

Gérard MILLET : Si vous voulez bien prendre place. Monsieur le Président, messieurs les Présidents du SAN et de la Communauté d'agglomération, Monsieur le Conseiller général, Mesdames, Messieurs les élus. Mesdames, Messieurs, c'est un plaisir pour moi de vous accueillir dans cet amphithéâtre du Centre universitaire de Melun, qui appartient à la Communauté d'agglomération, mais qui est mis à disposition de Paris 2 Assas, et je remercie Monsieur Debove, directeur de cet établissement d'avoir mis cet amphithéâtre à notre disposition. Alors, juste quelques mots pour vous souhaiter la bienvenue, car ce n'est pas moi qui vais faire la présentation ni animer le débat. Mais je voudrais simplement souligner que dans une partie du département de Seine-et-Marne, qui est souvent oubliée des dirigeants parisiens, qui est souvent oubliée aussi d'un certain nombre d'organismes locaux, ce débat public est l'occasion de souligner la parfaite entente qui s'est établie entre toutes les collectivités du Sud Seine-et-Marne pour défendre un projet et faire le même cahier d'acteurs. Donc, c'est quelque chose à souligner parce que je crois qu'on dit que l'union fait la force. Je ne sais pas si nous remporterons effectivement ce match mais au moins nous aurons mis tous les atouts de notre côté et j'espère que pour le Sud de notre département, cette réunion marquera les prémises d'une opération en tout point profitable, aussi bien dans le domaine des transports que de l'emploi, c'est souvent lié d'ailleurs, et puis, de l'amélioration des conditions de vie de nos concitoyens. Donc, merci Monsieur le Président d'avoir organisé ce débat à Melun, et puis, je vais vous céder donc la parole.

François PERDRIZET : Merci Monsieur le Maire de nous accueillir dans cette salle qui est tout à fait remarquable et bienvenue à toutes et à tous pour notre soirée. Ce soir, c'est la cinquième réunion de notre démarche débat public relative à l'Interconnexion TGV au sud de l'Île-de-France. Nous avons commencé par Massy, c'était l'ouverture. Ensuite, nous sommes allés à Juvisy car, pour nous, c'était une façon de présenter les différents scénarios du projet. Et puis, ensuite, nous entamons trois réunions, nous avons entamé trois réunions disons à fort enjeu. Cela a été d'abord la réunion d'Orly avec la gare d'Orly et toutes les influences autour dans le territoire qui dépend directement d'Orly. Cela a été ensuite Villeneuve-Saint-Georges, qui est effectivement concerné par plusieurs tracés et notamment par la perspective d'une gare. Et puis, ce soir, nous sommes dans le Sud du Département de Seine-et-Marne et nous avons également une branche d'un scénario qui passe pas loin de la ville nouvelle de Sénart et de Melun, et puis, nous avons bien sûr disons des influences en matière d'aménagement du territoire. Alors, c'est pour cela qu'aujourd'hui, on a choisi comme thème l'aménagement du territoire. Pour nous, cela veut dire notamment que, dans ce qu'a fait RFF, c'est-à-dire Réseau ferré de France, on va privilégier dans la lecture du grand dossier ce qui concerne l'aménagement du territoire. Alors, bien sûr, l'aménagement du territoire, c'était reconnaître que le complexe des quatre grandes agglomérations que vous formez, que cela soit les villes nouvelles d'Evry ou de Sénart, que cela soit Corbeil ou Melun, tout cela, cela forme une agglomération de plus de 450 000 habitants, donc avec deux villes nouvelles. Et dans ce thème de l'aménagement du territoire, bien sûr, il va y avoir des questions sur le développement urbain, sur l'emploi, sur les transports et sur l'environnement. Et puis, nous aurons bien sûr la préoccupation, mais je compte sur vous, de mettre en valeur les atouts que représente pour vous le projet Interconnexion Sud. Je veux aussi dire à cette occasion que c'est la première fois que nous venons en Seine-et-Marne, mais que nous aurons l'occasion de revenir en Seine-et-Marne, notamment à Lieusaint, pour approcher de façon plus serrée les questions du territoire soulevées par l'implantation d'une gare à Lieusaint. Voilà ! Je voulais dire enfin que cette séance va être animée par une de mes collègues, qui est Michèle Tilmont. Alors, en deux mots, Michèle Tilmont, c'est une architecte urbaniste honoraire, pour dire qu'elle n'est plus en activité mais qui a occupé des postes importants dans les écoles d'archi, dans le centre de

recherche du Ministère de l'équipement qui s'appelle le PUCA, qui est probablement le gros centre de recherche dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement, et qui a été aussi déléguée à l'accessibilité des handicapés. Bien, alors, on lui souhaite bonne chance, mais il n'y a pas de problème. Et puis, je vous remercie par avance de votre attention et bien sûr de votre participation. Bonne soirée à tous et essayons d'en faire quelque chose de profitable pour tous. Merci. (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Bonsoir à tous et à toutes ! Je vais donc vous présenter en premier le programme de cette soirée, le déroulé de la réunion. Nous avons entendu et été accueillis par le Maire de Melun, et ensuite François Perdrizet, président de la Commission particulière du débat public, a dit quelques mots, notamment sur la thématique de la réunion qui porte sur l'aménagement des territoires. Quel enjeu pour ces territoires que ce projet d'Interconnexion Sud ? Ce programme va se poursuivre avec une intervention de Jacky Laplace, qui est Conseiller général du canton Nord de Melun, qui nous présentera et nous brossera un tableau à partir du cahier d'acteurs, qui a été rédigé de façon très collective, puisqu'il comporte 11 signatures, c'est ce que rappelait Gérard Millet, maire de Melun, tout à l'heure.

Ensuite, nous aurons... J'ai oublié d'abord la présentation par RFF bien sûr de son projet. Et ensuite, nous aurons des échanges avec la salle pendant environ trente minutes avant d'entendre encore deux interventions d'experts : un premier par Pierre Vitte, qui est président de la Commission aménagement du territoire à la Chambre de commerce et d'industrie de Seine-et-Marne, et ensuite, Geneviève Varoqui, qui est chargée auprès du Président de la Communauté d'agglomération de Melun Val-de-Seine du développement économique et du tourisme. Ces deux interventions courtes, d'environ six minutes chacune, seront suivies encore une fois d'échanges avec la salle avant d'entendre une dernière intervention, celle proposée par Rémy Pradier au titre de l'association Sadur qui nous parlera bien sûr des déplacements quotidiens à travers le RER D, puisque vous le savez, l'hypothèse d'une deuxième gare, qui n'est qu'une hypothèse d'une deuxième gare TGV, se situerait en connexion avec le RER D probablement. Ensuite, nous aurons des échanges encore avec la salle, puis, une restitution sur les points forts du débat pour témoigner que nous avons été à l'écoute de vos propos. Et ensuite, la soirée se terminera à 23 heures. Donc, nous avons trois heures à passer ensemble et je voudrais rappeler avant que RFF et, donc, ses représentants, ne prenne la parole pour présenter le projet, ce qu'est un débat public. C'est un exercice de démocratie participative qui a été rendu obligatoire par la loi depuis 1995 et qui représente une possibilité de participation du public sur des questions d'intérêt général ou sur des projets particuliers, notamment des grands projets d'infrastructures lorsqu'ils représentent des investissements, des coûts d'investissement de plus de 300 millions d'euros. C'est un temps de dialogue qui porte sur un projet et ses enjeux pour permettre l'expression la plus large possible de tous les acteurs, les entendre, à la fois, bien sûr, les collectivités territoriales, les différents acteurs socio-économiques et associatifs et aussi, on l'espère, le grand public. Alors, cette procédure, elle a été initiée depuis 95 par une instance qui a été créée également, qui s'appelle la Commission nationale du débat public, qui a été saisie par Réseau ferré de France, RFF, maître d'ouvrage du projet d'Interconnexion, en mars dernier, en mars 2010, il y a un petit peu moins d'un an, qui a accepté d'organiser ce débat public et qui a nommé à la suite une Commission particulière, qui est présidée par François Perdrizet. Elle a approuvé également le dossier du maître d'ouvrage, que vous avez vu à l'entrée de cette salle, qui est aussi consultable sur le site du débat public, qui présente, avec un document écrit et beaucoup d'illustrations, les schémas de principe des scénarios qui sont proposés. La Commission nationale a fixé le calendrier du débat, quatre mois, soit entre le 9 décembre 2010 et le 20 mai 2011, ce qui ne fait pas quatre mois puisqu'il y a une interruption pour les

élections cantonales de mars prochain. Donc, nous allons avoir un débat qui se situe, en fait, en deux temps de réunions publiques.

La Commission particulière comprend cinq membres, qui sont présents ce soir : François Perdrizet, on l'a dit ; Jacques Ducout, qui est dans la salle, qui doit se charger des questions écrites, c'est cela ? Voilà ! Jacques Ducout. Ensuite, Camille Saïssset, qui est là-bas, à l'opposé, mais ils se parlent quand même, n'ayez crainte, qui va faire la synthèse des débats, la restitution dont je parlais tout à l'heure ; moi-même ainsi que Olivier Klein, qui est à ma gauche. Ils vont peut-être vous dire un petit mot de présentation chacun ? Je ne sais pas. Olivier ? Allez-y !

Olivier KLEIN : Oui. Bonjour ! Je suis enseignant chercheur au Laboratoire d'économie et des transports à Lyon, et donc membre de cette CPDP.

