville, rend cependant indispensable la réalisation de la déviation de la RN6 réclamée depuis de nombreuses années. Ce choix est également défendu par d'autres acteurs, dont la Communauté d'agglomération voisine de Sénart-Val-de-Seine. La majorité municipale, appuyée du syndicat CGT, y est également favorable et présente des arguments contre une gare à Villeneuve-Triage, alors que l'opposition municipale, à l'inverse, se prononce pour ce secteur offrant la possibilité de reconversion d'espace de friches industrielles et étant un site moins contraint. Les élus de la ville voisine de Villeneuve-le-Roi s'expriment catégoriquement contre une gare à Villeneuve-Saint-Georges, qui ne leur apporterait que des nuisances supplémentaires, combien même elle offrirait un accès direct pour ses habitants depuis la rive gauche de la Seine.

Quels arguments de dynamique urbaine pour une gare à Lieusaint ? On assiste à un consensus des acteurs-clés des territoires du quadrant Sud-Est francilien au-delà de leur appartenance politique. Le cahier d'acteurs, élaboré par le Conseil général de Seine-et-Marne, en témoigne. Les différents acteurs politiques de ces territoires, regroupant deux préfectures, Evry pour l'Essonne et Melun pour la Seine-et-Marne, ainsi que quatre communautés d'agglomération, dont deux villes nouvelles, ont adopté une position commune pour une défense du site de Lieusaint et un abandon de l'hypothèse de localisation de cette seconde gare à Villaroche. Pour le président du Conseil général de Seine-et-Marne, cette union des élus est la clé de réussite du projet. Selon lui, la démographie justifie à elle seule cette infrastructure, afin de répondre aux besoins d'un bassin de vie de 1 million d'habitants à horizon 2020. Il affirme le double atout de la ville de Sénart, qui réunit volonté politique et moyens d'agir, par la disponibilité foncière de quelque 3 000 hectares acquis par l'Etat dans son périmètre.

Un autre point de débat : y a-t-il des complémentarités ou concurrences entre les gares TGV ? Si tous les intervenants s'accordent sur la création d'une seconde gare, qui augmente la rentabilité du projet, certains s'interrogent sur la pertinence de positionner trois gares : Massy, Orly, Villeneuve-Saint-Georges, à des distances si proches. D'autres reprennent la position défendue par la SNCF pour affirmer que ces gares sont complémentaires. Différents critères d'appréciation sont présentés comme arguments. En premier, des critères d'urbanité, selon deux visions différentes de la ville future, étalement urbain versus densification. Est-il plus pertinent d'accroître la densité urbaine de la zone de Villeneuve-Saint-Georges ou de contribuer au développement du nouveau pôle d'agglomération de Lieusaint ? Etalement urbain contre densification, cette question est au cœur des débats. Ensuite, des critères économiques, on y reviendra, l'Interconnexion Sud est présentée comme un levier pour accroître la compétitivité de l'Ile-de-France. Les chambres de Commerce en Ile-de-France partagent une même vision économique du projet, en mettant en avant différents arguments en faveur d'une gare à Lieusaint et, principalement, la plus forte rentabilité socio-économique de ce scénario malgré son coût légèrement supérieur.

Enfin, des critères techniques sur l'accessibilité des gares, critères importants d'appréciation et de comparaison entre variantes, les gains de trafic dépendent fortement de l'accessibilité aux gares. En ce qui concerne l'accessibilité en véhicules particuliers, les études de Réseau ferré de France montrent un différentiel entre Sénart et Villeneuve : là où Villeneuve-Saint-Georges desservirait 65 000 personnes situées à moins de 35 minutes du TGV, Lieusaint intéresserait 1,5 million de voyageurs. Sur l'accessibilité en transports en commun, Lieusaint desservirait des populations plus nombreuses, notamment depuis le Sud de la Seine-et-Marne. SNCF-Voyages fait entendre un point de vue différent et met en avant l'avantage de Villeneuve-Saint-Georges sur le tronç commun du RER D. Ces différentes appréciations ont cependant en commun les mêmes ordres de grandeur avec des écarts peu significatifs. En conclusion, l'Interconnexion Sud se présente comme un projet atypique qui vise des gains autres que des gains de vitesse : des gains d'accessibilité, de fréquence et des gains environnementaux et humains liés aux reports modaux, des gains atypiques comme la robustesse du réseau, des gains de régularité, des effets positifs sur le RER C, la mutation de l'aéroport d'Orly, la décongestion des gares parisiennes sur les transports en commun de promiscuité, et également, sur

les développements économiques et urbains, et l'aménagement de ces territoires. Je vous remercie de votre attention.

François PERDRIZET : Merci beaucoup Madame Tilmont ! Alors, la première réaction de tout un chacun sur cet exposé. Est-ce qu'il manque des choses, d'après vous, ou vous pensez que c'est une vision suffisamment globale, objective, je ne sais pas, mais équilibrée, on va dire ? Est-ce qu'il y a des gens qui veulent prendre la parole ?

Bernard LAFFARGUE : Oui, Bernard Lafargue. Je suis étonné des chiffres que vous avez annoncés, Madame, sur les populations desservies autour des gares, que ce soit celles de Villeneuve-Saint-Georges où on annonce 65 000 voyageurs potentiels et 1,5 million à Lieusaint. Moi, cela me sidère. Là, je suis surpris.

Michèle TILMONT : C'est en véhicule particulier, Monsieur.

Bernard LAFFARGUE : Cela veut dire qu'à Lieusaint, il y aura 1 500 000 personnes qui iront en voiture à Lieusaint. Alors, là, je veux bien qu'on calcule les surfaces de parking, et je dirais qu'on me parle aussi de développement durable. (*Applaudissements*)

François PERDRIZET : Ecoutez, sur ces chiffres-là, on reviendra. Notamment, on donnera la parole à RFF, tout à fait à la fin, pour préciser des choses. Ou vous voulez répondre tout de suite, non ?

Tristan BARRÈS : Donc, en fait, les chiffres qu'avait évoqués Madame Tilmont, ce sont effectivement les chiffres en véhicule particulier, il y a également les chiffres en transports en commun. On voit effectivement qu'il y a un grand delta, un grand écart entre l'accessibilité en véhicule particulier de Villeneuve-Saint-Georges par rapport à Lieusaint, ce sont les 65 000 dont vous parliez. Le modèle de RFF prend en compte la congestion, en fait. Et le fait qu'il n'y ait que 65 000 véhicules particuliers de plus à moins de 30 minutes de la gare TGV de Villeneuve-Saint-Georges est lié au fait que le modèle prend en compte la congestion, et notamment la congestion de la RN6. Alors, les deux millions de voyageurs, exactement les 1,9 million de voyageurs dans la gare de Lieusaint, tous ne viendront pas en véhicule particulier. Alors, on peut prendre comme modèle la gare de Marne-la-Vallée-Chessy, où il y a, je crois, 70 % des gens qui viennent en véhicule particulier. Si on prend 2 millions de voyageurs par an divisé par 365 jours, et multiplié par 70 %, pour ne prendre en compte que ceux qui viennent en véhicule particulier, c'est de l'ordre effectivement de 2 000 véhicules par jour. On avait discuté avec Monsieur Perdrizet, il y a quelques temps. Et sur ces 2 000 véhicules particuliers, tous ne se garent pas à la gare. Il y a des déposes en taxi, il y a des déposes de gens qui déposent leurs amis, leurs parents à la gare. C'est ce qu'on constate à Massy. A Massy, un tiers seulement des véhicules particuliers qui viennent à la gare TGV ont besoin d'une place de stationnement, un tiers seulement.

François PERDRIZET : Ok, merci ! Autres remarques sur l'aménagement du territoire ? Monsieur le Maire... Monsieur le Président, plutôt !

Michel BISSON : Michel Bisson, maire de Lieusaint. Vous avez deviné que ce serait sur l'aménagement du territoire. C'est juste pour faire une remarque par rapport à la présentation et les mots qui sont employés sur l'urbanité, où j'ai lu « étalement urbain contre densification ». Je pense que « étalement urbain » n'est peut-être pas le mot le plus approprié, tout simplement parce que... enfin, je préférerais « développement de pôles franciliens », voilà, alors, ou de « nouveaux pôles franciliens », tout simplement puisqu'on travaille évidemment aujourd'hui, d'ores et déjà, sur l'aménagement, notamment résidentiel et économique, de tous ces secteurs. On travaille avec les services de l'Etat, avec les services de la Région, avec la Chambre d'agriculture notamment aussi, et évidemment on fait en sorte de densifier ces nouveaux secteurs. On n'est absolument pas, ou absolument plus, en tous les cas dans une logique d'étalement urbain. Donc je crois que ce terme-là est devenu, y compris chez nous, complètement impropre.

François PERDRIZET : Oui. Il y a une demande, là-bas, de Villeneuve-le-Roi, si je crois bien.

Joël JOSSO : Vous avez bien vu, Monsieur le Président. Deux petites choses. Déjà, le débat, on voit bien qu'il est clairement posé. Contrairement à ce qui vient d'être dit, moi je pense que le terme d'« étalement urbain » est parfaitement adapté : d'un côté, c'est la voiture ; de l'autre côté, ce sont les transports en commun. Le choix, il sera entre ces deux visions de l'Ile-de-France, pour ce qui concerne l'Ile-de-France. Petite observation par rapport à ce qui vient d'être dit, qui concerne ma ville, il vient

d'être dit que les élus de Villeneuve-le-Roi, ville voisine, disent catégoriquement non. Cela n'est pas exact, Madame, puisque, au sein de l'opposition de Villeneuve-le-Roi, il y a sept élus. Sur les sept élus, il y en a cinq qui catégoriquement prennent position pour le tracé A avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Voilà ! Je voulais dire cela, dont moi, bien évidemment, Joël Josso, conseiller municipal.

Je voudrais dire deux, trois autres petites choses autrement, toujours sur ces questions d'aménagement. Je trouve qu'on ne prend pas suffisamment en compte un certain nombre d'éléments. Alors, forcément, ce sont des débats parisiens mais tous les cahiers d'acteurs ou presque tous, il peut y avoir certains qui m'ont échappé, prennent position en faveur du scénario A. Il faut quand même que l'on ait les choses présentes à l'esprit. Et deux éléments, qui ont été repris pour une part par Madame Tilmont, qui sont venus dans le débat, en particulier il y a une semaine, sur la question de l'hypothèse d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges. On parle de deux points noirs : celui des questions de la circulation et celui du manque de traversées de Seine. Je vais apporter deux petits points d'information qui n'ont pas pu être dits la dernière fois, et je trouvais que ce n'était pas tellement logique que le conseiller régional qui est intervenu ne les ait pas montrés. La question de la circulation et de la déviation de la RN6, il est réglé aujourd'hui par deux questions. D'abord, il est inscrit dans le SDRIF, indépendamment de l'interconnexion TGV. Donc c'est bien puisqu'il y a une décision politique de réaliser cette déviation de la RN6. Donc cette question du point noir est pour moi un problème aujourd'hui, c'est un faux problème pendant 10 ou 15 ans, puisqu'il est bien prévu comme cela, et il est d'autant plus prévu que le député-maire de Villeneuve-le-Roi a annoncé que 500 000 euros de crédits venaient d'être débloqués pour lancer les crédits d'étude. Donc, si on a lancé les crédits d'étude en 2011, on peut quand même penser que les choses en 2020 ou 2025 seront résolues, indépendamment, toujours des questions de l'interconnexion TGV. Deuxième question : le manque de traversées de Seine. Là aussi, on est sur des débats voiture ou pas, mais la question, moi, je pense qu'il faut privilégier les transports en commun, cela, c'est clair. Mais sur la question des traversées de Seine, on reproche, effectivement, à juste titre, à l'OIN, à l'EPA ORSA de ne pas avoir pris de position, sauf que les traversées de Seine, elles sont prévues dans le Schéma directeur de l'établissement public Orly-Rungis-Seine Amont avec des traversées de Seine entre Orly et Villeneuve-Saint-Georges de l'autre côté. Donc les choses sont d'ores et déjà prévues indépendamment de l'interconnexion TGV. Donc les problèmes de circulation qu'on nous oppose ce sont des problèmes réels, aujourd'hui, mais ce sont des faux problèmes qui seront résolus à l'horizon de 10 ou 15 ans.

François PERDRIZET : D'accord. Bien. Juste encore une question ? Oui.

Jérôme GUEDJ : Oui ! Bonjour, Monsieur le Président ! Jérôme Guedj, je suis président du Conseil général de l'Essonne. Je voudrais justement intervenir sur ces questions relatives à l'aménagement du territoire pour vous confirmer la position qui a été prise par le Conseil général de l'Essonne, naturellement pour souscrire à cette ligne, et faire deux remarques : Du point de vue du territoire essonnien, il y a un enjeu fondamental à conforter, d'abord, à conforter la gare de Massy assurément, et le projet qui est présenté permet de conforter la gare de Massy, et c'est la raison pour laquelle l'intuition et l'opiniâtreté historique, il y a plus de 25 ans, de l'ancien maire de Massy, confirment la pertinence en termes d'aménagement et de développement. Et c'est la même exigence qui prévaut s'agissant d'Orly, dont il ne faut pas oublier que c'est une implantation quasi essonnienne, et le fait que nous défendons et que nous appuyons l'implantation de la gare sous les aérogares pour une véritable intermodalité entre l'air et le fer.

Après, s'est posée la question naturellement, que je vois se caricaturer un petit peu sur des visions « étalement urbain » ou « densification ». Nous, nous avons un intérêt réel pour une forme de solidarité territoriale et de se dire que ce qui a prévalu, pour une partie nord du département, doit pouvoir s'appliquer pour la manière de conforter l'aménagement du Sud francilien, qui participe avec l'Essonne à ce Cône sud de l'innovation, et qui permettra, y compris, de bénéficier à des territoires essonnien comme Evry-Corbeil et d'autres. Et donc, même si la position n'a pas été formellement aboutie jusqu'à ce que je dis à l'instant, le cœur du Conseil général de l'Essonne, en tous les cas le mien, à cet instant, penche plutôt pour le scénario C, parce que les raisons que je viens d'indiquer sont à mettre sur la table. Et je voudrais faire une dernière remarque dans la minute qu'il me reste pour vous dire que ce débat public, alors, je sais que les choses sont compliquées, ne doit pas être déconnecté de deux autres débats publics qui ont lieu ou qui ont eu lieu. Le premier, celui qui s'est conclu sur le métro automatique du Grand Paris, et le prochain qui aura lieu, je crois, à l'automne sur la ligne Paris-Orléans-Clermont Ferrand, parce que nous sommes, là, au cœur d'enjeux d'aménagement du territoire



et de desserte. Et ces deux éléments, dans le cas du métro automatique du Grand Paris, un débat public dont je tiens à le dire, il a été suivi d'effets que j'espère positifs, et qui seront, je l'espère, confirmés la semaine prochaine au Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris dans lequel je siège, et pour lequel l'acte motivé va permettre une desserte plus fine du territoire du nord du département, y compris dans la partie qui nous concerne, entre Orly et Massy, et donc, de desserte plus fine. Même chose pour ce que nous défendons avec force, je dis nous, l'ensemble des élus de l'Essonne, à savoir que tout ceci n'a de sens, que ce soit pour les dessertes grandes vitesses, que si des modes de transport en commun de rabattement sont prévus et sont adossés. Je pense au tramway Villejuif-Athis-Mons-Juvisy, je pense au tram-train Massy-Evry, je pense au TCSP entre Massy et Les Ulis, Massy et Arpajon. Et je voudrais que dans ce débat public apparaisse aussi cette exigence que l'apparition de ces gares, de la liaison, bien sûr, je ne peux pas l'oublier, entre Orly, Val d'Yerres et Val de Seine, soit aussi prise en considération, il faut adosser ces modes de transport. Pardon, j'ai dépassé, cela m'arrive souvent. Une dernière remarque, ne perdons pas de vue quand même les sommes en jeu. C'est important de faire de la ligne à grande vitesse mais les Essonnais prennent le TGV de temps en temps, ils prennent aussi souvent les transports en commun. Et donc, là, on parle d'un projet entre 2,4 milliards et 3,2 milliards pour un peu moins de 7 millions de voyageurs par an. Je ne veux pas qu'on oublie les quasi 2 millions de voyageurs quotidiens sur le RER B, le RER C et le RER D qui, tous les trois, passent en Essonne et avec d'autres, même si ce n'est pas l'objet du débat aujourd'hui, mais qu'on ne perde pas de vue que les finances publiques en cette période de raréfaction ne doivent pas non plus déshabiller Pierre pour habiller Paul. Il faut faire de la LGV, il faut aussi avoir en tête le quotidien des Essonnais, les transports en commun, y compris de ceux qui les prendront pour rejoindre ces gares de LGV. Je vous remercie.

François PERDRIZET : Merci, Monsieur le Maire. Bon. Je crois que maintenant il faut qu'on aborde l'autre point mais vous aurez encore la parole, on pourra revenir, d'ailleurs, s'il y a des questions encore sur l'aménagement du territoire. Après, l'exposé sur l'environnement par Camille Saisset qui est journaliste environnement.

