

Nicolas DUPONT-AIGNAN : Bonsoir à vous tous. Je suis très heureux de vous accueillir dans notre ville Monsieur le Président de la Commission du débat public, en étant désolé de ces quelques minutes de retard, six minutes de retard. Mais rassurez-vous, les trains ont tellement de retard à Yerres, et ils sont tellement supprimés par le fiasco de la gestion RFF et SNCF, -et ce n'est pas la faute des personnes qui sont en cause, bien sûr- que nous sommes tellement habitués à attendre sur le quai de la gare que nous n'avons pas l'habitude de l'heure maintenant. Mais nous allons essayer de faire arriver les trains à l'heure, je vous souhaite la bienvenue dans notre ville et je salue la présence des élus à la fois du plateau briard, du Val d'Yerres, du Val de Seine, le Conseiller général de Brunoy, le représentant des transports du plateau briard et tous nos concitoyens qui ont bien voulu venir à cette réunion. Je voudrais surtout remercier Monsieur le Président d'avoir bien voulu accepter de faire cette réunion ici, et toute son équipe qui ont préparé avec beaucoup de talent cette réunion.

Maintenant, moi, je ne vais rien dire, parce que je crois que je reprends la parole après. Voilà ! Avec quelque chose de très millimétré, et Monsieur le Président va vous expliquer tout cela formidablement bien.

François PERDRIZET : Merci Monsieur le Maire de votre accueil et surtout nous sommes... - enfin pour nous qui venons la première fois à Yerres dans ce parc-, nous sommes vraiment très admiratifs du cadre dans lequel se tient la réunion. Bonjour à tous, et à tous ceux... vous tous qui allez participer à cette réunion dans une période de congé. Vous m'entendez ? Et je salue également les internautes qui sont en direct avec nous, et dont certains vont poser des questions. Notre débat public a commencé au début du mois de décembre, et nous avons tenu six réunions, dont cinq en Ile-de-France, avant la pause des élections cantonales. Nous reprenons ce débat depuis le mois d'avril en abordant notamment trois réunions sur le thème d'environnement. Cela a été, il y a une quinzaine de jours, la réunion d'Antony, où nous avons des associations de riverains qui sont très sensibilisées à ces problèmes. Nous irons prochainement à Villeneuve-le-Roi, et puis, bien sûr, ce soir, la réunion à Yerres où vont être abordés certainement les thèmes de milieux naturels et ceux relatifs à l'impact des tunnels, et tous les thèmes que vous souhaiterez mettre en débat. Je voudrais aussi remarquer que les territoires concernés par la réunion de ce soir, que ce soit la Communauté d'agglomération de Yerres ou celle de Melun-Val de Seine ou du Plateau briard, elles ont une position stratégique vis-à-vis du projet et vis-à-vis aussi d'un scénario du projet, parce qu'elles sont un petit peu dans l'espace intermédiaire où on peut regarder les choses, soit d'un versant d'un scénario soit de l'autre. C'est-à-dire que votre avis est important, comme beaucoup d'avis bien sûr, mais votre position vous met dans une situation tout à fait importante.

Enfin, notre réunion de ce soir va être pilotée par Jacques Ducout, qui est là, à la tribune. Alors, Jacques Ducout est commissaire-enquêteur en Gironde et général d'aviation. Et il faut dire qu'on a eu comme souci d'avoir des gens qui utilisent l'interconnexion TGV et notamment, on a à la fois un Bordelais et des Lyonnais dans notre Commission. Voilà ! C'est ce que je souhaitais dire en ouverture, et je donne la parole à mon collègue Jacques Ducout.

Jacques DUCOUT : Merci François ! Mon transparent va démarrer, parce que sans transparent je suis perdu. Donc, bienvenue à tous ! Bonsoir aussi aux internautes qui sont présents et qui nous écoutent pour ce débat. Ici, c'est la première affiche, il s'agit, ce soir, d'une réunion dite de proximité, c'est pourquoi le deuxième transparent, si je sais le faire marcher dans le bon sens, voilà ! Le deuxième transparent, je vais essayer de mettre une carte de la région que je connais très mal, mais on peut repérer les villes principales qui nous concernent. Donc, on veut parler des enjeux locaux.

Je vais, pour ma part, en dix minutes, vous présenter la démarche qui est suivie pour amener cette réunion et le programme de la soirée. Alors, ceci, c'est un projet, c'est un transparent, là, qui appartient à RFF, nous, nous avons fait un petit transparent qui symbolise un peu la même chose, c'est pour vous signifier que s'il y a un débat, c'est aussi parce qu'il y a un projet. S'il n'y a pas de projet, il n'y aurait pas de débat dans ce cadre-là.

Le calendrier, je n'ai pas fait quelque chose de très beau, pour vous rappeler qu'en mars 2010, Réseau ferré de France, maître d'ouvrage, a saisi la Commission nationale du débat public, une autorité indépendante, et lui a demandé de porter ce projet en débat. La Commission a dit d'accord et, au mois de mai 2010, elle a nommé... elle a institué cette commission particulière du débat public avec son président, François Perdrizet et puis, qui a lui-même choisi les membres de cette commission. Le débat a été lancé par notre commission en décembre, le 9 décembre si je ne m'abuse, et il doit se terminer le 20 mai.

Normalement un débat dure quatre mois mais on a fait une petite pause avec les élections cantonales. Alors, juste après, je pense qu'on doit avoir, voilà, les membres de la Commission particulière du débat public, je ne sais pas si la photo est très bonne. On a eu la chance d'avoir un TGV et donc, on voit le Président, Michèle Tilmont à ma gauche ici, qui est à ma droite sur la photo, qui est architecte urbaniste, Camille Saïssset, qui doit être au fond de la salle qui, ce soir, va se charger des questions écrites, qui est reporter, du moins pas reporter... si, reporter, voilà, et spécialisée en environnement si je ne m'abuse. Et puis, Olivier Klein qui est un professeur au Laboratoire de transport de l'Ecole des Ponts et chaussées à Lyon. Je ne me suis pas trop trompé ? Toutes ces informations, elles sont sur le Journal du débat numéro 1. Donc, voilà la composition de la CPDP. On a en plus dans nos membres Jérôme Lavaux, qui est à l'extérieur, qui est notre secrétaire général qui organise tout le support, et une assistante qui est d'ailleurs ici présente. Alors, je dois avoir un transparent suivant qui doit être là, c'est pour vous signifier qu'on a un petit local, pour ceux qui passent à Massy RER B, en sortant de la gare, ils peuvent venir nous voir si cela les intéresse. Cela, je vous l'ai déjà dit, donc, le débat se termine le 20 mai. Deux mois plus tard, la CNDP doit rendre un bilan, la Commission nationale du débat public doit donc faire un bilan de ce débat, et qu'elle va adresser à RFF. La Commission particulière fait un rapport où on synthétisera, où on reprendra tout ce qui a été dit. Et trois mois après ce bilan, c'est-à-dire au mois d'octobre, normalement, Réseau ferré de France donnera sa décision sur la poursuite de son projet.

Alors, le débat... j'ai mis ceci pour dire ce que constitue le débat : En fait, il s'agit d'acteurs informés, puisqu'on est informé par Réseau ferré de France et par le dossier qui fait partie du débat, le dossier du maître d'ouvrage qui fait partie du débat. Le débat, il consiste en réunions publiques. Dans ces réunions publiques, il est toujours possible d'exprimer ses idées, ses questions, donner ses avis et de confronter ses arguments, c'est bien évident. Donc, dans le débat, le dossier du maître d'ouvrage, les réunions publiques, les cahiers d'acteurs, donc les cahiers d'acteurs, ce sont des expressions écrites d'acteurs principaux qui, en quatre pages, donnent leur position sur un scénario particulier. Il y a aussi sur le... je ne l'ai pas marqué sur le transparent, donc, on a parlé d'Internet. Internet devient très important là-dedans, et sur Internet, on trouve en particulier les questions qui ont été posées, des réponses quand elles sont prêtes à être données et même des avis. Dans nos débats, dans nos réunions publiques, nous avons fait déjà un atelier technique sur les capacités des lignes, nous allons faire bientôt un atelier sur le financement des lignes ferroviaires, et ces ateliers permettent donc à des spécialistes de se confronter pendant deux heures, et de donner des réponses. Et la note de synthèse concernant les capacités des lignes est en ligne, justement, sur Internet dès aujourd'hui. Nous avons aussi le journal du débat dont je vous ai parlé. On en a fait deux, pour le moment. On a un premier journal que vous

avez pu trouver ici, sur lequel on rappelle toutes les règles du débat, et puis, le deuxième journal, lui, est plus tourné sur le débat lui-même, sur les réunions qui ont eu lieu. Je ne devrais pas oublier de dire que nous avons... on tient aujourd'hui notre neuvième réunion publique dont une qui a eu lieu à Nantes, et puis, un atelier technique. Il nous reste jusqu'à la fin du débat, jusqu'au 20 mai, six réunions à tenir, et on fera donc un atelier technique sur le financement le 28 avril à Massy. Nous avons actuellement 23 cahiers d'acteurs et 39, en fait, sont en cours de publication. Donc, ce soir... Voilà. Alors, j'espère que... ce n'est peut-être pas très lisible mais c'est le déroulement de la soirée de ce soir. Donc, il y a mon petit exposé, là, de 10 minutes. Ensuite, vous pourrez poser les questions sur le débat si vous avez des questions particulières à poser. Ensuite, on donnera la parole à Réseau ferré de France ici présent, qui se présenteront tout à l'heure et qui présenteront leur dossier pendant 20 minutes. Une période de questions-réponses ; ensuite, des interventions qui sont actuellement programmées, si vous voulez, basées sur le temps donné aux personnes qui font des cahiers d'acteurs. Les personnes qui font des cahiers d'acteurs ont six minutes ; une personne dans la salle qui veut poser une question ou dire quelque chose, elle a droit à trois minutes. Donc, vous avez ensuite la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres, la Communauté de communes du Plateau briard. Ensuite, on a aura... après vos questions, on aura un exposé de Monsieur Rat sur les tunnels en général ; des questions, et un exposé de la Commune de Valenton ; et pareil, un échange de 10 minutes et après, une petite synthèse faite par la CPDP sur la soirée, nous aurons encore une paire d'échanges, et la conclusion de la soirée. Alors, je crois que, voilà, je dois l'oublier quelque part, voilà, ceci, j'avais mélangé mes transparents.

Sur quoi est basée notre démarche et sur quels principes ? Les principes sont - l'équivalence, cela veut dire que tous les personnages qui veulent s'exprimer ont les mêmes droits, il n'y a pas de préséance ; - la transparence, le terme est suffisamment clair pour ne pas en rajouter, théoriquement, il y a toute transparence ; - l'argumentation, chaque acteur doit argumenter son exposé, ses positions. Et concernant la Commission particulière, nous avons deux principes particuliers : Nous sommes indépendants c'est-à-dire que nous sommes indemnisés de façon indépendante du maître d'ouvrage, et nous avons une neutralité vis-à-vis des projets, c'est-à-dire que nous devons dire ce qui est dit dans les débats mais nous ne prenons absolument pas partie sur un scénario ou un autre. Donc, ces principes... mais ensuite, pour faire en sorte que le débat se passe tranquillement, on demande quelques règles pour les intervenants. Donc, pour les interventions orales, les personnes qui sont dans la salle, qui veulent parler, elles ont déjà le micro. Si elles n'ont pas de micro, elles ne parlent pas. Et puis, on les prie de se lever, c'est plus agréable. Nous, nous sommes un peu au-dessus mais c'est plus agréable de voir quelqu'un debout, il peut se rasseoir après, et de se présenter ou au moins dire son nom. Donc, une durée de 3 minutes, et les autres interventions sont faites donc, on a dit sur six minutes. Vous aurez des papiers qui vous permettront également de poser vos questions par écrit, qui seront donnés aux hôtes ici présentes. J'ai oublié de dire que sur Internet, on trouve toutes les données de notre débat, et on trouve en particulier tous les enregistrements. La vidéo de ce soir qui est enregistrée en direct, vous la retrouverez. On trouve la synthèse de la réunion, et on trouve aussi le verbatim, toutes les paroles qui ont été dites sont enregistrées. Je pense que j'en ai terminé. Alors, donc, il faut parler un peu des prochaines réunions. Après celle de ce soir, on en parlera à la fin aussi. La prochaine réunion est à Lieusaint et puis, l'important, c'est donc Lieusaint la semaine prochaine, et l'atelier financement qui se passe à Massy, également la semaine prochaine. Tout cela, vous avez cela sur le journal du débat numéro 2. Je crois que j'en ai terminé. Et donc on va pouvoir commencer les échanges avec la salle. Si vous avez des questions à poser sur le déroulement du débat plutôt que sur le scénario, nous attendrons les questions

propres au débat après l'intervention de Réseau ferré de France. Donc, on prend la première question. Monsieur, on va vous passer un micro tout de suite, là, la réaction est immédiate, vous voyez.

M.BLONDEL : Bonsoir ! Monsieur Blondel, un habitant de Quincy-sous-Sénart. Je voudrais savoir si votre organisme, au nom de Réseau ferré de France, a aussi d'autres débats publics en perspective, ou est-ce que c'est le seul que votre organisme présente, enfin, anime. Merci.

Jacques DUCOUT : Merci monsieur pour cette question. Nous sommes la Commission particulière du débat public de l'Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse. Donc, nous n'avons qu'un débat, qu'un projet. Mais il y a un autre débat, effectivement, vous y faites peut-être allusion, qui va arriver dans quelques temps, je crois, en fin d'année. Mais je pense que Réseau ferré de France vous le dira mieux que moi, c'est le POCL, je crois, en fin d'année. Voilà. Cela répond à votre question ?

M.BLONDEL : Merci, oui.

Jacques DUCOUT : Une autre question ? D'autres questions ? Non. Alors, je regarde l'heure, on est en avance. Donc, c'est très bien. Donc, je passe la parole à Réseau ferré de France qui va nous présenter le projet. Monsieur Orizet, à vous !

François-Régis ORIZET : Oui. Quelques mots d'introduction, d'abord, bonsoir à tous ! Donc, nous sommes ici trois personnes de Réseau ferré de France, là, pour vous parler du projet d'Interconnexion Sud. Donc, tout à fait à ma droite, François Guliana qui est chargé de projet ; Tristan Barrès qui est le chef du projet Interconnexion Sud et enfin, moi-même, François-Régis Orizet, je suis le directeur régional de Réseau ferré de France pour l'Ile-de-France.

Quelques mots de Réseau ferré de France. On commence à être un peu connu mais on n'est pas encore très connu, disons-nous. On existe depuis une quinzaine d'années, depuis 1997. Réseau ferré de France ayant repris toutes les activités de la SNCF, si vous voulez, ayant trait à la gestion et à l'exploitation du réseau ferré : l'entretien, la maintenance mais également ce qu'on appelle l'exploitation, c'est-à-dire l'allocation des sillons sur lesquels passent les trains. Nous sommes également, à ce titre, chargés de la modernisation et de l'extension du réseau et c'est à ce titre qu'on présente aujourd'hui ce projet d'Interconnexion Sud au titre de nouveaux segments de réseau. On le fait également, pour juste caler quelque chose, mais on ne le fait pas seul, on est une structure relativement modeste, de taille relativement modeste, environ un millier de personnes pour la France entière, avec un contrôle et une autorité de régulation des activités ferroviaires, qui s'appelle l'ARAF, qui a été créée à la fin de l'année 2010 qui, notamment si des entreprises ferroviaires estiment, je dirais, que nous ne faisons pas correctement notre métier, et notamment peut-être certains ont vu dans la presse qu'une décision ait pu être contestée récemment, elles peuvent s'adresser à cette autorité de régulation ferroviaire pour demander, je dirais, quel est le droit, et si les règles ont été respectées ; et également une autre autorité qui regarde les questions de sécurité, qui est l'Etablissement public de sécurité ferroviaire qui donc vient faire régulièrement des audits pour s'assurer que les consignes de sécurité sont bien respectées. Enfin, nous travaillons, évidemment, sous la commande de différentes autorités organisatrices, par exemple, en Ile-de-France, le STIF ; ailleurs, généralement les Régions, l'Etat, pour les lignes, je dirais, interrégionales. Voilà.

Le débat public répond indirectement à la question que Monsieur de Quincy-sous-Sénart a posée. Le débat public, on connaît assez bien à Réseau ferré de France, on en est à notre douzième, je crois, actuellement. D'ailleurs, en Ile-de-France, on en a eu plusieurs, effectivement, depuis le début de l'année 2010, on a eu un, Roissy-Picardie, c'est une chose

qui parle de Roissy, comme son nom l'indique, et qui permet à des TGV ensuite d'aller vers Amiens. On a eu un débat public cet automne sur l'extension du RER E, qui s'appelle aussi Eole à l'Ouest, jusqu'à la Seine-Aval ; Eole qui s'arrête actuellement à la gare Saint-Lazare. Et on aura donc cet automne, on y faisait allusion, en principe, deux autres débats publics, un sur le projet dit POCL, la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon, et la ligne LNPN, la ligne nouvelle Paris Normandie. Voilà ! Mais ce débat-là, il est un peu particulier, avant de céder la parole à Tristan Barrès, parce que souvent, je dirais, notre métier de base... enfin, nos débats publics classiques ont été de faire des lignes qui reliaient Paris à Rennes, à Bordeaux, à Strasbourg, etc. Là, vous allez voir qu'on est dans un projet de nature tout à fait différente, on va montrer qu'il a des finalités qui ne sont pas toutes de même nature, qui est plus, finalement, en quelque sorte un projet qui améliore le fonctionnement d'un réseau déjà existant. Voilà ! J'en ai terminé pour cette brève introduction préliminaire, et je passe la parole à Tristan Barrès, le chef du projet.

Tristan BARRÈS : Nous allons... Bonsoir à tous, excusez-moi ! Nous allons présenter le projet à deux voies. Donc, François Guliana va commencer, je lui laisse immédiatement la parole.

François GULIANA : Merci beaucoup ! Aujourd'hui c'est moi qui commence cette partie de présentation. Donc, le projet d'Interconnexion Sud repose sur deux idées essentielles, la première étant la création d'une ligne dédiée aux TGV et la seconde, la création de gares franciliennes dans le Sud de l'Île-de-France.

Alors, avant d'aller plus en amont dans ce projet, d'abord comprendre le mécanisme du réseau à grande vitesse en Île-de-France. Le réseau se compose de quatre lignes à grande vitesse, que l'on appelle des lignes... des LGV, Lignes à Grande Vitesse radiales parce qu'elles partent de Paris vers les villes de province. Vous en avez quatre : la LGV Nord, Est, Sud-est et la LGV Atlantique. Dès l'origine de la conception du projet, il a été question de faire rouler des TGV province-province, que l'on appelle des TGV intersecteurs. Et donc, pour pouvoir faire cela, notamment, par exemple, sur des Lyon-Lille, nous avons construit en 94 la ligne d'Interconnexion Est qui rejoint les trois lignes Nord, Est et Sud-est. Mais la LGV Atlantique, elle, restait « orpheline » et est reliée au reste du réseau par l'utilisation de la ligne classique entre Massy et Valenton, la ligne de la Grande ceinture, en attendant la construction de l'Interconnexion Sud dédiée aux TGV. Sur cette ligne circulent également des trains de fret et du RER C.

Ce réseau à grande vitesse a été l'occasion pour nous de positionner également, dans toute l'Île-de-France, des gares TGV franciliennes. Donc, il y en a trois actuellement -Roissy, Chessy et Massy- qui permettent de faire arrêter les TGV intersecteurs, donc, ces TGV qui font des liaisons province-province sans passer par Paris, de faire arrêter ces TGV intersecteurs dans les gares franciliennes pour permettre aux habitants de la région de se déplacer dans toute la France, et inversement, et également donner accès aux grands équipements de l'Île-de-France. Ces gares franciliennes ont montré un fort dynamisme, et ont montré un grand succès par rapport à leur localisation. Pour autant, ce système montre quelques déficiences, c'est le tronçon entre Massy et Valenton, qui est un maillon central du réseau à grande vitesse ; et pour autant, dimensionnant. Voyons ce qui se passe. Vous avez un TGV, le TGV bleu en bas à gauche, qui vient de l'Ouest, arrive en gare de Massy, s'insère sur la ligne Massy-Valenton entre deux RER, sa vitesse est contrôlée par la vitesse des RER encadrants, il continue son chemin ; pour arriver un peu plus loin au niveau de Valenton, vous voyez le feu vert, il doit s'insérer entre deux batteries de TGV qui viennent de la gare de Lyon. Il a, là, un rendez-vous. Alors, voyons ce qui se passe quand il y a un problème sur la ligne Massy-Valenton, avec comme exemple un problème sur un RER : le TGV s'insère sur la ligne entre deux RER. Le premier RER pour une raison ou pour une autre s'arrête plus

longtemps que prévu, première source de retard pour le TGV. Quand le TGV repart, il arrive en retard au rendez-vous et, donc, il doit attendre que les TGV radiaux soient passés pour s'insérer, deuxième source de retard. Et cela a des répercussions comme cela sur les TGV suivants. Bien entendu, il arrive parfois que ce soit les TGV qui soient en retard et qu'il y ait des conséquences pour les RER, et notamment avec des répercussions sur l'ensemble de la ligne. C'est pourquoi le projet d'Interconnexion Sud vise, d'une part, à créer une ligne dédiée pour les TGV et, d'autre part, des gares franciliennes.