Michèle TILMONT : Vous n'avez pas de micro ? Donc, Camille Saïssset, journaliste, spécialisée dans les questions d'environnement. Et Jacques Ducout est un ancien général d'aviation, mais toujours en service, m'a-t-il dit, parce qu'il n'y a pas de radiation de service de l'aviation. Donc, c'est un général presque d'active mais qui nous aide beaucoup. Voilà ! Et ensuite, nous avons un secrétaire général qui est Jérôme Lavaux, qui est quelque part. Jérôme, montrez-vous ! Voilà ! Et Camille Sourbet, qui préside aux diapos, et qui est son assistante. Voilà notre équipe. Je ne présente pas les participants à ce débat qui sont les membres de RFF. Ils vont se présenter tout à l'heure quand je leur donnerai la parole pour présenter le projet. Alors, nous souhaitons, bien sûr, que cette information préalable du public, ce cahier du maître d'ouvrage, le dossier du maître d'ouvrage, puisse s'enrichir à la fois par les interventions écrites qui nous sont communiquées par des acteurs, c'est le cas du cahier d'acteurs qui a recueilli 11 signatures et qui présente le point de vue qui est porté par le Conseil général de Seine-et-Marne, et aussi par les interventions des participants au débat public.

Alors, les principes que nous avons à respecter ensemble, c'est en premier pour nous, Commission particulière du débat public, deux principes : un principe d'indépendance, nous n'avons pas de lien direct avec Réseau ferré de France, nous les aimons bien, de plus en plus puisque nous les rencontrons souvent maintenant, mais il n'empêche que nous avons notre indépendance complète pour garantir une neutralité du débat et, donc, garantir, par là-même, la qualité du débat. L'autre principe important, c'est celui, pour vous, d'équivalence des paroles. Toute personne qui souhaite participer au débat a le même droit à l'information et à l'expression. Et nous verrons qu'au niveau des règles du jeu, cela impose d'avoir des temps de parole identiques pour chacun. Le quatrième principe, c'est l'argumentation des positions pour que l'expression de chacun soit la moins subjective et la plus raisonnée possible pour formuler des avis et des propositions qui fassent avancer le débat. Et en dernier, le principe de transparence du débat par la mise en ligne des différents documents et des comptes rendus de chacune des réunions publiques que vous pouvez trouver sur le site, à la fois sous forme de synthèse et à la fois sous forme de verbatim. Donc, je vous invite à visiter le site du débat, dont vous trouvez l'adresse en bas de tous nos documents.

Alors, je rappelle quelques règles pour le bon déroulement du débat ce soir. Le public peut suivre la retransmission du débat en direct sur Internet, et cela nous oblige à terminer impérativement à 23 heures car, ensuite, il n'y a plus de connexion. Donc, vous êtes filmés, nous sommes filmés, nous sommes tous filmés, nous sommes sur Internet. Les interventions orales du public, vos différentes interventions, sont limitées à 3 minutes, sauf en ce qui concerne les interventions de présentation de cahier d'acteurs qui ont une durée de 6 minutes. On vous demande de vous présenter distinctement pour l'enregistrement du verbatim de la séance et de vous lever, si possible, pour la retransmission en direct en vidéo sur Internet. Les interventions, avis, propositions ou questions écrites depuis la salle peuvent

se faire en demandant un formulaire à nos charmantes hôtesse, et celles adressées par Internet, également, seront lues et recevront des réponses si le temps nous le permet, sinon, nous avons l'engagement de répondre dans les 15 jours par notre site et, donc, de faire figurer sur le site les réponses aux questions posées, à toutes les questions posées. Donc, cahiers d'acteurs, verbatims, enregistrements vidéo forment l'essentiel des archives du débat. Alors, les prochains rendez-vous, c'est le 8 février, en principe à Choisy-le-Roi, pour un atelier technique sur les enjeux de capacité des lignes ferroviaires, et c'est sur réservation parce que c'est limité à un certain nombre de personnes. Il s'agit, là, vraiment d'un atelier technique qu'Olivier Klein animera.

Olivier KLEIN : Juste deux mots simplement pour vous conseiller de réserver et de vous inscrire à cet atelier par téléphone à la Commission parce qu'on avait envisagé de mettre un formulaire en ligne, et cela s'avère impossible, cela doit être une opération trop compliquée.

Michèle TILMONT : La réunion suivante qui est une vraie réunion publique classique, si je puis dire, aura lieu à Nantes le 17 février pour parler de l'intérêt national aussi de cette infrastructure ferrée. Et puis, donc, interruption pendant la période de réserve des élections cantonales, et nous reprendrons nos débats en avril et en mai à Antony, Villeneuve-le-Roi, Yerres, Lieusaint. Comme François Perdrizet le disait tout à l'heure, Lieusaint, c'est en principe le 27 avril, où là on fera un zoom plus précis sur le développement de Sénart. Et ensuite, Créteil, Longjumeau, et la clôture du débat public aura lieu à Massy, le 18 mai.

Alors les suites données au débat, c'est important, je crois que c'est une inquiétude assez classique. Tous nos participants au débat se disent : « Mais, c'est très bien un débat public, mais à quoi cela sert ? Qu'est-ce qu'on fait de toutes nos interventions ? Est-ce que cela ne va pas dans un grand placard sous forme d'un épais rapport que personne ne lit ? ». C'est en effet peut-être un risque mais je voudrais vous dire que la Commission nationale du débat public se porte garante des suites données au débat sous forme d'une synthèse que nous préparons et qui porte uniquement sur le déroulement du débat qui consigne l'ensemble de ce qui a été dit oralement et par écrit sur l'opportunité du projet. Et ce rapport de synthèse est ensuite transmis par la Commission nationale à Réseau ferré de France, cela dans un délai de deux mois, et ensuite dans un délai de trois mois, RFF doit faire connaître par délibération de son Conseil d'administration, par un avis motivé, les conséquences qu'il tire de ce débat et sa décision concernant la poursuite ou non de ce projet. Alors, je voudrais souligner avant de leur passer la parole qu'il s'agit, il me semble, d'un débat très ouvert puisque le cahier du maître d'ouvrage, le dossier du maître d'ouvrage comporte différents scénarios avec dans chaque scénario des variantes, notamment sur la localisation d'une gare à Orly et pour la création d'une seconde gare sur la rive droite de la Seine. Aussi, on peut être sûr que rien n'est joué d'avance et que votre contribution, celle de chacun des intervenants de ce débat, peut éclairer la décision finale. Donc, n'hésitez pas à prendre la parole ou à nous écrire. Je passe maintenant la parole pour la présentation... ah oui, pour l'organisation, si vous avez des questions sur l'organisation du débat. Est-ce que quelqu'un a une question à poser sur ce que je viens de présenter très brièvement ? Non, pas de question. On va enchaîner et donc nos amis de RFF vont se présenter et vont présenter après cela le projet et ses différents scénarios et variantes.

François-Régis ORIZET : Bien, bonsoir ! Alors, nous sommes trois de Réseau ferré de France autour de cette table. Donc, moi-même, François-Régis Orizet, directeur régional de RFF pour l'Île-de-France. A ma gauche, Tristan Barrès qui est le chef du projet Interconnexion Sud et à sa gauche François Guliana qui est chargé de projet, c'est-à-dire qui est en quelque sorte l'adjoint du chef de projet pour l'Interconnexion Sud. Donc, je ferai moi-même une très brève

présentation, et puis, ce seront les chargés du projet qui le présenteront ensuite. En deux mots, tout simplement, Réseau ferré de France est un établissement public qui a été créé en 1997, qui est chargé, je dirais, de la gestion et de l'exploitation du réseau ferré national. Nous sommes aussi en quelque sorte un petit peu des habitués des débats publics puisque nous en avons déjà une douzaine à notre actif, et d'ailleurs, rien qu'en Ile-de-France, sur les deux années 2010 et 2011, on en a eu, on en aura, certains sont à venir en 2011, cinq : un sur la liaison Roissy-Picardie qui a eu lieu au début de l'année 2010 ; le débat actuel l'Interconnexion Sud ; et deux plutôt à la fin de l'année 2011, la ligne nouvelle Paris-Normandie et la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon, tout cela concerne quelque part la grande vitesse, et le cinquième en fait est un débat public d'une nature toute différente puisqu'il concerne un RER, le prolongement du RER E, Eole, à l'Ouest vers Mantes. Mais le débat Interconnexion Sud, aujourd'hui, je voudrais juste en quelques mots dire qu'il est aussi un peu atypique, même parmi nos débats actuels, habituels, je dirais, sur la grande vitesse qui sont généralement pour schématiser des liaisons entre Paris et puis une ville de province ou une ville encore plus lointaine, par exemple, actuellement, on va prolonger, cela, on en a beaucoup parlé dans la presse ces temps-ci, la ligne à grande vitesse vers Rennes - actuellement la grande vitesse s'arrête au Mans - ou bien également vers Bordeaux. Là, nous avons un projet d'Interconnexion de rocade dont la vocation principale est d'améliorer le fonctionnement du réseau à grande vitesse, donc, pas une nouvelle liaison à grande vitesse entre Paris et une autre ville française. C'est une première différence.

Une deuxième différence, c'est que c'est également un projet qui est très tourné vers l'amélioration, je dirais, de la complémentarité, on dit de l'intermodalité, entre l'air et le ferroviaire, d'où la présence évidemment d'une gare à Orly et d'une possibilité de connexion entre l'avion et le train à grande vitesse. Et enfin, une troisième caractéristique forte de ce projet, qui est un peu un des enjeux aussi du débat de ce soir, c'est qu'il a une dimension d'aménagement du territoire francilien particulière à travers, notamment les propositions de créations de gares, j'ai cité la gare d'Orly, mais une des hypothèses est qu'il y aurait une deuxième gare aussi peut-être qui pourrait être soit à Villeneuve-Saint-Georges, où nous étions la semaine dernière, soit à Sénart, à proximité immédiate de Melun où nous sommes ce soir. Voilà ! Je passe la parole tout de suite pour la présentation du projet à Tristan Barrès.