Camille SAÏSSET : Merci, Monsieur le Président, et bonsoir à tous ! Alors, donc, ce thème, sur lequel je vais vous présenter cet exposé concerne les préoccupations en matière d'environnement qui sont apparues lors du débat public. Pour ce faire, nous avons choisi, nous, membres de la Commission particulière du débat public Interconnexion Sud, de nous positionner dans le contexte des réunions publiques : d'une réunion publique, celle de ce soir et de toutes celles qui se sont passées au préalable. Et bien entendu, ce que je vais vous lire, parce que je l'ai écrit et que vous n'aurez pas de PowerPoint, ce n'est qu'une étape de travail. Vous l'avez dit : l'Interconnexion Sud est un projet de dimension nationale, voire internationale, dont la réalisation suscite, sur le plan local, des préoccupations directes en matière d'environnement. Les nuisances environnementales, une réalité bien d'aujourd'hui. Je vais me mettre debout, peut-être que ce sera plus facile.

Lors de la réunion publique d'ouverture, un riverain indique, j'ouvre les guillemets, « le projet Interconnexion Sud ne constitue pas une amélioration mais une dégradation du cadre de vie des riverains ». Lors de la réunion publique de Villeneuve-le-Roi, la critique est encore plus vive : « Ce projet n'apportera aucun bénéfice mais de nombreuses nuisances supplémentaires. Ce n'est qu'un miroir aux alouettes pour des territoires servants, pour des lieux sacrifiés. La commune de Villeneuve-le-Roi, un paysage déjà saturé par des lignes de chemin de fer qui traversent la ville, le survol des avions d'Orly et son cortège de nuisances sonores et de pollution atmosphérique, le passage du fret, du TGV et du RER, le site de stockage de carburant classé Seveso 2, le plan de prévention du risque d'inondation qui n'empêche pas les constructions, la RN6 saturée qui coupe la ville en deux et le pont de Villeneuve qui traverse la Seine, deux points noirs du trafic francilien », cela vient d'être dit. « La commune de Wissous, une ville enclavée », les guillemets se poursuivent, « déjà fortement pénalisée où la perspective de voir l'Interconnexion Sud se raccorder au TGV, en provenance de Normandie, à l'est de la commune, laisse craindre de nouvelles nuisances, de même d'ailleurs que la perspective du raccordement de l'Interconnexion Sud à la LGV Atlantique au niveau de Massy ». Des mots, tous ces mots, des mots durs et qui donnent envie de n'en retenir qu'un seul : « Le tunnel ne passera pas sous ma ville, ni ici ni à Wissous ni à Villeneuve-le-Roi, ni à Villeneuve-Saint-Georges, ni ailleurs, sans doute. » A Yerres, par exemple, la sortie du tunnel au niveau du Bois de la Grange à Yerres, cela pose problème également. Le raccordement de l'Interconnexion Sud à la LGV Sud-Est dans ce bois, par tranchée couverte et trémie, là aussi, cela pose problème, également aux habitants des communes de

Villecresnes et de Limeil-Brévannes. La traversée d'Antony pose problème également : le bruit, les travaux sur la voirie, des vibrations, des fissures dans le bâti, on n'en veut, trop, c'est trop ! Alors, dans ce contexte, pourquoi ne pas revenir au projet Barreau Sud, comme vous venez de le dire, qui passait dans un milieu bien moins urbanisé. L'Interconnexion Sud laisse craindre « le massacre », les guillemets sont toujours là, de la forêt de Sénart et du Bois de la Grange. La forêt de Sénart, cet espace naturel classé forêt de protection nationale, exploitée selon une charte forestière. Son caractère « sanctuarisé », je reprends le terme, « pourrait conduire au rejet pur et simple du scénario C, même si à ce niveau-là, l'Interconnexion Sud devrait passer en souterrain à plus de 20, 30 mètres de profondeur ». Préserver cette forêt, préserver la plaine de Montjean, sur les communes de Wissous et de Rungis, préserver les espèces boisées de la forêt de Notre-Dame à Villeneuve-le-Roi, et aussi les espaces naturels et agricoles du Plateau Briard. Ne pas passer non plus sous ces espaces naturels, ne pas faire passer la LGV, non plus en aérien, à Ablon-sur-Seine ni à Orly. Par contre, elle peut passer en souterrain à Massy, Antony, et là, cela se discute. Mais si vous le voulez bien, je vais arrêter là, cet inventaire à la Prévert, et rentrer un peu plus en profondeur dans le sujet.

La conception du projet Interconnexion Sud est pourtant présentée par ces auteurs, par RFF, il faut que je me dépêche, comme ayant été pensée avec le souci de protéger l'environnement. Tout d'abord, il est inscrit dans la loi, la loi dite Grenelle I, comme un des maillons prioritaires de l'extension nationale du réseau LGV, une solution pour réduire les émissions de gaz à effet de serre issue des discussions du Grenelle de l'environnement en 2007, et il vise à favoriser le report des modes de transport par avion vers les modes de transport par TGV, via la construction d'une gare TGV à Orly. Le fait que l'Interconnexion Sud soit à 95 % en souterrain limiterait les nuisances en surface. Certes, la construction de la gare de Villeneuve-Saint-Georges, là encore à plus de 30-40 mètres sous la Seine, peut paraître relever, je mets là encore des guillemets, « de la prouesse technique » en raison de la nécessité, non seulement de traverser la nappe fluviale mais aussi de prendre en compte le risque d'inondation majeure basée sur la crue centennale de 1910. Certes aussi, la construction par tunnelier reste encore assez « empirique », là aussi je mets des guillemets, « mais on sait faire à condition, rappelle un expert de la commission, de ne pas tomber dans l'excès de confiance ». En sous-sol, le terrain est non seulement propice à ce creusement mais aussi, tel un matelas, à l'amortissement des ondes acoustiques générées par le frottement des roues du TGV sur les rails de la LGV. « Les meilleures conditions », entre guillemets, seraient donc réunies pour que, lorsque les TGV circuleront dans le tunnel, les vibrations, les nuisances sonores soient canalisées et peu ressenties en surface, même si au niveau des entrées, le passage des TGV s'entendra, c'est inévitable. Et puis, au vu des études d'impact, quand bien même ces nuisances sonores seraient plus importantes que prévues, il existe des solutions techniques pour les atténuer, comme de construire des voies de LGV sur des dalles en bétons enrobées d'un chausson élastique amortisseur. En surface, par contre, oui, il risque d'y avoir quelques tassements de terrain, même si tout sera fait pour que le tunnelier traverse des roches dures. Il y aura aussi de larges chantiers à l'entrée et sortie des tunnels, et beaucoup de matières inertes extraites du sous-sol qu'il faudra bien éliminer. Et puis, les installations souterraines nécessiteront quand même un peu d'emprise au sol, notamment, au niveau des raccordements de l'Interconnexion Sud avec la LGV Atlantique, avec la voie ferroviaire des TGV normands ou encore avec la LGV Sud-Est, et puis aussi au niveau des entrées et sorties des tunnels. En tous ces points d'intersection, d'émergence ou d'enfouissement, l'Interconnexion Sud passera en trémie ou en tranchée couverte. En sous-sol, si les deux voies prévues pour circulation des TGV dans chacun des deux sens sont posées dans des tunnels bitubes, il n'y aura a priori pas plus d'emprise foncière en surface que cela. Par contre, si elles sont toutes deux dans un monotube, il faudra prévoir alors l'émergence de sorties de secours en surface, des mesures de sécurité de prévention, notamment vis-à-vis du risque d'incendie.

François PERDRIZET : C'est 8 minutes.

Camille SAÏSSET : Finalement, au fil des réunions publiques, une question semble s'inscrire au cœur des discussions, comme un leitmotiv. Si ce n'est à Créteil où les préoccupations environnementales se sont focalisées sur la question du développement du fret, un autre engagement du Grenelle de l'environnement. Quelle question ? Cette question, c'est comment faire pour que ce projet soit, effectivement, réalisé dans une dynamique non seulement de protection de l'environnement mais aussi de préservation du cadre de vie et de la tranquillité des riverains. Je m'arrête là ?

François PERDRIZET : C'est une bonne question, oui. Bon. Vous avez entendu sous une forme un peu particulière, ce qui a été dit, d'une certaine façon, par les uns, par les autres, au point de vue de l'environnement, à la fois, c'est l'énoncé de tous ces risques, ces nuisances, et puis aussi des possibilités pour surmonter cet état-là. Enfin, je crois que si vous analysez tout ce qu'elle a dit, il y a à peu près tous les discours qu'on a entendus à propos de l'environnement mais RFF aura peut-être un droit de réponse, cela, c'est à voir, c'est tout vu, s'il le demande. Est-ce que vous avez les uns et les autres... Oui, sur l'environnement. Oui. Moi non plus, rien ne m'étonne de l' AIS, Monsieur Mustière.

Alain MUSTIÈRE : Bonsoir à tous ! Sur le problème tel qu'il a été évoqué, qui a été évoqué sur le Barreau Sud Essonne, on reparle d'un projet d'il y a 15 ans. Il faut se remettre : ce barreau a été abandonné justement par un refus des populations locales et des élus locaux de voir ce barreau traverser des terres et villages, et donc, ayant une atteinte à l'environnement et surtout prendre des terrains, alors que, dans le sujet... et on avait entre 40 et 60 kilomètres de voies en site propre, dans le sujet qui était évoqué, on voit bien que ces deux projets, sur lesquels il peut y avoir un débat, il y a eu un débat à ce moment-là, puisque l'Etat a décidé de ne pas le prendre en compte. Et c'est pour cela qu'on revient, aujourd'hui, à un dossier à tunnel 18 ou 30 kilomètres. Je ne prends pas position dans ce débat-là, pour revenir à quelque chose qui neutralise le plus possible les nuisances par rapport aux populations, non pas survolées mais parcourues.

François PERDRIZET : Merci. Madame Poujol.

Eliane POUJOL : Oui. Bonjour ! Eliane Poujol, je vais parler, là, au nom de Monsieur Roy-Chevalier, le maire de notre commune, de toute l'équipe, et je pense, de très nombreux habitants. Alors, après avoir assisté à beaucoup de réunions, lu tous les verbatims, trois problèmes nous inquiètent très fortement en rapport avec l'environnement. Et tout d'abord notre inquiétude est très forte sur la période transitoire dont il a été fort peu question et qui va se traduire pour une circulation de plus en plus importante sur la ligne Massy-Valenton. A minima, 243 trains sont prévus pour 2017, probablement plus par la suite, puisqu'il y aura la ligne POCL, qu'il va y avoir une croissance du fret si le Grenelle de l'environnement est respecté. Ce qui induit une forte croissance des nuisances pour tous les riverains, et nous aimerions être sûrs que de réelles mesures de protection seront prises dès le début des travaux, que notre commune, ainsi que les autres communes, en bénéficieront, et surtout qu'un budget conséquent sera mis en place pour cela. En deuxième lieu, nous sommes extrêmement inquiets sur la durée de cette période transitoire. Au fur et à mesure du débat, Réseau ferré de France a de plus en plus souvent mis l'accent sur le fait que rien ne se ferait sans que le financement soit trouvé, ce qui paraît logique. Or rien ne semble gagné de ce côté-là, y compris pour les études préliminaires. Ce qui pourrait signifier que les nuisances de la ligne Massy-Valenton vont se prolonger bien au-delà des dates prévues, ce qui est évidemment inadmissible.

Nous rappelons en troisième lieu, toujours pour la protection et pour des problèmes d'environnement, que nous sommes fermement opposés à la présence de cette gare, de la gare à Rungis-La Fraternelle qui permettrait, enfin, qui ferait qu'une partie du trajet se ferait en surface sur notre commune. Donc nous sommes aussi très inquiets en ce qui concerne l'emplacement de la connexion avec les TGV normands qui doit aussi avoir lieu sur notre commune. Nous rejetons ce projet et nous avons surtout beaucoup de peine à croire qu'un projet d'une telle ampleur et d'un tel coût financier serait fait simplement pour permettre l'accès de 6 TGV, c'est ce que l'on nous dit. On pense qu'un tel coût doit valoir de prévoir qu'il y aura beaucoup plus de circulations. Donc nous demandons vraiment que les populations riveraines soient protégées de toutes les nuisances, y compris avant la création de cette ligne.

François PERDRIZET : Merci ! Donc, vous étiez de Wissous, une commune qui est beaucoup intervenue dans le débat, et notamment sur ces problèmes d'environnement. Donc vous rappelez le côté des mesures immédiates, la crainte d'une durée provisoire et ces problèmes d'un raccordement des TGV normands qui devraient rentrer en tunnel, pas loin de Wissous. Donc ce sont vos trois préoccupations principales que vous avez rappelées. Est-ce que... Ah oui, bien sûr, Antony va probablement prendre la parole.

Thierry PERZO : Merci, Président. Bonsoir mesdames, messieurs ! Thierry Perzo, président de l'association CELFI Ile-de-France Sud. Alors, je vais lire également de mon côté parce que les choses sont importantes. Alors, l'Interconnexion Sud, c'est un projet clé de voûte. Il est essentiel au

désenclavement de la façade atlantique française, européenne, et des transferts interrégionaux. Deuxième point, les contraintes urbaines en Région Ile-de-France sont très fortes aujourd'hui. La création d'une gare nouvelle TGV en Ile-de-France, à Orly, cela sera une évidence, Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint, ce sera le choix du prince. Donc l'opportunité sur l'aménagement du territoire de création de gares supplémentaires, c'est également un fort enjeu, nous y sommes très attachés. La pression et les contraintes que nous subissons aujourd'hui sur le coût de l'énergie fossile, je parle du pétrole, ne sont rien par rapport à ce que nous aurons à affronter dans 15 ou 20 ans. Ce qui signifie que les infrastructures de transport en commun, ferroviaires, c'est l'enjeu de ce soir, sont essentielles à l'avenir, et nous sommes déjà en retard. Donc il est urgent d'agir et de rendre opérationnelle l'Interconnexion Sud. Pardonnez-moi, Monsieur le Président.

François PERDRIZET : Non, non, allez-y mais pensez aussi à nous en disant sur quoi il faudrait mettre l'accent...

Thierry PERZO : Alors, j'y viens dans 1 minute 30. Ces choses-là ne doivent pas se faire à n'importe quelle condition. Tout au long des débats qui se sont tenus, il nous a été dit, et nous avons compris, que toute modification ou toute demande venant gonfler le montant des investissements à réaliser condamnait la mise en œuvre et la réalisation de l'Interconnexion Sud. On a entendu le président Guedj, on a entendu le Maire de Massy, on est tous attentifs aux finances publiques, dans cette salle nous sommes tous, a minima, contributeurs par nos impôts, à défaut d'être responsables de collectivité. CELFI Ile-de-France Sud affirme la chose suivante : ne recommençons pas les mêmes erreurs que celles commises à l'occasion du projet Massy-Valenton. Le manque de moyens, conjugué au manque d'ambition, conduisent à une situation de blocage. C'est le cas actuellement sur la partie Ouest d'Antony. L'Interconnexion Sud est donc la clé de voûte des LGV françaises, cela nous oblige tous, cela vous oblige tous, à considérer que le projet ait son financement de manière atypique. Pour faire simple, les projets A et C sont essentiels. Il est nécessaire de réaliser l'enfouissement de la gare Massy TGV, s'il vous plaît, car les points de raccordement sur la partie Ouest vont générer des nuisances extraordinaires et insupportables. On nous dit qu'un milliard de plus c'est condamner le projet actuel. Dans 100 ans, les conditions d'entrée des LGV en Région Ile-de-France seront encore plus compliquées qu'aujourd'hui, et à l'échelle d'un TRI de 30 ans, certes 3 ou 4 milliards d'euros c'est beaucoup mais à l'échelle du centenaire ce n'est rien. Aujourd'hui, il n'y a pas d'autres choses mais voilà, il manque une ambition. Merci !

François PERDRIZET : Mais attendez, il y avait derrière...

Wissam NEHME : Pour finir avec Antony, c'est cela ?

François PERDRIZET : On n'arrête pas avec Antony, on est tellement bien.

Wissam NEHME : Monsieur Nehme, conseiller municipal en charge des nuisances environnementales à Antony. Je voudrais revenir sur ce que Madame Saïssset a exposé tout à l'heure sur les inquiétudes des riverains. Ces inquiétudes sont justifiées, il suffit de regarder l'état de l'existant et des nuisances que cela génère, et que les riverains sont laissés à l'abandon pour comprendre pourquoi les riverains sont inquiets. Donc, cela c'est le premier point. Le deuxième point, dans le dossier de maître d'ouvrage de RFF, il n'y a pas assez de prévisions... de précisions ni d'informations sur le traitement de ces nuisances, peut-être allons-nous dire « c'est un peu trop tôt » mais les riverains n'ont pas confiance. Donc cela c'est un deuxième point. Nous, nous regrettons que le dossier Massy-Valenton n'a pas été traité en même temps, il a été séparé de l'Interconnexion Sud, donc cela a été reporté en automne. C'est un dossier pour moi qui traite le passage des TGV en Ile-de-France, il ne fallait pas le saucissonner mais le traiter en une seule fois, cela fait partie intégrante. Puis, lors de la réunion à Antony, vous nous avez promis, vous pouvez regarder ou réentendre, réécouter le verbatim de cette réunion-là, Monsieur Klein a demandé la nomination d'un expert indépendant pour étudier un arrêt en souterrain à la gare de Massy. Alors, l'étude que vous nous avez exposée tout à l'heure, j'ai eu connaissance il y a quelque jours, est faite par RFF. Donc, est-ce qu'on aura une étude indépendante ou pas ? Merci.