Dans notre projet, un point variant, c'est la création d'une gare à Orly connectée à l'aéroport et, en option... en fonction notamment de ce que le débat public laissera entendre... la possibilité de créer une seconde gare soit à Villeneuve-Saint-Georges, soit à Lieusaint. Or, pour passer de cette réflexion aux scénarios, nous sommes passés par quatre questions. La première question étant sur la gare TGV à Orly, où la localiser ? Nous allons proposer au débat public quatre localisations. Ensuite, faut-il une seconde gare ? Si oui, deux possibilités : Villeneuve-Saint-Georges au nord ou Sénart au sud. Une fois les gares positionnées sur le territoire, comment les relie-t-on entre elles ? Donc, à l'ouest d'Orly par un tunnel ; à l'est d'Orly soit directement à la branche actuelle de la LGV Sud-Est, au niveau de Valenton-Limeil-Brévannes, on fera un point sur cela tout à l'heure, soit au Sud pour desservir Sénart en utilisant l'ancienne branche de la LGV Sud-Est.

Toute cette réflexion nous a permis d'aboutir à trois scénarios A, B et C, et leurs variantes. En termes de scénario, qu'est-ce que cela donne ? Donc, pour le scénario A, il consiste en un tunnel entre Massy, Orly et Limeil-Brévannes ; donc, en tunnel direct. Vous avez ici une tache orange qui, en fait, représente un faisceau de passage. Nous sommes au stade du débat public, nous ne parlons pas encore de tracé mais de couloir possible ; les études propres suivantes permettront de réduire cela. Ce scénario A, donc, en tunnel, permet une gare en souterrain à Villeneuve-Saint-Georges, en option, si nous retenons cette possibilité-là. Alors, faisons un zoom, maintenant, sur le raccordement au niveau de la LGV Sud-Est. Alors, pour pouvoir positionner un raccordement avec la ligne Sud-Est actuelle, il fallait donc localiser un secteur en aérien. Et donc, c'est pour cela que nous avons envisagé de le localiser entre le tunnel de Villecresnes et la tranchée couverte de Limeil-Brévannes... Non, pardon, c'est la tranchée couverte, pardon, de Villecresnes et le tunnel de Limeil-Brévannes au niveau du bois de la Grange. Donc, là, deux grands enjeux forts pour nous : d'une part, c'est la traversée de la forêt du bois de la Grange, qui est en cours de classement, et également la proximité avec le Château de La Grange qui, lui, est classé aux monuments historiques.

Alors, un raccordement, comment cela s'organise ? Tout d'abord, il y a l'arrivée en tunnel, donc, la partie vert foncé, qui, elle, est creusée par un tunnelier. Et quand on commence à arriver dans la surface vers les 20 mètres de profondeur, là commence la tranchée couverte, donc, en violet. Pour cela, on creuse localement pour aménager en souterrain ; puis, on recompose la surface avec un réaménagement tout en haut ; ensuite, en bleu clair, la trémie qui, elle, c'est sur les derniers mètres, reste en aérien pour ensuite, en vert clair, les appareils de voie et le raccordement. Donc, maintenant, sur le scénario B, lui, il consiste en un jumelage avec la ligne actuelle et un tunnel à l'ouest d'Orly. Lui, il permet aussi, en surface, une gare au niveau de Villeneuve-Saint-Georges. Pour améliorer l'insertion environnementale de ce scénario, nous avons envisagé un tunnel à l'est d'Orly-Ville, donc en orange, et qui se raccorde, de la même façon que le scénario A, au niveau de Limeil-Brévannes avec, là aussi, une possibilité de gare en souterrain à Villeneuve-Saint-Georges. Et le scénario C, quant à lui, consiste en un tunnel entre Massy, Orly et Lieusaint ; donc, il a été dessiné pour desservir le secteur de Sénart. Puis, on prend l'ancienne branche de la LGV Sud-est avec un raccordement, en bas à droite, au niveau de Crisenoy, pour remonter vers

l'est et vers le nord. Ce scénario aussi concerne le secteur de Yerres en faisant un passage. Alors, vous avez ici une tranchée... un profil en long schématique du scénario C, depuis la Seine jusqu'à la sortie au niveau de Lieusaint. Et donc, vous voyez, il y a ici quatre enjeux par rapport au scénario. Le premier, c'est le passage sous la Seine, donc qui se fait à 40 mètres de profondeur ; ensuite, il y a le passage sous les zones urbaines denses ; et ensuite, le passage sous la forêt de Sénart, avec notamment la nappe phréatique. Ce sont des éléments sur lesquels on pourra revenir pendant le débat, notamment lors de l'intervention de Monsieur Rat. Et c'est à la toute fin donc que l'on remonte dans le secteur de Lieusaint pour rejoindre la LVG Sud-est. Voilà ! Donc, en conclusion de cette première partie, en résumé, les trois scénarios et les différentes localisations de gares. Et je repasse la parole à Tristan.

Tristan BARRES : Pour ma part, je souhaiterais vous faire part des messages forts et convictions qui se sont exprimés pendant la première partie du débat, et que nous avons entendus. Alors, il ne s'agit pas de choix arrêté mais simplement d'une constatation de ce qui a été dit pendant la première phase du débat, donc, qui a commencé en décembre et qui a été ensuite suspendue à partir de la réserve préfectorale en raison des élections cantonales. Premier enseignement que nous avons reçu, c'est que l'opportunité du projet était globalement partagée. Bien qu'il existe de manière tout à fait légitime des demandes d'amélioration, de précision sur certains points, ainsi que des préférences qui sont exprimées sur différents scénarios, le projet était assez bien accueilli, et donc, il n'y a pas eu de remise en cause de l'opportunité même du projet.

Deuxième élément que nous avons constaté, c'est que les acteurs qui se sont exprimés, ils se sont plutôt exprimés en faveur des scénarios en souterrain, c'est-à-dire en faveur du A ou du C, au détriment du scénario B qui vient de vous être présenté et qui, lui, est partiellement en aérien.

Troisième élément que nous avons constaté, à propos de la gare TGV d'Orly. La plupart des acteurs qui se sont exprimés sur la gare TGV d'Orly ont, pour la plupart, même unanimement, reconnu l'utilité d'une gare TGV connectée à l'aéroport, et la très grande majorité a demandé à ce que cette gare TGV soit au plus près des aérogares, c'est-à-dire localisée sous les aérogares Orly Sud et Orly Ouest. Donc, par rapport aux quatre localisations qui étaient proposées, une des localisations est fortement demandée.

Et puis, quatrième élément que nous avons constaté, c'est que l'opportunité d'une deuxième gare était reconnue par de nombreux acteurs qui se sont exprimés soit sur son principe, soit en allant plus loin sur sa localisation. Mais pour autant, il y a certains acteurs qui ne sont pas contre cette deuxième gare, ne la demandent pas non plus expressément, et donc cela pose la question également de... en effet, si la deuxième gare est nécessaire, en tout cas, si elle pourrait satisfaire un certain nombre de ces acteurs. Donc, voilà les quatre enseignements que nous avons tirés de la première phase du débat, et il reste tout de même des éléments à éclairer avant la fin du débat public.

Premier élément à éclairer, concerne la gare TGV d'Orly et les modalités de sa réalisation, et en particulier, et en premier lieu, les modalités financières. Entre une localisation à Pont de Rungis et une localisation sous les aérogares, il existe un surcoût de plus de 600 millions d'euros, non seulement du fait du coût de la gare mais également du coût des tuyaux, enfin, en tout cas, des tunnels qui doivent raccorder cette gare. Donc, cela pose concrètement la question de : comment financer cette gare qui est demandée sous les aérogares ? Et puis, deuxième considération qui est prise en compte, c'est la liaison de cette gare avec les réseaux de transport en commun. Et donc, il est clair, et cela a été demandé par beaucoup d'acteurs, que cette gare ne soit pas non seulement une gare intermodale, c'est-à-dire une gare qui permette les échanges entre le fer et l'air, mais également une gare de territoire, donc, accessible pour les Franciliens. Et donc, cela, cela pose la question de la connexion de cette

gare avec les réseaux de transports en commun, en premier lieu celui du Grand Paris, qui était en débat public il y a quelques semaines.

Deuxième grand élément à éclairer, concerne le choix de la deuxième gare. Alors, la question, c'est une ou deux gares d'abord ? Or, c'est vrai que cette question renvoie à des sujets qui dépassent largement les questions ferroviaires, cela concerne les questions d'aménagement du territoire. Donc, il y a une deuxième gare possible à Villeneuve-Saint-Georges connectée au RER D, et puis, une deuxième gare possible dans le secteur de Sénart, alors, plus particulièrement à Lieusaint, puisque les acteurs de Seine-et-Marne se sont regroupés autour de la localisation de Lieusaint, il y avait Villaroche en début du débat qui était également proposé. Donc, pour nous, un projet à deux gares, c'est un projet qui a une rentabilité socio-économique plus élevée, parce que c'est un projet qui génère davantage de trafic depuis la province et depuis l'Ile-de-France. Alors pourquoi ? Depuis l'Ile-de-France, parce qu'une gare TGV, une nouvelle gare TGV francilienne, cela rend la grande vitesse plus accessible aux Franciliens, et donc cela leur permet de prendre leur TGV plus facilement. Depuis la province, parce que 40 % des voyageurs TGV qui se trouvent dans les TGV intersecteurs sont des usagers qui sont intéressés par des trajets province-Ile-de-France et Ile-de-France-province. Par exemple, sur un Bordeaux-Lille, vous avez 40 % des gens qui sont dans ces trains, qui sont non pas intéressés par le trajet de Bordeaux jusqu'à Lille, mais de Bordeaux jusqu'à l'Ile-de-France et de l'Ile-de-France-Lille. Autrement dit, les gares TGV franciliennes sont aussi un réel moteur de rentabilité de ces TGV intersecteurs. Et plus on fait des gares TGV en Ile-de-France à partir du moment où elles sont connectées à un réseau de transport en commun structurant ou à un grand équipement, plus on rentabilisera les TGV intersecteurs, et donc plus on augmentera leur fréquence. Et donc cela, les acteurs provinciaux l'ont très bien compris, même si le projet Interconnexion Sud ne leur fait pas gagner du temps ferroviaire, contrairement aux projets traditionnels de grande vitesse, ils voient bien l'intérêt d'avoir plus de fréquence grâce à ces nouvelles gares franciliennes. Alors, il est vrai qu'entre Villeneuve-Saint-Georges et Lieusaint, nos études montrent... en tout cas, dénotent que le trafic avec une gare à Lieusaint serait supérieur qu'avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Alors pourquoi ? Parce que, premièrement, Lieusaint est accessible depuis un bassin de populations et d'emploi plus important, alors en 30 minutes, c'est un peu le critère que l'on prend, non seulement en transport en commun, mais aussi en véhicule particulier, en voiture. Deuxième élément, la gare de Sénart ne se concurrence pas avec celle d'Orly, c'est-à-dire qu'elle est suffisamment éloignée avec celle d'Orly, pour que sa zone de chalandise soit indépendante de la gare TGV d'Orly. Donc, il y a vraiment une addition des deux trafics de gares. Et puis, troisième élément, le report depuis les gares parisiennes, c'est-à-dire le fait que les gens ne vont plus à Paris pour prendre leur TGV mais vont directement dans la gare francilienne, et ici, notamment à Lieusaint, elle est très attractive parce que, même si on est dans des zones à Sénart qui sont moins densément peuplées que dans la petite couronne, on a des gains de temps qui sont beaucoup plus importants, en moyenne 35 minutes pour attraper son TGV. Donc, reste quand même la question de ce scénario à deux gares, que l'on soit à Villeneuve-Saint-Georges ou à Lieusaint, qui a une rentabilité plus élevée, donc cela je l'ai dit, mais qui a un coût d'entrée également plus élevé. On passe de 500 à 800 millions d'euros supplémentaires entre un scénario aux fonctionnalités de base, je dirais avec une seule gare et un scénario à deux gares. Donc, cela pose concrètement la question du financement de ce projet, et en particulier de cette deuxième gare, mais également la question de : est-ce qu'un scénario à une gare ne serait pas suffisant ? Alors, on est ici avec l'Interconnexion Sud sur un projet qui est très atypique, c'est-à-dire qu'on n'est pas sur un projet comme, je l'ai dit tout à l'heure et Monsieur Orizet également, sur un projet qui présente des gains de temps ferroviaires traditionnels que l'on

peut retrouver dans des projets comme Paris-Bordeaux, Paris-Lille, et cetera. C'est un projet qui a des gains qui sont plus subtils mais réels comme, par exemple, la robustesse, c'est-à-dire l'amélioration du réseau grande vitesse nationale, l'amélioration du RER C, le développement de l'aéroport d'Orly, mais également la décongestion des gares parisiennes et des transports en commun qui permettent aujourd'hui d'amener les voyageurs sur les gares parisiennes. Donc, tous ces gains-là, ce sont des gains qui ne sont pas aujourd'hui, en tout cas, dans les méthodes de calcul de rentabilité socio-économique prises en compte de manière complète... Et je pense que le débat public est un très bon moyen pour, d'une part, révéler les préférences des différents acteurs, mais également pour initier une réflexion sur la définition de ces gains, leur poids et également leurs bénéficiaires pour ultérieurement engager des discussions sur le financement de ce projet.

Enfin, je vais vous parler du calendrier. Le calendrier est très lié au financement parce que, si on a les financements au bon moment, le projet avancera normalement. Donc, le calendrier que je vous annonce est sous réserve d'avoir les financements notamment relativement aux études mais également aux travaux qui arrivent au bon moment. Nous sommes aujourd'hui en phase de débat public. Comme cela a été dit tout à l'heure, le maître d'ouvrage devra prendre une décision, cette décision sera officielle à l'automne 2011. La décision du maître d'ouvrage, c'est en gros de dire si on continue ou pas le projet en fonction de ce qui aura été dit en débat public, en fonction du bilan de la CNDP et selon quelles caractéristiques pour le projet. Après la décision du maître d'ouvrage, il y a une série d'études assez lourdes qui devront être menées, environ six ans d'étude avec une enquête publique qui interviendra au milieu. Et puis, à l'issue de ces études, les travaux pourront commencer avec une livraison des travaux, donc une mise en service de l'infrastructure qui pourrait avoir lieu entre 2020-2025. Cette phase-là, c'est une phase assez longue. Encore une fois, ce calendrier, c'est sous réserve que les financements soient bien mis en place au fur et à mesure. Et de toute façon, le débat public n'est pas la dernière étape de concertation, il y a une concertation continue qui sera prévue ultérieurement. D'ailleurs, une réunion publique ultérieure aura pour objet la concertation post-débat public qui vous sera proposée, et donc l'évolution du projet sera présentée au fur et à mesure de son parcours dans le temps entre la fin du débat public et la réalisation des travaux, et même pendant la réalisation des travaux. Voilà ! J'espère que j'étais dans les temps et que nous avons été clairs sur la présentation de ce projet. Je vous remercie.

Jacques DUCOUT : Merci ! Je pense que vous êtes à peu près dans les temps, à une minute près, mais ce n'était pas mal. Mais dans ce que j'ai entendu par contre, il y a quelque chose que je n'ai pas entendu, c'est que le débat continue jusqu'au 20 mai. C'est-à-dire qu'il n'y a aucune position qui est acquise, on peut toujours rajouter au débat, rien n'est clos pour le moment, le débat n'est pas clos, ne l'oublions pas. Avant, donc, on va prendre des questions. J'espère que les questions vont être nombreuses. Alors, je pense prendre trois questions à la fois et puis, on répond. Et puis, on recommence, en fonction du temps passé puisqu'on a une période de 20 minutes environ. Alors, première question ?

Patrick RATTER : Oui, bonjour ! Patrick Ratter, adjoint au Maire de Valenton. J'ai juste une question à poser concernant une affirmation que vient de faire monsieur dans son exposé, qui est que le scénario C aurait davantage de passagers, ce qui est en contradiction avec le cahier d'acteurs de la SNCF qui dit exactement le contraire. Je sais qu'on est à 500 000 sur 14 millions, c'est peut-être la largeur du trait mais je voudrais quand même que vous confirmiez si j'ai bien compris ce que vous avez dit.

Jacques DUCOUT : Mademoiselle, s'il vous plaît ! Il y a une question, là, devant. Le monsieur, là, qui a déjà posé une question.

M.BLONDEL : Oui. Donc, je ne me présente plus. Une simple question au niveau de... Comment RFF dans les ordres de priorités... enfin, dans l'ensemble des projets qu'elle doit développer actuellement pour les différents TGV, entre autres les lignes prévues, les extensions et ainsi de suite, dont une bonne part sera issue du fameux plan de Grenelle dans le cas du développement durable et autres considérations, quel est l'ordre de priorité de ce projet par rapport à tous ceux que vous avez en portefeuille, si je puis dire ? Est-ce qu'il est en priorité...

Jacques DUCOUT : Très bien !

M.BLONDEL : ... enfin, est-ce que vous le placez en tête ou...

Jacques DUCOUT : On a compris la question. Très bien merci, Monsieur. Est-ce qu'il y aurait une autre question ? Deux questions. Voilà ! Allez-y, Monsieur !

Yves LANGLOIS : Bonsoir ! Monsieur Langlois. Oui, je voulais... On a vu tout à l'heure sur un transparent, on a vu un RER suivi d'un TGV. Ce que je voudrais savoir, c'est, par exemple, au moment des départs en vacances et autres, quand il y a une quantité de TGV énorme, plus les RER... enfin, toutes les personnes qui vont travailler, s'il y a un problème quelconque, technique et tout, est-ce que vous avez prévu des solutions de substitution ou autres ?

Jacques DUCOUT : Bien, merci, monsieur. On va essayer de répondre à ces trois questions. Elles concernent, toutes les trois, je pense, RFF. La première question, donc, c'est le nombre de passagers, il y aurait une contradiction entre vous et la SNCF sur le nombre de passagers du scénario C, le nombre de passagers potentiels.