Tristan BARRES : Merci ! Bonsoir ! Le projet Interconnexion Sud repose sur deux idées essentielles qui sont d'une part la création d'une ligne nouvelle dédiée au TGV et, d'autre part, la création de nouvelles gares TGV franciliennes sur cette ligne. Alors, avant de vous décrire plus avant ce projet, je vais vous décrire un peu le fonctionnement du réseau grande vitesse en Ile-de-France. Aujourd'hui, quatre lignes radiales convergent sur Paris. Ce sont sur ces lignes que circulent les Paris-Lyon, les Paris-Lille, les Paris-Marseille que vous connaissez. Sur ces quatre radiales, trois seulement sont connectées entre elles par une ligne dédiée au TGV, qu'on appelle Interconnexion Est, et qui permet la circulation fluide des TGV appelés TGV intersecteurs, c'est-à-dire des TGV qui relient des régions de province entre elles sans passer par Paris. Seule une de ces radiales n'est toujours pas reliée au reste du réseau, c'est la LGV Atlantique. Et ainsi, les TGV Atlantique sont obligés d'emprunter la ligne du RER C entre Massy et Valenton et de se mêler ainsi aux RER C et aux trains de fret pour rejoindre le reste du réseau. Ce réseau est également caractérisé par la présence de trois gares TGV franciliennes : Massy TGV, Marne-la-Vallée-Chessy et Roissy-Aéroport Charles-de-Gaulle. Donc, l'idée de l'Interconnexion Sud, c'est justement de rétablir cette continuité manquante en créant une nouvelle ligne dédiée au TGV, depuis Massy jusqu'à la LGV Sud-Est et, d'autre part, de créer de nouvelles gares TGV franciliennes, dont une connectée à l'aéroport d'Orly et éventuellement une deuxième, soit dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges soit dans le

secteur de Sénart. Alors, le débat public, c'est un moment important du projet, nous rentrons dans ce débat public avec des convictions, celles que je viens de citer -une ligne dédiée d'une part et de nouvelles gares TGV franciliennes d'autre part- mais également des questions qu'on vous soumet pour faire au mieux les choix qu'il faut pour réaliser cette infrastructure. Où positionner la gare TGV d'Orly ? Vous verrez qu'il y a quatre localisations qui seront proposées. Faut-il une deuxième gare ? Et si oui, où ? A Villeneuve-Saint-Georges ou dans le secteur de Sénart ? Et puis, comment relier ces gares entre elles ? C'est-à-dire, finalement, quel faisceau choisir pour relier l'ensemble de ces éléments et ceci sera illustré par trois scénarios : A, B, C, et leurs variantes que nous vous présenterons tout à l'heure.

Alors, première question : une ligne dédiée, pourquoi voulons-nous une ligne dédiée ? L'Interconnexion Sud s'inscrit dans un réseau qui est le réseau grande vitesse national, qui compte 1 847 kilomètres aujourd'hui, c'est un réseau qui est en développement. Aujourd'hui, par exemple, vous avez cinq lignes à grande vitesse qui sont en travaux ou en cours de lancement et qui seront mises en services d'ici 2017, notamment, la ligne Bretagne-Pays de la Loire et la ligne Tours-Bordeaux. Ce réseau va continuer à se développer et la loi du Grenelle de l'environnement prévoit d'agrandir ce réseau, de le développer pour atteindre 2 000 kilomètres supplémentaires. L'Interconnexion Sud constitue finalement la clé de voûte de ce réseau, parce qu'elle permettra aux TGV intersecteurs de passer de l'Ouest de la France au reste du réseau de manière fluide. Or, ces TGV intersecteurs, on constate qu'ils croissent de manière continue depuis ces 10 dernières années et leur croissance est assez forte, 8 % de croissance en moyenne chaque année contre 4 % de croissance pour l'ensemble du trafic TGV global. Alors, cette croissance, elle est liée à plusieurs facteurs, et un des facteurs, et nous le développerons tout à l'heure, c'est le rôle moteur que jouent les gares TGV franciliennes en Ile-de-France, qui alimentent en fait la clientèle de ces TGV. Alors, ces TGV intersecteurs rencontrent en Ile-de-France un maillon qui est, en quelque sorte, le maillon faible comme je l'ai décrit tout à l'heure, qui est la ligne Massy-Valenton. Donc, vous avez ici l'exemple d'un TGV Atlantique qui arrive en gare de Massy et qui s'insère sur la ligne Massy-Valenton, qui doit rentrer sur cette ligne entre deux RER C. Vous voyez que sa marche est très dépendante du RER C et il doit suivre finalement le RER C jusqu'à rejoindre la ligne Paris-Lyon où il ne doit pas rater son rendez-vous parce qu'il doit lui-même s'insérer entre deux batteries de TGV radiaux qui partent de la gare de Lyon. Alors, lorsqu'il y a un problème sur cette ligne, c'est l'illustration suivante qui le montre, c'est toujours le TGV qui s'insère sur la ligne Massy-Valenton, qui est derrière un RER. Ce RER s'arrête pour une raison quelconque, le TGV qui est derrière est bloqué : première source de retard. Lorsque le RER repart, le TGV continue sa route mais il a manqué son rendez-vous pour s'insérer entre les deux batteries de TGV Paris-Lyon que je vous ai indiqué tout à l'heure. Donc, deuxième source de retard, il doit attendre de laisser passer ces TGV pour pouvoir s'insérer sur la ligne Paris-Lyon. Donc, on voit bien que l'Interconnexion Sud est la réponse pour découpler les flux RER C et TGV et ainsi accroître la robustesse du réseau et développer le trafic intersecteur dont on a vu qu'il avait augmenté fortement ces dernières années et dont on pense qu'il va continuer à augmenter dans les prochaines années.

Donc, deuxième élément fondamental de l'Interconnexion Sud, ce sont les nouvelles gares, les gares TGV franciliennes. Alors, il y a aujourd'hui deux types de gare en Ile-de-France : il y a les gares parisiennes qui sont des gares terminus, celles que vous connaissez : gare de Lyon, gare Montparnasse, gare du Nord et gare de l'Est ; et des gares TGV franciliennes qui sont en réalité des gares qui accueillent exclusivement des TGV à l'extérieur de Paris : Roissy-Charles de Gaulle, Marne-la-Vallée-Chessy et Massy. Donc, ces gares ont des caractéristiques différentes. Les gares parisiennes sont beaucoup plus grosses en termes de trafic que les gares franciliennes mais les gares franciliennes ont d'autres atouts. D'abord, elles sont très

dynamiques, vous voyez que leur croissance est beaucoup plus forte que celle des gares parisiennes, et ce sont surtout des gares multidirectionnelles, c'est-à-dire qu'à partir de ces gares, vous pouvez aller partout en France, voire vers certaines destinations européennes. Et l'illustration que vous voyez ici vous montre la palette des destinations offertes par Massy par rapport à la gare Montparnasse qui, elle, est cloisonnée dans les secteurs Ouest et Sud-Ouest de la France. On constate que ces gares TGV franciliennes sont inégalement réparties sur le territoire francilien, vous avez une carte ici qui vous le montre grosso modo : en vert, un accès facile à la grande vitesse, c'est grosso modo Paris et la Petite couronne, et on voit en orange les zones qui sont encore mal desservies, c'est tout le reste de l'Ile-de-France où pourtant 5/6<sup>e</sup> de la population francilienne vit. Par ailleurs, au sud de l'Ile-de-France, il y a un équipement majeur qui existe, qui est l'aéroport d'Orly, qui n'est toujours pas connecté à la grande vitesse. Or, Orly, c'est le deuxième aéroport français, le onzième en Europe. Et le projet Interconnexion Sud vise justement à une complémentarité réussie entre le TGV et l'avion en développant les correspondances entre les TGV et l'avion. Aujourd'hui, à l'aéroport Charles-de-Gaulle, c'est ce qu'on constate, la complémentarité entre le TGV et l'avion est réussie puisque, chaque année, 2,4 millions de voyageurs prennent la correspondance entre l'un et l'autre. A Orly, d'après nos estimations, nous pensons qu'environ 1,1 million de voyageurs par an feront la correspondance entre le TGV et l'avion au niveau de cette gare. Donc, avec cette gare et sa ligne dédiée, l'Interconnexion Sud permettra d'améliorer les liaisons entre les régions et provinces en supprimant l'élément bloquant et fragile que constitue la ligne Massy-Valenton. Deuxièmement, l'Interconnexion Sud permettra de développer les correspondances entre le train et l'avion, c'est ce qu'on appelle l'intermodalité air/fer, par la création d'une gare TGV d'Orly. Et puis, troisième bénéfice, l'Interconnexion Sud améliorera l'accès à la grande vitesse pour les populations franciliennes par la création de nouvelles gares TGV en Ile-de-France, par exemple dans le secteur de Sénart. Alors, l'effet corollaire de ces trois bénéfices, c'est ce qu'on appelle la « désaturation » des gares parisiennes, car comme on le comprend, tous les voyageurs qui emprunteront, demain, des nouvelles gares TGV à l'extérieur de Paris, ce seront des gens en moins dans les gares parisiennes qui, aujourd'hui, transitent par ces gares pour attraper leur TGV. Donc, on voit bien ici que le projet Interconnexion Sud, comme cela a été dit en introduction, est assez atypique, car contrairement aux projets traditionnels, il ne cherche pas des gains de vitesse mais recherche plutôt une amélioration du réseau existant, du réseau à grande vitesse, et également une amélioration de l'accessibilité à la grande vitesse en Ile-de-France. Donc, maintenant, nous allons vous présenter un peu plus en détail les composants de ce projet.