François PERDRIZET : D'accord. Alors, je voulais simplement dire à Antony qu'il y aura un chapitre tout à l'heure sur la liaison Massy-Valenton, puisqu'on reviendra sur ce thème-là. A ma droite, il y avait une demande de parole.

Daniel GUÉRIN : Daniel Guérin, conseiller général de Villeneuve-le-Roi et d'Ablon-sur-Seine. Madame Saïssset, dans son exposé tout à l'heure avec beaucoup de brio, on le savait, nous a fait un inventaire à la Prévert des craintes en termes d'environnement. En gros, elle finissait son exposé en disant : « Mais finalement où cela peut passer, personne n'en veut. Tout le monde craint une nuisance ». Moi, je voudrais indiquer deux choses. D'abord, pour le territoire que je représente, que nous sommes déjà servis en termes de nuisances : aéroport, site Seveso, Massy-Valenton, et cetera. Donc, on est prêts à partager un peu aussi les nuisances, et puis ensuite que, aujourd'hui, on n'a pas de réponse, et on a des craintes réelles. Alors, on nous promet la main sur le cœur que « ne vous inquiétez pas, dormez bons gens, il n'y aura pas de nuisance ». On a payé pour voir, les bonnes paroles, que ce soit du côté de l'aéroport ou que ce soit, je suis désolé de le dire devant les représentants de RFF, avec beaucoup de fermeté du côté de RFF, on constate jour après jour qu'elles ne sont pas suivies des faits. Aujourd'hui, nous avons un projet chez nous de RFF, où RFF ne respecte pas sa parole, en termes d'investissement et en termes de protection de l'environnement. Donc vous comprenez qu'on se méfie.

A partir de là, la question qui est posée, je voudrais associer à cette intervention, ma collègue est là, Kribi-Romdhane qui est conseillère régionale, nous défendons les mêmes positions, d'ailleurs assez proches de celle de Jérôme Guedj, c'est tout simplement de se dire : « finalement, en termes d'environnement, où crée-t-on le moins de nuisances ? Où sont-elles les plus équilibrées ? Où fait-on l'investissement de 2 à 3 milliards, avec le plus de rentabilité ferroviaire ? ». Evidemment, c'est démontré, c'est d'ailleurs dans les documents du maître d'ouvrage, c'est le scénario C avec une gare à Lieusaint et, bien sûr, une gare à Orly qui en fait la démonstration. Pourquoi ? Parce que, un, c'est celui qui porte le plus de développement de nombre de voyageurs, et particulièrement de nombre de voyageurs nouveaux ; deux, c'est celui qui, en termes de cohérence et d'aménagement du territoire, est le plus tout simplement logique, et il permet d'avoir deux gares très éloignées l'une de l'autre ; et puis, trois, en termes de nuisance, aujourd'hui, c'est celui qui offre non pas le plus de garantie mais le moins d'inconvénients. J'en veux pour témoignage, au-delà des questions de vibration, de bruit, de tassement de terrain, de tout ce qu'on peut craindre et imaginer sur lequel on ne nous apporte aucune réponse précise et rassurante réellement qui nous convainc à ce jour, clairement, nous n'avons pas non plus de réponse s'agissant des autres scénarios sur les incidences de l'implantation d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges en plein nœud routier avec une asphyxie générale de la circulation, qui serait encore renforcée évidemment par l'afflux de voyageurs qui viendraient prendre le train à cet endroit-là. Deux gares TGV à 4 kilomètres de distance, dont une en plein nœud routier, sans que la déviation de la route nationale qui passe là ait été même envisagée, financée et chiffrée, on estime qu'elle est de l'ordre d'un milliard d'euros, cela n'est pas raisonnable.

Pour ces raisons-là, je le redis, moi-même, comme conseiller général, le groupe auquel j'appartiens, le groupe socialiste de la Région, également, soutenons très clairement, vous le savez Monsieur le Président, je le redis ici, le scénario C.

François PERDRIZET : D'accord.

Daniel GUÉRIN : J'ai tenu à 6 secondes près, Monsieur le Président.

François PERDRIZET : Vous êtes en gros progrès.

Daniel GUÉRIN : Je progresse tous les jours.

François PERDRIZET : Mais je voulais vous poser une question. La présentation qu'on a faite sur l'aménagement du territoire ne vous semblait pas équilibrée tout à fait ? C'est cela la question qu'on a.

Daniel GUÉRIN : Alors, la présentation sur l'aménagement du territoire... si, elle me paraissait tout à fait équilibrée. En revanche, la présentation, non pas les propos de Madame Saïssset tout à l'heure, mais la présentation à Villeneuve-le-Roi sur les experts qui sont venus nous expliquer pourquoi il n'y aurait pas de vibrations, pourquoi il n'y aurait pas d'affaissement, et cetera, franchement, les riverains qui étaient là, les élus qui étaient là, et je vous signale d'ailleurs qu'à Villeneuve-le-Roi et à Ablon, toutes sensibilités politiques, les principaux élus, le député-maire, le maire de la Commune d'Ablon, le conseiller général sont sur la même position, on n'a pas été convaincus du tout. On a même eu l'impression que les experts disaient des choses contradictoires. Franchement, ce n'est pas rassurant. Puis, encore une fois, un dernier mot, l'expérience, y compris avec RFF, sur Massy-Valenton, aujourd'hui, fait que nous n'avons plus confiance.

François PERDRIZET : C'est un problème de confiance. Après, après... On va essayer de... Mais, Monsieur de RFF, moi, je pensais que vous aviez la parole après, c'est pour dire que pour analyser cette perte de confiance, à mon avis, il faut peut-être prendre un peu de recul. Mais enfin... Vous pouvez avoir la parole. La loi démocratique dit que vous avez trois minutes.

Tristan BARRÈS : Excusez-moi de prendre la parole de manière intempestive, je souhaitais juste préciser deux, trois choses suite aux différentes interventions. La première chose, je rejoins totalement les propos de Monsieur Mustière concernant le Barreau Sud. Il a été dit deux fois qu'il fallait revenir au Barreau Sud pour des questions environnementales. C'est justement pour des problèmes environnementaux que le Barreau Sud a été abandonné et supprimé du SDRIF de 1994, parce qu'il y avait une acceptabilité environnementale qui n'était pas démontrée, et c'est faux de dire que cela coûterait moins cher. C'est un projet qui est plus long en linéaire. Effectivement, ce n'est pas du tunnel mais c'est en aérien, mais, du fait qu'il soit plus long, il est pratiquement aussi cher que l'Interconnexion Sud.

Sur le compte-rendu du débat concernant les sujets environnementaux ; alors, RFF n'a jamais nié les impacts que pouvaient avoir les tunnels sur l'environnement. Nous avons simplement dit que, pour nous, le tunnel... et c'est pour cela qu'on est passé du Barreau Sud à l'Interconnexion Sud, que le tunnel était le moyen d'avoir le minimum d'impact. Alors, nous nous sommes efforcés au cours du débat de répondre aux inquiétudes bien légitimes des riverains, non seulement sur les entrées et sorties du tunnel où nous avons dit qu'il y aura un travail de concertation à faire sur les mesures de protection à réaliser aux entrées et aux sorties, mais également un travail sur le tracé des tunnels, et les impacts le long de ce tracé. Et donc c'est tout l'objet des ateliers thématiques que nous proposons de mettre en place dans le dispositif de concertation. Moi, je note, contrairement à ce que dit Monsieur Guérin, c'est que certains des spécialistes ont quand même rejoint RFF sur un certain nombre de points concernant la géologie et l'impact des tunnels dans le sous-sol.

François PERDRIZET : Le dernier point ?

Tristan BARRÈS : Alors, dernier point sur Massy-Valenton, moi je conteste qu'on ne tient pas notre parole sur Massy-Valenton, la convention sur les protections acoustiques de Massy-Valenton a été signée en 2010, et tous les partenaires qui ont signé cette convention savent qu'il faut cinq ans de travaux, et les protections acoustiques de Massy-Valenton Est seront réalisées en 2015... Oui, mais, ce n'est pas parce que ce n'est pas fait, qu'on ne tient pas notre parole.

François PERDRIZET : OK ! On arrête sur les protections phoniques. Je crois que vous vous êtes bien expliqué. On va peut-être regarder le thème suivant. Si vraiment... Oui. Alors, le thème suivant, c'est sur la... Pardon ? Désolé, vous voulez prendre la parole sur le thème environnement. Alors, le dernier, vraiment.

Daniel MOURANCHE : Oui, tout à fait, merci. Oui, Daniel Mouranche, je ne suis pas riverain, je suis de l'AUT FNAUT Ile-de-France France. Je voudrais juste faire deux observations à propos de l'environnement mais qui sont justement avec du recul. La première, c'est quand je regarde... je constate, enfin, l'importance qu'il y a sur ces travaux d'insonorisation, je voudrais souligner plus exactement, l'importance que ces travaux d'acceptabilité de la ligne Massy-Valenton sont fondamentaux, puisque tout de même, une constante qui apparaît dans le dossier, qui me semble un peu avoir été perdue de vue, c'est que de toute façon, même avec l'Interconnexion Sud, le trafic va augmenter. Alors, on doit enlever les TGV mais on va rajouter des RER C. Donc le trafic va augmenter. Donc cette question d'insonorisation, elle est vitale pour l'avenir, et c'est un peu dommage que le dossier n'ait peut-être pas été plus complet. Cela rejoint le ...

François PERDRIZET : Mais, on va en parler d'ailleurs.

Daniel MOURANCHE : Cela c'était la première chose. Alors, deuxième chose, ceci pour la réalisation de cette interconnexion. Je constate que ces questions d'acceptabilité d'une infrastructure de transports, elles se posent de façon majeure pour le transport aérien. On est en présence d'une infrastructure aéroportuaire gigantesque, qui s'étale sur 6 à 7 kilomètres dans le sens Est-Ouest avec les zones d'exposition qui vont avec, et je suis très surpris qu'à aucun moment, on n'ait imaginé l'idée de coupler le tracé de cette interconnexion avec cette zone qui est, aujourd'hui, neutralisée du point de vue de l'habitation par les aéroports. Donc, je trouve un peu, se raccrocher à la solution onéreuse du tunnel à

30 mètres parfaitement isolé du point de vue vibrations, je trouve cela un petit peu dommage. Comment se fait-il qu'on ne nous ait pas présenté une solution en tranchée couverte, puisqu'on a fait une comme cela qu'on a fait arriver à Roissy. On a la chance d'avoir cette immense zone qui est neutralisée, alors y compris entre l'Ouest de la zone d'Orly et puis la gare de Massy-TGV, où là on a des infrastructures routières gigantesques, on n'a pas d'habitations. Et en termes de masse de gare de Massy, à refaire, plutôt qu'une gare en tunnel, j'aurais bien aimé avoir un projet de gare en aérien sur Massy, puisque du côté Est, cela a l'air d'avoir marché, et du côté Ouest, effectivement, il y a des sacrifices à faire. Mais, si c'est pour gagner un milliard, et peut-être dix ans dans la réalisation, cela vaut le coût.

Alors, à ce sujet-là, je voudrais aussi juste préciser, pour répondre à Monsieur Guérin, que le cahier d'acteurs de l'AUT se focalise sur la réalisation dans un délai le plus court possible d'une gare TGV à Villeneuve-Triage. La configuration de Villeneuve-Triage est complètement différente au point de vue environnement, y compris routier, que Villeneuve-Centre. Et donc, j'attire votre attention sur l'intérêt qu'il y aurait à se focaliser en premier lieu sur une gare Villeneuve-Triage, plutôt que sur une gare d'Orly, sachant que la question de la desserte d'Orly est d'abord une question du système de transport francilien qui serait mal résolue avant d'être un problème de transport TGV. Voilà, chaque chose à sa place.

François PERDRIZET : Oui, simplement, moi, je vous encourage, si vous avez des idées de solutions, à faire une contribution écrite. Aujourd'hui, on n'est pas là pour examiner de nouvelles solutions, on est là pour essayer de restituer tout ce qui s'est dit.

Daniel MOURANCHE : Tout à fait ! Bien sûr !

François PERDRIZET : Mais, on est encore...

Daniel MOURANCHE : Mais j'ai tenu à coupler les deux, parce que la première était très concrète, très aujourd'hui, et la deuxième est plutôt futuriste. Mais cette contribution, je l'ai passée aujourd'hui, elle a été passée aujourd'hui.

François PERDRIZET : D'accord, merci ! Passons au thème suivant, donc sur les scénarios. C'est Jacques Ducout qui est commissaire enquêteur bordelais et général d'aviation.

Jacques DUCOUT : Oui, donc le Président m'a chargé de faire cet exposé, huit minutes, alors c'est le timing, cela pourrait m'aider, intitulé : « comparaison des scénarios ». Alors, en fait, je ne vais que vous relire les scénarios avec un plan qui pourrait peut-être passer mais qui a été oublié... Non, c'est bon ? Il arrive, voilà ! Alors, revenez en arrière. J'aime bien le PowerPoint mais je n'en ai pas fait aujourd'hui.

Ici, vous voyez Juvisy. C'est l'endroit où on devait traiter les scénarios. Au hasard, on n'a pas du tout parlé. Cela prouve bien l'intérêt du débat public, c'est qu'on peut traiter de tout, n'importe où. Mais, à Juvisy, on n'en a pas beaucoup parlé. La deuxième partie, le plan de l'exposé est très rapide. Dans huit minutes, il ne reste plus que sept. Donc, je vais vous dire les scénarios à Orly et le scénario B, première partie ; deuxième partie, les scénarios à une gare, scénario à deux gares. Comparaison des scénarios, ce sera très rapide, parce qu'on ne sait pas, nous, les comparer, on liste, et puis, les scénarios atypiques, je crois qu'on vient d'en parler, et puis ensuite je vous parlerai très rapidement des dessertes de rabattement, comme l'on dit.

Alors, la première partie : on a entendu une grande majorité d'acteurs se prononcer sur une position préférentielle de la gare d'Orly, et automatiquement, puisque cette position préférentielle, c'est au milieu de l'aéroport, c'est contre le scénario B. Donc il y a ici un petit problème dans le problème posé, je dirais. Alors, la gare TGV d'Orly doit donc être située au plus près des aérogares pour des raisons d'efficacité de l'intermodalité fer/air, on a entendu cela mais aussi pour des besoins de desserte territoriale. Les acteurs n'ont pas éliminé les dessertes connexes avec... je reviendrai dessus, avec Orlyval, par exemple. Pour le scénario B, de nombreux acteurs se sont opposés au scénario B, qui est dit, comme je viens de le dire, incompatible avec cette position de la gare. Pour les scénarios à une seule gare, il n'y en a qu'un. Normalement, c'est le scénario qui est en tunnel, qui va de Massy et qui rejoint les deux lignes TGV, donc de Massy au niveau du Bois de la Grange. Il est prisé par les amateurs de vitesse et de gain de temps, et qui y voient une plus grande efficacité de région à région. C'est le scénario intersecteurs proposé le meilleur. Mais, certains ont peur de voir sur ce scénario leur gare concurrencée. Il est estimé, si je ne m'abuse, à 2,5 milliards d'euros. Alors, vous devez tous avoir la

synthèse, je crois, sur vos sièges si vous avez un problème de compréhension, puisqu'on ne passe pas de schéma à l'écran. Cela c'est dans le premier scénario.

Les scénarios à deux gares : il y a le trajet commun de Massy à Orly, il y a un scénario direct qui propose la gare souterraine à Villeneuve-Saint-Georges avec une connexion au RER D. Je note que cette gare, elle constitue en elle-même un franchissement de la Seine. Or ce scénario est estimé à 3 milliards d'euros. Dans le deuxième scénario, c'est le C, il bifurque... il est identique de Massy à Orly via un tunnel, et bifurque à Orly vers le Sud-Est pour aller déboucher à Lieusaint sur l'ancienne ligne de la LGV Sud-Est. Le surcoût par rapport au premier est de 300 millions d'euros. Alors, troisième partie : on a vu que le niveau de voyageurs, le nombre de voyageurs paraissait pratiquement équivalent. Les études ont montré, en fait, une très faible différence de voyageurs ; les prix, je les ai mis, somme toute peu différents, et les difficultés qui sont soulignées sont d'une part la réalisation technique de la gare souterraine et la proximité d'Orly, et l'accessibilité, et d'autre part l'éloignement pour Lieusaint et la branche D2 du RER D qui n'est pas le tronçon commun. Pour tous ces scénarios, l'efficacité des tunnels, tant sous la forêt que sous l'habitat, doit encore convaincre un certain nombre d'acteurs. Par ailleurs, il faut anticiper les problèmes de capacité des lignes dans le cas où l'on veut promouvoir une navette ferroviaire. Il reste une quatrième partie : les scénarios atypiques, je crois qu'on vient d'entendre parler d'un ; ensuite, il y aura aussi celui de la FNAUT, donc qui propose une faisabilité technique et également financière. Le scénario des citoyens d'Antony donc qui repousse le Barreau, plus au Sud, un retour initial à ce barreau au Sud, et la Ville d'Antony qui demande une variante pour repousser l'entrée du tunnel sous la gare TGV de Massy.