Tristan BARRES : Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il y a une contradiction, je dirais qu'il y a une différence d'appréciation. Alors, tout d'abord, avant de pointer effectivement la différence à laquelle vous faites allusion, il faut dire, l'étude de la SNCF et l'étude de RFF sont... d'abord, la SNCF est un acteur, l'entreprise ferroviaire certes dominante, mais c'est un acteur qui a effectivement le droit d'émettre son opinion sur le projet, et de faire des études différentes de celles de RFF. D'ailleurs, RFF, en tant que gestionnaire d'infrastructure est indépendant des opérateurs ferroviaires, a le devoir, d'ailleurs, de faire ses propres études indépendantes des opérateurs ferroviaires, notamment celles de la SNCF. Ces deux études, à ma connaissance, je connais mieux la mienne que celle de la SNCF, ont deux approches différentes. Mais au fond, sur les résultats, même si effectivement il y a une différence d'appréciation sur la deuxième gare, une priorité plus sur Villeneuve-Saint-Georges pour la SNCF et plus pour Lieusaint pour RFF, globalement, retombent avec nos deux études, enfin, nos deux méthodes qui sont différentes, sur les mêmes ordres de grandeur de trafic. C'est-à-dire que comme ce soit sur Orly, sur Villeneuve-Saint-Georges ou sur Sénart, on a grosso modo les mêmes ordres de grandeur de prévision de trafic. C'est-à-dire que quelque part, il y a deux acteurs ferroviaires qui, finalement, ne se trompent pas trop, enfin, ne se trompent pas trop... convergent sur leurs estimations, et ce sont des estimations très difficiles à faire parce qu'on se situe à 2020-2025 avec des hypothèses de croissance de PIB, des hypothèses de population, et cetera, qu'effectivement personne ne maîtrise mais il faut bien faire des hypothèses. Donc, premier élément, il faut quand même souligner la convergence qu'il y a sur les ordres de grandeur qui sont similaires. Après, effectivement, il y a une différence d'appréciation sur Lieusaint et Villeneuve-Saint-Georges. Nous, on maintient évidemment notre position, nos études montrent que Lieusaint génère davantage de trafic. La différence vient peut-être de la construction du modèle. Alors, je ne vais pas à dire qu'il y en a un qui est meilleur que l'autre, je dirais qu'il y a du plus et du moins dans les deux. Le plus de l'étude de la SNCF, toujours pareil, à ma connaissance, je n'ai pas une connaissance

approfondie de cette étude, SNCF, si elle est présente, pourra intervenir, c'est que, effectivement, le zonage de la SNCF, c'est un peu technique mais le zonage pris par SNCF est plus fin que celui de RFF. Donc, là, effectivement, c'est un plus pour l'étude de SNCF. En revanche, dans l'étude de RFF, il y a une prise en compte des transports routiers, des projets routiers, d'accessibilité routière des gares qui est davantage prise en compte. Et, par exemple, Lieusaint étant une gare davantage... enfin, pas davantage routière, mais en tant cas, plus accessible par les voitures que Villeneuve-Saint-Georges, effectivement, un modèle qui pénalise un peu le transport routier peut, effectivement, pénaliser Lieusaint. Voilà ! Je vous donne, par exemple, deux exemples de plus et de moins dans les deux études, mais c'est vrai que sur des études comme cela, c'est assez difficile de savoir qui a raison ; chacun des deux acteurs pense que son étude est bien. Mais encore une fois, il faut souligner les convergences qu'il y a entre les deux résultats, et on est vraiment sur des appréciations sur la deuxième gare. D'ailleurs, je note que dans le cahier d'acteurs de la SNCF, il y a une préférence pour Villeneuve-Saint-Georges mais il n'y a pas une opposition franche pour le scénario C, donc, pour Lieusaint. Donc, quelque part même si...

Jacques DUCOUT : Monsieur Barrès, le temps passe.

Tristan BARRES : Excusez-moi. Alors...

Jacques DUCOUT : Maintenant, la priorité des projets pour RFF...

François-Régis ORIZET : Oui, sur la priorité des projets pour RFF, alors, je ne vais pas vous donner un ordre de priorité. Il y a une loi Grenelle qui a fixé, notamment, plusieurs paquets, et notamment, un peu techniquement, souligné que l'Interconnexion Sud figure dans le premier paquet, donc, a été affichée comme étant dans le premier groupe de priorités. Ensuite, ce que je peux indiquer, je serais bien... si vous me le demandez, est-ce que je préfère la Ligne nouvelle Paris-Normandie ou Paris-Orléans-Clermont-Lyon, je serais bien ennuyé. Là, ce que je peux dire quand même sur l'Interconnexion Sud, c'est qu'on est dans un projet complètement atypique, enfin, qui, à nous, nous paraît un élément très structurant, je dirais, bénéficiant à l'ensemble du réseau ferroviaire. Ce qui est un petit peu différent, je dirais, d'une liaison supplémentaire, qui va vers tel ou tel endroit. Donc, je dirais peut-être du point de vue, je dirais, du gestionnaire de réseau ferroviaire que nous sommes, cette clé de voûte du réseau que la continuité de l'Interconnexion Sud est vraiment un élément extrêmement structurant et extrêmement important, voilà. Ces éléments-là, je vous propose comme éléments de réponse.

Jacques DUCOUT : Merci. Et puis, le problème des TGV sur la ligne du RER C dans les périodes de pointe.

François GULIANA : Donc, pour répondre à la dernière question, l'animation que nous avons pu vous présenter, c'est la description de l'état actuel de la ligne et de certains dysfonctionnements qui peuvent arriver par rapport à une circulation du RER ou par rapport à une circulation du TGV. Notre objectif, c'est vraiment de dissocier les flux RER et les flux TGV pour que de telles situations ne se reproduisent pas et ne perturbent pas les circulations soit du RER soit du TGV.

Jacques DUCOUT : Oui, merci ! Donc, Monsieur le Président va... je pense, intervenir sur les problèmes des manques de passagers dans les gares.

François PERDRIZET : Oui, on a été aussi frappé par cette différence d'appréciation entre la SNCF et RFF. Aussi, on a demandé à la Direction régionale de l'Ile-de-France, du ministère de l'Ecologie et de l'Environnement, des Transports, de nous faire une analyse sur ces

différences. Et nous aurons probablement le résultat de ces analyses, notamment pour la réunion de Créteil.

Jacques DUCOUT : Bien, merci ! Donc, nous allons continuer. Je crois que j'avais vu deux mains au moins se lever pour poser des questions. Donc, il y a un monsieur qui essayait d'avoir le micro, de le récupérer. Puis, j'avais vu quelqu'un, à gauche, là aussi, voilà. Alors, monsieur, nous vous écoutons.

André MAYENS : Oui, bonsoir. André Mayens, maire adjoint à Varennes-Jarcy, et membre des élus du RER D. Donc, une double question. Essentiellement, tout le monde a vu l'interconnexion avec le RER D, que ce soit à Lieusaint ou que ce soit à Villeneuve-Saint-Georges, nous avons un RER D qui est en piteux état aujourd'hui, on parle de 2025 sur cette interconnexion. Est-ce qu'est prise en compte une rénovation ou une amélioration de notre pauvre petit RER ?

Jacques DUCOUT : Bien. On a bien pris la question. Une autre question ?

Cédric MONSUIT : Oui. Bonjour ! Monsieur Monsuit, j'habite à Yerres. Dans votre présentation, cela ne me semblait pas très clair par rapport à la gare de Lieusaint et son implantation, j'ai l'impression que vous avez un peu plus insisté sur l'implantation de la gare d'Orly et de la gare de Villeneuve-Saint-Georges. Donc, est-ce que vous pourriez préciser l'implantation, justement, de cette gare de Lieusaint et de l'interconnexion par rapport au RER D et aux autres moyens de transport mis en place ?

Jacques DUCOUT : Oui, merci. Est-ce qu'il y a encore une question ? Oui ? On va prendre ici.

Gérard HERBUVEAUX : Bonjour ! Gérard Herbuveaux, je suis dirigeant associatif et j'interviens à Sénart, à la Grange, et cetera. Mes questions portent sur... Compte tenu de la fragilité des nappes phréatiques de surface en profondeur à Sénart, et par rapport à ce projet et de l'incohérence des cartes géologiques par rapport à la réalité des terrains qu'on a mis en évidence dans plusieurs études, qu'en cas où il y aura un tracé sous Sénart, quelle précaution pense-t-on prendre pour ne pas porter atteinte aux 850 mares et tourbières de Sénart et aux tourbières de la forêt de la Grange ? Merci.

Jacques DUCOUT : Merci, monsieur. On va essayer de répondre à ces questions. Concernant le RER D, cela relève un peu de la Région, je pense que la... Est-ce que la Région serait représentée ? Le syndicat des transports ? Monsieur, vous voulez prendre la parole pour répondre sur le RER D ?

Philippe SAINSARD : Philippe Sainsard, conseiller régional d'Ile-de-France et administrateur du STIF. Donc, effectivement, la question du RER D est évidemment évoquée à l'occasion de ce débat. Les travaux au travers d'un schéma directeur qui a été mis en place en 2007, une première tranche verra le jour en 2014 qui... Les travaux sur les lignes RER sont des travaux qui demandent du temps, compte tenu qu'on n'arrête pas le trafic pour faire ces travaux. Et donc il faut évidemment s'insérer dans le trafic journalier pour pouvoir réaliser ces travaux. Cette première tranche verra le jour en 2014 avec comme objectif... Aujourd'hui, nous sommes à des retards de l'ordre de 12 minutes en moyenne sur l'ensemble du trafic, l'objectif est d'arriver à 6 à 7 minutes de retard et la deuxième tranche de travaux qui verra le jour entre 2014 et 2020, avec une étape extrêmement importante pour laquelle nous souhaitons avoir la mobilisation d'un maximum d'élus et d'habitants d'Ile-de-France et du quart sud-est, c'est la réalisation, bien sûr, du tunnel Châtelet-Gare du Nord qui est une des conditions fondamentales pour l'amélioration du trafic de façon significative. En dehors de ces travaux

qui sont liés aux infrastructures, il y a également des aspects de maintenance sur les matériels et qui, là, relèvent de l'exploitant, la SNCF en particulier, pour lesquels un certain nombre d'erreurs ont été faites en matière d'équipements de système de frein qui ont endommagé de façon très forte les essieux, et qui amènent aujourd'hui à devoir immobiliser un nombre trop important de rames. Nous sommes dans cette situation de crise, nous avons demandé à maintes fois, y compris en ayant reçu lors d'un Conseil d'administration extraordinaire, le président Pépy, pour que des mesures de maintenance supplémentaires puissent être engagées car ce sont eux qui sont... -ces manques de travaux de maintenance- à l'origine, en particulier, des suppressions de trains, puisque ce sont les rames qui sont endommagées qui doivent être retirées de la circulation. Voilà les quelques éléments. Je ne vais pas mobiliser la parole sur le RER D même si c'est un sujet important, et je crois que nous aurons l'occasion d'avoir une réunion publique dans quelques temps sur cette ligne D dans le secteur.

Jacques DUCOUT : Merci beaucoup monsieur. Parce qu'on a eu des réponses, et surtout, on voit qu'il y a un temps qui est quand même un peu différent. Avant de faire répondre à la question sur la gare de Lieusaint, la question concernant la nappe phréatique de la forêt de Sénart et les tourbières, nous allons avoir un exposé tout à l'heure, comme vous l'avez vu, par Monsieur Rat sur les tunnels, je pense qu'il nous parlera de cela. Donc, il répondra, je pense, à ce moment-là à cette question. Et puis, nous avons aussi la réponse de RFF là-dessus. Mais, si vous voulez bien, on regroupera les réponses à ce moment-là. Alors, il est quelle heure ? Il est 9 heures 2 ou 3. Une dernière question, il y avait un monsieur. Ah oui ! La gare de Lieusaint, pardon. On n'a pas répondu à la gare de Lieusaint, sur l'implantation précise et son... Comment se fait l'interconnexion avec le RER D à Lieusaint ?

François GULIANA : Alors, dans le cadre du scénario C qui consiste en un tunnel entre Massy-Orly et le secteur de Lieusaint, à l'origine, nous présentions deux localisations pour la gare de Sénart, une à Lieusaint que vous voyez ici et l'autre au niveau de Villaroche, un peu plus près de l'aérodrome. Jusqu'à présent, personne ne s'est exprimé en faveur de la gare de Villaroche. C'est pour cela qu'on se concentre essentiellement sur la gare de Lieusaint qui serait, elle, située au niveau de la gare RER D actuelle. Donc, vous voyez sur la carte, il y a un faisceau le long de la gare pour permettre l'implantation de la gare et notamment de toute la partie de desserte routière, mais également l'arrivée de lignes de bus et surtout l'arrivée du TZen qui est, me semble-t-il, en cours de finalisation et devrait être inauguré en l'été 2011 et qui relie le secteur de Corbeil-Essonnes avec la rive droite de la Seine dans le secteur de Sénart. Il y a également une autre ligne du TZen qui est en cours d'étude et qui, elle, rejoindrait le secteur de Lieusaint vers la ville de Melun, qui permettrait une autre connexion avec cette gare de Lieusaint implantée dans un secteur en développement, notamment à proximité de Carré Sénart, qui cherche à être la centralité de la ville nouvelle de Sénart.

Jacques DUCOUT : Très bien ! Oui, je disais une question, je crois qu'il y avait une question, oui, une question. Le micro, si vous voulez bien.

Edouard FOURNIER : Bonjour. Edouard Fournier, conseiller général de l'Essonne. J'ai une question à vous poser. Dans votre projet, est-ce que vous avez pris en compte tous les projets de développement des transports en commun prévus par le Département de l'Essonne et prévus par nos collègues, notamment les liaisons de trame, les liaisons de transport en site propre ?

Tristan BARRES : Une réponse assez rapide, oui. Vous avez d'ailleurs la liste... c'est public, c'est transparent, la liste des projets que nous avons pris en compte se trouve dans les études

socio-économiques, puisque pour faire des études de trafic à échéance 2020, il faut effectivement prendre en compte les projets qui devront être... qui seront réalisés d'ici cette échéance pour faire tourner le modèle de trafic et avoir quelque chose de cohérent. Donc, effectivement, les projets de transport, notamment ceux du transport en commun en site propre, sont pris en compte.

Jacques DUCOUT : Bien ! Nous venons d'avoir fait quelques questions. Il est 9 heures 5. Monsieur le député-maire, si vous voulez intervenir, pour 6 minutes.

Nicolas DUPONT-AIGNAN : Merci, Monsieur le Président. Bonsoir à vous tous. J'ai six minutes. Au nom de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres, sans oublier la Ville d'Yerres. D'abord, je voudrais remercier vous tous qui avez organisé ce débat, qui prenez du temps. C'est très important, je voudrais remercier les élus qui y ont pensé. Je pense, d'ailleurs, à François Durovray, conseiller régional de Montgeron, qui a beaucoup fait pour qu'on ne cache pas les choses dans cette ville, et qui n'a pas pu être ce soir-là mais qui était à Villeneuve-Saint-Georges, je crois, quand il y avait eu la réunion, et qui siège au STIF aussi, et qui a beaucoup à dire sur tout cela. Je voudrais, moi, faire deux remarques. Vous me pardonneriez d'improviser un peu mais j'ai noté quelques idées.

La première remarque c'est vraiment qu'on est dans un monde de fous, et qu'il y a deux poids deux mesures. Et encore une fois, ne le prenez pas mal, vous ne faites qu'obéir à votre hiérarchie. Mais penser qu'on puisse débattre d'un investissement de 3 milliards d'euros à l'horizon 2025, pour un flux de passagers de, allez, je ne sais pas combien par jour, 20 000 personnes par jour, peut-être plus, vous me contredirez, au moment où il y a 550 000 usagers par jour du RER D qui sont pris en otage avec un service qui n'est même plus lamentable, qui est honteux. Et j'invite Monsieur le conseiller régional qui s'est exprimé, qui siège au STIF, à venir prendre le train à Brunoy, à Montgeron, à Yerres, il ne pourrait même pas monter dedans. (*Intervention dans la salle*) ..Alors, vous avez du mérite. Trente-cinq trains supprimés par jour, 35 trains supprimés par jour, certaines fois un tiers de trains en retard. Et au même moment, la machine est en route pour investir 3 milliards d'euros sur cette voie. Non pas que je dise que ces projets sont inutiles, et je comprends la réflexion qu'il peut y avoir dessus, je dis simplement que c'est indécent et insupportable pour nous, les élus, et pour les milliers, les centaines de milliers d'usagers. C'est insupportable, et si vous ne comprenez pas ce qu'il y a d'insupportable là-dedans, vous allez vraiment au-devant d'énormes difficultés. D'ailleurs, on a l'habitude puisqu'on a eu l'affaire du Grand Paris, accepté d'ailleurs par la majorité socialiste du Conseil régional comme par l'Etat, unis dans le sauvetage juridique du Président du Conseil régional, et qui ont accepté un plan absolument ahurissant, 20 milliards d'euros pour le joujou et qui va tourner autour de Paris, et pour le RER D, il faut que les habitants et les élus le sachent, un petit milliard alors qu'on sait très bien, et le président Pépy nous l'a dit, on ne peut pas l'accuser, il a averti les élus, il a averti le Président du Conseil régional comme les ministres. Et j'ai vu les deux.

Avec ce milliard sur le RER D qui va mettre 10 ans ou 15 ans au rythme où vont les études de rénovation, cela veut dire très clairement, compte tenu des constructions, là aussi excessives qui existent dans la région, que nous aurons des ruptures de charge et des problèmes gravissimes encore plus graves sur le RER D d'ici 2, 3, 4 ou 5 ans. Donc, d'un côté, on continue cette logique de création de nouvelles voies, c'est tellement plus simple, tellement plus coûteux ; et puis, de l'autre côté, on ne répare pas, on n'investit pas les 2 milliards, 2, 3 milliards qu'il faut pour le RER D. Et donc, on peut comprendre la colère des habitants.

J'en viens au projet. Pour autant, s'il y avait un vrai travail des collectivités publiques tant de l'Etat que du Conseil régional pour vraiment sauver la ligne D, moi, je dirais, bravo à l'idée de réfléchir, bien évidemment de réfléchir à cette Interconnexion Sud qui est un élément clé

d'aménagement du territoire au niveau national et au niveau régional. Et bien évidemment, on ne peut être que favorable à cela. On ne peut être que favorable à deux conditions : la première condition, c'est qu'on fasse un choix de gare, à ce que j'appelle de gare de relais ou nouvelle gare en Ile-de-France intelligent ; et j'avoue avoir d'énormes difficultés personnellement à choisir entre Lieusaint et Villeneuve-Saint-Georges, parce que chacune a son avantage. Et la question que j'ai envie de vous poser, c'est quel est... il me semble avoir compris, mais je voudrais bien que vous nous le précisiez, quel est le surcoût de l'une et de l'autre, 500 à 800 millions d'après ce que j'ai compris, deux logiques différentes, je ne vois pas très bien comment on positionne la gare de Villeneuve-Saint-Georges, il y a une question d'un Yerrois sur la gare de Lieusaint qui est très juste. Mais alors, comment on va faire pour sortir de la gare de Villeneuve-Saint-Georges et à quel endroit, à moins de me rendre un masque et un tuba sous la Seine, mais j'ai un peu de mal à comprendre comment on va faire et comment vous allez pouvoir, et quel coût va avoir l'organisation de cette sortie et l'interconnexion avec le RER D ? Bref, je pense qu'il y a un vrai travail à faire sur cette gare de Villeneuve-Saint-Georges et cette gare de Lieusaint. Comment vous articulez les deux ? Et puis la vraie question et la deuxième condition que je veux mettre là, et nous sommes unanimes, je crois, tous les élus, c'est que l'on choisisse le scénario A ou le scénario C, le scénario B a des avantages financiers, bien sûr, mais il paraît évidemment moins intéressant, comment on protège vraiment l'environnement, et comment on peut être sûr qu'on ne reprenne pas par un combat politique, comme il y avait eu pour la traversée de Villecresnes, mon collègue du Plateau briard va en parler sans doute, comment être sûr que l'on n'ait pas un massacre de la forêt de Sénart ou un petit massacre de l'entrée de la forêt de La Grange ? Moi je ne pourrai me déterminer que si j'ai des éléments là-dessus. Il y a un dernier élément, et une vraie question qui n'a pas été abordée dans les débats, c'est la question des scénarii A et B. Si vous reliez cette interconnexion à la voie de Villecresnes, enfin, ce que j'appelle le tunnel de Villecresnes. Le tunnel de Villecresnes est limité en débit et j'en ai parlé à Monsieur le Président quand il est venu me voir. Est-ce qu'il n'y a pas le danger une fois ce choix fait pour le A et le B, que dans 20 ans ou 30 ans il y ait un encombrement de ce tunnel qui, finalement, limite les effets de désengorgement de tout le principe de l'interconnexion, et c'est qu'à ce moment-là, on ne nous dira pas : « il faut élargir ce tunnel », et comment on fera dans la traversée du Plateau briard et de la ville de Villecresnes ? Donc, ma question est très simple : est-ce que le tracé à travers la forêt de Sénart ne permet pas de voir plus loin que le tracé de Villecresnes ? C'est une question. Nous ne pouvons, nous, en tout cas, les six maires, et j'excuse le sénateur-maire Monsieur Bêteille, de Brunoy, les six maires, nous donnerons une position commune, sachant que la Ville de Crosne, et c'est bien normal, est très favorable à Villeneuve-Saint-Georges puisqu'elle est toute proche, mais nous ne donnerons un avis définitif qu'à partir du moment où nous aurons des éléments très précis sur, bien sûr, les conditions de réalisation de cette voie et des assurances. Mais je sais que ce n'est pas de votre fait, de l'Etat et de la Région pour qu'ils cessent d'abandonner les usagers de la ligne D comme ils le font malheureusement aujourd'hui. (*Applaudissements*)

Jacques DUCOUT : Bien, merci. Merci Monsieur le Député. Nous allons enchaîner, si vous voulez bien, sur Monsieur Giard, si vous êtes là, et puis on essaiera de répondre peut-être à une ou deux éléments de l'intervention de Monsieur Dupont-Aignan Alors, Monsieur Giard.