François GULIANA : Merci Tristan. Nous venons de voir les objectifs et les grands principes du projet mais le débat public c'est également l'occasion d'en préciser les principales caractéristiques. Donc, pour cela, nous venons au débat avec quatre questions qui nous ont permis d'alimenter notre réflexion pour définir les trois scénarios et les variantes que je vous présenterai ensuite. Donc, vous avez sur le schéma, à droite, finalement, un élément de compréhension pour voir comment nous nous sommes passés de ces questions aux scénarios. Vous voyez à gauche la LGV Atlantique, à droite la LGV Sud-Est avec l'Interconnexion Est, en bas à droite, l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Le projet d'Interconnexion Sud consiste à relier la LGV Atlantique à la LGV Sud-Est et à créer des gares. Donc, vous avez Massy TGV à gauche. Nous voulons une gare à Orly avec quatre localisations que je vous présenterai ensuite. Eventuellement, faut-il une seconde gare ou non ? Si oui, nous proposons au débat deux localisations : à Villeneuve-Saint-Georges au Nord ou dans le secteur de Sénart au Sud. Une fois la desserte du territoire définie, comment relie-t-on les gares entre elles ? Alors, à l'ouest d'Orly, par un tunnel commun aux trois scénarios entre Massy et Orly ; à l'Est d'Orly,

deux options : soit au niveau de la branche actuelle de la LGV Sud-Est, au niveau de Valenton-Limeil-Brévannes, soit au Sud pour desservir Sénart avec l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Alors, tout cela nous a permis de définir trois scénarios : A, B et C. Les scénarios A et B étant au nord et le scénario C que je vous présenterai à la fin, pour desservir Sénart.

Avant de rentrer dans le détail des scénarios, il est important de rentrer plus en profondeur dans la question de la desserte parce qu'on voit bien que c'est le centre de notre réflexion. Donc, premier élément, la gare TGV d'Orly : où l'implanter ? Cette gare, il faut avoir à l'esprit qu'elle a deux fonctions, c'est aussi bien une gare de territoire qu'une gare d'aéroport. Et à la réunion d'Orly, il y a eu un large consensus pour dire que cette gare devait vraiment répondre à ces deux éléments et notamment en termes d'accessibilité depuis le territoire environnant. Alors, pour y répondre, nous avons défini quatre localisations : la première au plus près des aérogares, la seconde dans le projet immobilier Cœur d'Orly et la troisième sur le RER C à Rungis-La Fraternelle, la quatrième à Pont de Rungis. Alors, plusieurs critères de comparaison de ces gares, tout d'abord, ce sont les caractéristiques techniques et le coût. Il faut compter 650 millions d'euros pour une gare en souterrain au plus près des aérogares et 75 millions d'euros pour une gare en surface à Rungis-La Fraternelle, c'est-à-dire plus d'un demi-milliard d'écart entre ces différentes possibilités. Alors, ensuite, la qualité de la correspondance, c'est-à-dire comment relier la gare et l'aéroport ? En fonction de la localisation, il faut prévoir un moyen de transport du type métro automatique, on prévoit en hypothèse le prolongement ou l'aménagement d'OrlyVal, le temps de correspondance serait entre 5 et 11 minutes du quai jusqu'à la porte d'enregistrement, entre le train et l'avion, c'est-à-dire que, pour nous, les quatre localisations sont tout à fait crédibles d'un point de vue d'intermodalité air/fer. Ensuite, l'accessibilité, je vous le disais, depuis le territoire, le quatrième, c'est l'impact sur le territoire, notamment en termes d'aménagement, et c'est l'objet de la réunion de ce soir.

Alors, concernant une seconde gare, faut-il une seconde gare, oui ou non ? Selon nous, une deuxième gare en plus de celle d'Orly constituerait un atout supplémentaire pour le projet car elle permettrait de desservir encore davantage de populations et d'emplois. On estime à un million de passagers supplémentaires dans les TGV intersecteurs du fait de la création d'une seconde gare. Il faut avoir à l'esprit que 40 % des voyageurs des TGV intersecteurs montent ou descendent dans les gares franciliennes, ce qui montre l'importance de ces gares pour l'économie générale des TGV intersecteurs. Lors de notre dernière réunion à Villeneuve-Saint-Georges, beaucoup de personnes ont souligné leur intérêt pour le fait d'avoir une deuxième gare. Pour autant, il faut avoir à l'esprit qu'une seconde gare, c'est un coût d'investissement supplémentaire pour le projet et c'est également des temps de parcours rallongés de 4 à 5 minutes pour les voyageurs province-province. Alors, si on prenait l'hypothèse de faire une seconde gare, nous avons identifié deux secteurs sur le RER D : Villeneuve-Saint-Georges au Nord, qui a l'avantage d'être sur le tronç commun du RER D et Sénart au Sud qui a l'avantage de desservir des populations et des emplois plus éloignés des gares existantes. Alors, faisons un focus sur Villeneuve-Saint-Georges. A Villeneuve-Saint-Georges, nous avons retenu deux localisations : la première Villeneuve-Saint-Georges ville, en centre-ville, en souterrain, pour un coût de 650 millions d'euros. Au Nord, Villeneuve-Triage, là, cette gare serait en surface pour un coût de 135 millions d'euros. Alors, à Sénart, au nord de Melun, deux localisations également : la première connectée au RER D au niveau de la gare de Lieusaint-Moissy, une gare en surface pour un coût de 50 millions d'euros, elle permettrait un trafic en gare de 1,9 million de passagers annuels. Et à Réau, à proximité de l'aérodrome de Villaroche, une gare également en surface pour 50 millions d'euros et un trafic annuel en gare de 1 million de passagers. Ce secteur-là a l'avantage de bénéficier d'une desserte routière importante, notamment avec l'autoroute A5 et la francilienne. Alors, donc, je vous disais que la problématique de la desserte du territoire est particulièrement importante dans la

compréhension du projet. On veut une gare, si oui, à Orly. On souhaiterait éventuellement une deuxième gare, on a identifié pour cela deux secteurs. Or, plusieurs critères de comparaison : le premier, c'est le nombre d'emplois et de populations qui passeraient du fait de la création d'une ou de deux gares à moins de 30 minutes d'une gare. Alors, il faut comprendre ces chiffres-là en prenant celui à gauche avec la création d'une gare à Orly, ce sont 300 000 personnes qui auraient un temps de transport en commun qui, en plus... enfin, 300 000 personnes supplémentaires qui seraient à moins de 30 minutes d'une gare TGV. Ensuite, ce serait avec Villeneuve-Saint-Georges 700 000 personnes et avec une gare à Sénart plus Orly, ce serait 800 000 personnes. Autre critère, c'est le trafic cumulé en gare entre les différentes gares créées : donc, Orly plus Massy, ce serait un trafic de 4 millions ; Massy-Orly-Villeneuve-Saint-Georges, 5 millions et on obtiendrait 5,6 avec une gare à Lieusaint. Un autre critère, et cela va être le thème de la soirée ce soir, c'est aussi un choix d'aménagement pour le territoire. Quelques éléments à avoir en tête : Orly, c'est au cœur de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine-Amont ; Villeneuve-Saint-Georges également notamment les territoires de Villeneuve-Triage et des bords de Seine. Et Sénart, c'est la ville nouvelle et c'est également un établissement public d'aménagement et un projet de développement inscrit au projet de schéma directeur de la Région Ile-de-France.

Maintenant que nous avons pu voir ces dessertes, il faut aussi avoir plus à l'idée ce que cela donne en termes de scénarios. Donc, je vais aller rapidement sur le scénario A. C'est un scénario direct en tunnel entre Massy-Orly et Limeil-Brévannes. Vous avez à droite les différentes caractéristiques techniques dont le coût qui est de 2,5 milliards d'euros. Ce scénario permet en souterrain une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Le scénario B, lui, consiste en un jumelage avec la ligne existante, c'est-à-dire un tunnel à l'ouest d'Orly et à l'est d'Orly parce que c'est techniquement envisageable du fait de l'existence préalable d'une troisième voie, on pourrait construire une quatrième voie le long de la ligne existante, sauf dans les endroits les plus contraints. Ce scénario permet également une gare en surface à Villeneuve-Saint-Georges. Pour améliorer l'insertion environnementale de ce scénario, on a prévu, on a étudié une variante avec un tunnel à l'est d'Orly ville qui, lui aussi, permet une gare supplémentaire en souterrain à Villeneuve-Saint-Georges. Et le scénario C, lui a été étudié pour aller desservir le secteur de Sénart. Il consiste en un tunnel entre Massy, Orly et Lieusaint. Ensuite, il faut un raccordement au niveau de Crisenoy en surface pour permettre de remonter sur l'interconnexion Est et, donc, les deux localisations de gare que je vous décrivais tout à l'heure. Le coût de ce scénario serait de 3,3 milliards d'euros. Il paraît important, il est à comparer en tout cas avec le coût d'un scénario A ou un scénario B avec une gare supplémentaire à Villeneuve-Saint-Georges, c'est-à-dire 3 milliards dans le cas du scénario A avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Voilà, donc, en conclusion de ma partie, les trois scénarios A, B et C et les différentes localisations de gares. Bien entendu, nous sommes là pour répondre à toutes vos questions parce que le premier enjeu pour nous de cette réunion, c'est que vous ayez une bonne compréhension du projet. Donc, n'hésitez vraiment pas à nous interroger. Je passe la parole à Tristan pour conclure.