Alors, je suis à 5 minutes 13, j'avais calculé qu'il me restait... je n'avais pas calculé... enfin, j'avais écrit, il me reste 2 minutes pour vous exposer ce que nous savons sur les dessertes à « horizon visible », c'est un terme qui a été utilisé, je crois, à Juvisy d'ailleurs, qu'il fallait rester un peu à un horizon visible, les projets un peu trop lointains on est un peu perdu. Donc cet horizon visible, on peut dire, c'est avant la réalisation de l'interconnexion. Donc je vais commencer par les RER. Le RER B, on vient d'en parler, qui dessert les gares de Massy et d'Antony a été très peu évoqué dans ce débat. Pourtant, alors c'est l'occasion pour moi de dire qu'il est difficile d'évoquer les chiffres, tellement ils sont déconnectés très souvent du jour auquel ils se rapportent. Alors, on parle de 500 000. On ne sait pas si c'est par jour par an, on parle d'un million. C'est très compliqué de bien comparer et bien dire de quel chiffre on parle. Cela, c'est pour tout le monde, à mon avis, valable mais j'ai compris que le RER B, il y avait 300 trains par jour. Est-ce que c'est cela ? Est-ce que quelqu'un peut me dire que c'est cela ? Oui, peut-être, et donc cela peut troubler par rapport à l'ensemble du trafic des RER. Alors, le RER B, je veux vous rappeler qu'il est connecté au Trans-Val-de-Marne et également à Orlyval. Donc, Antony et Massy sont quand même bien desservis par ces deux modes de transport en commun. Il y a une rénovation en cours jusqu'en 2013. Il reste, si j'ai bien compris, le problème du doublement du tunnel de Châtelet - Gare du Nord, qui n'est, pour le moment, on n'en entend pas beaucoup parler pour diverses raisons. Donc il a été évoqué mais c'est tout. Le RER C doit avoir sa fréquence passer au quart d'heure, j'avais entendu aussi, entre Pont de Rungis et Massy, et il m'a semblé entendre que pour certains, c'était déjà réalisable. Alors, pour d'autres, j'avais compris, moi, qu'il fallait attendre l'aménagement de la ligne actuelle pour pouvoir espérer avoir ce passage au quart d'heure. Plus tard, d'autres proximités seront ouvertes. Le RER D ; donc ce dysfonctionnement fait l'objet de très nombreuses interventions, un cahier d'acteurs le traite avec précision. C'est sans doute un sujet essentiel de notre débat. Je poursuis pour rester dans les temps. Orlyval, ce qui est demandé c'est une tarification adaptée mais il est déjà, semble-t-il, très utilisé, et puis sa continuation et son amélioration.

Je termine en citant les transports en commun en site propre : Les tramways, le T7 doit atteindre Orly en 2013. Le projet de tram-train Massy-Evry doit aboutir en 2017 ; un BHNS roule, c'est le TVM, et le TCSP Pompadour-Sucy-Bonneuil doit être inauguré au troisième trimestre 2011, et le TZen également doit être inauguré en juillet 2011. Cela fait deux TCSP de plus. Les projets de Grand Paris Express, donc c'est le prolongement de la ligne 14, on aura sans doute des informations prochainement là-dessus. Je ne veux pas parler d'autres choses. Pour terminer mon exposé, je voudrais conseiller à tous une lecture qui ne peut qu'apporter des choses, c'est ce livre de Lucky Luke, que je vous recommande particulièrement. Merci ! (*Applaudissements*)

François PERDRIZET : Bien. Alors, des réactions sur cette présentation des scénarios et des dessertes ? C'est d'ailleurs toujours difficile, notamment les systèmes de desserte qui sont un maillage difficile à appréhender, où il y a encore pas mal d'incertitudes, ne serait-ce que, par exemple, la liaison Orly-



Massy qui est prévue dans Grand Paris, quelle forme aura-t-elle ? On en saura probablement plus d'ici 15 jours ou un mois, je ne sais pas. Est-ce qu'il y a des réactions sur ces scénarios ? Monsieur... Voilà, attendez, il y a une demande de parole là, devant.

Marc PELISSIER : Oui. Marc Pélissier, de l'association d'usagers FNAUT Ile-de-France. Je vais compléter évidemment les propos de Daniel. D'abord, vous venez de le dire : l'actualité bouge, effectivement, dans ce débat, mouvante, on croit savoir, effectivement, que l'Etat et la Région se sont mis d'accord sur un métro automatique léger qui relierait Massy-Orly, et puis au-delà ensuite vers Saclay et Versailles, dans une forme qui me paraît plus intéressante que le projet initial avec une desserte plus fine. En tout cas, pour ce qui concerne ce projet, cela voudrait dire qu'il y aurait une liaison potentielle en métro, avec peut-être deux arrêts intermédiaires qui sont évoqués, Massy-Opéra et sur Antony également mais on aurait, en moins de 15 minutes, une liaison entre Massy TGV et l'aéroport. Par conséquent, cela nous semble reposer la question de la gare TGV d'Orly, ce n'est pas qu'on est contre la gare TGV d'Orly sur le principe, seulement ce coût de 650 millions, il nous pose un peu problème quand même pour cette gare TGV qui aurait, je rappelle, 6 000 à 7 000 voyageurs par jour. Comme dit Monsieur, c'est bien les voyageurs par jour dont on parle ici. Je voudrais faire simplement une petite comparaison avec d'autres gares, alors sur les gares du quotidien et du RER, je voudrais juste... Juvisy, par exemple. Juvisy, 50 000 voyageurs par jour, cela fait un an et demi qu'on cherche 50 millions d'euros pour boucler le financement du réaménagement... Non, non... sans parler du T7, le réaménagement de la gare elle-même, il faudra également financer l'arrivée du T7 mais dans un premier temps, il faut trouver déjà les 50 millions pour boucler le financement de la gare de Juvisy. Sur la gare de Massy-Palaiseau, à deux pas d'ici, elle est enfin bientôt terminée mais il ne faut pas oublier aussi qu'il y a eu... sur la convention de financement, on a perdu aussi plusieurs années et on a fini par raboter le financement de cette gare, on a supprimé notamment un tapis roulant sur la nouvelle passerelle, il n'y aura un tapis roulant que dans un sens, parce qu'on a voulu faire des économies, et on n'a pas mis le tapis roulant dans l'autre sens. Et, on pourrait égrainer les sujets, je pourrais parler de la liaison piétonne entre la gare de l'Est et la gare du Nord, qui pourrait servir ainsi aux usagers des TGV, cette liaison piétonne on en parle depuis 10, 20 ans, elle n'a jamais été faite, elle représente quelques dizaines de millions d'euros. Donc il faut quand même avoir à l'esprit tout cela pour essayer aussi de voir quelles sont vraiment les priorités aussi pour nous, s'il y a une liaison métro entre Orly et Massy, voire même dans un premier temps une desserte bus, cela repose la question de l'intérêt même de la gare TGV d'Orly. C'est pour cela que c'est vrai que c'est... les sujets sont mouvants, mais...

François PERDRIZET : Je crois qu'on l'a aperçu, puisqu'il y avait des solutions qui déjà préfiguraient ce genre de chose.

Marc PELISSIER : Tout à fait. Un mot sur... très rapidement, le RER C. Le RER C, simplement, dire que le RER C, bien sûr, le projet Interco Sud peut contribuer à améliorer les choses mais simplement je voudrais rappeler que les problèmes de conflit de circulation avec les TGV, c'est 5 % des retards du RER C. Malheureusement il y a plein d'autres causes, et donc on peut faire aussi plein d'autres choses pour améliorer le RER C, et ce n'est pas cela qui va résoudre tous les problèmes du RER C.

François PERDRIZET : Merci monsieur. Autre demande ? Là il y avait une demande dans la... Non ? Ecoutez, on va passer au thème suivant. Alors, le thème suivant, c'est donc Olivier Klein, chercheur au laboratoire d'économie et des transports, et on va parler de trafics, de financement et de socio-économie.

Olivier KLEIN : Oui, de financement, surtout le thème suivant, c'est surtout le financement et les effets socio-économiques, ce n'est pas loin, enfin j'espère. Donc, le thème du financement, c'est forcément aride mais c'est évidemment important. On a, nous, veillé à ce que ce thème puisse être débattu, il l'a été, et vous avez dit pas mal de choses, finalement. Je vais essayer de vous proposer une synthèse autour de cinq thèmes.

Le premier thème, c'est celui de l'opportunité et du degré de priorité du projet. Et je vais commencer ce thème en reprenant un petit peu ce qui vient d'être dit. La première question sur l'opportunité qui a été posée, c'est l'urgence des T7 en Ile-de-France, l'urgence de rénover ou d'améliorer le RER C et le RER D. On a aussi entendu des demandes de liaisons complémentaires, par exemple entre l'Essonne, Val de Seine et Orly. Parfois, ces demandes sont posées concurremment au projet, concurremment à l'ensemble du projet, « si vous avez 3 milliards, faites donc autre chose » ou, on vient de l'entendre,

concurrentement à certaines de ces fonctionnalités. Et puis, parfois aussi, ces demandes sont posées de manière complémentaire : « Il ne faut pas faire que cela ». Autre point, et là on va se recentrer un petit peu sur le projet Interco Sud, on a eu des interrogations pour savoir si le projet était finançable. Vous connaissez tous le contexte, et donc il y a des inquiétudes qui se sont exprimées ça et là. Et enfin on a eu des questions sur le degré de priorité de ce projet. Il y a un programme inscrit dans une loi, Grenelle de l'environnement, qui prévoit beaucoup de projets, et celui-là dans quel ordre est-il ? Est-il considéré comme prioritaire par ses financeurs potentiels ?

Deuxième thème, la temporalité de réalisation du projet. Avec une affirmation d'un certain nombre d'acteurs sur l'urgence de réaliser ce projet, c'est la clé de voûte, donc il est urgent de poser la clé de voûte d'un ensemble. Donc on a entendu une revendication précise de lancer le financement immédiat des études dans la perspective d'une enquête publique en 2012. On a entendu aussi des remarques sur le montage financier, la reconnaissance de ce que la qualité de la négociation financière est un élément essentiel dans sa rapidité d'avancement. On a entendu aussi des choses quant au phasage avec, là aussi, entre autres la proposition de la FNAUT qui semble dire que le phasage de ce projet semble devoir impliquer sa redéfinition dans le sens d'un aménagement progressif, évidemment s'appuyant tantôt sur des morceaux d'existant, et puis la recherche vraisemblablement d'un projet plus parcimonieux. Et enfin la question de la temporalité est largement interrogée par la question de Massy-Valenton et du projet actuel à travers deux types de position, c'est-à-dire que Massy-Valenton, on peut, à partir de cette question-là, dire : il faut réaliser rapidement le projet Interco Sud pour éviter de faire Massy-Valenton. Quelle garantie peut-on apporter sur la réalisation rapide du projet ? Et puis, l'autre position, c'est « il faut mettre des moyens importants sur la réalisation de Massy-Valenton, parce que cela va durer longtemps cette période transitoire, et donc il ne faut pas lésiner sur les moyens ». Donc on a bien ces deux positions.

Troisième point, les besoins de financement induits par ce projet. Alors, tout d'abord RFF a produit des données de trafic, et en a tiré la constatation que ce projet générerait peu de revenus commerciaux supplémentaires relativement à son coût, et donc deuxième point, que ce projet allait nécessiter de mobiliser des financements publics importants. Donc l'importance de ces financements publics, c'est un point. On a évidemment tout un tas de questions, on l'a vu sur le coût des scénarios avec des écarts de coût qui ont été affichés dès le dossier du maître d'ouvrage. Une des questions... on va dire ténue, sur la fiabilité des estimations de coût, quelles hypothèses a pris RFF, un tunnel à deux tubes, à un tube ? Est-ce que le prix du baril était le bon ? Le risque de dérive de scénario tout en tunnel ou de travaux un peu compliqués à réaliser. Et puis, sur les besoins de financement, on a vu aussi c'est la question des investissements complémentaires. Est-ce que tel ou tel scénario rend ou ne rend pas indispensable la réalisation d'un certain nombre d'investissements qui ne sont pas chiffrés dans l'enveloppe actuelle ? On a entendu parler du doublement de Crisenoy-Coubert qui serait rendu nécessaire, par le scénario C. On a entendu parler de la déviation de la RN6 et du pont sur la Seine pour le scénario A. On a entendu, dans l'hypothèse d'une navette, le doublement de Valenton-Coubert ou de Coubert-Crisenoy, cela, cela vaut le coup pour les deux scénarios, et à chaque fois, on a une des réponses, un des argumentaires avancés c'est qu'il s'agit à chaque fois de projet différent de celui-ci. Donc, il y a des gens qui disent que c'est dans le même projet, et puis des gens qui disent : non, ce n'est pas dans le même projet. On a entendu par exemple que la déviation de la RN6 serait financée.

Quatrième point, on a donc en plus des effets de trafic, des justifications supplémentaires au projet, des avantages socio-économiques qui sont largement admis dans leur principe, on ne parle pas de forte remise en cause, des gains d'accessibilité, de robustesse du réseau TGV, de l'amélioration de la régularité du RER C, j'ai quand même entendu que ce n'était que 5 % des retards, la décongestion de la gare parisienne, la connexion air/fer à Orly, les aspects d'aménagement du territoire, je n'y reviens pas... mais des contributeurs potentiels plutôt discrets sur l'intérêt financier qu'ils accordent à ces différents avantages socio-économiques. J'ai entendu la proposition de Massy, une contribution des acteurs des gares... Des questions quand même sur l'apport du projet. Si on dit que le projet, c'est 3 milliards pour passer de 3 à 4 TGV par heure, ou de 72 à 75 TGV intersecteurs par jour, de 72, pardon, à 86 TGV par jour, c'est peut-être... on a eu des questions sur : « est-ce que cela vaut le coup, tout cela pour cela ? » On a aussi... On peut noter aussi que ces impacts qualitatifs ont finalement été assez peu chiffrés ? En termes de robustesse, qu'est-ce que le projet apporte ? Combien de pour-cent de TGV en retard en moins ? Enfin, on n'a pas... Et puis on a aussi sur ces aspects socio-économiques une difficulté à se départir des approches un peu technicistes, comment traduire cela dans le langage d'un usager ? On a eu ces questions-là.

En guise de conclusion, deux points ; tout d'abord, un thème sur la transparence, le financement du projet, c'est un sujet sur lequel les grands acteurs ne sont pas toujours en mesure, on va dire cela comme cela, d'apporter la transparence répondant aux exigences du débat. Il y a des informations qui sont produites et qui ne sont pas données au débat, parce qu'elles enclencheraient des processus de négociation qui ne sont pas souhaitables ; et enfin, le deuxième point, vraisemblablement, ces questions de financement et d'effets socio-économiques, elles sont à approfondir dans l'après-débat. Voilà. Je vous remercie.

François PERDRIZET : Merci.

Olivier KLEIN : Sept minutes cinquante-six. (*Applaudissements*)

François PERDRIZET : Alors, sur ce thème des financements et de l'évaluation socio-économique, est-ce que vous voyez des choses qu'il faudrait rajouter, qu'on a manquées ou qu'on a mal interprétées ? C'est toujours ma question de la restitution. Alors, qui veut nous aider ? Monsieur, il veut nous aider.

Alain MUSTIÈRE : C'est une des questions qui est fondamentale. Je crois qu'une fois qu'on a traité les autres sujets, on arrive tous au financement. Je crois qu'il est important, et vous l'avez dit, de rappeler ce que l'on vise. On a parlé pendant tout ce débat de clé de voûte, de maillon, de consolidation du réseau, et de quoi ? Exclusivement du réseau TGV, qui est issu de la loi de Grenelle. Le Grenelle de l'environnement est un acte important pour nous, et qui décide quoi ? Qui décide la réalisation d'un vrai réseau de TGV, d'un vrai réseau ferroviaire à grande vitesse. A l'échelon de 40 ans, je raccourcis les 20 ans, 2020-2040, ce sont 113 milliards d'euros dans lesquels la clé de voûte ou le maillon ne représente que 3 % de cet ensemble. Et donc, si on ne prend que la clé de voûte ou que le maillon, c'est insupportable, si on regarde un peu plus large, quel est l'objectif, pour quoi faire ? Pour faire un vrai réseau d'aménagement du territoire et pas seulement de la région parisienne, de la France, c'est cela dont il est question. Et souvent dans les débats, et je le reconnais, il y a des enjeux dans la région parisienne qui sont importants en matière de réseau ferroviaire mais ce n'est pas le débat d'aujourd'hui. Notre débat, ce sont les conséquences d'une loi votée, adoptée par le Parlement, sur laquelle on a donné des perspectives ferroviaires et dans laquelle notre projet s'inscrit. Si on ne le fait pas, il n'y a pas de projet.

François PERDRIZET : D'accord.

Alain MUSTIÈRE : Et donc, il faut, j'insiste, d'une façon énorme. Si on ne l'amène pas comme cela, compte tenu des priorités, et il y a le rapport Mariton, qui vient de sortir, on ne le sortira pas notre projet, parce qu'il représente 3 milliards pour 13 kilomètres ou 16 kilomètres. Et c'est insupportable. Mais ce n'est pas cela la réalité des choses. Merci.

François PERDRIZET : Mais la suggestion d'Olivier est de dire : « Plus on objectivera ces notions un peu de régularité, de clé de voûte, et cetera, mieux le projet sera défendu » ne me paraît pas à rejeter.

Alain MUSTIÈRE : Oui mais très vite, et je le prends, c'est ce que je vous ai dit, je le prends en compte mais la priorité des priorités, ce n'est pas comme cela que je la vois.