M.GIARD : Monsieur le Président, Monsieur le Député-maire, Mesdames, Messieurs, bonsoir ! Le territoire du Plateau Briard est à la fois zone périurbaine, porte de l'abri, il fait partie de l'arc boisé et marque la fin de la zone dense de la métropole. Il en résulte quatre caractéristiques qui conditionnent notre réflexion, lorsque que nous étudions tout projet, et principalement ceux traitant de transport et mobilité. Nous sommes très isolés sur le plan

des transports en commun et nous sommes une zone saturée pour le transport routier. Nous avons un riche patrimoine environnemental à défendre et promouvoir. Nous cherchons de toutes les façons possibles à être connectés au réseau de transport important. Nous avons impérativement besoin de développement économique. C'est parce que nous sommes isolés que nous avons le souci de nous situer à une échelle plus vaste que notre territoire, afin d'être partie prenante des grandes évolutions en cours. Le projet de l'Interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France est un projet stratégique pour les raisons que RFF vient de rappeler, mais surtout parce qu'il faut comprendre qu'il existe un écart considérable de développement entre l'Ouest parisien et l'Est-Sud-Est. Avec l'axe Paris-Rouen-Le Havre porté par de grands soutiens, cet écart risque encore de s'agrandir. Il n'est ni dans l'intérêt du pays ni dans celui de la métropole parisienne de laisser cette situation en l'état. Dans un récent colloque, le 8 avril dernier, Bernardo Secchi, l'un des dix architectes-urbanistes à la consultation internationale sur le Grand Paris, déclarait : « L'Ouest a tout et ce qu'il faut c'est développer l'Est parisien ; ce qui est intéressant, ce sont l'Est et le Sud-Est parisien. » Alors, résumons. Paris a besoin de son Sud-est. Pour être mieux connecté à la France et à l'Europe, le Sud-Est a besoin de l'Interconnexion Sud des LGV. L'arc boisé, ce bassin de vie en mûrissement, tirera partie de ce projet, et dans cette déclinaison stratégique, le Plateau briard veut faire entendre sa voix, ses besoins et ses atouts. Le Plateau briard connaît bien le TGV, ce sont ses habitants avec en tête ceux de Villecresnes, et il y en a plusieurs dans la salle qui se sont mobilisés il y a 30 ans afin que leur territoire ne soit pas détruit, déclassé par le passage en surface de la ligne du TGV Sud-Est. Beaucoup, très nombreux, restent mobilisés à toute nouvelle alerte qui pourrait survenir.

Sur l'ensemble du projet, nous avons quatre questions et observations. D'abord, sur le site Internet du débat public, il est indiqué que RFF estime qu'un doublement du tronçon Valenton-Coubert ne correspond pas à la demande prévue à l'échéance 2020. Ceci l'est d'autant plus que le projet prévoit de ne faire passer sur le tronçon de l'interconnexion que quatre trains par heure. Nous souhaiterions ce soir avoir publiquement la confirmation que ce doublement du tronçon Valenton-Coubert ne figure dans aucun plan du maître d'ouvrage quel que soit le scénario final retenu. Deuxièmement, nos habitants ont un besoin impératif de connaître dès que possible le plan de zone du raccordement de l'interconnexion à Yerres-Villecresnes. Ce qui soulève la question évoquée par Monsieur le Député-maire d'un futur engorgement mal évalué. Troisième point, quel que soit le scénario choisi, mais nous allons en parler tout à l'heure, vous venez de l'indiquer Monsieur le Président, les études d'impact environnemental devront aller beaucoup plus loin, tant pour l'éventuel raccordement à Villecresnes que pour un tunnel sous la forêt de Sénart. Dans cette matière, l'à-peu-près est impossible. Enfin, dans un pays où les finances de l'Etat sont exsangues, où celles de la Région ne pourront aller plus loin que l'effort consenti pour le plan transport du Grand Paris, où celles des conseils généraux sont mal en point, où l'endettement de RFF est, sauf erreur, de 27 milliards d'euros, on se demande où l'on pourra trouver le financement d'une seconde gare avec des coûts de construction qui seront ceux de 2020, sans oublier que la priorité des priorités est la modernisation et la fiabilité du RER C rappelées avec force à l'instant. RER D pardon, excusez-moi. Oui, mais là on ne parle que de D. Cela me prend des secondes, excusez-moi.

A la question : Ce projet est-il stratégique et utile ? La réponse est oui. A la question : Faut-il une gare multimodale à Orly ? La réponse est oui, mais pensons simplement à ce que serait l'actuelle gare TGV de Charles-de-Gaulle si elle était située à plus de 2 kilomètres de l'aérogare 2. A la question : Faut-il une seconde gare ? La réponse est oui si l'on pense que les villes du Sud du Val de Marne et les villes et zones économiques de l'Essonne et Seine-et-Marne doivent se développer. Cette seconde gare suppose que les questionnements

financiers et environnementaux soient résolus. A la question : Quel emplacement choisir pour cette seconde gare ? Le commentaire est le suivant ; nous comprenons la volonté de nos amis de Villeneuve-Saint-Georges, ville historique de cheminots, de postuler pour l'accueil de cette gare. Observons qu'elle se situerait très proche d'Orly avec un impact économique flou et une réalisation difficile. Seule une seconde gare connectée au RER D dans sa partie Sud-Est est garante à la fois d'un vrai développement du Sud-Est parisien, de la constitution d'un fort système de transport pour le Sud-Est de la métropole, en synergie avec le plan transport du Grand Paris, et laisse possible une future liaison directe Charles-de-Gaulle-Orly. Pour le Plateau briard, cette solution implique une condition impérative, la réalisation programmée d'un réseau de transports en commun reliant Lieusaint-Moissy gare RER Interconnexion Sud et la future ligne TZen le long de la RN 19, que l'ensemble des élus communautaires appellent de leur vœu. Alors, nous serions en mesure d'apporter une réponse aux interrogations des habitants du Plateau briard, ne plus être isolés, défendre et promouvoir notre patrimoine environnemental, être connectés aux réseaux importants, pouvoir être partie prenante du développement économique.

La Communauté de communes du Plateau briard adressera à la CNDP dans les délais impartis son propre cahier d'acteurs. Merci. (*Applaudissements*)

Jacques DUCOUT : Bien ! Merci, monsieur. Avant de poser une question dans la salle, de faire intervenir la salle, je crois que Monsieur Orizet voulait faire une petite réponse sur le RER D.

François-Régis ORIZET : Non ! Pas une réponse, mais...

Jacques DUCOUT : Rapide.

François-Régis ORIZET : Oui. Juste pour dire que nous ne nous desintéressons pas du tout du RER D. Je voudrais vous donner quelques chiffres objectifs et qui peuvent être contestés, peut-être mais, dans ces cas-là, ils sont sur table et je peux vous montrer d'où ils viennent, et on peut les regarder. Si vous voulez, je vais demander deux, trois diapos. Voilà ! Parce que j'ai dit que notre priorité c'est le fonctionnement du réseau existant. C'est pour cela que l'Interconnexion Sud, à la limite, que je vous ai indiquée, est plus importante qu'une nouvelle ligne TGV. Mais la première priorité, c'est le bon fonctionnement du réseau existant. Donc, juste une diapo, et cela on reviendrait éventuellement dessus, c'est plus pour montrer ce que l'on fait actuellement. Sur les deux années qui viennent, il y a des travaux qui ont commencé fin mars, entre Juvisy et Malesherbes, vous pouvez y aller toutes les nuits, il y a des suites rapides. Nous allons faire sur les années qui viennent 60 millions d'euros de travaux, entièrement autofinancés par RFF, c'est-à-dire une moyenne de 30 millions d'euros par an. Ce qui est à peu près la moyenne qu'on fait sur le RER D. Ce qui veut dire que dans les quinze années qui viennent, si on réfléchit, je dis à 2025, RFF va mettre sur le fonctionnement, sur l'amélioration du réseau 500 millions d'euros du réseau du RER D. Voilà ! C'est uniquement pour vous dire que c'est beaucoup plus que ce que RFF mettra sur l'Interconnexion Sud. En autofinancement, nous mettrons 500 millions d'euros. Monsieur le Député-maire, ces chiffres-là, je peux vous les montrer, je peux vous emmener visiter le chantier, ils sont exacts. Je ne dis pas que le RER D ne fonctionne pas. Non ! Non, non, mais je vous parle de l'infrastructure, Monsieur le maire, je vous parle de l'infrastructure. Il y a d'autres problèmes qui, effectivement, ne sont pas les nôtres.

Deuxièmement, il y a effectivement, et cela a été rappelé tout à l'heure par le Conseil régional du... excusez-moi, je n'ai pas votre nom en tête, on a effectivement un schéma directeur, où également les opérations sont en cours, et à une échéance de 2014 pour un montant de 120 millions d'euros qui, notamment, ont des objectifs pour établir ce qu'on

appelle la D12 vers le nord, mais également avec du fort impact, je dirais, d'opérations améliorant les retournements, et cetera, qui vont améliorer la fiabilité de la ligne. Le troisième étage de la fusée, c'est effectivement à l'échéance 2020, ce qu'on appelle le schéma, je crois à moyen terme ou long terme, je m'embrouille quelquefois un peu dans les termes, qui, lui, est de l'ordre de 500 millions d'euros, qui est en cours d'étude, en cours d'étude. Si vous voulez, si j'ajoute les 500 millions d'euros dont je vous dis d'ici 15 ans, RFF les autofinancera sur le RER D. Les 120 millions d'euros, du schéma 2014 qui est en cours, les 500 millions d'euros, on est déjà à 1,100 milliard. Au-delà, effectivement, il y a le tunnel du RER D, il y a le système NexT, effectivement je crois que nous avons eu déjà... Pour dire, voilà, de toutes les façons, ce qui est déjà inscrit, c'est d'ici, dans les quinze ans qui viennent, il y a 1,200 milliards d'euros hors tunnels, hors tunnels qui sont prévus sur le RER D. Voilà, la seule chose que je veux dire là, je connais très bien les difficultés du RER D, je connais bien tous les sujets et notamment les retards et cetera mais je ne veux pas laisser entendre dire que le système d'infrastructures que nous sommes, cela nous intéresse, nous investissons massivement les 1,2 milliard, voilà, c'est 1,2 milliard dans la douzaine d'années qui viennent, qui sont déjà programmés pour être mis sur le RER D. Et vous allez actuellement, il y a, à quelques kilomètres d'ici, un chantier de 30 millions d'euros qui est en cours, par exemple.

Jacques DUCOUT : Bien ! Merci. Nous allons essayer d'avancer. On n'aura de toute façon pas toutes les réponses. Il faudrait parler du problème du tunnel de Villecresnes, de sa limitation, et à côté du doublement de Valenton-Coubert. Est-ce que vous pouvez donner une réponse, maintenant ?

Tristan BARRES : J'avais noté trois demandes de précision, notamment celle-ci. Tout à l'heure, j'ai parlé du scénario A avec Villeneuve-Saint-Georges, et scénario C avec Lieusaint. Donc, c'est 3,3 milliards pour le premier... pardon, 3 milliards pour le premier, 3,3 milliards pour le second. Et j'ai comparé ces deux options par rapport à un scénario aux fonctionnalités de base, c'est-à-dire avec une gare à Orly et sans deuxième gare, qui coûte 2,5 milliards d'euros. Donc, le différentiel de 500 millions à 800 millions, c'est 3 milliards par rapport à 2,5 milliards et 3,3 milliards par rapport à 2,5 milliards. Cela dit, la gare de Villeneuve-Saint-Georges, effectivement, nous l'avons estimée à 600, 650 millions d'euros. Donc, c'est une gare extrêmement chère. C'est la raison pour laquelle le coût du scénario A avec Villeneuve-Saint-Georges est pratiquement identique au coût du scénario C, parce que ce que l'on, je dirais, gagne en linéaire d'un côté, on le perd avec la construction de la gare. Cette gare de Villeneuve-Saint-Georges, elle est quand même compliquée à construire techniquement, parce qu'on est effectivement sous la Seine. Je ne dis pas infaisable, je dis compliquée. Donc, il y a effectivement un certain nombre de précautions à prendre mais on n'est pas... je dirais, on n'affleure pas le lit de la Seine, on est quand même à 30, à 40 mètres sous la Seine, mais c'est quelque chose qui, effectivement, je dirais, une prouesse technique mais, voilà ! Donc, ce n'est pas infaisable mais effectivement on relève la difficulté de l'ouvrage.

Sur la question du tronçon Valenton-Coubert, j'aimerais y passer 2 ou 3 minutes parce que ces deux précisions qui ont été demandées par deux acteurs différents. D'abord je voudrais vous expliquer comment fonctionne le système TGV, on va dire, en 2020. Ce qui limite la capacité de l'Interconnexion Sud, ce n'est pas Valenton-Coubert, c'est la capacité des LGV radiales sur lesquelles l'Interconnexion Sud se raccordera. Et plus précisément, l'Interconnexion Sud est limitée par le nombre de sillons alloués aux TGV intersecteurs sur ces LGV radiales. Je voudrais qu'on reste sur le schéma... voilà, celui-là. En 2020, grosso modo, une LGV radiale, enfin, une ligne radiale Paris-Lyon, LGV Atlantique aura une capacité maximale de 15 TGV par heure, heure de pointe. Sur ces 15 TGV par heure, vous en

avez 11 qui ont prévu d'aller dans une gare parisienne, sur la LGV Atlantique à la gare Montparnasse, et sur la LGV Paris-Lyon à la gare de Lyon. Donc, forcément la capacité de l'Interconnexion Sud est construite par déduction. Il y a 15 TGV qui circulent sur les LGV radiales, 11 qui vont dans les gares parisiennes, donc il en reste 4 pour l'Interconnexion Sud. Si, par exemple, un jour on décidait d'envoyer 12 TGV dans une gare parisienne, il n'y aurait que 3 TGV intersecteurs sur l'Interconnexion Sud. Si on n'envoyait que 9 TGV vers les gares parisiennes, il y aurait 5 TGV d'interconnexion, et cetera. Le tronçon Valenton-Coubert fonctionne très bien avec l'Interconnexion Sud, parce que de toute façon le trafic de l'Interconnexion Sud est limité, je dirais mathématiquement. C'est une soustraction de flux radiaux par rapport aux flux qui vont dans les gares parisiennes. Cela dit, il y a une différence entre le scénario A et le scénario C, sur la saturation du système. On a un petit schéma pour vous montrer cela. Donc, vous reconnaissez ici, je ne sais pas si vous voyez, pas encore, le secteur de Valenton-Coubert, voilà. Donc, on se situe sur la ligne Paris-Lyon. Donc, sur cette ligne circulent des TGV radiaux, c'est ceux dont je viens de parler, les Paris-Lyon, également les TGV intersecteurs qu'on voit en bleu, par exemple on a Nantes, Nantes-Strasbourg. Donc là, le tronçon Valenton-Coubert, sa capacité, c'est 15 TGV/heure. Il y a 11 TGV radiaux et 4 intersecteurs. Donc, l'Interconnexion Sud fonctionne normalement... enfin, cela fonctionne très bien avec ce tronçon Valenton-Coubert. Cela dit, le tronçon est rempli, le tuyau est rempli complètement. On a 15 TGV, 4 intersecteurs et 11 radiaux, et on ne peut pas en mettre plus. Si un jour il y avait un projet de développement de desserte régionale à grande vitesse en Ile-de-France, là, effectivement, il y aura un point dur parce qu'on ne peut pas faire passer plus de 15 TGV sur ce tronçon-là. Et donc, effectivement, si on voulait ajouter ce service-là en plus des TGV intersecteurs, en plus des TGV radiaux, il y aurait ici un problème de capacité. Le problème de capacité se situe, enfin est exactement de même nature avec le scénario C sauf qu'il n'est pas au même endroit. Le scénario C, on va le faire défiler rapidement, toujours le Paris-Lyon, le TGV intersecteur, voilà. Vous voyez que le problème de saturation se situe entre ce qu'on appelle le triangle de Coubert et le triangle de Crisenoy. Alors, si un jour ces nouveaux services apparaissaient, effectivement il faudrait doubler ces tronçons-là, sauf que le tronçon Valenton-Coubert, c'est quand même un secteur qui est urbanisé avec une tranchée couverte, donc c'est quelque chose qui est très difficile à faire, qui coûte un milliard d'euros, alors que sur le scénario C, effectivement, le doublement de Coubert-Crisenoy, c'est un secteur moins urbanisé qui coûte 350 millions d'euros. Le doublement de cette section Valenton-Coubert ou Coubert-Crisenoy n'est pas du tout inclus dans le projet Interconnexion Sud. Ce n'est pas du tout le projet Interconnexion Sud, parce que l'Interconnexion Sud, encore une fois, fonctionne très bien sans ce doublement. C'est si un jour il y a de nouveaux services qui souhaitent se développer... enfin, qu'on souhaite développer, à ce moment-là il faudra effectivement réfléchir à ces doublements de tronçon, et comme on le voit, qui sont quand même plus faciles à faire socialement et économiquement dans un cas que dans un autre.

Jacques DUCOUT : Bien, merci. Je pense qu'on va... On a pris pas mal de retard mais on va essayer de prendre une ou deux questions dans la salle. Il y a un monsieur qui est déjà debout mais il n'a pas le micro. Donc, il ne peut pas s'exprimer. Non, non, non, absolument pas ! C'est avec micro ou on ne parle pas. Merci, monsieur.

Claude TOURNAY : Je vous prie de m'excuser, je suis venu un tout petit peu en retard, mais j'ai quand même regardé ce qui concerne donc vos projets pour le Sud de Paris. Donc, vous comptez... Je crois qu'il y a un projet, vous allez me dire si c'est cela ou pas, qui coûterait 3,5 milliards d'euros, c'est-à-dire à savoir par foyer fiscal, environ 150 à 200 euros par Français. C'est un peu, je veux dire, démentiel de faire passer un tunnel en dessous de la

forêt de Sénart. Je vous rappelle... Je veux dire, je vous rappelle, quand on regarde Orly, Orly c'est déjà trop près de Paris ; Roissy, c'est limite. La plupart des aéroports sont à 40 ou 50 kilomètres. Est-ce que, dans 25 ans, dans 30 ans, Orly sera toujours en état de fonctionner ? D'autre part, je vous rappelle que le... je veux dire, nous aurons déjà d'ici là un pic pétrolier, est-ce qu'il y aura... parce qu'il faut du kérosène pour les avions, s'il faut du kérosène, il faut du pétrole, et il y en aura certainement beaucoup moins. Je rappelle à vous qui êtes de la SNCF que... et là, je m'adresse à tout le monde dans la salle : sachez bien que les prix du TGV ne sont plus en fonction de la distance, comme cela a été le cas pendant plus de 150 ans en France, mais en fonction du moment où vous achetez votre billet de train. Donc, c'est devenu très cher, plus cher même que l'automobile. De surcroît, quand vous aurez atteint le pic pétrolier, il y a 32 millions de voiture en France, et il y a la richesse puisque la France avec l'Angleterre étaient parmi les premiers pays à avoir un réseau de trains, de lignes secondaires. Et les gens seront bien contents, moi je ne serai sans doute plus de ce monde mais dans deux ou trois générations, de pouvoir circuler sur plein de lignes secondaires pas à grande vitesse. Grande vitesse, pourquoi ? Parce que je rappelle ici à tout le monde qu'il y a 8 millions de personnes qui vivent dans 10 000 Km², c'est-à-dire en décomptant les espaces verts, cela fait 2 000 à 2 500 personnes, je veux dire, au Km². Donc, j'en viens, est-ce que vous avez étudié en regardant d'ailleurs sur googleearth pourquoi votre gare, pourquoi votre interconnexion, étant donné que vous avez Orly, Roissy, Marne-la-Vallée, vous ne la faites pas plus bas, je veux dire, vous avez des espaces plus bas, plutôt que de passer dans des régions fortement urbanisées ? Parce que tout à l'heure, vous avez dit 350 millions d'euros mais déjà cela c'est énorme. Un milliard d'euro, c'est de la pure folie parce que c'est de l'argent, ce sont les deniers publics, c'est de l'argent qui pourrait être utilisé autrement. Et ingénieur aussi, cela veut dire que dans ingénieur, il y a génie. Donc, vous êtes ingénieur, je vous remercie d'être venu à notre contact, et je fais confiance à votre génie pour trouver... Il y a le temps finalement, puisque c'est en 2025, un quatrième projet. Et je remercie par la même occasion, puisque nous sommes l'hôte de notre Député, de nous avoir tous invités ici, et comme c'est un homme sage et avisé, je vous suggère d'écouter les suggestions de notre élu pour qui nous avons voté, et ce monsieur Dupont-Aignan est un homme de qualité. Merci.