Tristan BARRES : Alors, nous sommes aujourd'hui au stade du débat public. Donc, cinq mois après le débat public, le maître d'ouvrage devra prendre une décision sur le projet. Alors, cette décision porte sur l'opportunité du projet, c'est-à-dire est-ce qu'il faut le continuer ou pas, et sur les grandes caractéristiques que ce projet doit comporter dans la suite des études dans l'hypothèse où on continue le projet. Donc, suite à cette décision, une série d'études est prévue. Ce sont des études traditionnelles pour ce type de projet qui seront ponctuées par des moments de concertation réguliers, donc, tout ceci pour aboutir aux travaux et à une livraison de l'interconnexion sud prévue entre 2020 et 2025. Donc, aujourd'hui, les études qui ont été

réalisées et, donc, qui sont publiées sur le site de la CPDP ont été financées par l'Etat et la Région Ile-de-France. Donc, comme vous l'avez vu, ce projet, ce n'est pas seulement un projet de transport, c'est également un projet avec des choix d'aménagement du territoire. Et il y a des vraies questions que nous nous posons et que nous vous soumettons. Et ces questions sont très importantes car découlent de ces questions des choix à faire sur les fonctionnalités du projet et sur ses grandes caractéristiques, notamment le coût. Vous avez vu que le coût du projet peut varier de 1,4 milliard à 3,3 milliards en fonction des scénarios qui sont proposés. Voilà ! J'espère que la présentation a été claire et nous vous remercions pour votre attention.

Michèle TILMONT : Merci à vous ! Je pense que, en effet, beaucoup de questions vont être posées suite à votre présentation. Nous allons entendre tout de suite Monsieur Jacky Laplace qui, au nom du Conseil général, va présenter le cahier d'acteurs qui a été rédigé. Monsieur Laplace, à vous !

Jacky LAPLACE : Merci Madame ! Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, mesdames et messieurs les membres de la Commission, Monsieur le Maire de Melun, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs. Avant de commencer mon propos sur le sujet qui nous réunit ce soir, Monsieur le Président, je souhaite excuser Vincent Eblé, président du Conseil général, qui, retenu par d'autres obligations, n'a pas pu être présent. En son nom, je tiens à vous remercier de nous avoir proposé d'intervenir pour présenter le cahier des acteurs du sud-est francilien sur un sujet qui tient à cœur l'ensemble de ces signataires. Car, comme vous l'avez certainement constaté, notre cahier d'acteurs est un document collectif. A ce titre, permettez-moi de citer au-delà de Vincent Eblé, président du Conseil général, l'ensemble de ces signataires dont certains sont présents ce soir dans cette salle. Jean-Claude Mignon, député de Seine-et-Marne et Maire de Dammarie-les-Lys ; Guy Geoffroy, député de Seine-et-Marne, maire de Combs-La-Ville ; Manuel Valls, député de l'Essonne, maire d'Evry et président de l'agglomération d'Evry et de Centre Essonne ; Michel Bisson, président du Conseil d'administration de l'EPA Sénart et maire de Lieusaint ; Jean-Jacques Fournier, président du SAN de Sénart, maire de Moissy-Cramayel ; Bernard Gasnos, président de la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine ; Pierre Carassus, président du Syndicat mixte d'études et de programmation du schéma directeur de la région de Melun, maire de Vaux-le-Pénil ; Michel Le Flem, président de la Communauté de communes Vallées et châteaux, maire de Moisenay ; Gérard Millet, maire de Melun ; Dominique Verots, président du SAN de Sénart en Essonne et Bruno Depresle, directeur général de l'EPA Sénart. Parmi tous ces signataires, vous noterez que tous les élus concernés ont décidé, au-delà de leur sensibilité politique respective, de s'associer de façon unanime pour porter ce projet. La démarche est assez rare pour être signalée. Ces acteurs, vous l'aurez remarqué, sont Seine-et-Marnais mais aussi Essonnais, car c'est l'association des lignes nouvelles de Sénart, d'Evry et de l'Agglomération de Melun Val de Seine qui donne à ce sud-est francilien un dynamisme et un potentiel puissant.

Lorsque le Conseil général a commencé à participer à l'invitation de Réseau ferré de France à la concertation, nous avons immédiatement identifié l'enjeu que représentait ce projet pour la Seine-et-Marne. Avec les élus des collectivités des intercommunalités, nous défendons le scénario C qui présente des vrais avantages pour répondre aux enjeux nationaux, régionaux et locaux. Car, de notre point de vue, ces derniers, ils sont trop souvent sous-estimés par les autres acteurs. Or, ce sud-est francilien a de nombreux atouts à offrir pour accueillir la future infrastructure LGV et une gare TGV à Lieusaint-Moissy. Cette nouvelle infrastructure pourrait devenir l'une des gares les plus fréquentées en France avec un potentiel immédiat de 1 million de personnes habitant à une demi-heure du site. A ce titre, le Conseil général a fait de ce projet d'interconnexion et surtout du projet de gare TGV un projet stratégique, que nous avons

choisi de défendre en premier lieu en l'inscrivant dans d'autres projets du territoire départemental, voté à l'unanimité par notre assemblée. Les autres signataires ont parallèlement mené une réflexion similaire sur le sujet. Au fur et à mesure de nos rencontres, dans l'intérêt des Seine-et-Marnais mais aussi des Franciliens, nous avons décidé d'agir de façon concertée et collective sur ce dossier car nous partageons la même vision. Chers collègues, au nom du Conseil général, je vous remercie de ce partenariat que je crois exemplaire et inédit. Mesdames et messieurs, c'est le premier message que je souhaiterais vous faire passer ce soir. Elus et acteurs du sud-est francilien sont tous unis et prêts pour relever le défi du tracé Seine-et-Marnais et de la création d'une gare à Lieusaint-Moissy. Car, je crois, c'est l'une des clés majeures de la réussite d'un projet de cette envergure. Bien entendu, cela ne suffit pas. Mais comme je l'indiquais il y a quelques instants, le sud-est francilien, l'Essonne, la Seine-et-Marne ont de nombreux atouts à faire valoir et dans l'intérêt du projet. D'après les récentes analyses, ils semblent répondre aux nombreuses exigences du maître d'ouvrage. Même la problématique de son coût élevé qui a parfois été soulevée ne semble plus être un obstacle au regard des autres scénarios dont certains ont d'ailleurs été réévalués à la hausse. Et question cruciale, tant pour les échanges nationaux que franciliens, c'est le tracé qui désature le plus les gares parisiennes qui ne peuvent plus supporter de trains supplémentaires. Une gare à Lieusaint-Moissy offre aussi une situation stratégique du hub francilien à la croisée des RER D, ligne transilienne, nœud autoroutier, futur TZen, Corbeil/Sénart, Sénart/Melun. Ce projet semble tout à fait acceptable sur le plan environnemental. Sur ce point, nous serons tous très vigilants. Quant aux conclusions de l'étude d'impact environnemental, nous pensons également que ce projet de transport peut permettre de créer et de faciliter le transport des usagers du TGV à l'échelle nationale mais aussi à l'échelle régionale. C'est l'opportunité de repenser l'usage des TGV en Ile-de-France pour améliorer les liaisons de grande couronne. Nous estimons par ailleurs que la création d'une gare à Lieusaint-Moissy est nécessaire pour répondre aux besoins d'un bassin de vie de près de 1 million d'habitants si on se projette à l'horizon 2025. La démographie de ce territoire, à elle seule, justifie l'infrastructure de ce type. Cette démographie des plus dynamiques d'Ile-de-France associée au potentiel de développement économique du territoire doté de sites économiques stratégiques assurera une fréquentation très importante de la future gare. La plus importante au regard de tous les scénarios proposés.

Le sud-est francilien, c'est aussi un laboratoire d'idées et de projets. C'est un territoire où se développe un nouveau modèle d'aménagement grâce à des projets innovants. C'est l'occasion de créer la gare TGV du XXI<sup>e</sup> siècle grâce à une large maîtrise des sols et en favorisant l'accessibilité de la gare, tous modes confondus, et en privilégiant les transports en commun et les modes doux. Pour les porteurs du projet, c'est aussi l'occasion de mener un projet de grande envergure de manière facilitée grâce à un outil d'aménagement, l'établissement public d'aménagement de Sénart. Nous n'en doutons pas, le projet d'interconnexion en Seine-et-Marne et une gare à Lieusaint-Moissy permettra d'inscrire le projet plus que jamais dans une logique métropolitaine. Il deviendra un élément structurant d'un vrai Grand Paris en donnant toute sa dimension au territoire du sud-est francilien, d'Evry-Sénart-Melun identifié comme prioritaire et stratégique pour le développement régional. Je ne serai pas plus long car, comme je l'indiquais dans mon propos, il s'agit d'un cahier d'acteurs collectif. A ce titre, je pense que les autres signataires souhaiteront certainement compléter mon intervention. Je conclurai en vous disant que vous pouvez compter sur nous, signataires de ce cahier d'acteurs, pour vous aider et réaliser ce projet structurant, nous sommes prêts. Je vous remercie de votre attention. *(Applaudissements)*

Michèle TILMONT : Merci, Monsieur Laplace. Donc, la parole est à la salle. Je rappelle les quelques règles du jeu. Donc, trois minutes, pas plus, d'intervention pour que tout le monde puisse s'exprimer. Qui veut prendre la parole ? Oui, Monsieur. Une charmante hôtesse qui vous apporte le micro.

Jacques STEVENIN : Oui.

Michèle TILMONT : Vous pouvez vous présenter, s'il vous plaît ?