François PERDRIZET : Oui. La priorité, c'est la foi quelque part, Monsieur Mustière.

Alain MUSTIÈRE : Heureusement.

François PERDRIZET : Oui.

Alain MUSTIÈRE : C'est la clé de voûte.

François PERDRIZET : Autre demande. Alors, Monsieur Dupré, non ?

Jacques STEVENIN : Non, non, c'est Monsieur Stevenin oui. Bruno est dans la salle mais c'est moi qui intervins aujourd'hui. Non, sur cette question de financement, mais en interface avec les autres questions d'aménagement du territoire, de déplacement et de scénario, je crois qu'il y a une dimension qui n'a pas tout à fait été abordée, c'est la question des coûts sociaux généralisés, et des services rendus en contrepartie de ces coûts et de ces financements. Je vais en prendre un exemple. Simple, c'est le thème à la fois de l'aire d'influence des différentes gares, dans les différents scénarios, et des modes d'accessibilité ou de rabattement sur ces différentes gares. Donc je continue de

penser, mais pour le moment, c'est que j'ai du mal à comprendre ces choses très techniques, qu'ils ont été jusqu'à maintenant extrêmement peu abordés ou insuffisamment abordés, en tout cas, à ma connaissance. SNCF a présenté, lors de l'atelier sur le financement, des scénarios extrêmement intéressants à partir d'un modèle construit, m'a-t-il semblé, à partir d'enquêtes réalisées plutôt sur le réseau ferroviaire, qui a permis de présenter ce que serait la charge de ces différentes gares à partir de ces possibilités d'atteinte en utilisant le réseau ferroviaire du RER. J'ai un peu l'impression, mais peut-être là aussi n'ai-je pas tout à fait tout compris, qu'on laisse passer à côté un certain nombre de dimensions extrêmement importantes, et notamment ces rabattements sur de très grandes aires, qui obligent tout simplement, parce que les gens sont captifs à utiliser la voiture mais qui interviennent sur des périmètres d'influence extrêmement importants. J'ai en tête la question du département de l'Yonne, par exemple, pour lequel aujourd'hui on sait que les gens de l'Yonne utilisent les services des gares centrales parisiennes. Demain, qu'est-ce qu'ils vont faire ? Ils vont continuer de faire exactement comme ils font aujourd'hui, ils vont continuer de prendre leurs voitures parce qu'ils n'ont pas le choix, pour atteindre ces gares, et c'est effectivement la seule possibilité pour eux. Simplement, ils auront demain le choix entre faire quelques kilomètres pour aller à Lieusaint, un peu plus pour aller à Villeneuve-Saint-Georges, voire un peu plus pour aller à Paris. Donc toutes ces questions-là, ma foi, doivent être prises de façon un peu généralisée. Je pense qu'on sait modéliser ce genre de choses et je regrette un tout petit peu que cette question n'ait pas été plus développée, parce que derrière il y a aussi des questions de coûts sociaux généralisés qui interviennent là-dedans, et des questions de services rendus aux populations qui sont différents selon les différents scénarios. Je vous remercie.

François PERDRIZET : Si vous pouvez formaliser finalement ces pistes, cela sera intéressant, suite à cette réunion, parce que cela pourrait faire une suggestion d'approfondissement.

Olivier KLEIN : C'est ce que je voulais dire quand je disais que le chiffrage des impacts était finalement assez peu poussé. Il y a ceux-là, et puis il y en a plein d'autres, des impacts socio-économiques.

François PERDRIZET : Villeneuve-le-Roi.

Joël JOSSO : Très rapidement, puisque déjà deux... N'oublions pas, effectivement, cela vient d'être dit par l'interlocuteur précédent, monsieur d'avant, c'est vital pour la province cette interconnexion et cela je trouve que cela a été un tout petit peu oublié dans la présentation de Monsieur Klein. La deuxième chose, ce que je trouve qui est sous-estimé de mon point de vue, c'est la prise en compte de l'intervention de la SNCF la semaine dernière, qui a montré dans le détail combien il y avait... quelle était la différence d'efficacité ou de rentabilité socio-économique entre les différents scénarios et les différentes gares, et qui a expliqué dans le détail que le scénario A et la gare à Villeneuve-Saint-Georges était celui qui avait la meilleure rentabilité socio-économique et la meilleure efficacité pour nos amis de province. Et je trouve que cet aspect-là manque un tout petit peu. Ce n'est pas si simple peut-être pour la SNCF de parler, je ne suis pas là pour parler en leur nom mais ils ont fait une démonstration la semaine dernière. Je l'ai trouvée extraordinairement convaincante, et peut-être pas assez prise en compte.

François PERDRIZET : Bien ! C'est noté, et on regardera cela de plus près, c'est vrai ! Parce que moi, j'avais, enfin... la démonstration était... je l'ai bien retenue pour montrer qu'il fallait deux gares, et après, pour le choix entre Lieusaint ou Villeneuve-Saint-Georges, cela c'était plus difficile pour moi mais enfin peut-être que j'ai mal vu, et que j'ai mal interprété. OK ! Vous vouliez dire ?

Daniel GUÉRIN : Succinctement, deux remarques. D'abord, j'ai du mal effectivement à comprendre qu'on puisse imaginer de ne pas intégrer dans le débat public, là, l'ensemble des coûts des aménagements nécessaires pour réaliser tel ou tel scénario. Et, en particulier, vous l'avez évoqué vous-même, la problématique de la nécessaire déviation de la RN6 pour éventuellement envisager l'aménagement d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges est loin d'être intégrée dans le chiffrage lui-même. Voilà ! C'est un coût évalué à 1 milliard d'euros, ce n'est pas neutre, ce n'est pas le grisé du trait. Donc, voilà, premier point, je pense qu'il faut intégrer tous les coûts dans l'analyse, et il nous manque des chiffrages évidemment. Et deuxième aspect pour réagir à ce qui a été dit à l'instant, on peut avoir une vision nationale, vous avez raison, et considérer que l'interconnexion, c'est 3 % de la masse globale des financements de la grande vitesse en France. On peut aussi avoir une vision régionale, et considérer que l'interconnexion, c'est plus de 10 % des crédits actuellement dévolus à l'urgente amélioration des transports en commun, en Ile-de-France. Pourquoi je dis cela ? Parce que le

raisonnement national, il irait bien si cela n'était que l'Etat et RFF qui payaient. Mais si on se tourne, et j'ai cru comprendre que c'était l'intention, vers les Régions et singulièrement vers la Région Ile-de-France, là je mets ma casquette de conseiller régional, il va y avoir comme un petit problème de priorisation.

François PERDRIZET : Bien sûr !

Daniel GUÉRIN : Parce qu'on n'a pas les moyens de tout financer en même temps.

François PERDRIZET : Oui. Derrière.

Brice DESAULLE : Oui, bonjour. Brice Desaulle, conseiller municipal à Draveil. Je voulais juste rappeler malgré tout que dans les différents SDRIF, et y compris dans le dernier, le contournement de Villeneuve-Saint-Georges, ainsi qu'un franchissement sur la Seine au niveau de Vigneux figure, cela n'est pas une vue de l'esprit. Je voulais effectivement conforter ce qui a été dit précédemment quant aux chiffres annoncés par la SNCF en termes de périmètre de captation de clientèle, appelons cela comme cela, où il est patent que, d'après les chiffres fournis par la SNCF et les schémas qui étaient fort convaincants, je suis tout à fait d'accord avec l'intervenant précédent, la zone de captation de Villeneuve-Saint-Georges est quelque chose qui saute au nez lorsque l'on regarde ces chiffres et les schémas qui ont été produits par la SNCF.

François PERDRIZET : D'accord. Dernière question, parce qu'après on va passer au thème suivant. Vous aviez aussi une proposition, là, à faire.

Daniel MOURANCHE : Oui, disons que je voudrais signaler deux dimensions qui me semblent être absentes des études économiques et des avantages socio-économiques. La première, c'est la dimension européenne. Enfin, j'ai les éléments de réponse qui m'inquiètent beaucoup justement. La première, c'est la dimension européenne, on a beaucoup parlé des besoins d'améliorer les TGV intersecteurs mais enfin les besoins d'aujourd'hui déjà, et a fortiori de demain, c'est bien Bruxelles, Cologne... enfin, les capitales du Nord avec l'Europe du Sud, qui vont pouvoir utiliser le TGV plutôt que l'avion avec des liaisons de la journée, voire de la demi-journée. Donc cette dimension européenne est importante parce que d'abord c'est une source de financement potentielle. Donc cela c'était la première dimension qui me semble avoir été oubliée. Et l'autre me semble beaucoup plus grave en termes de, je dirais, de validation de ce projet, c'est ce que l'on perd dans ces 3 milliards en voulant à tout prix dédier cette infrastructure aux TGV. Le transport, le Grenelle, les besoins à satisfaire dans l'avenir, c'est de redonner au chemin de fer son lustre. Couvrir toutes les villes françaises de TGV, c'est une absurdité. Le besoin de désencombrement de l'Ile-de-France pour les liaisons province-province qui ne peuvent pas contourner Paris, c'est un problème qui concerne toutes les grandes lignes, et pas seulement le TGV. Et donc, je trouve que dans ce dossier, il manque quelque chose puisque... Un petit chiffre pour illustrer ce regret, c'est que les trois scénarios qu'on nous présente, cela ne permettra que de faire passer 12 trains supplémentaires par rapport au Massy-Valenton amélioré. Pourquoi ? A cause des difficultés d'insertion de cette interconnexion sur la LGV existante, alors que si on n'a pas accepté d'entrée de jeu que cette infrastructure à 3 milliards c'est une infrastructure mutualisée, comme toutes les infrastructures ferroviaires du passé... enfin, avant l'époque LGV, on aurait tout de même une rentabilité beaucoup plus facile à démontrer sur ce projet. Voilà. Donc, deux dimensions : l'Europe et le caractère, comment dirais-je, mutualisable de cette infrastructure.

François PERDRIZET : Oui. Enfin, moi, je vous rappelle simplement que ce projet a une certaine rentabilité d'après les calculs que l'on fait habituellement, cela veut dire une certaine utilité. Alors vous, vous êtes en train de dire que peut-être avec des lignes dédiées, l'utilité serait plus grande. C'est une question...

Daniel MOURANCHE : Non dédiées.

François PERDRIZET : ... non dédiées. L'utilité serait plus grande, c'est une question qui a été posée à l'atelier « capacités des lignes », et en fait, entre les experts, il y a eu plutôt un penchant vers les lignes dédiées. Voilà ce que je sais sur ce problème ligne dédiée ou pas. Allez, une question seulement. Allez. Oui, c'est probablement l'autre composante d'Antony qui va parler.

Jean MOUREH : Oui. Bonsoir ! En fait, c'est Jean Moureh, président du CDR MaVal, donc le Comité de défense des riverains de ligne Massy-Valenton. Sur les aspects financiers, il y a quand même... ce qu'on

souhaite, c'est qu'il y a une coïncidence entre les régions qui sont bénéficiaires du projet et la finalité du projet. Donc, si je prends aujourd'hui le cas de Massy-Valenton, il faut rappeler que ce projet, aujourd'hui, il est financé à hauteur de 20 %, quand même ce qui est aberrant, par la Région Ile-de-France qui, elle, va subir les nuisances de ce projet. En revanche, nous, ce qu'on souhaite, c'est que ce projet soit financé par les vrais bénéficiaires de cette ligne-là qui, il faut le rappeler, touche, aujourd'hui, trois lignes de LGV. Donc, elle touche... c'est une interconnexion, donc par définition qui touche à la fois la ligne Sud, la ligne Est et la ligne Ouest. Et donc, par définition même, aujourd'hui, il y a un intérêt pour élargir l'assiette de financement de cette ligne-là pour aboutir à un vrai projet en sollicitant l'ensemble des Régions qui sont bénéficiaires de cette ligne-là. Autrement dit, toutes les régions françaises, et non pas limiter uniquement ce financement à la Région Ile-de-France qui finance 20 %, or c'est elle qui subit les nuisances. Ce problème financier, aujourd'hui, il a été signalé à plusieurs reprises comme étant un frein pour aboutir à un vrai projet sur la ligne Massy-Valenton. Donc, aujourd'hui, si on arrive à élargir cette assiette de financement, on arrive à un projet qui soit, je dirais, dans le même standard qui a été fait comme pour le cas Interconnexion Sud et le projet Grand Paris, c'est-à-dire ce sont des projets qui ont été annoncés d'emblée comme étant des projets en souterrain dans les zones urbanisées. Or, Massy-Valenton, elle a été annoncée d'emblée en surface avec une augmentation, avec un doublement de trafic, avec des murs de 11 mètres en face des habitations, avec un rapprochement des voies face à des habitations, avec un passage à niveau qui est en pleine ville, qui n'a pas de solution. Donc ce sont tous ces facteurs-là, aujourd'hui, qui ont fait que Massy-Valenton, est bloqué depuis six ans. Or on voit aujourd'hui que le projet Interconnexion Sud, que le projet Grand Paris, ont aujourd'hui acquis l'adhésion de la plupart des acteurs, parce qu'ils étaient annoncés d'emblée avec un respect du cadre de vie existant.

Olivier KLEIN : Juste une question de compréhension à RFF. Vous demandez que les Régions participent à Massy-Valenton. Ce n'est pas déjà le cas ? Oui, si... Pardon !

Jean MOUREH : On souhaite nous qu'il y ait élargissement de l'assiette de financement de Massy-Valenton, et qu'elle ne soit pas limitée à la Région Ile-de-France, ce qui est une aberration totale. Savoir, aujourd'hui, une région qui subit les nuisances et qui va financer ce projet. Ce projet, par définition, il touche trois LGV, autrement dit il touche toutes les régions françaises.

François PERDRIZET : Mais vous parlez de la liaison Massy-Valenton ou de l'interconnexion ?

Jean MOUREH : Là, je parle de la ligne Massy-Valenton.

François PERDRIZET : D'accord.

Tristan BARRÈS : Juste un élément de précision, le projet Massy-Valenton est financé par des Régions de province également, pas seulement par la Région Ile-de-France et aussi l'Etat, et les Régions de province participent à même hauteur que la Région Ile-de-France. Massy-Valenton, ce n'est pas non plus seulement un projet de TGV, c'est également un projet de RER, cela sert aux provinciaux pour les TGV, cela sert également aux Franciliens pour la desserte TGV en Ile-de-France mais également pour l'augmentation de la fréquence en RER C.

François PERDRIZET : OK ! Monsieur, on reviendra sur la liaison Massy-Valenton, mais... cela alors. Une minute.

Wissam NEHME : Donc je vais poser des questions sur la future gare d'Orly, lorsqu'on regarde ce qui est en train de se passer en dehors de cette Interconnexion Sud. Il y a l'Orlyval qui arrive, donc qui dessert l'aéroport. On a la ligne 14 qui va vers Orly. Il y a le Grand Paris, et là, on a vu, c'est déjà décidé, Massy-Orly est presque en marche. Le projet POCL, qui va probablement passer, peut-être, par-là. Est-ce qu'à Orly il n'y a pas un gâchis quelque part de trains ? Est-ce que cette nouvelle gare qui va être créée, donc par l'Interconnexion Sud, pourra supporter toutes ces arrivées en même temps ?

François PERDRIZET : C'est une question qui a été au début de notre débat public. Aujourd'hui il y a encore trop d'incertitudes pour qu'on puisse avancer des choses. Vous avez entendu que d'ici un mois il allait peut-être y avoir une confirmation d'un métro léger entre Massy et Orly. C'est un facteur qui compte, qui va réinterroger Orlyval : qu'est-ce qu'on en fait ? Enfin, je veux dire, il y a toute une réflexion autour d'Orly et de ses dessertes qui est amenée ; et aujourd'hui, qu'on ne peut encore entamer parce qu'il y a des incertitudes majeures. Je vais maintenant faire le point suivant, si vous

voulez bien, et je vais retourner à Antony, avec l'amélioration de la ligne actuelle, Massy-Valenton. Ce projet, il est dans le dossier du débat d'abord, c'est une solution provisoire qui est estimée à un peu moins de 100 millions, en attendant la réalisation de l'Interconnexion Sud. Durant le débat, ce dossier a été évoqué à plusieurs reprises par les habitants d'Antony, vous en avez eu la démonstration encore ce soir. On va retracer quelques interventions de façon brève. La première a été dite par Olivier, c'est-à-dire que certains acteurs ont affirmé que l'aménagement de la liaison actuelle et l'interconnexion, cela va être le même projet, et donc avec des positions, celles où il faut faire tout de suite l'interconnexion, cela évitera de dépenser de l'argent sur la liaison, ou si vous faites la liaison, on risque d'avoir un provisoire qui dure. C'est exactement ce qu'Olivier vient de dire, et cela a été évoqué dans le débat. Autre chose, sur cette partie, donc la partie Ouest de la liaison Massy-Valenton, il y a un certain nombre de points sensibles qui ont été mentionnés. Il y a les associations qui ont fait d'ailleurs un relevé des points sensibles, et on mentionne notamment souvent la rue des Chênes avec un mur de soutènement très haut, ainsi que ce qu'on appelle le passage à niveau de Fontaine Michalon, où il y a un problème difficile à résoudre. RFF a affirmé à plusieurs reprises sa volonté de continuer à promouvoir ce projet. Il a proposé d'ailleurs d'entamer une concertation à partir du mois de septembre, une proposition qui, à ma connaissance, n'a pas été rejetée. Il estime que sa réalisation est importante, à la fois pour doubler le RER C, entre Massy et Pont de Rungis, accepter plus de 70 TGV, 74 par jour, et puis compenser les nuisances sonores et visuelles actuelles. Voilà les raisons que RFF nous a données durant le débat. Sur la partie Est du tracé, cela a été déjà relevé, il a été reproché à RFF la lenteur de la mise en place des écrans anti-bruit à Villeneuve-le-Roi mais on en a parlé tout à l'heure. Enfin, deux cahiers d'acteurs. Il faut le dire, ceux qui prennent comme hypothèse une raréfaction des financements utilisent cet aménagement de Massy-Valenton comme une phase provisoire de l'Interconnexion Sud, qui dure un certain temps. Voilà ce qu'on peut dire sur... enfin, nous ce qu'on a traduit sur l'aménagement de la liaison Massy-Valenton.