Jacques DUCOUT : Pouvez-vous vous présenter monsieur, s'il vous plaît ?

Claude TOURNAY : Moi, je suis peintre, je suis un artiste.

Jacques DUCOUT : Mais vous avez un nom, moi, je m'appelle Jacques Ducout.

Claude TOURNAY : Oui, je m'appelle... Tout à fait, cher ami. Je m'appelle Claude Tournay, et mon nom de peintre c'est Claude Terreneuve, et j'ai travaillé au Musée du Louvre et j'ai 63 ans.

Jacques DUCOUT : Très bien. Merci beaucoup pour votre intervention.

Claude TOURNAY : Je vous remercie. Au revoir, monsieur. (*Applaudissements*)

Jacques DUCOUT : Est-ce qu'on a une réponse à donner en particulier à un tracé plus au Sud, si j'ai compris, bien entendu.

Tristan BARRES : Alors, on a choisi ce tracé... enfin, on... il y a un comité de pilotage qui réunit plusieurs partenaires, plusieurs acteurs, conseils généraux, conseils régionaux, Etat, RFF, STIF et ADP. Nous avons choisi ce tracé, disons plus au Nord plutôt que le tracé plus au Sud, pour deux raisons. La première qui était, c'est évident, cela s'est expliqué, c'est que, en fait, dans les années 90, on avait proposé un tracé au Sud, cela s'appelait le Barreau Sud,

qui reliait la LGV Atlantique à la LGV Paris-Lyon, et ce projet-là a capoté, qui a même disparu du SDRIF de 1994. Pourquoi ? Parce que c'est un projet en aérien, que les impacts environnementaux étaient très importants, et que, voilà, ce projet-là n'a pas réuni le consensus nécessaire pour être réalisé. Alors, quand vous dites que ce projet-là coûterait moins cher que le nôtre, ce n'est pas tout à fait vrai, parce que effectivement on est sur de l'aérien donc le prix au kilomètre d'une voie ferrée en aérien, ce n'est pas du tout la même chose qu'en souterrain, sauf que pour relier les 2 LGV Paris-Lyon, enfin la LGV Atlantique et la LGV Paris-Lyon, il y a beaucoup plus de kilomètres que plus au Nord forcément, puisque deux lignes font... je dirais, convergent en pyramide ou en entonnoir sur Paris. Et vous avez en annexe du dossier général qui est public, sur le site de la CNDP, le dossier général des études en annexe, je crois que c'est l'annexe 1 qui vous présente des alternatives, c'est-à-dire des scénarios qui passaient plus au Sud et qui ont été abandonnés par le comité de pilotage, qui vous montrent les coûts et on voit qu'on est dans des fourchettes de coûts qui sont similaires au projet qu'on présente aujourd'hui. La deuxième raison pour laquelle nous avons choisi ce projet au Nord, c'est pour les gares TGV franciliennes. L'aéroport d'Orly, effectivement, c'est un aéroport qui est inséré dans un tissu urbain mais c'est un aéroport dont le nombre de mouvements est plafonné par arrêté ministériel, c'est 250 000 mouvements par an. (*Réactions de la salle*) Je veux dire que l'aéroport d'Orly de l'arrêté ministériel prévoit... 250 000 mouvements qui sont maximum, au maximum autorisés, et en théorie, il n'y en a que 220 000 qui sont en pratique utilisés. L'aéroport d'Orly est donc limité, peu importe en fait le chiffre, mais est limité en termes de nombre de mouvements, donc cela veut dire que son développement est limité en volume. Si l'aéroport d'Orly souhaite se développer, c'est autrement. Et la gare TGV d'Orly permet sa mutation à volume constant, je veux dire, parce que tous les créneaux horaires, enfin, je dirais... oui, les créneaux horaires qui sont attribués à des vols domestiques aujourd'hui constituent 45 % de la fréquentation d'Orly, par exemple, les Bordeaux-Orly ne seront plus utiles lorsqu'il y aura des TGV puisqu'on pourra prendre le TGV directement pour aller de Bordeaux à l'aéroport d'Orly. Et donc, ces créneaux horaires pourront être convertis en vols moyen courrier ou long courrier, comme Orly-New York ou Orly-Singapour, si vous voulez. Donc, la seule façon de l'aéroport d'Orly de se développer à volume constant, c'est de transformer ces créneaux horaires domestiques en créneaux horaires moyen courrier et long courrier.

Jacques DUCOUT : Très bien. Merci Monsieur Barrès. Nous allons... Je rappelle à monsieur que c'est la Commission du débat public qui organise le débat, que ce soit à Yerres ou ailleurs, ce qui n'est pas très grave. Donc, je vais passer la parole si Monsieur Rat est prêt puisqu'on est arrivé à ce moment-là, qui va faire une intervention sur les tunnels, qui va sans doute de ce fait répondre à pas mal de questions qui ont été posées.

Marcel RAT : Bonsoir ! Monsieur le Président...

Jacques DUCOUT : Alors, Monsieur Rat, ici présent, est ingénieur général honoraire des ponts et chaussées, il est professeur honoraire de géologie à l'Ecole nationale des Ponts et chaussées. Il a fait une carrière au laboratoire central des ponts et chaussées, et il est intervenu, en particulier, sur de grand chantier comme la LGV Paris-Lyon, les ouvrages, en particulier le viaduc de Millau, les tunnels d'autoroute, et il a travaillé sur les impacts sur les nappes phréatiques dans les Causses en Corrèze. Et il a fait aussi, à titre d'expert, des expertises à la suite d'effondrements de tunnel à Toulon et Météor, à la Réunion, et aussi une expertise à la suite d'un déraillement du TGV Valenciennes-Paris. Il est membre du groupe de travail « tunnel » de la Commission intergouvernementale pour la liaison Lyon-Turin, qui est un tunnel prévu de 52 kilomètres sous les Alpes. Donc, il nous a préparé un exposé sur les tunnels. Monsieur Rat, je vous donne la parole.

Marcel RAT : Bonsoir ! Monsieur le Président m'a demandé de vous présenter brièvement les aspects techniques et les impacts que cette nouvelle infrastructure aurait. Alors, une caractéristique de toutes les variantes, c'est qu'elles nécessitent des tunnels longs. Ce qui est une conséquence importante sur les méthodes, qui aura une conséquence importante sur les méthodes que l'on utilisera pour les construire. Alors, qui dit tunnel dit naturellement importance des terrains que l'on va traverser. Or, ceci, c'est une coupe classique des terrains de la région parisienne, j'irai un peu plus dans le détail après, qui reprend à peu près tous les terrains qui seront rencontrés sur les différents projets en partant des limons sur les plateaux, les calcaires et meulière de Brie, et pour descendre, finalement, jusqu'au calcaire grossier. Alors, cela c'est la coupe générale que l'on donne pour le bassin parisien. Lorsque l'on regarde nos projets, les coupes sont légèrement différentes naturellement, en particulier, vous voyez que sur cette coupe générale, il apparaît beaucoup de gypses, et qui dit gypse dit terreur, des trous, des effondrements, et cetera. Alors, il faut savoir que notre projet se trouve en limite des dépôts de gypse en région parisienne, c'est la limite Sud ; et que, d'ailleurs, sous la forêt de Sénart, il n'y a plus de gypse mais il y a du calcaire qui est le calcaire de Champigny.... (*intervention salle*) Attendez, mais cela, on y arrivera aux arbres. Attendez, attendez.

Jacques DUCOUT : S'il vous plaît, laissez intervenir, vous poserez des questions après.

Marcel RAT : Donc, j'avais choisi mais j'y reviendrai très rapidement trois à quatre sondages, j'ai trouvé, qui sont à la disposition de tout le monde sur Internet, qui sont situés pratiquement sur le site du tracé, et qui vous donnent les différents terrains. Donc, cela c'est un sondage à Antony. Mais vous êtes peu intéressés par la région d'Antony ; moi, je le suis un petit peu plus, vu l'endroit où j'habite. Bon, cela c'est la vallée de la Seine. Alors, la vallée de la Seine, c'est un point important dans le projet dans la mesure où, naturellement, il va falloir passer sous la Seine, à relativement grande profondeur, et à ce niveau-là, finalement, le tunnel va certainement descendre au bas de notre coupe que je vous indiquais. Cela c'est le plateau d'Orly, plus exactement. Alors, le plateau d'Orly, lui, est beaucoup plus régulier, c'est-à-dire que vis-à-vis de la géologie, la position de la gare influe relativement peu sur les travaux. La réponse, Vallée de la Seine je veux dire : c'est le gros problème de passage sous la Seine, et on voit que pratiquement sous la Seine, compte tenu de la profondeur du tunnel, et il sera foré dans le calcaire grossier, mais ceci dépend un petit peu des variantes car il y a quand même de la tectonique dans le bassin parisien. Et j'en viens à ce qui vous intéresse le plus, la coupe sous la forêt de Sénart sur laquelle je reviendrai. Vous voyez que sur six mètres... cela, c'est un forage qui est fait dans la forêt de Sénart, à proximité immédiate des faisceaux envisagés. Donc, il est quand même relativement bien représentatif de l'ensemble. Vous voyez qu'en surface, on a les limons et les calcaires de Brie, et toute une série argileuse, épaisse, plus de 18 mètres d'argile avant de rencontrer le fameux calcaire de Champigny à plus de 20 et quelques mètres de profondeur.

Alors, des exemples de tunnel en région parisienne, l'exemple qui vient tout de suite à l'idée, c'est celui qui vient d'être terminé, le tunnel de SOCATOP, c'est A86 à deux niveaux, entre Rueil et le Pont Colbert. Ce tunnel recoupe un ensemble de la série géologique, même beaucoup plus que tous nos projets, puisqu'il commence pratiquement dans la craie, et termine à travers les sables de Fontainebleau. Donc, ce tunnel a été fait au tunnelier d'une manière classique, et sans poser de problème. Dans la région, il existe déjà des tunnels surtout sur la partie Ouest, vous avez le tunnel d'Orlyval, vous avez même un tunnel qui permet de dévier les eaux de la Bièvre directement vers la Seine, sous le plateau. Puis, vous avez maintenant beaucoup de tunnels qui ont été faits dans ces terrains pour les réseaux d'assainissement, pratiquement tous étant faits maintenant à l'aide de tunneliers. Alors,

pourquoi utiliser des tunneliers par rapport aux autres méthodes ? Le choix est relativement simple, c'est vrai, à partir du moment où vous avez un tunnel de 10 kilomètres, les méthodes traditionnelles sont des méthodes dans lesquelles les progressions journalières sont faibles, trois, quatre mètres grand maximum avec tous les problèmes de soutènement, et cetera, alors qu'avec un tunnelier, ces vitesses vont être trois fois plus élevées, et donc quand il s'agit de faire 10 kilomètres, le choix ne se pose plus. D'autant plus que les progrès faits depuis quatre, cinq ans sur la construction des tunneliers, et surtout sur leur conduite, permet de traverser pratiquement tous les terrains.

Alors, il est bon de rappeler comment fonctionne un tunnelier pour comprendre ce qui va se passer lors de la réalisation du projet. Alors, un tunnelier, qu'est-ce que c'est ? Avant toute chose, c'est une roue de coupe qui est chargée de désagréger le terrain à l'avancement. Mais ce terrain, simultanément, il est protégé par une jupe qui est une jupe métallique. Et pour éviter toute décompression du terrain derrière la roue de coupe, il y a ce qu'on appelle une chambre de pression. Alors, selon le cas, cela sera une pression de boue ou une pression de terrain, qui permet d'avoir toujours sur la roue de coupe des efforts identiques à ceux que le terrain exerce. Ce qui fait que vous n'avez pas de décompression de terrain. Et donc, vous allez limiter ainsi tous les tassements qui se produisent, vous allez limiter les tassements qui se produisent lorsque l'on construit naturellement un tunnel. Alors, dans notre jupe métallique, on pose au fur et à mesure le revêtement. Mais le revêtement est posé à l'intérieur de la jupe. Et ce revêtement, il est composé de voussoirs, et entre les voussoirs, il y a des joints d'étanchéité, et l'ensemble est à la fin parfaitement étanche. Alors, ces voussoirs servent aussi, par l'intermédiaire de vérins, à favoriser la pénétration du tunnelier, puisque ces vérins vont appuyer sur l'ensemble, et en particulier sur la roue, pour qu'elle progresse, parce qu'il faut bien aussi avoir un effort pour pouvoir progresser. Voilà ! Donc, voilà un revêtement étanche. Et pour compléter l'étanchéité et encore limiter les tassements, on injecte un mortier de ciment entre le terrain et les voussoirs, parce qu'il y a obligatoirement, vous voyez, un petit vide qui se crée à ce niveau-là. J'ai oublié de le marquer mais normalement on a des joints d'étanchéité. Ce qui fait que tout cet ensemble est clos et que, pendant la réalisation, pas la moindre goutte d'eau peut pénétrer dans le tunnel. Donc cela, vous pouvez le vérifier dans certains tunnels qui passent à Lyon, on a des tunnels qui passent sous la Saône, et cetera, c'est un problème qui est maintenant bien maîtrisé. D'autre part, tous les exploitants de tunnel vous le diront, ce qu'ils n'aiment pas, c'est avoir des venues d'eau dans un tunnel, cela pose énormément de problème de sécurité, et cetera. Personnellement, moi, j'ai fait partie du comité de sécurité du tunnel sous la Manche. Alors, le tunnel sous la Manche, côté français, il a été conçu d'une manière à peu près étanche, côté britannique, il n'est pas étanche, ceci pour vous dire les problèmes que nous avons eus du côté britannique. Donc, maintenant la réalisation de tunnel étanche, c'est quelque chose que l'on manie, que l'on sait parfaitement faire. Et vous voyez que l'étanchéité, on l'a pendant les travaux et après les travaux. Ce qui est très important, en particulier pour le comportement vis-à-vis des normes. Alors, ceci, vous m'excusez, mais j'ai trouvé tout cela un petit peu rapidement, c'est une vue du tunnel, du tunnelier de Socatop ici, et là c'est la photo classique du tunnelier qui débouche sur l'ensemble. Alors, voilà pour les travaux, et vous voyez que de cette manière-là, on évite déjà un phénomène important qui sont les tassements en surface. Il y aura des tassements en surface mais ces tassements seront très faibles.

Alors, voyons maintenant, du point de vue hydrogéologique, puisque c'est la question qui vous intéresse, les problèmes qui vont se poser. Alors, j'ai distingué deux types de nappes : les nappes phréatiques, c'est la nappe des puits, c'est l'endroit où les agriculteurs creusaient leur puits pour puiser l'eau, et si les agriculteurs puisaient l'eau à cet endroit-là, c'est aussi là

que les arbres et la végétation vont puiser leur eau. Alors, ces nappes phréatiques, nous allons en avoir deux grands types, surtout celle qui est contenue dans les limons et les calcaires de Brie, c'est ce qu'on va avoir sous la forêt de Sénart et les alluvions de la Seine. Le problème de la traversée sous fluviale est un problème un petit peu particulier ; et puis, on a les nappes profondes, quand on dit profondes, cela peut atteindre 30, 40 mètres, il y a même, si vous voulez aller à la nappe de l'Albien, elle est à 450 mètres sous vos pieds, et si vous allez, pour faire de la géothermie, je vous signale qu'il y a des puits et des reconnaissances géothermiques qui ont déjà été faites dans la région, vous allez à 2 000 mètres de profondeur.

Alors, quels sont les impacts sur les nappes de tous les types de travaux ? Ils sont toujours de deux types opposés, soit vous allez rabattre la nappe et faire baisser les niveaux, et vous allez avoir, effectivement, des conséquences sur la végétation, et cetera, ou soit, au contraire, les travaux vont constituer un obstacle à l'écoulement de l'eau, et dans ce cas-là, vous allez avoir un relèvement des nappes, et cela peut aller, et on l'a observé dans certains cas, jusqu'à la création de mares, et cetera. C'est très rare, mais cela peut se produire. Alors, on va reprendre un peu notre tracé, puis regarder un peu sur le tracé comment tout cela va se comporter. D'abord, sur le tronçon Ouest, je sais que cela ne vous intéresse pas mais... c'est celui qui va d'Antony à Orly, vous voyez que, quand on fait un tunnel, pour un certain nombre de raisons, on est obligé d'avoir une épaisseur de terrain au-dessus de la clé de voûte relativement importante, dans la mesure où on peut l'avoir, il vaut mieux avoir 20 à 30 mètres de recouvrement que 10 mètres. Cela a énormément d'avantages. Donc, à partir du moment où le tunnel en prend un recouvrement de l'ordre de la vingtaine de mètres, vous voyez que votre tunnel va se retrouver uniquement dans des terrains marneux dans cette zone-là, terrains parfaitement étanches. Les marnes bleues d'argent, je ne parle pas des argiles vertes qui font partie des terrains des plus imperméables qui existent, sauf que de temps en temps, quand elles sont à la surface, vous avez des problèmes de retrait, mais tous ces terrains-là sont quasiment imperméables. Ce sont des perméabilités vraiment très, très faibles. Et donc, les travaux qui vont se faire ici, à la limite, il n'y aura pas de venue d'eau, et il n'y aura aucune influence possible sur ce qu'il y aura en surface sur les 5, 6 mètres de calcaire sur le plateau d'Orly. Alors, le tronçon Est, lui, on va retrouver si l'on prend la variante C. Si on prend la variante A, on est exactement dans les mêmes terrains qu'à l'Ouest, il y a relativement peu de changement. Donc, pour le tronçon Est et la variante C, le problème c'est qu'à ces profondeurs-là, à une vingtaine de mètres de profondeur, vous voyez, on va avoir le tunnel plutôt dans le calcaire de Champigny qui contient une nappe, d'ailleurs on en parle beaucoup actuellement pour des problèmes d'alimentation. Mais, entre la surface qui va intéresser la végétation et le tunnel qui sera ici, on va retrouver une autre vingtaine de mètres d'argiles : les argiles vertes, les argiles bleues d'Argenteuil, les marnes d'Argenteuil, et cetera, donc une grande protection. Donc, vous voyez bien que le problème vis-à-vis des nappes ne va pas se trouver sur le tronçon courant des tunnels mais va se trouver naturellement aux extrémités. C'est ce que j'appelle les trémies dont RFF vous a parlé, c'est la zone où le tunnel n'est plus à vingt mètres de profondeur, et où on commence à... on remonte et où là, on va intercepter obligatoirement les nappes de terrain, puisqu'à un moment donné il faudra bien traverser le calcaire de Brie et les limons. Alors cela, on retombe dans des problèmes relativement bien connus, puisque ce sont des terrains de travaux, je dirais, de surface. Et donc, ces travaux nécessitent de bonnes études au niveau de l'implantation des trémies, et je pense qu'il faut éviter de les mettre effectivement dans la forêt de Sénart, il faut les mettre à la sortie de la forêt de Sénart. Je ne connais pas le tracé, mais ce sont des conseils que l'on peut donner. (*salle*)

Moi, vous savez, je ne fais que ce qu'on me demande. Je suis parfaitement indépendant dans cette affaire, étant à la retraite depuis un certain nombre d'années. Donc, si vous voulez, problèmes des trémies, c'est des problèmes tout à fait spécifiques qu'il faudra traiter. On connaît à peu près les solutions, on sait faire des trémies, on sait assurer des continuités pour éviter des surélévations de niveaux, et cetera. J'ai eu des problèmes à traiter en ville sur le métro de Marseille où on a évité tous les problèmes. Un passage sous la Seine, pratiquement, c'est un passage qui va être différent de tous les autres passages, dans la mesure où on va être dans des terrains, alors là, fortement vides, donc avec une nappe relativement importante qui nécessitera certainement des procédés différents ou un tunnelier différent. Cela dépendra énormément du tracé. Je vais passer rapidement, c'est une coupe sur la Seine-là.

Alors, autres problèmes et autres impacts importants, autres que l'eau, ce sont tous les problèmes liés aux vibrations, en fait, et d'une manière générale, il y a tous les problèmes liés aux travaux. Alors cela, c'est un problème d'organisation sur laquelle je n'ai pas de réponse à vous fournir. Par contre, ce que je peux dire, c'est que ce n'est pas le creusement du tunnel qui, en lui-même, engendrera beaucoup de vibrations, ne serait-ce que parce que les terrains qu'il y a au-dessus du tunnel sont tellement plastiques qu'ils vont tout amortir. C'est sûr, c'est un peu le problème identique pendant l'exploitation mais restera toujours les problèmes. Alors, je vous ai parlé de trémie tout à l'heure, là ils appellent « tête de tunnel », c'est le changement qui est toujours un point délicat, et qui nécessite chaque fois des études un petit peu particulières. Voilà, j'ai dépassé largement mon temps, Monsieur le Président.