Jacques STEVENIN : Jacques Stévenin, secrétaire général de l'Etablissement public d'aménagement de la Ville nouvelle de Sénart. Je vais essayer de tenir en trois minutes, on aurait beaucoup de choses à dire. Premier élément, il faut bien voir que Sénart est une ville en pleine expansion. Aujourd'hui, il y a 110 000 habitants à peu près et environ 40 000 emplois. Il faut bien voir la dynamique dans laquelle elle s'inscrit, c'est-à-dire que, je ne vais pas vous bassiner avec des chiffres mais je crois que c'est important de rappeler ces éléments-là. Aujourd'hui, c'est 1 700 habitants supplémentaires chaque année, ce qui n'est pas mince, et c'est entre 1 000 et 1 500 emplois supplémentaires également chaque année. Donc, Sénart s'inscrit véritablement dans une dynamique. On imagine d'ici 2020 ce que peut représenter cette ville nouvelle. Les programmes en cours de logements sont de l'ordre de 8 000... inscrits dans les cartons en cours de réalisation sont de l'ordre de 8 000 actuellement. Il n'y a pas beaucoup de sites en Ile-de-France qui proposent ce type de dynamique. Et en matière d'emploi également, on s'inscrit dans la pérennité de ces perspectives d'environ 1 500 emplois par an. Ceci a été vu avec tous les élus de la collectivité, on se donne des outils pour tenir ces objectifs.

Deuxième élément, la question du bassin de vie. Sénart, ce n'est pas une île évidemment, c'est aussi interconnecté avec Melun, Evry, Corbeil et très au-delà jusqu'à Brétigny et même jusqu'à Orly, et est au cœur d'un bassin de vie, de fait, qui représente 800 000 habitants aujourd'hui, qui va représenter un peu plus d'un million d'habitants à terme, d'ici 2020. J'étais aux vœux d'une personne qui a été évoquée tout à l'heure qui est le Président de la Communauté urbaine d'Evry, hier soir, et qui rappelait l'impact que va avoir dans les prochaines années toute la loi de réforme des collectivités territoriales, qui va beaucoup, je dirais, permettre de structurer ce grand territoire, continuer de le conforter et Manuel Valls, puisque on peut le citer, bien sûr... rappelait également que, au travers de ces bassins de vie, les usagers se moquent un peu des limites départementales. Et on constate bien donc que tout cela effectivement fonctionne en outrepassant ces limites départementales et c'est bien un enjeu, je dirais, véritablement d'aménagement du territoire pour ce grand bassin, ce grand territoire qui est, par ailleurs, strictement conforme à toutes les orientations qui sont fixées par le projet de schéma directeur de la région Ile-de-France qui a été approuvé par le Conseil régional, il y a deux ans maintenant, qui est bien de structurer un grand pôle de vie dans le sud-est de l'Ile-de-France. Alors, cette structuration, bien sûr, elle présente beaucoup d'avantages. Elle est en train de se mettre en place au travers de l'action des différentes collectivités territoriales. Bientôt TZen, un transport en commun à haut niveau de service, va être mis en service d'ici six mois à peu près maintenant, qui va permettre de conforter encore un peu plus le fonctionnement de tout le système. Voilà ! Je crois que c'est, donc, dans cette logique d'aménagement du territoire qu'il faut penser véritablement l'implantation possible d'une gare à Lieusaint qui, je crois, ne peut avoir que des bénéfices et qui, bien sûr, permettrait de booster Sénart, bien évidemment, d'améliorer encore sa dynamique et également d'améliorer la dynamique de tout cet ensemble du sud francilien. Voilà ! Je ne veux pas... je pense que j'en suis aux trois minutes à peu près. Je vais m'en arrêter là, quitte à revenir après. Merci.

Michèle TILMONT : Merci beaucoup ! Une autre question ? Monsieur... Nous sollicitons Monsieur Gasnos peut-être. On fait appel aux élus, oui. Monsieur, oui. Monsieur Jean-Jacques Fournier.

Jean-Jacques FOURNIER : Voilà, oui.

Michèle TILMONT : Président du SAN.

Jean-Jacques FOURNIER : J'attendais, ne sachant pas bien à quel moment il était souhaitable d'intervenir puisqu'il y a aussi d'autres prises de parole que Monsieur Laplace. Donc, je pensais intéressant d'entendre l'ensemble de ceux qui doivent intervenir. Puisque vous m'y invitez, voilà ! Moi, je suis Jean-Jacques Fournier, président du SAN de Sénart, un des signataires du cahier d'acteurs qui a été présenté par Jacky Laplace et bien sûr, je défends l'option C. On parle de l'aménagement du territoire. Je dirais que s'il y a vraiment une localisation de gare qui répond à un objectif d'aménagement du territoire, c'est évidemment la gare de Lieusaint. Cette gare, ce n'est pas la gare de Lieusaint, ce n'est pas la gare de Sénart, c'est la gare du sud-est francilien, ce qu'on appelle le quadrant sud-est. Cela a été dit. Nous sommes ici dans le sud-est de l'Île-de-France avec Evry, Corbeil, Sénart et Melun, deux villes nouvelles, deux villes chefs-lieux, des secteurs en plein développement à la fois sur le plan de l'habitat, mais aussi sur le plan du développement économique. Sénart, c'est 3 000 hectares de réserve foncière. Cela a été dit par Jacques Stévenin. Aujourd'hui, au dernier conseil d'administration de l'établissement public, nous avons donné le feu vert à l'EPA pour des programmes de logement à hauteur de 9 150 logements. C'est absolument considérable. Il a été rappelé qu'à 15 minutes de la gare, il y aura 500 000 habitants et à moins d'une demi-heure, 1 million d'habitants.

Alors, j'ai parlé territoire en développement, tout simplement, je voudrais parler maintenant de l'accessibilité. Il me semble, quand on se pose la question d'implanter une gare, en grande couronne et je crois que c'est absolument indispensable, quand on voit effectivement les temps de parcours, la pollution, les routes qui sont encombrées tous les matins pour rejoindre Paris. Si on a un rendez-vous, moi, quand j'ai un rendez-vous à Paris à 9 heures, je pars à 7 heures, il faut deux heures. Et je dirais, j'ai une heure pour aller à Villeneuve-Saint-Georges. Donc, je crois que le premier critère, il faut très certainement une seconde gare. On voit bien tout ce sud-est francilien, cela correspond à un besoin, mais une gare qui soit accessible. Aujourd'hui, aller à Paris, quand on ne peut pas prendre le RER, sachant qu'on a la chance d'avoir le RER qui desservira cette gare, tout le monde ne peut pas utiliser le RER, donc, on prend la voiture, et aujourd'hui, les gares parisiennes sont inaccessibles et une gare demain à Villeneuve-Saint-Georges n'est pas accessible. Il faudra une heure pour toute cette population du sud-est francilien. Donc, cela me paraît aberrant. Donc, je dirais, toutes ces raisons, toutes ces raisons concernant Sénart : aménagement du territoire, secteur en plein développement, un bassin de populations aujourd'hui important, un secteur accessible, des disponibilités foncières... j'ai presque envie de vous dire, je ne comprends pas qu'on se pose la question. Moi, cela... Non, mais cela me paraît tellement évident que si on veut créer une seconde gare dans le sud-est de l'Île-de-France, et elle est certainement utile, je dirais, il n'y a pas photo. C'est vraiment par rapport aux objectifs que vous-mêmes, vous avez fixés, une implantation, je vous dis, à Lieusaint parce que ce n'est pas la gare de Sénart, c'est la gare du sud-est francilien et je dirais que, par rapport au projet de Grand Paris, et on voit que le sud-est de l'Île-de-France est un petit peu à l'écart de ce Grand Paris, c'est le moyen d'intégrer Sénart et le sud-est francilien dans le projet du Grand Paris et cela me paraît indispensable.

Michèle TILMONT : Merci de vos propos. Qui souhaite s'exprimer ? Oui, peut-être RFF peut répondre sur les questions d'accessibilité ?

Tristan BARRES : Ce n'était pas vraiment une question, c'était un constat que je partage. Une gare... Nous avons positionné la deuxième gare TGV sur le RER D parce qu'on est convaincu qu'une gare TGV fonctionne si elle est reliée à un réseau de transport régional performant, de grand gabarit, qui permet justement de drainer une population suffisante pour faire vivre cette gare. D'où, l'idée d'avoir deux options : une gare à Villeneuve-Saint-Georges et une gare à Sénart. Alors, c'est vrai que lorsqu'on regarde... cela, c'est l'accessibilité en transport en commun. Quand on regarde l'accessibilité en véhicules particuliers, c'est clair que d'après nos estimations chiffrées... c'est issu de nos études de trafic, on voit qu'il y a quand même un petit gap, un petit delta, un écart entre Sénart et Villeneuve-Saint-Georges. Sénart est un peu plus accessible en voiture que Villeneuve-Saint-Georges. Et quand je dis un peu plus, c'est largement plus accessible... Alors, on peut vous montrer, parce que même si ce n'était pas une question, on a quand même les diapositives en réserve pour montrer un peu ce que cela donne en termes de temps d'accès de ces différentes gares. On pourrait peut-être commencer par Villeneuve-Saint-Georges, l'accessibilité de Villeneuve-Saint-Georges en transport en commun. Alors, moi, je ne vois pas mais est-ce qu'on peut l'afficher ? Voilà. Cela donne cela. Alors, en vert foncé, ce sont des gens qui sont à moins de 30 minutes de la gare en transport en commun. Et plus cela s'éclaircit, et après plus cela devient rouge, plus les gens sont éloignés de la gare. Donc, cela c'est la gare de Villeneuve-Saint-Georges. Lorsqu'on regarde la gare de Lieusaint, voilà ce que cela donne. Donc, on voit que, en fait, la gare de Lieusaint, en termes de bassin, prend même des gens depuis Fontainebleau au Sud, et puis cela remonte jusqu'à pratiquement la bordure du Val-de-Marne. Alors, en termes chiffrés, grosso modo, avec Lieusaint, c'est 580 000 emplois et populations supplémentaires qui deviennent à moins de... enfin, qui, de fait, sont à moins de 30 minutes du TGV grâce à la gare TGV de Lieusaint. Alors, si on regarde la situation véhicules particuliers, on peut faire exactement la même chose. On a la carte de, par exemple, Villeneuve-Saint-Georges, voilà. Donc, cela c'est l'accessibilité de Villeneuve-Saint-Georges en véhicule particulier. Donc, là on voit que, en vert foncé, le vert foncé, il est plus réduit. Grosso modo, nous, d'après nos calculs, on a... si on additionne population et emploi, c'est 65 000 personnes qui sont à moins de 30 minutes de la gare TGV en véhicule particulier. Si on fait une gare TGV à Lieusaint, ces 65 000 se transforment pratiquement en 1,5 million de personnes qui sont à moins de 30 minutes. Donc, vous voyez que tout le Sud-Est, et ce que vous disiez, le quart sud est de l'Île-de-France se verdit, si vous voulez... Cela, ce sont des résultats des études de trafic que nous avons menées, donc, en amont du débat public, ils sont disponibles sur le site de la CPDP.