Alors, je vais dire maintenant un mot sur le POCL. Ce projet, Paris-Orléans-Clermont-Lyon, il fait partie de la liste complémentaire. Donc, c'est la liste, en principe, après la liste principale où l'interconnexion est inscrite. Donc, cela, il y a deux buts, il y a à la fois doubler la ligne actuelle qui risque d'être saturée, Paris-Lyon, et puis, il y a un but aussi de desserte du grand centre de la France. Alors, plusieurs fois, notre débat en a fait état, et notamment lors de la réunion de Juvisy. Et récemment RFF a rédigé d'ailleurs une fiche de synthèse, je le remercie pour cela, sur le sujet, qui est en ligne. Dans cette fiche, vous verrez qu'il est affirmé notamment que les objectifs de POCL et de l'interconnexion sont distincts, et que ce sont des projets indépendants avec des raccordements compatibles ou possibles. Pour leur part, certains acteurs du débat ont mentionné les choses suivantes : l'intérêt qu'il y aurait eu à fusionner les deux débats mais on nous a reproché la même chose avec le Grand Paris. Donc, en fait, à un moment, on est obligé de séquencer les débats, effectivement, cela induit des discontinuités. La possibilité d'utiliser l'infrastructure du scénario C avec une gare à Lieusaint, cela, c'était une possibilité évoquée mais il faut voir parce qu'il y a des difficultés et on a fait état aussi des difficultés. Il y a eu l'attrait du POCL pour le Centre Essonne, notamment, il y a un enjeu qui semble fort pour le Centre Essonne à travers cette nouvelle infrastructure. Et dernière chose, c'est l'importance éventuelle d'une desserte à Orly du POCL puisque pour l'instant il y a deux modes d'arrivée qu'on devine dans l'agglomération parisienne mais rien n'est décidé, cela fera l'objet du débat public qui commencera au mois de septembre.

Troisième sujet que je voulais évoquer, c'est le fret et l'Interconnexion Sud. Alors, on voit bien que le projet de l'Interconnexion Sud concerne le fret, non pas directement mais indirectement puisqu'à partir du moment où les TGV sont sur une ligne dédiée, manifestement, il y a des capacités en plus, à la fois pour le RER C ou ce qui va le remplacer, et à la fois pour le fret. Alors, on a évoqué plusieurs fois ce thème du fret. D'abord il y a eu une question, j'appelle cela une question qui tue, c'est : qu'est-ce que vous pensez de l'orientation nationale du doublement du fret ? Alors, c'est une question très difficile d'autant que, en ce moment, le fret est plutôt en phase stagnante, donc on ne l'a pas encore... La projection du développement du fret est difficile à faire. Autre évocation, les demandes des régions de la façade Atlantique qui ont toutes dit qu'elles voulaient renforcer le fret, notamment pour desservir les pôles économiques de la région de l'Île-de-France au Sud. L'exemple type, ce sont les gens qui veulent aller au MIN de Rungis. Donc, et cela été également évoqué alors par d'autres acteurs, la volonté d'écarter les trains de matières dangereuses de l'agglomération parisienne en disant : « ce n'est pas normal que de nos jours il y ait encore des trains de marchandises dangereuses qui passent près de la région parisienne, surtout s'ils peuvent l'éviter, parce qu'ils n'ont pas à faire avec une

activité de la région parisienne ». A été également soulignée la gêne des trains de nuit mais cela vous le pensez facilement. Alors, RFF, sur ce thème, a présenté l'état des trafics actuels, qui sont plutôt faibles sur la liaison, sur la section de Massy, la gare des Saules, et ils sont principalement de nuit, il a insisté sur l'utilité de séparer les trafics pour l'exploitation. C'est vrai que le trafic de fret est un trafic très particulier. Dernière chose qui a été évoquée sur le fret, c'est la nécessité de préservation des emprises pour développer le fret, et cela, cela a été une personne de la SNCF qui a insisté sur cette thématique. Alors, avant-dernière chose, l'évolution de l'aéroport d'Orly, je crois que je vais citer juste deux choses. D'abord, il y a eu confirmation à mon point de vue de la non-remise en cause des restrictions imposées actuellement à l'aéroport, cela a été dit notamment par un représentant d'Aéroports de Paris. Et deuxième chose, c'est qu'il y a une prévision de modification de la nature des trafics, puisqu'il y aura moins de navettes, enfin, aériennes, moins de trafic avec la France, qui iront dans les TGV mais, probablement, un développement plus vers l'international, et donc il y a des gens qui s'interrogent en disant : « Est-ce que ce changement de trafic va amener plus de nuisances ou pas et, bien sûr, une certaine crainte ? »

Dernier thème que je voulais aborder, la concertation de l'après débat. Alors, cela a été évoqué dans les deux dernières réunions et RFF a proposé un dispositif qui, je le rappelle, mais il en dira peut-être un mot tout à l'heure, il y a la co-élaboration, c'est-à-dire l'élaboration en commun d'une charte pour définir ce qu'on appelle le suivi après le débat si, éventuellement, le projet se poursuit bien sûr. Ensuite il a proposé la création d'un comité de suivi indépendant de RFF. Il a proposé aussi la nomination d'un ou plusieurs garants nommés par la Commission nationale du débat public, il a proposé des groupes de suivi par étude et des comités territoriaux pour focaliser, et bien sûr il a proposé une réunion publique pour faire le point sur toutes les avancées chaque année. De la part des associations, on a eu une demande de l'une d'entre elles, qui souhaite que les milieux associatifs soient associés dans les comités qui ont de l'influence sur les décisions. Voilà ce que je voulais dire sur ces cinq thèmes. Est-ce que, à votre avis, il y a des choses à rajouter que je n'ai pas assez précisées sur ce sujet ? Allez-y Monsieur Perzo !

Thierry PERZO : Merci Monsieur Perdrizet ! Pour l'association CELFI Ile-de-France Sud, nous souhaitons « fromage et dessert ». En étant pas sûrs que nous aurons le dessert. Fromage : Massy-Valenton. Règlement de la solution de l'interconnexion actuelle, c'est Massy-Valenton, ce n'est pas réglé. Et au jour où l'Interconnexion Sud est en forme, dans 20 ans au mieux, c'est sur le tronçon Massy-Valenton que les trafics mixtes auront à passer. Donc il est essentiel de traiter à très haut niveau de qualité environnementale le traitement sur Antony. Pour information, nous sommes... à avoir fait des propositions depuis très longtemps sur la résolution du traitement sur Antony... nous avons fait les propositions qui sont retenues dans un document qu'Egis Rail a porté à la connaissance de RFF. Nous avons rencontré RFF et les personnes chargées du traitement de la solution sur Antony. Nous les avons rencontrés, il y a deux mois ; il y a deux mois, ils n'étaient pas inspirés, ils n'avaient aucune solution à proposer. 2003 : projet présenté, avril 2011 : RFF n'est toujours pas ou n'était toujours pas en mesure de nous soumettre quelque chose. Et il nous sera soumis un projet en septembre. Donc, cela, c'est la partie fromage.

François PERDRIZET : Fromage. Alors, le dessert.

Thierry PERZO : La partie dessert : Pour ceux d'entre nous dans la salle, qu'ils soient de province ou de région Ile-de-France, c'est un vrai confort que de pouvoir s'arrêter à la gare Massy-TGV plutôt que de descendre à la gare Montparnasse par exemple. C'est un vrai confort pour la Région Ile-de-France que d'avoir plus d'une gare TGV interconnectée, qui nous permette de profiter de cette infrastructure-là, quel qu'en soit le coût, et je rejoins Monsieur Mustière, cela n'est que 3 % d'un schéma national qui amène une dimension qui va au-delà, qui amène à un schéma européen. Donc, s'il vous plaît, ne mégotons pas et hâtons-nous de réaliser cette infrastructure, nous sommes déjà en retard. En ce qui concerne, et vous l'avez évoqué à la fin Monsieur Perdrizet, nous souhaitons effectivement être dans ce comité de pilotage qui, parce que nous sommes des contributeurs par nos impôts, nous rend aussi légitimes que nos élus, à qui nous donnons mandat de nous représenter également dans ce comité de pilotage, parce que vox populi, vox Dei. Je vous remercie !

François PERDRIZET : Merci. OK. Je crois que l'expression « fromage et dessert » aura du succès. Allez-y là, à côté, et puis...



Vincent PICHOU : Bonsoir ! Vincent Pichoud, SNCF Geodis, pour préciser les sujets de transport ferroviaire de marchandises. Nous nous plaçons dans une échéance qui est une échéance à une dizaine d'années pour l'infrastructure et qui va ensuite perdurer, bien évidemment, sur un temps très long. Aujourd'hui, ce que nous disons, nous, en tant que transporteur ferroviaire de marchandises, c'est qu'il faut absolument préserver l'avenir des capacités logistiques ferroviaires en Ile-de-France. D'abord, nous répondons à des besoins qui sont des besoins pérennes en Ile-de-France, le transport quel qu'il soit, le transport ferroviaire notamment, répond à des besoins évidents d'un ensemble de secteurs économiques qui ne s'arrêteront pas demain, qui au contraire ne peuvent que se développer. Ce sont, bien évidemment, des sujets de construction, ce sont des sujets de produits de grande consommation. Il faut bien que nous consommons, il faut bien que les marchandises arrivent, et le mode ferroviaire répond à un ensemble de besoins qui vont croître dans les années qui viennent. L'économie, on l'espère, croîtra, et les besoins de transport, derrière, vont également augmenter. Donc, il y a un besoin de ferroviaire qui est, aujourd'hui, qui est un besoin pérenne. Ne nous arrêtons pas aux difficultés, aujourd'hui, actuelles du mode ferroviaire. Ce sont les nôtres, ce sont celles de nos concurrents également. Nous sommes dans un milieu qui est parfaitement compétitif, nous rencontrons des difficultés diverses. Ces sujets sont identifiés, connus, et je dirais que, aujourd'hui, ils sont pris en charge à la fois par les opérateurs ferroviaires dont nous sommes, et également en parfaite cohésion avec RFF. Bien évidemment, en toile de fond, le Grenelle de l'environnement avec une exigence, une ambition de report modal, à laquelle nous répondons, nous, SNCF, bien évidemment, positivement. Donc, pour résumer, des besoins de circulations ferroviaires qui sont pérennes, de transport de marchandises qui sont pérennes sur l'Ile-de-France, et notamment, sur le tronçon entre Massy et Valenton. Quelques sites, bien évidemment, importants, des sites de haut rang logistique qui sont raccordés à ce tronçon-là, c'est le MIN de Rungis, ce sont les plates-formes du transport combiné, ce sont les embranchements particuliers d'un certain nombre de clients du fret ferroviaire. Donc le fret ferroviaire, il est utile, il répond à des besoins clients, à des besoins de l'économie et, en Ile-de-France, il est donc essentiel.

Ce qui fait que, pour nous, le projet est un bon projet, bien évidemment parce qu'il permet de dégager des capacités ; et il est un projet à la condition qu'il préserve l'avenir, c'est-à-dire à la fois les sites, aujourd'hui, à vocation ferroviaire multimodale. J'ai entendu parlé du triage de Villeneuve-Saint-Georges, il est évident que c'est un site qui est unique en Ile-de-France par sa capacité. Et aujourd'hui, la situation est ce qu'elle est mais ne condamnons pas l'avenir.

François PERDRIZET : Monsieur Pichoud...

Vincent PICHOU : Oui, et puis, c'est, bien évidemment, l'infrastructure en elle-même, nous privilégions la préservation des emprises de la Grande ceinture sur lesquelles les besoins de transport, tant pour les besoins de voyageurs franciliens que le fret, ne pourront qu'augmenter. Donc il faut préserver cette infrastructure-là et privilégier les scénarios en souterrain. Voilà, merci !

François PERDRIZET : D'accord ! Je vous remercie de préciser cela parce que, dans le cahier d'acteurs de la SNCF, il y avait matière à peut-être renforcer la partie fret. Mais c'est Monsieur Nehme, je suis désolé, qui a demandé la parole le premier.

Wissam NEHME : Oui, d'accord ! Monsieur Perdrizet, on ne peut pas aujourd'hui laisser l'idée ou certaines personnes dire qu'avec l'Interconnexion Sud, on va améliorer le trafic du fret. C'est faux ! C'est une idée qu'on ne peut pas retenir. Aujourd'hui, on a 75 RER C sur Massy et Valenton plus 40 TGV, donc 115 trains, lorsque l'interconnexion... et on a à peine de la place pour insérer 7 trains... Demain, avec l'Interconnexion Sud et le doublement du RER C, on aura 150 RER C plus 6 trains normands de TGV. Donc, on aura 156 trains. On passe de 115 à 156 trains. Donc je voudrais qu'on m'explique comment cela, avec cela, on peut améliorer le trafic du fret. Merci !

François PERDRIZET : Oui. Oui, Madame.

Renée TROCHERIE : Renée Trocherie, riveraine et membre de CDR MaVal. Augmentation du trafic dit augmentation du bruit. En tant que riveraine, je puis vous assurer que si la rue des Chênes et tout ce qui est en contrebas de la rue des Chênes, peut profiter du bruit, la rue de Massy qui est très longue, et tout ce qui grimpe sera aussi... on est très bénéficiaires. Et déjà aujourd'hui, quand un train passe, la rue de Massy, nous nous taisons, nous attendons que le train soit passé. Alors, à l'avenir, est-ce qu'on pourra... Il y a une solution, qui pourrait être très radicale, en continuant sur le provisoire qui dure, ce

serait d'y loger tous les sourds et muets. Proposition qui pourrait être acceptable puisqu'on parle toujours rendement et pas qualité de vie. Or le fret, on ne peut pas le nier, il va augmenter, et tant mieux, mais il doit être fait dans des conditions décentes, c'est-à-dire, il ne doit pas y avoir de nuisances supplémentaires au niveau bruit. La qualité de vie de nos enfants, de nos petits-enfants, des générations à venir, il faut y penser. Moi, la mienne, elle est derrière, la vie. Alors, je pense au futur.

François PERDRIZET : Merci, Madame ! Alors, qui ? Une autre intervention ?

Didier GROSJEAN : Oui, sur le bruit. Effectivement, c'est très gênant. Mais je pense qu'un écran anti-bruit, il y a la place le long de la rue de Massy, cela coûte cher mais il ne faut pas lésiner là-dessus. Moi, je n'habite pas du tout là, j'habite sur le plateau. Et c'est quand un avion décolle que je suis obligé de fermer les fenêtres, et je ne peux plus suivre une conversation téléphonique. Donc le bruit des avions, le bruit des poids lourds, le bruit des motos, c'est quand même... Parce que les trains, il n'y en a quand même pas toutes les cinq minutes, les trains de marchandises, qui sont beaucoup plus bruyants que les trains de voyageurs, d'ailleurs. Je voulais revenir sur le trafic marchandises. J'aimerais savoir pourquoi la SNCF a supprimé la moitié des trains de marchandises à grande vitesse, notamment ceux qui desservaient le MIN de Rungis. Oui, c'étaient les trains les plus rentables et les plus rapides, peut-être, du monde en train de marchandises. Et il n'y avait pas de grève dans l'affaire, il n'y a jamais un seul jour de grève sur ces trains-là. Donc on ne peut pas accuser qui que ce soit, sauf la SNCF. En ce qui concerne les transports de marchandises, de matières dangereuses, je veux bien qu'on les détourne de la région Ile-de-France mais j'aimerais savoir comment on va desservir les usines ? Oui ! Et d'autre part, il y a des milliers de camions, sans aucun contrôle, oui, avec tous les risques de la route qui sont tous les jours sur nos routes en Ile-de-France, des milliers de camions de transport de matières dangereuses, personne ne dit rien. Donc, qu'on fiche la paix aux trains de marchandises, parce qu'il n'y a quand même pas beaucoup d'accidents. Oui, cela remonte à plusieurs années.

François PERDRIZET : C'est noté. Il y a d'autres... ?

Didier GROSJEAN : Troisième point sur les marchandises. Pourquoi le trafic ferroviaire n'est-il pas très rentable ? Parce que la SNCF est obligée de sous-tarifier. Pourquoi est-ce que la durée légale du travail est de 52 heures dans les transporteurs routiers et 35 heures à la SNCF, dont 25 heures de conduite ? Pourquoi est-ce que les poids lourds ne paient pas l'usure des routes ? Pourquoi est-ce qu'ils ne paient pas le bruit qu'ils occasionnent, toutes les nuisances, les morts, les blessés, les malades ? Donc, à partir du moment où on taxera correctement la route, je vous garantis que les trains de marchandises, ils seront rentables. Seulement, en France, la route est totalement, totalement subventionnée. Et c'est pareil pour les voyageurs, d'ailleurs.