Jacques DUCOUT : Oui, merci monsieur, c'était naturel. On n'avait pas prévu assez de temps, et je trouve que vous avez bien résumé beaucoup de choses.

... Attendez, s'il vous plaît ! S'il vous plaît, vous prenez un micro, moi, je n'entends pas, vous êtes déjà intervenu. Donc, je voudrais essayer... Mais non, mais cela... Attends ! Oui, oui. S'il vous plaît, monsieur, cela suffit maintenant. Ce monsieur se lève pour intervenir, mais allez-y, monsieur, on vous écoute.

Brice DESSAULE : Oui, bonjour ! Brice Dessaulle, vice-président en charge des travaux et du transport à la Communauté d'agglomération Sénart Val de Seine. La Communauté d'agglomération est largement impactée par ces projets puisqu'elle est en limite de la forêt de Sénart, et la forêt de Sénart, d'ailleurs, fait partie intégrante de son territoire. C'est une forêt qui a été protégée par Georges Tron, alors élu local en 1995 pour faire que cette forêt soit sanctuarisée. Actuellement, le projet qui nous intéresse, il y a deux thématiques, c'est de faire coopérer, collaborer le développement durable et le développement économique. Le projet, tel qu'il est constitué, est important pour la Communauté d'agglomération et pour le Nord Essonne, parce que le circuit qui pourrait être emprunté par cette voie, partant de Massy, arrivant à Orly, poursuivant sur Villeneuve-Saint-Georges, et remontant ensuite sur Roissy permettrait de créer cette espèce de TER grande vitesse, tel que c'est réalisé dans la région Nord-Pas-de-Calais, permettrait ce faisant d'avoir un bras de levier pour le développement économique sur le territoire du Nord Essonne. La gare de Villeneuve-Saint-Georges, tel qu'on la conçoit à Villeneuve-Saint-Georges même, permettra de conserver les activités « cheminotes » et ferroviaires sur triage. Il est certain que l'ensemble aéroport d'Orly et gare TGV sur Orly permettra de développer un certain nombre d'activités économiques, permettra également de développer l'activité tertiaire et toute l'industrie agroalimentaire qui se trouve dans le secteur. Parallèlement à cela, il est certain que la connexion avec Massy-Saclay permettra aussi d'avoir un plus grand nombre de vols internationaux. Là, il est important de s'assurer que l'impact de ce projet au niveau de l'environnement et au niveau des résidents ne dépassera pas le coût ou le seuil du couvre-feu

tel qu'il est fixé actuellement, que l'on ne dépassera pas le seuil des 250 000 mouvements maximum autorisés, et cela je peux vous assurer que Georges Tron et la Communauté d'agglomération Seine-et-Marne Val de Seine seront intransigeants sur cette chose. Et si la Communauté d'agglomération Seine-et-Marne Val de Seine et Georges Tron défendent le projet B avec sa variante, c'est pour la bonne et simple raison qu'il est hors de question de toucher à la forêt de Sénart fut-ce à 30 mètres sous le sol. Parce que l'intervention de Monsieur Rat ne nous a strictement rien dit concernant l'impact de ce projet sur tout ce qui est hydrogéologique. J'ai bien compris que vous étiez en fait dans la nappe de Champigny, dans les calcaires de Champigny, eux-mêmes situés au-dessus de marne. Sauf erreur de ma part, les marnes sont imperméables, donc au-dessus d'un imperméable vous avez de l'eau, et vous êtes donc dans la nappe de Champigny. Vous ne m'avez absolument pas convaincu, loin s'en faut, et je souhaite que, et le président de la Communauté d'agglomération Georges Tron souhaite impérativement qu'il y ait toutes ces ambiguïtés qui soient levées avant que l'on puisse aller plus loin dans le projet. Et en tout état de cause, le projet qui passe sous la forêt de Sénart est absolument incompatible avec les souhaits de la Communauté d'agglomération. Je vous remercie. (Applaudissements)

Jacques DUCOUT : Merci, monsieur.

François PEDRIZET : S'il vous plaît, monsieur ! Vous restez assis, s'il vous plaît ! Vous restez assis, s'il vous plaît, merci. (Puis s'adressant à M. Rat) Vous pouvez peut-être répondre très rapidement à forêt de Sénart sur le problème hydrogéologique ?

M.RAT : Ce que je peux répondre, c'est que lorsqu'on a un imperméable de 20 mètres d'épaisseur entre la nappe, parce que s'il y a une nappe, c'est qu'elle est maintenue par des terrains imperméables. Et ces terrains imperméables, ils font 20 mètres d'épaisseur et, compte tenu de la profondeur du projet, probable, le tunnel sera sous ces 20 mètres et ne touchera pas à cette couverture imperméable. C'est-à-dire que, pour toute la surface, il n'y aura pas de modification par rapport au système actuel, sauf dans les zones où automatiquement, on remonte, puisque là on perd les 20 mètres de profondeur. Et au niveau étude, ce sont sur ces zones-là qu'il faut faire porter les efforts.

Jacques DUCOUT : Bien. Donc, nous ne sommes pas là pour convaincre, nous sommes là pour recevoir des arguments. Donc, je pense qu'il y a des échanges d'arguments... S'il vous plaît, s'il vous plaît, vous ne parlez que quand vous avez le micro. Et le monsieur qui parle tout le temps, il y a un moment où il va falloir que cela s'arrête... Bon, ce monsieur, je vais le faire évacuer si cela continue, parce que... Je pense, oui.

Jean-Claude LE ROUX : Bonjour ! Jean-Claude Le Roux. Si j'ai bien compris, tous ces milliards pour 4 trains à l'heure, alors qu'avec un milliard, on pourrait résoudre le doublement du tunnel des Halles, et je pense que l'assemblée aurait été beaucoup plus intéressée si Monsieur Rat nous avait parlé de ce nouveau tunnel.

Jacques DUCOUT : Nous parlons d'abord... Nous parlons d'un projet...

Jean-Claude LE ROUX : Parce que c'est bien pour 4 TGV/heure qu'on envisage tous ces milliards. (Applaudissements)

Jacques DUCOUT : Vous n'avez peut-être pas tort, je n'en sais rien. Mais le projet actuel ne porte pas là-dessus quand même, monsieur.

Dominique CHEMLA : Oui. Bonjour ! Dominique Chemla de Brunoy, Yerres, Val d'Yerres... Oui ? Ah, pardon. Oui, voilà. J'ai entendu le questionnement des gens dans la salle, j'y suis sensible parce que, effectivement, ce sont des problèmes qui se posent, notamment donc les

améliorations quotidiennes que nous attendons de pied ferme. S'agissant de ce projet, on n'est pas complètement convaincu, cela serait malhonnête de vous dire le contraire. Néanmoins, j'aimerais avoir des précisions quand même sur ce tunnel. En particulier, j'avais cru comprendre que les lignes de grande vitesse avait besoin d'une grande largeur, alors l'impact d'une grande largeur souterraine, et ensuite, j'ai bien entendu également que s'agissant des vibrations à la fois pendant les travaux, mais aussi ultérieurement, on n'a pas une luminosité absolue, n'est-ce pas ?

Jacques DUCOUT : Bien. Nous avons dans la salle, je crois, une spécialiste aussi des tunnels. Vous pourrez donner un micro à madame, s'il vous plaît ?

Magali SCHIVRE : Bonsoir mesdames, bonsoir messieurs ! Je m'appelle Magali Schivre, et je travaille pour Inexia aux côtés de RFF sur ce projet. Alors, je voudrais d'abord répondre à la dernière question de monsieur sur la taille des tunnels. La taille des ouvrages est dimensionnée pour permettre aux TGV de circuler à l'intérieur, et le diamètre envisagé de ces ouvrages est environ de 8 mètres à l'intérieur. Et cela permet d'assurer en tout confort des circulations à 230 kilomètres à l'heure. Cela c'est pour des tunnels à voie unique, on parle de bitube avec un seul train à l'intérieur, avec un tube dédié à la circulation d'un train dans chaque sens. Et ce sont l'expérience actuelle du réseau TGV, qui est construit de cette façon, donc, c'est pris en compte dans ce projet. Est-ce que cela répond à votre question ?

(Réactions de la salle)

Voilà. Donc, la section d'air dont parle monsieur, c'est par rapport à l'effet tympanique qu'on a vu sur les coupes qui étaient présentées juste avant, et cela correspond à la vitesse de TGV des circulations qui sont envisagées. Après, pour le deuxième point, je voudrais revenir sur l'aspect des... Alors, pour les vibrations, sur l'aspect des vibrations, il y a deux phases qu'il faut distinguer : la phase exploitation et la phase construction. Pendant la phase exploitation, on en a peu parlé, les vibrations sont dues au contact roue-rail, elles proviennent de là. On a des mesures actuelles dans le tunnel de Marseille, par exemple, et qui prouvent que dans les lignes LGV, on a des voies qui sont construites sur des voies béton de bonne qualité, avec des chaussons amortisseurs en dessous de la voie qui permettent de limiter déjà la vibration à sa source. Cela, c'est un premier point. Et l'entretien de la voie et l'utilisation de matériel moderne, c'est un deuxième point qui permet de limiter les vibrations à leur source sur les lignes LGV. Pour l'aspect de la transmission des vibrations, comme l'a très bien expliqué Monsieur Rat, on est dans un terrain favorable, dans le sens où il transmet peu. C'est un terrain qui amortit énormément et qui sert en fait, comme un matelas, je ne sais pas si je peux employer cette image, et qui va donc empêcher ou limiter la transmission de ces vibrations. Voilà. Concernant l'étanchéité et les nappes, si vous permettez, je voudrais aussi poursuivre ce qu'a dit Monsieur Rat. Peut-être l'image du tunnelier pourrait aider à comprendre. Je crois qu'il y a un message qui est très important dans le discours que vous a expliqué Monsieur Rat, c'est qu'un tunnelier, c'est une machine qui creuse et qui est étanche. Elle est étanche pendant son creusement, et elle rend un ouvrage étanche à la fin du creusement. Cela veut dire que si elle est étanche, indépendamment des terrains qu'elle traverse, elle ne modifie pas l'état de l'eau et des nappes dans lesquelles elle se trouve. Il n'y a pas d'eau. Les ouvriers travaillent à l'intérieur de cette machine, il n'y a pas d'eau. Et vous pouvez visiter des chantiers, il y a la ligne 12, par exemple, actuellement en construction au nord de Paris, et donc, le système est étanche, le front se tient par un confinement. On parle de pressions qui sont appliquées au front avec de la boue, c'est ce qui assure la stabilité du trou. Et quand on a un trou qui est stable, comme l'a expliqué Monsieur Rat, cela permet de sécuriser la stabilité des mouvements en surface. Pas de mouvement au fond du trou, pas de mouvement en surface. C'est un des

points essentiels. Donc, c'est un mode de creusement qui est sécuritaire par rapport au projet. Et puis, après, on pourra en discuter plus longuement si vous le souhaitez.

Jacques DUCOUT : Bien. Merci pour toutes ces interventions. Nous allons maintenant, je pense, passer à la commune de Valenton qui avait... est-ce que Monsieur Ratter est prêt ? Une intervention, et ensuite, on reprendra des questions, une question écrite et une question de la salle.

M.RATTER : Oui. Bonsoir ! Merci. Je vais être très bref parce que je suis venu pour écouter, et j'ai bien entendu beaucoup de choses et je ne vais pas évidemment répéter ce que nous avons entendu. Il y a un certain nombre de points qui sont importants et que nous avons intégrés, nous, sur Valenton. On n'aura pas la gare sur notre commune mais c'est vraiment une question de proximité, ce qui est le thème du débat de ce soir. Dans les années 1990, lorsque a été creusé le tunnel Valenton-Limeil qui débouche sur Villecresnes, on avait espéré un tram-train qui aurait pu être en parallèle de ce tunnel et qui, malheureusement, n'a pas eu lieu. Ce qui fait que le Plateau briard est enclavé. Aujourd'hui, on a les problèmes de la RN19, on a les problèmes du RER D, bien entendu, on a l'accès à la gare de Boissy qui est calamiteuse, et puis, bien entendu, ces personnes qui viennent du Plateau briard et qui sont dans le malaise et dans le mal-être, ils traversent aussi notre ville, ce qui fait qu'ils nous encombrant et on est tous mécontents et tous malheureux. Donc, on a bien une solidarité totale intercommunale quels que soient ces problèmes. Là-dessus arrive cette proposition.

Pour nous, le plan C, le projet C ne présente pas d'intérêt ; il est neutre, pas de contrainte mais aucun intérêt de développement pour nous. Le A et le B peuvent en avoir un. Le B a un gros inconvénient pour nous parce qu'il vient s'implanter en aérien sur la zone qui est la zone de la gare de triage avec des activités économiques. Or Valenton est maintenant dans le projet Orly-Rungis-Seine-Amont qui est une opération d'intérêt national. Donc, il y a là quand même des possibilités de développement. D'autre part, s'il n'y a pas de gare sur Pompadour et s'il y a des lignes qui sont ce que vous appelez des sillons qui sont libérés, il y a un autre projet, qui n'est pas porté par RFF, qui est celui d'un tram qui irait de Bry-sur-Marne à Sucy-Rungis. Alors, il y a un problème de cohérence parce que nous sommes également impactés par Arc Express, par Orbival. J'ai entendu des prix tout à l'heure, mais comme je siége aussi au bureau d'Orbival, je sais que c'est 34,5 milliards qui vont être engagés, et l'accord a été signé entre le ministère, Monsieur Leroy, et la Région. Donc, ce sont des sommes tout à fait considérables, et il faut qu'il y ait une cohérence d'ensemble. S'il y a plusieurs intervenants et qu'ils ne sont pas en cohérence, c'est quelqu'un qui l'a évoqué tout à l'heure dans la salle, c'est évidemment quelque chose qui est tout à fait essentiel.

Alors, ensuite, la gare de Villeneuve-Saint-Georges, oui, il y a des contraintes fortes. Nous, on est favorable à cette gare dans la mesure où les choses se font d'une façon, je dirais, en développement soutenable. Je n'aime pas bien le mot de « développement durable » parce qu'il n'y a pas grand-chose de durable dans notre monde mais il faut absolument qu'il y ait la cohérence, les transports de rabattement, la déviation de la RN6 dont on parle depuis quarante ans, qui a été également reportée comme celle de la RN19 pour des problèmes de financement ou pour des problèmes techniques. Et puis, c'est aussi des circulations, des stationnements. C'est vrai que cela n'est pas facile à Villeneuve-Saint-Georges, c'est envisageable avec une gare en profondeur avec, évidemment, une interconnexion très rapide avec le RER D. Si la gare est très loin du RER D et s'il n'y a pas de facilité de faire d'échange, cela n'a pas d'intérêt. Donc, ou bien c'est un haut niveau de service ou bien, effectivement, l'intérêt est tout à fait moindre. Voilà. Et puis, tout ceci, c'est vraiment une question fondamentale de démocratie, puisque c'est quand même une question de liberté de circulation. Puis, il y a un dernier point aussi que j'ai noté, c'est celui de l'adaptabilité de ces

projets. Ce sont des projets, s'ils avancent normalement, qui peuvent sortir dans les vingt ans. Dans les vingt ans, cela sera le début du projet. Le projet, ensuite, il a une durée de vie de 50 ans-60 ans, nous, on ne sera plus là depuis longtemps, il faut que ces projets gardent toujours une possibilité d'adaptation et de changement. Monsieur le député signalait tout à l'heure le problème du tunnel, et nous y sommes bien conscients parce que nous ne sommes pas pour reporter les contraintes et les pollutions et les gênes qu'on a chez nous chez nos voisins, ce n'est pas cela qui nous intéresse. On ne serait pas du tout, et on ne défendrait pas un projet comme celui-là. Donc, il faut réfléchir, effectivement, sur les possibilités d'extension dans le long terme, et s'il faut envisager un doublement de tunnel, il faut qu'il soit intégré dans le projet qui nous sera proposé avant qu'on puisse se décider définitivement. Voilà. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Jacques DUCOUT : Bien. Est-ce qu'il y a eu des questions écrites ou Internet ? Je vous ai demandé de prendre un micro, d'avoir un micro pour parler, et je donne la priorité pour le moment aux questions écrites. Je suis désolé, c'est comme cela.

Claude TOURNAY : Alors, allez, rapide. Je m'excuse auprès des gens de la salle d'avoir parlé beaucoup. Mais qu'est-ce que vous pensez de la phrase d'Alphonse Allais ? On va terminer par une phrase poétique...

Jacques DUCOUT : Où est le monsieur qui parle, là ?

Claude TOURNAY : ... qui disait : « Il faut construire les villes à la campagne ». Voilà. Je vous remercie, monsieur. C'est simple, c'est très simple.

Camille SAÏSSET : Oui. Alors, effectivement, il y a une, en fait deux questions en une qui provient de la salle, un homme qui se demande : « Ce projet doit-il renforcer le centre ou bien la périphérie de la région Ile-de-France ? » Et puis, autre question : « N'est-ce pas aux responsables régionaux, en tant qu'aménageurs du territoire, de se prononcer sur le choix du tracé ? Merci pour ce débat ».

Jacques DUCOUT : On va prendre la deuxième question : n'est-ce pas aux responsables régionaux de se prononcer pour le choix du tracé ? On peut redonner la parole à monsieur, effectivement.

Philippe SAINSARD : Donc, Philippe Sainsard, je voulais, effectivement, intervenir sur le tracé de Monsieur de tout à l'heure, c'était sur la ligne D. Tout d'abord, vous indiquez, Monsieur le Président, que les élus du groupe socialiste de la Région Ile-de-France ont déposé un cahier d'acteurs en faveur du tracé C, cahier d'acteurs auquel se sont associés le groupe PRG, le groupe MRC ainsi que le groupe socialiste du Conseil général du Val-de-Marne. Je voudrais dire deux choses. Beaucoup d'arguments ont été développés, je veux juste, ici, compléter quelques éléments, et par-là même répondre à cette question. Un projet de gare TGV est inscrit dans le SDRIF 2008, et le SDRIF 2008 prévoit un rééquilibrage de développement des territoires à l'est et au sud de la Région Ile-de-France. Nous sommes, et c'est une des raisons pour lesquelles nous sommes en faveur du tracé C, c'est parce qu'il est en cohérence avec le SDRIF 2008, et sert ses objectifs qui ont été définis. La deuxième chose concerne ce qui a été évoqué tout à l'heure par le représentant de RFF sur les usages futurs, éventuels et futurs des rocade LGV en Ile-de-France. La Région Ile-de-France travaille sur, effectivement, un projet à moyen terme de navette qui permettrait de circuler en Ile-de-France en empruntant les LGV, et aurait quelques similitudes avec ce que le Ministre Blanc avait imaginé dans son projet du Grand Paris qui était de permettre de relier les pôles économiques d'Ile-de-France. Notre vision des choses est davantage d'utiliser cette rocade qui est en cours de construction, et là se posera, comme cela a été évoqué, la question,

effectivement, de la saturation du tunnel de Valenton vers Coubert. Et c'est là la deuxième raison pour laquelle nous sommes en faveur de ce tracé C qui permettra de doubler ces lignes. Enfin, un élément également d'observation pour le futur. Si l'on regarde, par exemple, la gare de Marne-la-Vallée autour de Disney, elle est aujourd'hui en difficulté d'extension, il serait nécessaire de l'étendre. Cela n'a pas été prévu au départ et cela pose quelques difficultés mais les possibilités existent, donc on finira par y arriver. C'est pourquoi je crois qu'il faut prévoir dès maintenant une localisation de cette seconde gare dans un endroit où les réserves foncières autour de cette gare permettront de prévoir des extensions à une échelle de 30 ans. Je vous remercie.

Jacques DUCOUT : Monsieur, vous avez... le micro, s'il vous plaît ! Rapidement, oui, micro s'il vous plaît !