Michèle TILMONT : Merci beaucoup. Monsieur qui est au milieu de la salle, qui tend la main pour attraper le micro. Merci.

Laurent MAILLIET : Bonsoir ! Laurent Mailliet, directeur des transports au Conseil général de Seine-et-Marne. Je crois qu'à la lumière de cette carte, on peut même aller un tout petit peu loin, puisque là vous comparez deux gares : une à Villeneuve-Saint-Georges et une à Sénart en termes d'accessibilité. Et sur la deuxième carte de Villeneuve-Saint-Georges, si en plus on regarde l'accessibilité à la gare d'Orly, qui est prévue, qui est incontournable du projet, on se rend compte qu'au fond, on dessert pratiquement les mêmes personnes, alors que lorsqu'on regarde la différence avec Sénart, ce ne sont bien entendu pas les gens qui sont dans le bassin de vie d'Orly qui sont desservis. Donc, si vous faites un rond entre l'attractivité de la zone d'Orly et l'attractivité de la zone de Villeneuve-Saint-Georges, vous allez en fait avoir deux zones qui se confondent.

Michèle TILMONT : Bien. D'autres questions ? Oui.

Tristan BARRES: Je veux dire que j'étais à moitié d'accord avec vous, parce que ce n'est pas la totalité des gens d'Orly qui se rabattraient sur... enfin, qui sont aussi concernés par Villeneuve-Saint-Georges, c'est grosso modo la moitié. En fait, ce qu'on constate, c'est que faire une gare à Villeneuve-Saint-Georges, cela siphonne... excusez-moi l'expression, cela siphonne à peu près la moitié du trafic territorial de la gare TGV d'Orly. Donc, la gare TGV d'Orly ne vit pas qu'avec son trafic territorial, mais également le trafic intermodal, c'est-à-dire le trafic air-fer. Mais, grosso modo, à Orly, vous avez 2,4 millions de voyageurs ; 1,1 million de voyageurs, c'est du trafic air-fer, donc on le laisse de côté ; et sur le reste, cela veut dire 1,3 million, vous avez pratiquement 700 000 voyageurs, du fait de la création de la gare de Villeneuve-Saint-Georges, qui vont à Villeneuve-Saint-Georges et pas à Orly. Si l'on fait une gare TGV dans le secteur de Sénart et en particulier à Lieusaint, les 2 millions de voyageurs attendus à Lieusaint s'additionnent totalement, effectivement, au trafic de la gare TGV d'Orly, c'est-à-dire que le trafic territorial d'Orly se maintient exactement au même niveau que si la gare était toute seule, et donc ce trafic s'ajoute à celui de Lieusaint. Donc, pour résumer, avec Lieusaint, deux plus deux, cela fait quatre, et avec Villeneuve-Saint-Georges, deux plus deux, cela fait moins de quatre, cela fait entre trois et quatre.

Michèle TILMONT : Bien. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? D'autres opinions qui peuvent s'exprimer ? Ou est-ce que nous demandons à la SNCF de bien vouloir s'exprimer sur ce sujet ? Monsieur... Oui ? Non ?

Philippe PERRINELLE : Oui, bonsoir ! Philippe Perrinelle pour la SNCF Voyages Grands projets. Donc, peut-être un petit... en quelques mots quand même, la position de la SNCF Voyages, c'est... donc, nous soutenons ce projet. C'est un projet qui est indispensable pour le développement du TGV mais également pour libérer des emprises pour le Transilien qui en a besoin entre Massy et Orly. Nous sommes aussi très favorables à une seconde gare sur la ligne d'interconnexion, notamment pour maximiser l'intérêt du projet puisqu'on a vu, et RFF l'a bien montré, qu'avec une seconde gare, le trafic était plus important. Donc, après, où positionner cette gare ? C'est vrai que nous, on se pose... disons, pour nous, la question est un peu moins tranchée, c'est-à-dire qu'au travers de nos réflexions, nos études, nos prévisions de trafic, on a des résultats qui sont un peu différents de ceux de RFF, et qui nous conduisent plutôt à favoriser le site de Villeneuve-Saint-Georges pour des raisons à la fois d'accessibilité au RER transport collectif beaucoup, disons, meilleur, et aussi pour des performances de transport de temps de parcours qui sont meilleures avec un scénario direct plutôt que par le détour de Lieusaint, puisque les trafics, qu'ils soient de province à province, notamment vers le Nord et l'Est de la France, et les trafics vers CDG Marne-la-Vallée, voient leurs temps majorés par le détour par Lieusaint, et nos études conduisent à, effectivement, des résultats qui sont un peu plus faibles dans le cas de Lieusaint. Voilà. Donc, nous avons effectivement un petit différend par rapport à ce qui vous a été présenté par Réseau ferré de France.

Michèle TILMONT : Oui ?

Jacques STEVENIN : Pardon. Oui, juste une... par rapport à ce commentaire de notre collègue de la SNCF...

Michèle TILMONT : Il faut que vous vous présentiez, s'il vous plaît !

Jacques STEVENIN : Pardon, oui. Jacques Stévenin, secrétaire général de l'EPA Sénart. Donc, question à notre collègue, simplement savoir sur quelles hypothèses de prospective il s'appuie pour ces modélisations concernant notamment Sénart, et pourrais-je lui suggérer également de se rapprocher de nous pour peut-être revoir les perspectives en question ?

Michèle TILMONT : Vous avez un droit de réponse mais très bref, si vous le souhaitez.

Philippe PERRINELLE : Pour ce qui concerne les accessibilités et la détermination des zones de chalandise, nous sommes partis à la fois des temps de parcours transport collectif fournis par le STIF [Syndicat des transports de l'Ile de France], et également des temps de parcours routiers fournis par l'Etat, la DRE, Direction régionale de l'Équipement.

Michèle TILMONT : Bien, merci. Nous n'allons pas tomber dans un débat trop spécialisé. Donc, monsieur, vous vouliez intervenir ? S'il vous plaît, micro à gauche pour le monsieur qui est au premier rang. Monsieur Pierre Vitte ? Ah, d'accord. Ecoutez ! Oui, pourquoi pas ? Vous venez donc... Oui, il devait y avoir en effet deux présentations. Monsieur Pierre Vitte, président de la Commission aménagement du territoire à la Chambre de commerce de Seine-et-Marne. Donc, si vous souhaitez intervenir, vous avez six minutes. En principe... Ce sera mieux depuis la tribune, je crois. Vous avez la parole.

Pierre VITTE : Monsieur le Président, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs, j'interviens donc au titre de la Chambre de commerce régionale Ile-de-France et de la Chambre de commerce départementale, et ce à la demande aussi de la Ville nouvelle de Sénart. Alors, évidemment, comme le dit le président Fournier, le scénario C, aujourd'hui, semble s'imposer, et je vais essayer de vous développer un certain nombre de raisons pour lesquelles ce scénario, vu du côté des acteurs économiques, est le bon choix. Alors, tout d'abord, vous dire qu'il y a une totale unité de vue entre l'ensemble des chambres de commerce de la région Ile-de-France, et cela c'est important, aussi bien Yvelines-Val-d'Oise que même Val-de-Marne, Seine-et-Marne, Essonne que la position de la Seine-et-Marne. Alors, le scénario C, évidemment celui qui a retenu notre choix, est là. Donc, la position des deux aéroports, aéroport d'Orly et une gare à Lieusaint, est celle que nous allons choisir. Alors, Orly, dans le cadre d'un cahier d'acteurs qui sera fait par la Chambre régionale, nous avons fait le choix de la gare située sous les pistes d'Orly. Ce choix, il conforte d'abord la vision que le réseau consulaire a eue à l'époque où ils ont commencé à étudier la révision du SDRIF, c'est-à-dire de l'existence d'un découpage en dix territoires majeurs de la Région Ile-de-France, formant véritablement la base d'un vrai polycentrisme. Ce scénario renforce l'attractivité de l'Ile-de-France dans un contexte de compétition entre les grandes métropoles mondiales, avec un polycentrisme renouvelé intégrant pleinement le quadrant Sud-Est et les trois pôles économiques urbains que sont Orly-Rungis, Evry-Corbeil, Sénart-Melun-Villaroche. Ils offrent la possibilité de renforcer et de valoriser les fonctions métropolitaines de ce territoire, comme notamment 70 000 habitants, et je vous rappelle que c'est quand même l'objectif majeur du Grand Paris, pardon, ce sont 70 000 logements construits par an en région Ile-de-France. Et le Président nous a indiqué tout à l'heure, 9 000 logements, rien que sur la ville nouvelle de Sénart. Une fonction économique administrative avec les deux préfectures, et commerciale avec des grands centres commerciaux, des centres de formation, des attractivités [activités] à haute technologie, groupe Safran, Génopole, universités, pôles de compétitivité, celle de la porte d'entrée Sud-Est d'Ile-de-France. Ils donnent la priorité à la réalisation d'un véritable hub aérien et ferroviaire sur Orly, avec une gare TGV au plus proche des aéroports. Le scénario B proposant des gares éloignées des aéroports ne peut être retenu à notre point de vue.