François PERDRIZET : D'accord.

Didier GROSJEAN : Oui. En Ile-de-France, on subventionne à raison d'environ 5 à 10 centimes le kilomètre par voyageur, en transport en commun. Oui. En grande ligne, les trains de grande ligne sont rentables, les TER sont subventionnés également à peu près comme l'Ile-de-France. Par contre, en Ile-de-France, chaque kilomètre fait en automobile est subventionné de l'ordre de 1 euro par personne, oui, c'est-à-dire que la priorité va une fois encore à l'automobile. Quand on fait un couloir de bus, quand il y a cinq voies de largeur, on réserve 1/5 pour les bus, c'est ce qu'on appelle la priorité aux bus. Mais dès qu'il n'y a que deux voies en largeur, on ne laisse plus la priorité aux bus, c'est zéro pour les bus, ils sont pris dans les embouteillages. Exemple, ici à Massy, avec les couloirs qui ont été faits par le Département, c'est priorité à la bagnole. On veut bien laisser les miettes aux bus et aux trains, quand on a un petit peu d'argent. Voilà !

François PERDRIZET : D'accord ! On déborde un petit peu le débat pour les politiques générales d'affectation de la voirie. Vous voulez répondre sur : pourquoi vous supprimez les lignes rentables ? Enfin, c'est ce que j'ai compris.

Vincent PICHOU : Merci de votre intervention. Alors, il y a beaucoup de sujets de débat qui sont très, très complexes et qui sont liés à la politique, je dirais, générale des transports de marchandises en France. Donc je ne vais pas répondre dessus mais je serais ravi d'avoir une discussion avec vous hors débat. Simplement, nous n'abandonnons pas de trafics rentables. Nous sommes une entreprise également soumise à contrainte économique, bien évidemment. Nous sommes amenés parfois à faire des choix, dès lors que la rentabilité fait défaut. Donc, voilà ! Je voulais rétablir ce point-là de façon très

claire. Ensuite, sur le sujet des volumes, aujourd'hui le fret ferroviaire sur l'axe dont on parle, à grande maille, on est sur une quarantaine de trains dans chaque sens entre la zone des Saules et Valenton, plutôt le secteur Est, et puis une dizaine de trains sur la zone Ouest. Si le sujet de l'Interconnexion Sud est un sujet qui bénéficiera aux transports de marchandises également, parce que les modes d'exploitation des différents trains sont très différents. Alors en effectif, il n'y a pas qu'une question de volumétrie, il y a aussi une question d'intégration dans les sillons, de contraintes de ces différents trains qui ne sont pas les mêmes et qui, du coup, génèrent des difficultés en chaîne. Faire supporter deux modes d'exploitation au fret et TER, c'est plus simple que faire supporter trois modes d'exploitation. Alors, ensuite, raison de plus sur les sujets de volumétrie, raison de plus pour maintenir les sujets d'emprise et à avoir cette capacité à développer, à redévelopper, des infrastructures y compris pour le fret. Voilà, merci !

François PERDRIZET : Monsieur Pichoud, j'aimerais qu'à la fois sur la question de Monsieur Nehme, et puis, sur la question de notre dernier..., vous puissiez faire une contribution qu'on affichera dans le site. C'est possible ?

Vincent PICHOUD : Une contribution, vous voulez dire... ? Oui, tout à fait.

François PERDRIZET : Ecrivez, qu'on affichera sur Internet, parce qu'il y a eu manifestement ce soir, sur le fret, des choses à dire mais c'est vrai qu'on est un peu coincés.

Vincent PICHOUD : D'accord.

François PERDRIZET : Bon. Je vais maintenant si... oui, c'est vrai mais le plus bref possible, s'il vous plaît, Monsieur Picciotto, des fois, qu'on a du mal à...

Carmelo PICCIOTTO : Oui, alors, écoutez, je vais être extrêmement concis. Voilà ! C'était en fait une suggestion qui portait à la fois sur l'aménagement du territoire, l'environnement et les relations avec les réseaux de transport urbain. Alors, en fait, il s'agirait de prendre en compte la possibilité de créer un anneau reliant, évidemment en train régional rapide, les villes à une heure de Paris, ce qui permettrait donc de répondre à toutes les catégories de train, du fret aux grandes lignes, aux omnibus.

François PERDRIZET : Oui. Je ne vais pas répondre ce soir mais c'est une question qu'on a déjà entendue et à réfléchir...

Carmelo PICCIOTTO : Ah ! Cela tombe très bien.

François PERDRIZET : Non mais c'est une question intéressante : qu'est-ce qu'elle signifie, comment peut-on articuler tout cela ensemble ? Et à mon avis, c'est une question qui intéresse la Région, parce qu'elle est en partenariat avec les régions adjacentes. Et ce genre de question, c'est exactement, finalement, au niveau d'une super coalition des régions autour de l'Île-de-France, une bonne question à poser. Est-ce que, cela a un sens, quel avantage, et cetera ?

Carmelo PICCIOTTO : Alors, en fait, la dernière... par contre, ce qui reviendra plus dans mes préoccupations, on va dire de...

François PERDRIZET : Dans votre contribution de demain, non ?

Carmelo PICCIOTTO : Oui. C'est la reprise en compte du projet ESOP qui consistait en une gare souterraine sous Montparnasse avec une jonction, avec Eole, c'est-à-dire la gare sous le Printemps et pour faire la jonction TGV, en fait, entre le réseau Est, enfin... voilà, donc, la jonction intra-parisienne en fait.

François PERDRIZET : D'accord.

Carmelo PICCIOTTO : Je vous remercie.

François PERDRIZET : Voilà ! Alors, maintenant, on va donner la parole à RFF, je crois que cela doit être très difficile à RFF qui sait tellement de choses, et puis, que de temps en temps, nous, on retrace avec les moyens qu'on a et les compétences qu'on a. Donc, de temps en temps, ils doivent avoir du mal à rester en place dans une séance telle que la nôtre mais maintenant ils ont la parole pour vingt minutes. Alors, la tribune ou le pupitre vous attendent comme vous voulez Messieurs.

François GULIANA : Merci Monsieur le Président ! Mesdames, messieurs, une réunion de clôture est un moment particulier dans la vie d'un projet. Il s'agit ce soir de faire un point d'étape sur l'avancée du projet d'Interconnexion Sud mais, que l'on ne s'y trompe pas, il ne s'agit pas ici de dresser le bilan du débat, ce sera le rôle de la Commission nationale du débat public sur la base du travail que la CPDP fera dans les prochaines semaines. Ce n'est pas non plus le moment de tirer des conclusions, ce sera le rôle du conseil d'administration de Réseau ferré de France à la rentrée prochaine, à la lumière du travail que nous avons fait ensemble durant les derniers mois. La réunion de clôture, c'est avant tout le moment de rassembler la richesse des argumentations, les interrogations émises et les réponses apportées pour entamer le processus qui doit conduire RFF à prendre une décision sur les suites que l'on compte donner au projet. Ce travail, nous l'orchestrions à trois voix avec Tristan Barres, chef de projet et François-Régis Orizet, directeur régional, qui interviendront après moi, et moi-même, chargé de projet.

Je vais m'attacher de mon côté à lister les grands enseignements que l'on a vu émerger dans notre dialogue avec vous. Ce dialogue, nous l'avons conduit autour de questions soumises au débat que Monsieur Perdrizet a rappelées en introduction. Notre approche a pu en surprendre ou intriguer certains qui pensaient à tort que nous arrivions dans le débat public avec un projet à vendre. Loin de là, le débat public nous a permis, tous ensemble et ouvertement, d'explorer ces questions et d'entendre les réponses que vous y avez apportées. Notre projet, vous le connaissez bien et je ne vous ferai pas l'affront ce soir de vous montrer à nouveau les cartes des scénarios. C'est pourquoi je passe directement aux enseignements du débat. Tout d'abord, l'opportunité de créer une ligne dédiée aux TGV a été largement partagée. A cela s'ajoute, et cela a même été dit ce soir, le besoin que vous avez exprimé, d'améliorer le fonctionnement général du réseau existant. Mais c'est bien là notre volonté avec le projet d'Interconnexion Sud, pour un meilleur service rendu aux usagers et une plus grande régularité tant pour les TGV que pour les RER. Ensuite, face aux enjeux du territoire, et là aussi, la liste a été longue, tant sur le plan des zones urbaines que sur le plan environnemental avec des espaces naturels, des cadres de vie et des ressources à préserver, nous avons beaucoup approfondi la question de l'inscription du projet dans son territoire. Pour cela, à la lumière de nos différents échanges, vous avez exprimé une nette préférence pour les solutions en tunnel. Pour autant, les enjeux environnementaux restent un domaine de constant questionnement auquel il nous faudra tout au long de la vie du projet vous apporter les réponses adéquates.

La question des gares ensuite a été dominante dans notre débat, en premier lieu celle d'Orly. Si l'essentiel des acteurs a pu afficher une préférence pour une localisation au plus près des aéroports, cette demande s'accompagne de deux exigences. Tout d'abord, en faire une gare d'aéroport efficace en aménageant au mieux la correspondance entre la gare et les aéroports pour une véritable complémentarité entre le train et l'avion. Secondement, en faire une gare de territoire en s'assurant d'une parfaite desserte de la gare depuis les zones d'emploi et de population du secteur. En ce qui concerne une seconde gare, c'est sans doute l'un des domaines où le débat était le plus riche. Même si certains acteurs se sont positionnés sur une gare à Villeneuve-Saint-Georges et d'autres sur une gare à Lieusaint, ce sont des arguments similaires qui ont pu être avancés. Tout d'abord, l'accessibilité de la seconde gare, que ce soit en transport en commun, d'où la correspondance avec le RER D et des projets plus locaux, ou en véhicule particulier, d'où la desserte routière et les parkings. Ensuite, l'aménagement du territoire, cela a été longuement débattu aussi ce soir, cette gare doit s'accompagner de projets locaux. Et cela montre, s'il fallait encore le prouver, que le projet d'Interconnexion Sud n'est pas seulement un projet ferroviaire mais aussi un projet d'aménagement aux échelles nationales et franciliennes. Et bien entendu, les prévisions de trafic, les reports modaux, et les reports depuis les gares parisiennes générés par la création d'une seconde gare ont été évoqués. Ces éléments ont conduit à des débats très intéressants. Sur la base de nos questions posées au débat, nous avons organisé ces enseignements autour des grandes fonctionnalités du projet. La Commission particulière du débat public vient de vous faire le même exercice autour de plusieurs thématiques. Ces deux méthodes se complètent et c'est au regard de tout cela que Réseau ferré de France devra justifier ses décisions. Il y a tout de même une thématique qui a été essentielle dans notre réflexion commune, celle du financement rapporté aux avantages du projet. On ne peut pas parler de coût sans parler des avantages et des richesses que le projet peut générer. Si certaines prises de position conduisent vers des scénarios plus chers, je pense notamment à la localisation de la gare d'Orly et à la possibilité ou non de réaliser une seconde gare, le coût des scénarios a été largement questionné, notamment à travers un atelier thématique. C'est une preuve de responsabilisation des différents acteurs que d'être

restés sensibles à cette question et nous y resterons sensibles. Alors, certainement, ne suis-je pas exhaustif dans ce discours ? Il s'agit là d'une première lecture et de l'amorce de ce travail qui nous conduira jusqu'à octobre prochain. Mais si vous m'autorisez ces mots personnels avant de passer la parole à Tristan, je conclurai ainsi : « J'ai été très heureux de suivre ce long processus qui a commencé pour moi en 2009. Je me souviens de notre première réunion dans cette même salle en décembre dernier en plein hiver. Et maintenant que le printemps a laissé revenir le soleil, je vois ô combien ce débat aura permis l'éclosion de nombreux enseignements. Ce dialogue, nous aurons à cœur de le poursuivre dans les prochaines étapes du projet ». Je vous remercie ! (*Applaudissements*)

Tristan BARRÈS : Bien. Pour une fois, je vais être sobre, parce que je ne suis pas accompagné d'animation avec des trains qui tournent sur l'écran. Je voudrais simplement vous dire que le projet Interconnexion Sud, grâce au débat public, a fait un énorme progrès. Tout d'abord, il faut bien avouer qu'il y a encore quelques mois, le projet Interconnexion Sud était très méconnu du grand public, mis à part certains acteurs avertis et les plus anciens étant certainement les membres de l' AIS TGV qui, avec une certaine endurance, ont soutenu le projet ces dix dernières années, ce qui a permis de garder la forme, ces dix dernières années. Et en comparaison avec d'autres projets ferroviaires généralement longs de plusieurs kilomètres, l'Interconnexion Sud paraît minuscule. Et pourtant, c'est un projet qui dispose d'énormes atouts que le débat public a, je crois, permis de révéler.

Ce projet est d'abord nécessaire au bon fonctionnement du réseau national, puisqu'il permet de mieux faire fonctionner toutes les autres lignes grandes vitesses, futures et existantes. Ce projet est un exemple de synergie entre les intérêts provinciaux et les intérêts franciliens, des TGV province-province plus réguliers, plus fréquents grâce à des nouvelles gares TGV franciliennes. Ces mêmes gares permettant une meilleure accessibilité de l'Ile-de-France pour les provinciaux et des TGV plus proches des Franciliens, et pour aller partout en France, sans parler des retombées positives sur le RER C. Troisièmement, c'est un projet qui décongestionne l'existant à la fois les gares TGV parisiennes, on a pu le montrer à plusieurs reprises, ainsi que les réseaux de transport en commun vers lesquels elles convergent. Et puis, c'est un projet qui offre la possibilité à l'aéroport d'Orly de bénéficier d'une intermodalité ou d'une complémentarité entre l'air et le fer, et donc, de disposer de nouvelles marges de manœuvre afin de disposer de nouvelles ouvertures internationales. Donc nous constatons qu'au fil des réunions le public a pris la mesure de l'ensemble de ces enjeux et des atouts de ce projet pour la Région Ile-de-France mais également pour l'ensemble du pays qui bénéficiera directement ou indirectement de l'Interconnexion Sud, et c'est sans doute la raison pour laquelle, au-delà des questions bien légitimes relatives aux impacts environnementaux, relatives aux mesures d'accompagnement, relatives aux faisceaux de passage, l'opportunité de ce projet se trouve globalement partagée, et c'est le débat public qui a permis cette avancée très positive.

Du point de vue de RFF, ce débat a donc renforcé notre conviction sur l'utilité de ce projet, notre confiance à le voir réussir, un projet d'autant plus rapidement mis en œuvre qu'il est soutenu, et ce soutien commence par le consensus sur son opportunité, et sur ce point-là, nous sommes pleinement satisfaits. Le projet a également progressé car le débat public a permis de percevoir les points de vigilance, ce que nous devons garder à l'esprit dans la suite du processus. Or je citerais en premier lieu comme point de vigilance la nécessité de profiter de la dynamique du débat public pour conserver un espace de dialogue construit avec vous, pour réaliser le meilleur projet. Donc nous souhaitons bâtir un dispositif de concertation efficace et ouvert après le débat public où chaque acteur aura sa place, qui aura pour but à la fois d'informer sur l'avancée des études mais également de vous consulter sur les meilleures solutions adoptées pour le projet. Deuxième point de vigilance, nous devons rester vigilants sur d'autres questions plus techniques mais sensibles à vos yeux que nous avons en tête : l'insertion de l'Interconnexion Sud dans son environnement, c'est la question des entrées et sorties de tunnels ; c'est également la question des impacts le long des futurs tracés, l'articulation de l'Interconnexion Sud avec les autres réseaux de transport et la desserte des nouvelles gares TGV ; et puis, l'amélioration de l'existant, le directeur régional Ile-de-France en parlera tout à l'heure. Troisième point de vigilance : la question du financement. Alors, c'est vrai, c'est un projet qui coûte entre 1,5 et 3,3 milliards d'euros, et ce projet ramené aux kilomètres ou ramené aux gains de trafics nouveaux ou aux gains de temps, c'est un projet qui est onéreux. Mais il faut rappeler que ce projet, c'est... alors, c'est le terme consacré maintenant, la clé de voûte du réseau national qui permet de faire fonctionner tous les autres. De plus, c'est un projet qui génère des gains que les méthodes classiques n'ont pas totalement explorés dans le domaine de la valorisation, et je rejoins ce qu'a dit Monsieur Klein tout à l'heure, qu'il est nécessaire

d'avoir un approfondissement sur cette question. La question du financement est donc cruciale, c'est vrai mais pas insurmontable. Il convient de rappeler que c'est un projet qui concilie les intérêts nationaux et franciliens, alors que cette infrastructure s'implante dans la Région Ile-de-France, et ce projet avancera d'autant plus vite qu'il sera soutenu politiquement et financièrement, et ceci, y compris au niveau des études. Enfin, quatrième point de vigilance, en tout cas, enseignement, c'est que le débat public a permis de progresser sur la question de la deuxième gare et nous a permis de mieux mesurer le poids des nouvelles gares TGV franciliennes que nous proposons, Orly, Villeneuve-Saint-Georges ou Sénart, notamment, sur le plan de l'aménagement du territoire local et régional.