M.DUPONT AIGNAN : J'ai une question. Une question parce qu'en écoutant beaucoup, on comprend mieux. Monsieur a une remarque très intéressante, monsieur le chef du projet. Si j'ai bien compris, c'est pour quatre trains à l'heure puisque, en fait, vous nous avez expliqué qu'il y avait un engorgement, enfin, un engorgement, un plafond, si je peux me tromper, un plafond de 15 trains sur les radiales, qu'il y en avait 11, enfin, entre 9 et 11 ou 12 qui allaient vers la capitale, et qu'ensuite, à cause de ce plafond sur la radiale, on ne pouvait pas mettre plus de 4 trains, 3 ou 5 selon la répartition, sur l'interconnexion. Alors, j'ai une double question, très simple. Première question : combien actuellement de trains, TGV, passent ou peuvent passer sur la voie traditionnelle qui est empruntée et qui se cumulent avec les RER ? Deuxième question : est-ce qu'il y a davantage de trains, cela dépend de la première, qui pourront passer grâce à cet investissement, compte tenu de la limite des 15 sur chaque radiale ? Et selon la réponse, je me dis que 3 milliards et tant d'énergie pour être limité sur les radiales, cela change tout par rapport à l'idée que je me faisais de votre projet auparavant, quand je croyais que c'était une radiale qui devait permettre à la fois de passer d'une... enfin, une interconnexion, pardon, qui devait passer d'une radiale à une autre, mais permette un aménagement du territoire, et cela pouvait se justifier. Et c'est là où je ne comprends pas, pourquoi, dans votre projet, vous n'ajoutez pas la suite logique, qui serait d'augmenter ou de faire sauter le verrou de cumul dont vous avez montré tout à l'heure, en rouge, qui est soit le doublement du tunnel de Villecresnes soit le passage Coubert ou je ne sais plus quoi, je ne l'ai plus dans ma mémoire, Crisenoy voilà. Et je reviens, dernière question, c'est, je pense au cœur du problème, à la question majeure qui est celle du barreau Sud, et qui est juste de savoir jusqu'où on place cette interconnexion par rapport à la capitale. Voilà. La question centrale, c'est combien, par rapport à aujourd'hui ?

Tristan BARRES : Je vais vous répondre en nombre de trains par heure de pointe, et en nombre de trains par jour. Aujourd'hui, vous avez deux... Alors, tout ceci est dans le compte rendu de l'atelier technique-capacités qui est organisé par la CPDP, et qui est, je crois, en ligne depuis quelques jours, donc c'est public. Non, mais je dis, vous pourrez vérifier ce que je vous dis. Aujourd'hui, il y a deux trains par sens et par heure de pointe. L'Interconnexion Sud en fera passer quatre. Cela dit, entre aujourd'hui et l'Interconnexion Sud, il y a une croissance de trafic, et puis il y a un projet d'amélioration de la ligne qui s'appelle Massy-Valenton, qui ne résout pas le problème de mixité entre RER et TGV mais qui résout les problèmes d'insertion des TGV aux deux extrémités, parce qu'il y a des problèmes de cisaillement assez complexes, on l'a expliqué à la réunion publique précédente. Donc, deux aujourd'hui, trois avec le projet Massy-Valenton, et puis, quatre avec l'Interconnexion Sud. Cela dit, je précise que les deux, aujourd'hui, et les trois avec Massy-Valenton, ces deux et trois qui passent mal, puisqu'il y a les RER C. Demain, ce seront les quatre TGV qui passeront de manière indépendante des RER, donc ce n'est pas la même qualité de service.

Cela veut dire que, grosso modo, alors, aujourd'hui, on a une quarantaine de TGV qui passent, cela, c'est par jour et dans les deux sens, pardon ; par jour et dans les deux sens, il y a une quarantaine de TGV. On estime qu'à l'horizon 2020, c'est-à-dire juste avant l'Interconnexion Sud avec l'aménagement Massy-Valenton, on sera autour de 74, et que dès la création de l'Interconnexion Sud, on passera de 74 à 86, je caricature, mais du jour ou lendemain, parce que la création de nouvelles gares TGV génère du trafic, et donc, en générant du trafic, cela augmente le nombre de trains rentables et donc, cela augmente les fréquences. Et ensuite, on peut estimer que la capacité maximale de l'Interconnexion Sud, c'est-à-dire une croissance de trafic qui est très forte, de 8 % par an, doublement tous les 10 ans, en gros, c'est cela, on peut atteindre 100, enfin, une centaine de TGV par jour dans les deux sens à des horizons plus lointains. Donc, aujourd'hui, 40 ; en 2020, sans l'Interco, 74, avec l'Interco, on en met 12 de plus, 86, et puis, ce 86 se prolonge jusqu'à une centaine. Après, cela dépend effectivement des affectations entre gares parisiennes et puis TGV intersecteurs. Donc, cela pourra répondre précisément à la question.

Deuxième question, enfin, la question principale, c'est pourquoi on n'a pas inclus le doublement Valenton-Coubert ou Coubert-Crisenoy dans le projet. Tout simplement parce que ce doublement n'est pas nécessaire pour l'Interco, et que les avantages, les gains que génère l'Interco n'ont pas besoin, en fait, de ce doublement. Il n'y a pas que des gains de trafic, il y a d'autres gains qui dépassent, je dirais, les aspects ferroviaires. Il y a l'aménagement du territoire, il y a le développement de la gare d'Orly, il y a également un phénomène très important que l'on oublie souvent, c'est la qualité du RER C. Tout à l'heure, on disait Interconnexion Sud = quatre TGV par jour. Ce n'est pas tout à fait vrai parce que c'est huit TGV par jour puisque c'est quatre par sens. Mais il faudrait citer aussi les 13 500 passagers par jour qui empruntent aujourd'hui le RER C sur cette section, et qui sont gênés par, éventuellement, les TGV. Donc, les gains de l'Interconnexion Sud, c'est aussi la décongestion des gares parisiennes. C'est-à-dire que vous avez des millions de passagers qui, aujourd'hui transitent par les gares parisiennes. Je vais prendre deux exemples. Quelqu'un qui fait un Bordeaux-Lille, aujourd'hui, il a le choix effectivement entre un train intersecteurs qui est peu fréquent, ou alors prendre un train jusqu'à la gare Montparnasse. Ensuite, il prend le métro jusqu'à la gare du Nord, et ensuite, il prend un TGV de la gare du Nord jusqu'à Lille. Demain, il prendra les TGV intersecteurs. Donc, c'est finalement des places libérées en gares parisiennes. Autre exemple, quelqu'un qui habite, je ne sais pas moi, je vais prendre par exemple Melun, peut-être pas un bon exemple, parce qu'il y a des TGV qui passent à Melun, mais par exemple, quelqu'un qui habite à Villeneuve-Saint-Georges, il pourra prendre son train à Villeneuve-Saint-Georges plutôt que de le prendre gare de Lyon, gare de Lille ou gare Montparnasse. Les gares TGV franciliennes, contrairement aux gares parisiennes, sont des gares multidirectionnelles. A partir d'une seule gare, on peut aller partout en France, y compris à Londres ou à Bruxelles. Les gares parisiennes sont cloisonnées dans les secteurs géographiques. Donc, les gains du projet, ils sont multiples mais ils n'ont pas besoin du doublement de Valenton-Coubert ou de Coubert-Crisenoy pour se développer, c'est pour cela que ce n'est pas inclus dans le projet.

Jacques DUCOUT : Merci ! Je pense que vous avez bien répondu à la question. Il y avait encore une question sur : « Ce projet doit-il renforcer l'aménagement de l'Ile-de-France ? » C'était cela la première question écrite ?

François GULIANA : Oui ! Donc, les deux questions écrites, la première était...

Camille SAÏSSET : Le projet doit-il renforcer le centre ou bien la périphérie de la région Ile-de-France ?

François GULIANA : Cette question-là et les interventions qui ont suivi renvoient aux mêmes problématiques, c'est-à-dire que le projet d'Interconnexion Sud, ce n'est pas un projet uniquement de capacité ferroviaire, c'est bien au-delà, un projet d'aménagement de la région parisienne, la région francilienne, et c'est en cela notamment que l'intervention du conseiller régional était très importante et en lien avec la deuxième question écrite. C'est un projet qui parle de gares, c'est-à-dire où les implanter. Et donc, par rapport à la périphérie ou au centre, finalement, je pense que dans la mesure où la région francilienne, l'Île-de-France, c'est un ensemble, on ne peut pas dire que le projet doit favoriser telle ou telle partie de la région. Au contraire, ce sont des synergies aussi bien internes à la région francilienne. Par exemple, si on place une gare à Lieusaint, certes elle est davantage en périphérie par rapport à une gare à Villeneuve-Saint-Georges ; en revanche, elle contribue aussi bien que la gare de Villeneuve-Saint-Georges à la décongestion des gares parisiennes et donc contribue à un équilibre de tous les territoires parisiens et franciliens. Au-delà de cela, il y a également les enjeux nationaux, et c'est aussi un projet qui vise à mettre en place des synergies entre les intérêts de la province et les intérêts franciliens. Donc, en effet, le débat public, c'est l'occasion pour tous les responsables politiques, mais également les citoyens, d'exprimer les enjeux et les intérêts qu'ils voient dans ce projet. Et nous sommes très contents parce que beaucoup de ces témoignages vont au-delà de la simple question ferroviaire, véritablement vers des questions d'aménagement du territoire pour lesquelles Réseau ferré de France n'est pas compétent. On s'occupe des questions ferroviaires, et c'est en cela où le rôle des élus est particulièrement important.

Jacques DUCOUT : J'ai une question, moi, qui m'a été donnée, qui vient de Monsieur Ivard de Paris. En ces temps où l'on se pose beaucoup de questions sur les énergies, la multiplicité des gares de ce projet n'est-elle pas à contre-courant des questions environnementales actuelles ? Alors, elle est très vaste, ou je ne sais pas. Quelqu'un a une idée là-dessus ? Et puis, je crois qu'on a une autre question à prendre. Sinon, bon ! Donc, on la gardera, on verra. Camille, tu as une autre question ? Vous avez une autre question ?

Camille SAISSET : Les propositions de scénario sont-elles figées ? se demande une femme qui suit en direct la réunion publique sur Internet en ce moment. Les futurs gouvernements pourraient-ils infléchir ces projets en vertu de préoccupations à la mode, entre guillemets, comme l'environnement ?

Tristan BARRES : Avant de répondre, juste une précision que j'ai oubliée pour les navettes TGV qui sont liées au doublement de Valenton-Coubert-Crisenoy, il faudrait déjà savoir s'il y a de la demande avant de réfléchir au doublement. Donc, cela, il faut encore que ce soit statué. Alors, le choix des scénarios, effectivement, il est ouvert, d'ailleurs, vous l'avez vu dans le... Il est ouvert et en même temps cadré, parce qu'il faut bien qu'on propose quelque chose pour faire réagir les riverains et les acteurs en débat public. Donc, il y a trois scénarios mais en réalité, derrière ces trois scénarios, il y a, j'avais compté un jour, mais cela doit être une vingtaine de scénarios qui sont finalement proposés. Parce que si vous combinez les possibilités de localisation de la gare d'Orly, les possibilités de scénarios, les possibilités de faire une gare ou deux gares et la localisation de cette deuxième gare, finalement, vous avez une vingtaine de scénarios possibles. Donc, c'est vraiment un puzzle que présente ce projet. Aujourd'hui on constate des faisceaux de passage, on est dans des études très amont dans le projet, ce sont des faisceaux de passage de plusieurs kilomètres de large. Et plus on affinera les études, plus on avancera dans les études, plus ces faisceaux de passage se rétréciront. Et cela, ce sera présenté dans des processus de concertation au fur et à mesure de l'avancée des études. Mais effectivement, à l'intérieur de ces faisceaux de passage, je dirais, tout est possible, même s'il y a des choses qui doivent être vérifiées

techniquement. Et puis, encore une fois, il y a quand même une multitude de scénarios qui sont proposés.

Jacques DUCOUT : Oui ! Comme dit le Président, il ne faut pas oublier que ce projet est inclus dans le Grenelle de l'environnement, donc c'était un projet qui est partagé, quand même. Nous allons prendre... Je crois qu'il y a une question, là, le monsieur qui est debout, et puis deux et trois. Voilà ! Ok, très bien, je vous ai repéré.

André MAYENS : Oui ! Nous avons évoqué, enfin, vous avez évoqué en début de séance le POCL, le Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Je suis intimement persuadé qu'on ne peut pas aujourd'hui parler de l'interconnexion et des impacts que l'interconnexion va avoir sans évoquer ce Paris-Orléans-Clermont-Lyon, parce que c'est la deuxième jambe de ce projet. Personne n'en parle. Monsieur Barrès, je m'étais déplacé pour vous voir, pour vous interviewer et pour vous interroger justement sur les éventuels passages et les scénarios qui étaient prévus. N'oublions pas qu'il y a un scénario sur ce Paris-Orléans-Clermont-Lyon qui passe par Lieusaint.

Jacques DUCOUT : Actuellement on traite le débat de l'Interconnexion Sud. On sait qu'il y a un débat qui est en préparation sur le POCL, et on sent bien qu'il y a des approches communes mais on ne peut pas tout traiter à la fois. Et je vais laisser répondre RFF, qui a une réponse très précise, je pense, là-dessus.

Tristan BARRES : Nous avons abordé... C'est un peu juste de dire que nous n'avons jamais abordé le POCL, parce que nous l'avons abordé dans une réunion dont le thème était les projets connexes à Juvisy, où il y a eu une présentation qui a été faite. Alors, ce projet est un projet qui va rentrer en débat public à l'automne. Aujourd'hui, il y a une commission particulière de débat public qui est nommée sur ce projet, et le débat public va s'ouvrir à l'automne avec des réunions publiques en Ile-de-France. Concernant l'articulation entre POCL et l'Interconnexion Sud, déjà ces deux projets répondent à des logiques différentes. L'Interconnexion Sud, c'est un projet de TGV intersecteurs. Les gains de ce projet ne sont pas des gains de temps de parcours mais plutôt des gains d'accessibilité à la grande vitesse, des gains liés au développement de l'aéroport, des gains sur l'aménagement du territoire, enfin, je les ai développés tout à l'heure, donc ce n'est pas un projet où on va plus vite de la province à Paris. POCL, c'est un projet de radial, donc c'est Paris-Orléans-Clermont-Lyon, un projet qui vient de Lyon, qui passe dans la région de Clermont et qui monte sur Paris. Et donc là, l'objectif concret, c'est d'arriver le plus vite sur Paris. Alors, effectivement, on a, grosso modo, une horizontale, qui est l'Interconnexion Sud et puis une verticale, qui est POCL. Donc, il y aura, dans le cadre du débat public POCL, certainement une question relative au raccordement ou non de l'Interco avec POCL. Je dirais, je suis assez prudent là-dessus parce qu'on ne peut pas se prononcer aujourd'hui sur un raccordement entre ces deux projets, dès lors que l'on ne connaît pas, parce que les études ne sont pas terminées, de toute façon, elles seront présentées au cours du débat public, on ne connaît pas encore le trafic qui serait intéressé de passer de la ligne TGV-POCL à l'Interconnexion Sud. Donc, après, c'est une question économique, je dirais, le nombre de trains par rapport au montant de l'investissement de raccordement entre les deux projets. Mais en tout état de cause, techniquement, il n'y a pas d'incompatibilité entre les deux projets. On pourra faire POCL, je dirais, quel que soit le scénario qui sera décidé sur l'Interconnexion Sud.

Jacques DUCOUT : Merci ! Je sais qu'il y a deux questions, attendez un peu, s'il vous plaît ! Olivier, vous êtes prêt pour faire une synthèse, ou bien...

Olivier KLEIN : Oui !

Jacques DUCOUT : Une petite et très courte synthèse, on aura un peu de temps pour poser des questions encore, après la synthèse. Vous êtes très rapide.

Olivier KLEIN : Bonsoir ! Oui, je vais profiter avant juste de faire la synthèse sur POCL, la Commission Interco Sud a veillé à ce qu'on évoque le projet POCL dans le cadre du débat présent parce que, effectivement, on a, comme vous, noté qu'il y avait un certain nombre d'interconnexions, si je peux me permettre. Donc, on a demandé à RFF de nous livrer tous les éléments dont il disposait à l'époque du débat, à l'époque d'aujourd'hui. Donc, c'est ce qu'a priori RFF a fait. Et il y aura effectivement un débat cet automne sur POCL qui, vraisemblablement, viendra aussi en Ile-de-France, et qui pourrait cette fois-ci, lui, intégrer les résultats du débat public Interco Sud. Cela correspond aussi à la priorisation, dans le cadre de la Loi du Grenelle, des deux projets. Il y en a un qui est pour 2020 et l'autre qui est dans la tranche jusqu'en 2030.

Ce n'était pas pour cela que je prenais le micro, je suis chargé de vous faire très rapidement une petite synthèse à chaud de ce que nous avons entendu ce soir. Ce n'est évidemment pas exhaustif, pas définitif. Vous aurez à nouveau la parole après, donc vous pourrez insister sur les points qui vous intéressent. Ce soir, premier point, c'est qu'on a entendu des questionnements, on va le dire comme cela, sur l'intérêt du projet. Jusqu'à présent, on avait entendu un large consensus, on va dire, sur l'intérêt du projet. Pour la première fois, on avait entendu plusieurs fois des questionnements, des gens qui se sont interrogés sur le rapport entre le nombre de TGV que va permettre d'écouler ce projet et le coût de ce projet, par exemple. On a eu aussi des questionnements, cela c'est peut-être un peu moins nouveau, sur ce projet, son coût et puis, les priorités locales qui, vraisemblablement, sont ailleurs, si j'ai bien entendu. C'est donc le deuxième chapitre que j'ai retenu, le RER D. Le RER D, avec une exigence d'amélioration, avec plusieurs énoncés, plusieurs interventions concernant le programme d'aménagement qui a été décrit, qui a été critiqué pour sa lenteur, qui a été défendu en fonction du contexte et des priorités. Et enfin, le RER D qui a été affiché comme la priorité par plusieurs acteurs, la priorité sur laquelle il fallait investir. Troisième sujet que j'ai entendu, c'est évidemment la forêt de Sénart et le bois de la Grange, avec des demandes de précision sur les conditions du raccordement de l'Interco avec la ligne existante au niveau du bois de la Grange, avec la question du doublement de Valenton-Coubert, de l'éventuel doublement, pardon, de Valenton-Coubert et du tunnel de Villecresnes ; les questions environnementales, nappe phréatique, impact sur la végétation, on y a passé du temps ; la question des vibrations et l'idée de la sanctuarisation de cette forêt de Sénart, qui est effectivement un aspect du débat. Troisième, quatrième, je dois en être... enfin, énième sujet, chapitre que j'ai entendu, c'est la comparaison des scénarios. On a, là aussi, c'est une caractéristique de cette réunion de Yerres, des positions très balancées : des défenses du scénario A et de la gare à Villeneuve-Saint-Georges, des défenses du scénario C et de la gare de Lieusaint... Donc on a eu des précisions et des demandes de précision sur les caractéristiques de ces deux gares, on a une discussion feutrée entre RFF et SNCF sur le niveau de trafic. On a des questions sur le financement et les coûts de ces deux gares, et plusieurs fois aussi a été amenée la question de l'impact économique, l'impact en termes d'aménagement, l'impact en termes de développement de chacune de ces gares. Et cela va me permettre de conclure, on a eu aussi un certain nombre de questionnements très locaux sur : « Quel est l'impact ici de ce projet ? », mais aussi des questionnements sur l'aménagement régional et la mise en perspective de la place du sud-est de la région dans ce projet. Donc, voilà. Que le débat continue.

Jacques DUCOUT : Merci. Ok, alors, il y a un micro derrière. Attendez, le monsieur derrière, et ensuite le monsieur devant, et le monsieur au milieu. Là, j'ai trois questions directes. Allez-y, monsieur !

Jacques TRIBOUT : Bonsoir ! Je suis Jacques Tribout, je suis le responsable des projets Ile-de-France à la SNCF. Je voudrais faire écho d'une part à une question qui a été posée concernant une rocade tram-train, et d'autre part également aborder la question de la libération de sillons par le TGV avec le projet d'Interconnexion Sud. Dans notre cahier d'acteurs, la SNCF a effectivement fait figurer le projet de rocade ferrée en moyenne couronne qui relie, c'est un projet, qui relie Massy, Orly, Sucy-en-Brie et qui, ensuite, remonte vers Villiers-sur-Marne. Vous avez remarqué que dans le protocole Etat-Région sur le Grand Paris qui a été publié il y a quelques semaines, figurent deux rocades dans le sud parisien. Ces deux rocades sont d'une part en proche couronne un métro automatique, et d'autre part en moyenne couronne entre Orly aéroport, Sucy-en-Brie, et ensuite Villiers-sur-Marne, un projet de tram-train. Ce projet présente la double fonction, d'une part de mailler entre les RER, donc cela dans la moyenne couronne, et donc de permettre des rabattements vers les RER, et d'autre part, d'assurer de façon directe des liaisons banlieue-banlieue qui n'existent pas dans ce secteur. Alors quel est le rapport entre ce projet de rocade ferrée en moyenne couronne et l'Interconnexion Sud ? Le rapport est le suivant, c'est qu'avec l'Interconnexion Sud les TGV vont libérer les voies qui actuellement sont utilisées par le RER C, donc va libérer des sillons. Ces sillons vont pouvoir servir à autre chose. Sachant qu'actuellement, sur cette liaison, on a, par exemple entre les Saules et Orly, entre Choisy et Orly, et Pont de Rungis, il y a à peine 4 trains par heure, ce qui est très peu, nous sommes quand même dans une zone assez dense, c'est très peu. Et donc, cela va permettre de densifier un petit peu la desserte. Alors, si on densifie la desserte, est-ce qu'on peut ajouter pour autant des trains proprement dits du RER C ? C'est difficile parce que ces trains-là devraient ensuite entrer dans Paris dans le tunnel. Mais le tunnel il a déjà tous les autres trains du RER C, et donc il n'a pas de disponibilité. D'où l'idée d'utiliser cette disponibilité pour une rocade tram-train, donc qui a le tracé qu'on disait tout à l'heure, avec une cohérence entre les circulations RER C et les circulations tram-train, puisque dans les deux cas, les deux types de circulation s'arrêtent à l'ensemble... à toutes les gares. Merci beaucoup.

Jacques DUCOUT : Merci, monsieur. Ce monsieur devant, là. Il y a un micro, je crois.

Edouard FOURNIER : Edouard Fournier, conseiller général de l'Essonne. Je veux rebondir sur ce qu'a dit Monsieur Barrès sur la mixité TGV-RER et rebondir sur l'intervention du monsieur de la SNCF. Nous, en Essonne, on se trouve un petit peu exclus des deux projets, que cela soit de la Région ou que cela soit de l'Etat, qui ont une vision très parisienne et « très petite couronne » des transports en commun. Et donc, si vous avez entendu gronder en début de réunion la salle, c'est bien parce qu'il y a un malaise profond dans nos banlieues sur les interconnexions entre banlieues. A Massy, c'est un pôle d'activité énorme qui va prendre de l'importance avec le développement du Plateau de Saclay et le pôle d'intérêt national qui va avoir lieu. Le Pôle d'Orly, le Conseil général de l'Essonne et le Conseil général du Val-de-Marne sont d'accord pour développer cette zone d'activités qui existe déjà, avec Air France, avec Thalès, avec Danone qui sont déjà présents. Et donc, il y a une possibilité de développement en termes de surface énorme au Pôle d'Orly. Donc, cela va faire deux gros pôles d'emploi de ce côté-ci, à Massy et à Orly. Et, nous, de notre côté, nous avons un bassin de vie énorme, puisque rien qu'avec nos deux communautés d'agglomération, celle du Val-de-Seine et celle de la CAVY, on est à 160 000 habitants. Vous rajoutez Valenton, vous rajoutez Villeneuve-Saint-Georges, vous rajoutez le Plateau briard, on dépasse les 200 000 habitants. Et je n'aimerais pas que ce projet-là soit une occasion

ratée, comme cela l'a été, mon collègue du Plateau briard l'a rappelé, avec la création du barreau Sud-Est où il y avait la possibilité de créer des liaisons tram-train en même temps que ce barreau-là. Vous nous avez montré une diapositive très intéressante tout à l'heure sur la conception des tunnels. A vous entendre, c'est très facile de construire un tunnel. Et vous aviez une diapositive qui montrait la création d'un bitunnel ou d'un bitube avec, au-dessus, une image d'un monotube où il y avait deux trains qui passaient à l'intérieur du même tube. Donc ma question est la suivante : est-ce que nous ne pourrions pas profiter de cette construction d'aménagement de ce bitube pour réserver un bitube plus large pour une circulation TGV, et pour réserver l'autre tube pour une conception de transport régional type de la mégapole de Tokyo avec les Shinkansen, pour créer une liaison entre le bassin de vie que nous sommes et les bassins d'emploi qui sont et qui seront Massy et Orly ? Parce qu'il y a quand même, au niveau géographique, un obstacle majeur, c'est la Seine, le franchissement de la Seine. Et personne dans cette salle ne me contredira, lorsque je dirais que nous avons les plus grandes difficultés à aller de l'autre côté de la Seine le matin et le soir pour rentrer chez nous. Donc ma question est la suivante : dans votre projet, qui va coûter plusieurs milliards, est-ce que nous ne pouvons d'ores et déjà envisager une liaison mixité TGV-RER rapide ? D'autant plus que j'ai cru que les jeux étaient faits, vous étiez avec un scénario C.

Jacques DUCOUT : Passez le micro à la personne derrière vous, s'il vous plaît, qui attend deux secondes. Oui, allez, posez votre question, monsieur.

Christian MARCHIVE : Christian Marchive, je suis Yerrois et j'habite en forêt de Sénart, donc je suis particulièrement intéressé par le projet C. Et l'objet de ma question, c'est un peu personnel, peut-être. Je me rends très fréquemment dans le Sud-ouest de la France et je dois dire qu'il me faut près d'une heure, une bonne heure, une heure et quart pour me rendre à Montparnasse, et ensuite, j'ai deux heures de TGV pour me rendre en Charente, précisément. Ma question... Donc, je serais bien sûr favorable à une gare, une interconnexion à Villeneuve-Saint-Georges mais je suis conscient de tous les problèmes techniques qu'il peut y avoir, évidemment. Alors, ma question, elle est très simple : est-ce qu'à l'horizon 2020 je peux avoir un tout petit espoir d'une interconnexion, de mettre un petit peu moins de temps pour me déplacer du réseau gare de Lyon à Montparnasse ? Voilà. Evidemment, il peut passer par Lieusaint et puis doit remonter ensuite, et cetera.

Jacques DUCOUT : Alors, il y avait quelqu'un au fond de la salle qui s'est levé tout à l'heure, je crois, voilà, qui a peut-être un micro.

Marc ACHERS : Oui, bonsoir ! Moi, j'interviens juste en tant qu'Yerrois. Je veux faire partager mon enthousiasme, j'ai une remarque, une réflexion. Une remarque, c'est que je suis un homme heureux parce que j'habite Yerres. La deuxième chose, c'est parce que je circule beaucoup en voiture, donc je n'ai pas les soucis du RER D ; et la troisième chose, c'est parce que je travaille sur Lieusaint. Donc, généralement, je suis plutôt dans le bon sens. Ma question, c'est que depuis tout à l'heure je vous entends en tant qu'ingénieurs, conseil général, enfin élus et autres, parler de beaucoup d'investissement, et moi, en tant que commercial, j'ai envie de vous dire : mais qu'est-ce que cela va nous apporter et qu'est-ce que cela va nous rapporter ? Parce qu'aujourd'hui, voilà, on parle de trois et quelques milliards, je ne suis pas sûr, cela, c'est une conviction personnelle, que le fait de construire à Villeneuve-Saint-Georges la gare intermédiaire, tout le monde le sait, c'est une galère. Déjà, le RER, ils ont la Seine, ils ont les avions et la Nationale 6, elle est impraticable. Donc, à mon avis, il vaudrait déjà peut-être mieux plus la faire sur Lieusaint, il y a peut-être plus d'opportunité d'extension et de construction. Et en plus, je suis juste à 300 mètres de la gare,

donc je sais à peu près de quoi je parle. Mais voilà, je voudrais savoir surtout, ce que cela nous va coûter, vous nous l'avez dit, qu'est-ce que cela va nous rapporter.

Jacques DUCOUT : Bien. On pourrait peut-être prendre une dernière question ? Là, il y a le monsieur qui a levé la main, là, le premier, je suis désolé. C'est le monsieur en rouge, là, voilà.

Jean-Pierre ROBIN : Oui, bonjour ! Yerrois aussi et soucieux des finances de l'Etat et de mes impôts. Il y a un autre projet qui va voir le jour bien avant le vôtre, c'est le stade de rugby que la Fédération française de Rugby va faire d'ici deux ans. L'appel d'offres a été lancé pour l'appel à candidature cette semaine. Le choix sera fait à la fin de l'année. Je sais qu'il y a beaucoup de terrains dans le Val Sénart qui avaient été prévus pour le Stade de France qui n'a pas pu avoir lieu. Est-ce qu'il va à nouveau se porter candidat, et est-ce que cela pourrait être un pôle d'intérêt ? Votre gare viendra peut-être après, mais elle pourra servir, d'autant plus que les gens du rugby viennent du Sud-Ouest ou du Sud-Est, et ils viennent en TGV.

Jacques DUCOUT : Bien ! Alors, je pense que la première question s'agissait des tubes. De jumeler les tubes TGV et puis RER, c'est ce que j'ai compris.

Tristan BARRES : Si j'ai bien compris votre intervention, vous proposez, ce ne sont pas deux bitubes que vous proposez, ce sont deux monotubes, en fait. Donc, cela veut dire que on renchérit, on double le coût, en fait, du projet, et la partie TGV c'est de la compétence de RFF, mais la partie transport en commun en Ile-de-France n'est pas de la compétence de RFF. Si votre question, enfin, si votre intervention, c'est : est-ce qu'on peut mixer des TGV et des transports locaux sur les mêmes voies ? On va dire, indépendamment des contraintes techniques que cela peut poser, et cetera, on est extrêmement prudent sur cette question-là parce qu'aujourd'hui, on a un problème de mixité entre le RER C et le TGV, ce n'est pas pour établir ce problème avec d'autres types de transport, style métro. On est extrêmement réservé parce que cette mixité ne peut fonctionner que sous des réserves, enfin, sous des conditions extrêmement précises qu'il faudrait réunir. Alors, je peux citer, par exemple, des vitesses similaires, une politique de desserte cohérente. Il ne s'agit pas qu'entre deux TGV, on ait un transport local ferré qui s'arrête tous les kilomètres. Une étanchéité des deux réseaux de transport, parce qu'aujourd'hui, ce qu'on constate sur la branche du RER C qui partage ses infrastructures avec le TGV, c'est qu'il y a des problèmes qui surviennent dans d'autres branches du RER C qui sont importés sur cette branche. Il ne faudrait pas non plus qu'en mixant d'autres transports locaux avec des flux nationaux que sont les TGV, on rétablisse les problèmes que l'on souhaite lever par le projet Interconnexion Sud.

Pour répondre à la deuxième question : « Est-ce qu'il y a un espoir en 2020 d'attraper son TGV depuis Villeneuve-Saint-Georges ? », comme je vous l'ai dit tout à l'heure, le calendrier de l'Interconnexion Sud est compatible avec une mise en service entre 2020 et 2025 sous réserve d'avoir les financements adéquats. Cela dit, si jamais la gare de Villeneuve-Saint-Georges n'était pas retenue, vous aurez toujours la gare TGV d'Orly plutôt que la gare Montparnasse pour attraper votre TGV pour Nantes, si vous le souhaitez. Sur la question des investissements : Effectivement il y a des investissements très lourds, on les a décrits tout à l'heure, c'est plusieurs milliards d'euros. Dans des projets publics comme celui-ci... cela ne rapporte pas de cash, ce n'est pas une machine financière. En revanche, il y a des avantages socio-économiques qui sont rapportés par cette nouvelle infrastructure et qui sont mesurés dans des études qu'on appelle socio-économiques, qui sont d'ailleurs disponibles sur Internet, desquelles on tire un bilan et desquelles on calcule ce qu'on appelle un taux de rentabilité interne socio-économique, c'est-à-dire, en gros, la rentabilité du projet pour la collectivité. Et donc il y a différents gains que génère ce projet qui sont, je dirais, calculables

selon les méthodes de calcul traditionnelles, et puis, il y a d'autres gains qui sont un peu moins faciles à calculer, à appréhender, et on pense qu'après le débat public, il faudra approfondir ces points-là. Par exemple, je pense à la décongestion des gares parisiennes qui est un sujet en soi. Décongestionner une gare parisienne, je l'ai dit tout à l'heure, c'est en gros éviter qu'un passager passe par la gare Montparnasse et plutôt utilise une gare TGV francilienne, donc cela libère de la place à la gare Montparnasse. Il faut savoir que les gares TGV parisiennes, ce sont des gares conçues au XIX^e pour la plupart d'entre elles qui, un jour, arriveront à saturation. Et donc le fait de dégager de la capacité dans ces gares par l'Interconnexion Sud, finalement, cela permet d'éviter des investissements qui seront à faire dans ces gares parisiennes. Donc, ce sont des investissements en moins, des coûts en moins pour la collectivité. Enfin, pour la question du stade de rugby, là, je botte en touche, si je puis dire, parce que je ne connais pas le sujet, je suis désolé.

Jacques DUCOUT : Il y a peut-être la Région qui aurait une réponse, je ne sais pas. Non ? Alors, est-ce qu'il y aura une dernière question ? Peut-être. Alors, il y en a quatre là, cela fait un peu trop. Je vais prendre le... plus de chance, celui qui est sur le bord, là, il a plus de chance, je suis désolé.

Jean-Yves JEANNES : Oui. Jean-Yves Jeannes, je suis élu à Périgny-sur-Yerres, et puis également conseiller communautaire du Plateau briard. Enfin, ce n'est pas une question que j'ai, c'est plutôt une réflexion. Donc, la première, c'est la gare d'Orly. Globalement oui, disons, sous la gare, donc une gare sous la gare sous l'aéroport d'Orly, de telle manière à ce qu'on n'ait pas des difficultés d'accéder à l'aéroport par la suite. La deuxième, Villeneuve-Saint-Georges, je suis assez réservé parce que si on regarde les plus hautes eaux connues à Villeneuve-Saint-Georges, on a 3,2 mètres devant... sur l'ancienne RN6 de Villeneuve-Saint-Georges. Ce n'est pas simple pour faire une gare, donc je suis assez réservé. Pour passer à Villecresnes par Valenton, nous sommes aussi très, très réservés, parce que le doublement de tunnel, on n'en voudrait pas. Sur le Plateau briard, on est actuellement en train de faire, on a une politique de préservation des espaces, et notamment on a un programme d'agriculture périurbaine de telle manière à ce qu'on puisse conserver dans l'agglomération parisienne un certain nombre d'espaces naturels ou d'espaces agricoles sur lesquels on puisse avoir des cultures, et on essaie notamment de faire du bio. Donc, ce n'est pas pour... On ne souhaiterait pas voir un trafic en augmentation, et notamment un doublement éventuel de ces tunnels plus tard. Donc, nous sommes plutôt favorables à la solution C, la solution C sur Lieusaint, si on doit la faire. Mais aussi on a une réflexion qui est à mener, c'est celle, en fait, qui a été beaucoup évoquée ce soir, c'est la difficulté du RER D. Donc, alors là, c'est vraiment une catastrophe, une catastrophe comme cela a été dit tout au long des soirées, parce que quand on arrive à la gare, ne serait-ce qu'à celle de Boussy-Saint-Antoine ou à Brunoy, quand vous arrivez un quart d'heure avant l'heure du train, parce qu'à certaines heures, il n'y a que deux trains par heure... Donc vous arrivez un quart d'heure avant, vous arrivez, vous attendez, l'heure est passée de cinq minutes, et tout d'un coup, vous voyez : « Train supprimé ». Vous attendez encore une demi-heure sur le quai, c'est vraiment infernal. Donc je crois que les gens, les habitants du Plateau briard ne supportent plus cette situation. (*Applaudissements*)

Jacques DUCOUT : Très bien ! Merci, monsieur.

Jacques DUCOUT : Je pense qu'on arrive... Il n'y a pas de... Dans la même ligne, alors, monsieur... Attendez ! Vous êtes déjà intervenu, monsieur ! Donnez le micro à ce monsieur, là. Donnez le micro au monsieur, s'il vous plaît. Merci. Allez-y, monsieur, intervenez, vous allez couvrir sa voix.

René GASQUET : Merci, merci. Soyez sympas. Arrêtez.

Jacques DUCOUT : Allez-y, Monsieur.

René GASQUET : Monsieur Gasquet, je suis de Brunoy Ecologie. Je suis assez surpris par ce que nous a été présenté, et je pense que c'est dans le Grenelle de l'environnement, on est en train de passer en sous-sol un moyen de transport non polluant, pendant que la Nationale 6 pollue à Brunoy et à Montgeron, et on demande de la passer en tunnel depuis 20 ans, et on l'a toujours sous nos fenêtres. (*Applaudissements*)

Jacques DUCOUT : Merci pour cette remarque. C'est la première fois que nous l'entendons, et elle est très appréciable.

René GASQUET : Une autre chose, si vous permettez. Si on modifie les destinations d'avion sur Orly, comme cela a été évoqué, puisqu'un certain nombre de destinations deviendront caduques, j'ai peur que le Val d'Yerres soit complètement sinistré, entre autres parce que tous les avions qui partent vers l'ouest survolent Brunoy, Montgeron, et cetera. Et alors là, cela va être une catastrophe pour nous. Merci.

Jacques DUCOUT : Très bien ! Merci, monsieur. Je voudrais, avant de donner la parole au Président qui va conclure, dire à ceux qui n'ont pas pu poser leurs questions, que le site Internet est ouvert en permanence, et le débat peut se faire 24 heures sur 24 sur le site Internet. Alors, je donne la parole au Président qui va conclure.

François PERDRIZET : Oui. Simplement mais je voudrais d'abord vous remercier pour la qualité des échanges. Pour moi, cela a été une réunion claire où des opinions contrastées se sont exprimées, c'est sûr, mais où il y a eu quand même un dynamisme, disons, de la réunion. Donc, ce n'est pas toujours le cas, et donc, je voulais vraiment le signaler. Deuxièmement, je me suis posé une question, deux questions d'ailleurs. La première question, c'est en entendant les gens qui disent : « Il ne faut pas toucher à la forêt de Sénart ». Et je me suis posé la question, toutes les positions sont légitimes, donc on peut très bien dire : il ne faut pas toucher à la forêt de Sénart. Simplement, je me suis dit : quels sont les arguments qui peuvent étayer cette position ? Et donc, ce soir, on avait essayé de faire venir un expert national indépendant de RFF, cela n'a pas convaincu certains, c'est évident. Donc, je me pose la question : qu'est-ce qu'on peut faire pour aller dans ce sens-là, et puis examiner le plus objectivement possible les risques, les avantages, et cetera ? Donc, là, je fais plutôt un appel à l'imagination, en disant, qu'est-ce qu'on peut faire pour progresser, et pas se bloquer uniquement sur une position relative à la forêt de Sénart.

Deuxièmement, j'ai aussi... Alors, je me suis retrouvé un petit peu dans le temps avec la même réaction que monsieur le Maire, j'en suis désolé. Moi, j'ai dit aussi : « Oh ! Quatre trains par heure ! » C'est un projet pour quatre trains par heure, cela pose question. Et là, on s'aperçoit qu'on n'a pas... en disant cela, on omet toute l'utilité du projet, et on l'a évoqué, mais je crois qu'il faut aller au-delà pour que ce soit plus clair pour tout le monde. On fait souvent référence à des boîtes noires qui s'appellent les calculs économiques. Mais ces calculs économiques, personne ne les comprend. Mais ce sont des indices qu'il y a de l'utilité pour un certain nombre d'acteurs, et notamment pour les acteurs de l'Île-de-France. Donc vraiment il faut qu'on aille au-delà de ce qu'on dit sur l'utilité, parce que c'est important. Par exemple, un facteur que j'ai eu, moi, beaucoup de mal à comprendre, c'est ce qu'on appelle la « robustesse du réseau ». Alors, si je dis cela avec des mots de tous les jours, cela veut dire que quand on a un ennui sur cette section-là, à Marseille, au bout d'un certain temps, on récupère la perturbation. Donc, la robustesse, ce n'est pas nul, simplement c'est difficile à rendre objectif. Donc, là, c'est aussi une piste pour améliorer l'utilité.

Et troisième chose que je voulais dire, donc, à part les arguments sur les positions vis-à-vis de la forêt, les utilités à rendre plus claires, le troisième argument, pour moi, c'est le financement. On a évoqué les rapports entre le financement des transports collectifs urbains et puis les TGV mais on a aussi à regarder : est-ce que c'est montable ou non, ce projet ? Et cela, cela dépendra des fonctions, et c'est-à-dire encore de l'utilité, les différentes utilités qui seront là pour convaincre les gens qui financeront, et qui sont des financeurs potentiels. Donc, on est ramené à la fois financement, utilité et bien sûr, j'ajouterais « atteinte à l'environnement » puisque cela fait partie aussi du débat. Voilà ce que je voulais dire, et en vous remerciant encore. La prochaine réunion est donc à Lieusaint, le 27 avril. Et le 28, elle portera sur le financement, et elle a lieu à Massy. Merci. (*Applaudissements*)