Alors, maintenant une question qui va peut-être plus vous intéresser, c'est : que va-t-il se passer ? Alors, fort des enseignements du débat public et sur la base du compte-rendu de la Commission particulière du débat public, RFF va préparer dans les jours qui viennent la décision du maître d'ouvrage qui sera proposée au Conseil d'administration de Réseau ferré de France en septembre 2011. Cette décision portera à la fois sur l'opportunité du projet et les caractéristiques techniques que ce projet devra comporter. Or, nous sommes entrés dans le débat public avec trois scénarios. Chaque scénario ayant plusieurs variantes de gares, plusieurs variantes de faisceaux de passage, ce qui représente au total 24 combinaisons possibles. La décision du maître d'ouvrage éliminera forcément un grand nombre de ces combinaisons, et ceci est nécessaire pour que le projet avance à un bon rythme dans les phases ultérieures. Cependant, la décision du maître d'ouvrage n'est pas obligatoirement univoque. Il est possible, compte tenu des contraintes financières ou compte tenu des échanges que nous avons eus avec vous, de garder la porte ouverte sur une, voire deux variantes, ce qui sera déjà une formidable avancée par rapport aux 24 combinaisons possibles que nous avions à l'entrée. Suite à la décision du Conseil d'administration de RFF, nous prenons concrètement les quatre engagements suivants : premièrement, organiser une réunion publique pour expliquer la décision du maître d'ouvrage à l'automne 2011 ; deuxièmement, engager avec vous l'élaboration d'une charte de concertation qui régulera le fonctionnement de la concertation post-débat public, sous l'égide d'un garant ou d'un comité de suivi indépendant du maître d'ouvrage ; troisièmement, mettre en place un comité d'analyse des gains socio-économiques. Donc ce comité que nous souhaitons ouvert aux financeurs potentiels du projet et à des spécialistes indépendants aurait pour mission l'identification complète et partagée des gains de ce projet, y compris les gains atypiques, de manière à rationaliser le futur montage financier de cette opération. Et puis, quatrième engagement, c'est engager après les échanges avec nos partenaires financiers actuels, que sont l'Etat et la Région Ile-de-France, la phase d'étude préalable à l'enquête publique dont le coût est estimé à 25 millions d'euros, enquête publique comprise. Aujourd'hui, l'Etat et la Région Ile-de-France sont nos partenaires financiers, et c'est un club, ils forment un club, qui n'est pas fermé du tout et si certains, ceux qui ont montré leur enthousiasme pour leur projet, veulent rentrer dans ce club, je pense que l'Etat et la Région y sont favorables. Donc, en guise de conclusion et avant de passer la parole à Monsieur Orizet, je souhaiterais souligner la grande qualité des débats que nous avons eus ensemble, donc argumentés et respectueux, même en cas de désaccord. Je remercie également l'ensemble de l'équipe projet de RFF qui, de chacun dans son rôle, a fortement contribué à la réussite de ce débat. Alors, vous n'avez pas vu tout le monde, vous avez vu François Guliana et moi à la tribune mais il y avait Nathalie Limare, Matthieu Bony, Anne-Laure Chartoire et Jean-Pierre Tiffon qui nous ont aidés à préparer et à mettre en œuvre ce débat public. Nous nous sommes efforcés de présenter ce projet en débat avec écoute, modestie et rigueur, j'espère que cela a été perçu comme tel. En tout état de cause, nous continuerons à avancer selon ces principes et nous vous donnons donc rendez-vous à l'automne. Alors, je vous remercie pour ce soir et pour les six derniers mois pour votre attention. (*Applaudissements*)

François-Régis ORIZET : Voilà, bonsoir ! Donc, je suis le dernier de Réseau ferré de France à prendre la parole avant le Président de la Commission particulière. Donc je voudrais commencer par remercier la Commission particulière, je dirais, pour le travail effectué depuis plusieurs mois. On a été quand même, mine de rien, le plus grand débat public en Ile-de-France de toute la saison, c'est la pièce qui a tenu le plus longtemps. Et elle a tenu plus longtemps avec, comme vous le constatez aujourd'hui, on avait encore près de 200 personnes aux dernières réunions, donc avec des salles pleines. Donc, cela prouve que la pièce a été bien conduite et nous remercions vivement la Commission du débat public. Moi, j'aimerais... Alors, toujours le risque, de parler en dernier, c'est peut-être un peu de répéter, de dire quand même quelques sujets d'abord qui m'ont un peu étonné, finalement, dans ce qui est ressorti sur le débat, et puis, quelques points qui nous ont maintenus, qui nous ont confortés, je vais dire. Mais

finalement, tout le monde dit, aujourd'hui : le débat, il y a eu une grande convergence sur l'intérêt du projet. Enfin, en gros, c'est un peu... Cela ne nous était pas du tout évident au départ, voilà ! On disait, on se posait des questions les uns et les autres. Je crois qu'Olivier Klein a résumé en disant : « On aurait pu arriver à tout cela pour cela, finalement ». Cela a été entendu une fois dans un débat public à Yerres, je crois, et pratiquement une seule fois. Donc, finalement, cette très, très forte, je dis alors, il y a une coalition, je dirais, un peu à l'européenne, ce qui, pour un projet comme cela, a du sens puisqu'il y a l' AIS TGV, il y a des gens de la rue des Chênes, il y a Sénart ou Villeneuve-Saint-Georges. Mais, finalement, globalement, ce projet, nous, on a vraiment été surpris par l'accueil. Alors, on était bien sûr convaincus mais on n'était pas certains de faire partager cette conviction. Donc cette idée de clé de voûte partagée... Voilà ! Cela, c'est un point. Finalement, en septembre, on n'était pas certains que le débat public donnerait cela.

Deuxième point, alors même si on ne l'a pas mal évoqué aujourd'hui, et puis à quelques reprises dans les derniers débats, on pensait qu'il y aurait plus d'interrogations sur les questions de la difficulté du montage financier, qu'elles nous seraient plus posées. Je dirais même, mais on était presque surpris à mi-débat de la facilité avec laquelle on semblait glisser sous cette question, on a presque contribué un petit peu à la lancer, si vous faites quelques relectures, parce qu'on disait : « Attendez ! Ils sont tous enthousiastes mais est-ce qu'ils ont compris tout à fait ? Est-ce que tout le monde voit bien ce que cela signifie ? » Donc là, voilà ! On pensait que la question monterait avec plus de force mais finalement elle est sortie, et notamment, quand même avec pas mal de force à la fin du débat. Alors, par contre, je dirais qu'il y avait des sujets, je dirais, on avait à peu près anticipés, on pensait qu'effectivement, c'est à peu près comme cela que les choses se passeraient, notamment, même si ce n'était pas acquis tout à fait d'avance cette idée de gare francilienne mais on était près de Massy, il y a déjà une expérience réussie mais ce n'était pas tout à fait évident, c'était un petit peu quand même nouveau par rapport au mode habituel d'exploitation du TGV. Et puis, on s'attendait, bien sûr, à la demande forte exprimée pour la priorité aux transports collectifs. Enfin, on savait bien, à RFF, qu'il y a une espèce d'équation un peu inéluctable. Quand on fait un débat sur CDG Express, qu'est-ce qu'il en sort ? L'amélioration du RER B au Nord. Quand on fait un débat sur Roissy-Picardie, qu'est-ce qu'il en sort ? Le projet francilien, qui s'appelle le Barreau de Gonesse. Et puis on a dû s'améliorer parce que nos deux débats de la saison, en tout cas, Eole... et il en est sorti Eole, et l'Interconnexion Sud, apparemment, il en sort également l'Interconnexion Sud même si on a affirmé l'intérêt pour les transports collectifs.

Juste trois points avant de terminer, enfin, trois points qui répondent, d'ailleurs, à quelques questions que j'ai évoquées. Je ne crois pas que ce projet enfin, vraiment, je n'ai pas la conviction qu'il fasse concurrence, comme parfois on peut l'entendre dire, ni aux autres projets grande vitesse, ni aux projets de transports collectifs. Et je dois dire, même si les chiffres sont importants, on n'est pas tout à fait dans la même échelle, je dirais, de coûts, quand même, voilà. 2 à 3 milliards pour l'Interconnexion Sud ; le programme TGV et l'ensemble de Grenelle, c'est plutôt une trentaine, une quarantaine de milliards. On n'est pas sur quelque chose qu'on considère être la clé de voûte du système, quelque chose, et cela a été redit notamment de façon, je pense, très intéressante dans l'atelier financement, on n'est pas du tout sur quelque chose, je dirais, qui doit faire peur à cet égard. De même, je dirais, sur les transports collectifs, maintenant l'ensemble du programme des transports collectifs en Ile-de-France, c'est également plus de 30 à 40 milliards. Ce ne sont pas les 2 à 3 milliards de l'Interconnexion Sud qui mettent en péril, je dirais, si on raisonne à une échelle plus réduite de territoire. Donc, on n'est pas en concurrence. Ce n'est pas l'un ou l'autre. On a la conviction et on souhaite l'affirmer. Le deuxième point, même si c'est un tout petit peu peut-être paradoxal, j'en suis conscient avec ce que je viens de dire, c'est que quand même la réunion du financement, j'aurais dit, ne sera quand même pas forcément facile parce qu'on n'est pas dans les effets classiques, cela a été dit, où finalement des gens gagnent du temps, et donc, c'est facile. Quand on gagne du temps, la région qui est reliée plus vite, elle paie. Le voyageur qui va plus vite, il paie. Là, c'est un petit peu différent. C'est plus subtil. Comment arriver à transformer, je dirais, en financement des intérêts socio-économiques qui ne sont finalement pas si habituels que cela ? Cela, on pense que c'est, je dirais, un de nos gros travaux, cela a été redit, par notamment Tristan Barrès, à l'instant. Troisième point, et je vais conclure avec cela : J'ai l'impression, enfin en tout cas moi, c'est une impression forte, qu'au fil de nos débats, il y a une confiance, je dirais, qui s'est instaurée entre nous. Il y a encore quelques questions. Vous voyez, on a évoqué tout à l'heure Massy-Valenton Est, et cetera. Mais, globalement, voilà ! Et donc, pour nous, un enjeu, cela va être de continuer, je dirais, sur le registre de la confiance. Et on a bien compris un des messages, c'est que ce registre de la confiance, ici, quand on est dans ce secteur, c'est bien sûr sur l'Interconnexion Sud mais

c'est aussi le projet Massy-Valenton Est, et c'est aussi le projet Massy-Valenton Ouest. C'est tout cela qu'il faut réussir, on ne pourra pas les dissocier, et on voudrait conserver la confiance sur l'ensemble de ces trois projets. Et, en tout cas, pour notre part, nous mettrons tous nos efforts là-dessus. Je voudrais juste vous indiquer que sur Massy-Valenton Ouest, il y avait hier une réunion technique sur le terrain avec des gens de la RATP, des gens de la Région, des gens de l'Etat. Donc on s'en occupe activement, il y a plusieurs comités techniques dans les jours qui viennent. Je vous remercie.  
*(Applaudissements)*

François PERDRIZET : En principe, il n'est pas prévu de réaction mais si vous en avez une, vous pouvez la donner. Mais comme vous avez applaudi RFF, j'en conclus qu'ils ont fait du très bon travail. Cela, c'était une conclusion facile. Merci donc à RFF. Si vous le voulez bien, je vais donc clôturer notre réunion. Alors, sur la réunion d'aujourd'hui, ce que je retire... enfin, il y a eu encore des ... il y a encore des discussions à approfondir, c'est certain. Moi, ce que je vous dis, c'est que vous pouvez faire encore des contributions écrites jusqu'à vendredi soir, et que tout ceux qui feront des contributions écrites, qui pourront nous aider dans le compte rendu, c'est-à-dire compléter notre restitution, seront appréciés, voire récompensés. Alors, la seule récompense, ce sont des œuvres, les cahiers d'acteurs au complet, je ne sais pas si c'est très intéressant. Mais enfin, bon ! En parlant de cahier d'acteurs, d'ailleurs, je vous signale qu'il faut le... Si vous voulez les cahiers d'acteurs non parus, il faut laisser vos coordonnées pour qu'on vous les envoie. Entre parenthèses, dans la dernière semaine, on a reçu plus de 20 cahiers d'acteurs. Je vous rappelle qu'au début mars, en tout, on avait 15 cahiers d'acteurs, c'est dire combien il y a eu une multiplication récente des cahiers d'acteurs.

Alors, je voudrais, dans la conclusion, aussi avoir un regard antérieur, on a eu la.... Au début, on était un peu dans l'ombre de ce grand débat public qu'était Grand Paris et Arc Express, et puis, progressivement, on a commencé un peu à nous distinguer. Et d'avoir une étape un peu obligée avec les élections cantonales, cela nous a permis de faire le point. Notamment, on avait quand même progressé dans la première étape, avec pas de remise en cause du projet, des engagements des régions de la façade Atlantique, n'est-ce pas Monsieur Mustière ? Des opinions majoritaires en faveur de la gare TGV sous l'aéroport. Un fort consensus des acteurs de Seine-et-Marne et des orientations en général marquées pour les scénarios à deux gares. Après la reprise, il est possible de constater qu'on a fait quelques progrès en matière d'environnement, notamment dans tout ce que j'appelle les points sensibles, comme les entrées de tunnels ou les points des milieux naturels auxquels il faut être attentif. On a aussi approfondi l'utilité du projet avec l'atelier technique sur les modalités financières, et je crois qu'il y a encore du travail à faire, d'ailleurs, c'est qu'on a dit ce soir. Il y a eu la mise en place d'une argumentation qui commence à bien se structurer entre les scénarios A et les scénarios C, on commence à bien faire la part des choses. Il y a eu aussi l'émergence de scénarios hors RFF. On a eu au moins trois scénarios qui n'étaient pas prévus initialement et qui ont été faits par des acteurs tout à fait remarquables, et donc qui forcent à la réflexion puisqu'ils nous sortent de notre cadre habituel. Et puis je crois qu'il y a eu une prise de conscience des difficultés du financement. Dans la première partie, on n'avait pas du tout abordé les choses, et là on se rend bien compte que c'est un enjeu très important.

Alors, en conclusion, je voudrais aussi dire, parler, faire une interprétation de la diversité et de la complexité de nos échanges. En fait, on a tous eu des points de vue tout à fait différents sur, par exemple, les fonctionnalités que devaient revêtir le projet. Par exemple, il y en a qui disent : « La fonction desserte d'Orly est secondaire. Mettons le paquet sur la desserte RER ». C'est changer l'ordre des valeurs des fonctions. On a parlé aussi ici des valeurs de, comment cela s'appelle, densité d'urbanisme ou étalement urbain. Enfin, il y a plein de prises de position implicites, qui font que les gens attachent plus ou moins de poids aux différentes fonctions ; et il faut bien comprendre cela pour voir qu'on peut recevoir beaucoup d'arguments. Après, il y aura effectivement des difficultés d'arbitrage. Je crois aussi qu'on a donc, je parlais des conceptions en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, il y a aussi une appréhension différente de la faisabilité dans le temps. Est-ce qu'il y en a qui pensent que c'est faisable, facilement accessible ? Et d'autres disent : « Oh, là là ! Il faut jouer une formule plus prudente, et cetera, parce qu'on risque de ne pas y arriver ». Cela, c'est important. Et notamment, c'est une chose qu'on n'a peut-être pas assez explorée, c'est la possibilité de tranches fonctionnelles de ce projet. On a dit que c'était difficile mais est-ce que c'est en étant sûr d'avoir fait le tour du problème. Il y a eu aussi, ce qui montre la complexité des échanges, un rapport à la confiance à construire parce que, effectivement, il y a un poids du passé. La question, c'est :



comment on s'en extrait progressivement ? C'est vrai que le débat public, je souhaite qu'il ait été une étape dans ce sens important. Et puis, il y a eu quelque chose d'étonnant, c'est qu'il y a eu une évolution des prises de position durant le débat. C'est-à-dire que certains acteurs ont nettement évolué au cours du débat, et cela c'est intéressant. Cela montre que finalement un processus de débat public, ce n'est pas joué une fois pour toute et qu'on en sort, des fois, avec des opinions différentes à celles de l'entrée.

Voilà ! Je termine avec un remerciement général. D'abord, à vous tous, les participants de ce soir et à tous ceux qui nous ont suivis, parce qu'un certain nombre d'entre vous nous ont bien suivis, nous ont bien supportés, donc un grand merci pour eux. Je voudrais bien sûr remercier, j'ai commencé déjà à le faire, le travail de RFF, qui a été tout à fait important et remarquable, et on peut en témoigner parce qu'on était aux premières loges, et même, de temps en temps, on les embêtait un peu en disant : « Mais cela, peut-être que cela pourrait être fait différemment ». Mais enfin c'est un petit peu notre rôle. Je voulais aussi remercier tous les gens qui nous ont accueillis, notamment dans les municipalités qui nous ont prêté des salles, qui nous ont aidés finalement à réaliser ce débat, et j'ai parlé de Massy tout à l'heure. Et puis, je voulais aussi remercier tous ceux qui ont un rôle un peu technique, les intervenants techniques, que ce soit les gens que vous voyez là-bas, qui sont de l'entreprise CDV, que ce soit les gens qui nous ont aidé à faire ces brochures qui est une entreprise qui s'appelle Happy Day, que ce soit notre attachée de presse. En fait, derrière, il y a une série de gens qui ont bien travaillé, et que je remercie sincèrement. En vous souhaitant une bonne soirée, et merci encore. (*Applaudissements*)