La deuxième raison pour défendre ce scénario, et cela c'est un argument - certains arguments vont être en redite - mais que je n'ai pas encore entendu est qu'il n'hypothèque pas les choix futurs. Il est en capacité d'accueillir les nouvelles infrastructures en termes de desserte ferroviaire comme le projet Trains Express régionaux à grande vitesse, TERGV ou autres comme le fret TGV. Or, les scénarii A et B se greffent sur la tranchée couverte existante dans le

Bois de La Grange entre Valenton et Villecresnes. Après l'accueil du trafic de l'Interconnexion Sud, si toutefois celle-ci devait se faire, et suite aux évolutions du trafic des TGV radiaux et de l'Interconnexion, ce tronçon sera aux limites de ses capacités de fonctionnement. Il ne restera plus aucune possibilité pour les TERGV ou autres projets. Seul le scénario C offre donc les garanties d'un projet durable. Un aménagement est donc indispensable pour satisfaire ces nouvelles demandes et renforcer l'attractivité Ile-de-France. Avec un coût prohibitif d'aménagement de la section Valenton-Coubert, qu'il faudrait aménager à ce moment-là, d'un montant approximatif de 1 milliard d'euros contre 300 millions pour la section Crisenoy-Coubert, le territoire attend cette gare depuis 1994, elle est inscrite au SDRIF de 94, ainsi qu'à celle du SDRIF de 2008 qui verra peut-être prochainement le jour.

Le point numéro 2 que nous souhaitons défendre pour une deuxième gare à Lieusaint dans la Ville nouvelle de Sénart, c'est de créer une véritable porte d'entrée internationale pour les territoires de l'OIN Orly-Rungis-Seine-Amont, mais elle (se fera) déjà avec le hub aérien ferroviaire d'Orly. Plusieurs éléments étayaient ce choix. Excusez-moi, je vais très vite mais on m'a dit « six minutes ». La comparaison des potentiels d'urbanisation des aires de chalandise des deux gares montre un potentiel d'environ 7 000 hectares pour Lieusaint, soit deux fois et demi... enfin, 2,6 fois plus que Villeneuve-Saint-Georges... cela, ce sont des chiffres Chambre, représente plus de 20 % du potentiel francilien qui est défini dans le SDRIF à 34 000 hectares. Ces 7 000 hectares constituent un patrimoine foncier indispensable au maintien de l'Ile-de-France comme une métropole de rang mondial. Pour répondre au défi de construire 70 000 logements par an et créer 28 000 emplois, ce sont les perspectives du SDRIF, accueillir les fonctions métropolitaines, lutter contre l'étalement urbain en conjuguant densification et urbanisation contenues, assurer l'attractivité territoriale en articulant le développement économique et dessertes nationales et internationales.

C'est une accessibilité accrue pour les résidents et les salariés. Alors là, on reprend un certain nombre de chiffres : +82 % de population située à moins de trente minutes d'une gare TGV, +65 % en plus d'emplois situés à moins de trente minutes d'une gare TGV. Un trafic passager le plus important, +9 % du trafic prévisionnel et +10 % de gain de trafic. Alors, les chiffres ont déjà été rappelés, sur l'option A c'est un gain de trafic de 3 291 000 personnes, sur le tracé C ce sont 3 634 000 personnes. Une forte amélioration du temps de parcours vers l'Ile-de-France, en conservant les chiffres des voyageurs de 2009, soit 104 millions de voyageurs qui gagneraient environ 38 minutes, ceux qui font Paris-Provence, ou de l'Ile-de-France à Provence dans les TGV intersecteurs, 13 140 000... je vous rappelle 104 millions d'un côté qui gagneraient 38 minutes, 13 140 000 voyageurs qui perdraient entre une minute trente et huit minutes, ceux qui font province-province, sans s'arrêter en Ile-de-France, dans les TGV d'intersecteurs. Cette forte amélioration du temps de parcours vers l'Ile-de-France avec un gain de 38 minutes, soit 20 minutes de mieux qu'avec la gare de Villeneuve-Saint-Georges. Alors cela, ce sont peut-être des chiffres que SNCF pourra ou confirmer ou infirmer, apparemment il y a discussion. Bien qu'avec un coût de 10 % plus élevé, ce sont des performances économiques optimales avec un bénéfice net de 45 % plus élevé, un investissement rentable... alors, 5,22 se situant bien au-dessus du rendement de capital à 3,7 du TRI, mais cela, alors là, c'est extrêmement compliqué, je pourrai vous donner les détails... et surtout un gain plus important en euros investis, +34 %. Développer un territoire... j'en suis à combien ?

Michèle TILMONT : Vous avez presque épuisé votre temps de parole et...

Pierre VITTE : Alors, laissez-moi encore deux minutes, et c'est bon.

Michèle TILMONT : Bien sûr !

Pierre VITTE : Une minute. Alors, objectif de développer un territoire de projet, dépasser les clivages entre les territoires de ce quadrant Sud-Est, développer une approche systémique, c'est-à-dire mettre en œuvre un projet qui décline une véritable collaboration entre l'OIN d'Orly-Rungis-Seine-Amont, le pôle métropolitain d'Evry Corbeil et l'OIN, et le territoire métropolitain de Sénart-Melun-Villaroche. C'est à ce titre qu'il convient de faciliter le rabattement des transports collectifs vers les deux gares TGV retenues en améliorant les infrastructures routières pour les déplacements en véhicules particuliers et des transports en commun, déviation de l'ancienne RN6, l'aménagement de l'ancienne RN19, réalisation des franchissements de Seine, transport en site propre reliant les deux rives de la Seine.

Ce que les Chambres de commerce préconisent, c'est évidemment la réalisation du scénario C avec la gare de Lieusaint aux normes HQE, avec notamment un tunnel bitube et non une tranchée couverte, mais c'est déjà dans le projet, et une évaluation des incidences sur la nappe phréatique et le sous-sol. Deuxièmement, un aménagement du tronçon Crisenoy-Coubert pour la réalisation de la future rocade TERGV, et troisièmement des aménagements routiers de franchissement de Seine et de transports collectifs pour améliorer le rabattement vers les gares TGV. Voilà ! Je vous remercie de votre attention. Ce que je veux dire seulement c'est qu'un tel projet, c'est à la fois une vision politique des acteurs que vous avez entendus, mais ce sont aussi des éléments comptables et des éléments d'arithmétique que j'ai essayés de vous présenter et qui seront à la disposition dans un cahier d'acteurs qui sera prochainement publié. Merci.

Michèle TILMONT : Merci, monsieur. (*Applaudissements*) Sans engager une bataille de chiffres, est-ce que Réseau ferré de France souhaite répondre notamment sur les points techniques de saturation du triangle de Coubert ? Je crois que c'est un point qui est soulevé assez souvent dans ce débat public, c'est peut-être important ce soir de rappeler les réponses qui peuvent être données par RFF.

Tristan BARRES : Alors, peut-être quelques petits transparents sur le fonctionnement du réseau à cet endroit-là. Alors, je ne vais pas commencer par Valenton-Coubert, je vais commencer par la capacité de l'Interconnexion Sud. Alors, est-ce qu'on peut envoyer la diapositive ? Voilà ! Donc, cela c'est un petit schéma qui vous explique pourquoi la capacité de l'Interconnexion Sud est limitée. Alors, elle est limitée, pourquoi ? Parce que c'est une ligne transversale qui est reliée à deux radiales, qui ont elles-mêmes un gabarit... enfin, une capacité limitée. La LGV Atlantique à l'Ouest et la LGV Sud-Est, donc à l'Est. Une ligne grande vitesse, en France, cela a une capacité de l'ordre de 15 trains, 15 à 16 trains par heure et par sens. Alors, ce n'est pas aujourd'hui mais à l'échéance 2020, ce sera le cas. Sur les 15 TGV qui parcourent la ligne Atlantique, par exemple, vous en avez onze qui vont sur Paris. Donc forcément, vous n'en avez plus que quatre qui empruntent la ligne Interconnexion Sud, pareil pour la ligne Paris-Lyon. La ligne Paris-Lyon est limitée à 15. Vous en avez onze qui vont sur Paris, et quatre qui vont sur Interconnexion Sud. Donc, la capacité de l'Interconnexion Sud, en théorie, elle est identique à n'importe quelle ligne à grande vitesse de France. Cela devrait être 15, sauf que comme elle est connectée à deux lignes radiales qui ont des capacités limitées, la capacité de l'Interconnexion Sud dépend en fait de la place que l'on donne aux TGV intersecteurs sur les deux lignes radiales sur lesquelles elle est connectée, en l'occurrence ici quatre. L'Interconnexion Sud, elle n'a pas besoin de doublement de Valenton-Coubert ou de Coubert-Crisenoy pour vivre. Dans le trafic intersecteur qui vous est présenté là, les 4 TGV intersecteurs peuvent circuler sur le réseau à grande vitesse francilien sans doublement supplémentaire. En revanche, les transparents suivants vont vous l'expliquer, si l'on veut un jour ajouter du trafic supplémentaire à ce trafic intersecteur, par exemple des navettes à grande vitesse franciliennes, là, effectivement, le tronçon Valenton-Coubert ou le tronçon

Coubert-Crisenoy est un élément bloquant parce que saturé. Alors, vous avez un petit schéma ici qui vous explique comment fonctionne ce réseau. En jaune... je crois que c'est en jaune, voilà ! En jaune, vous avez le trajet des Paris-Lyon. Demain, vous aurez des intersecteurs, vous voyez qu'entre Valenton-Coubert, donc la zone qui est encadrée en noir, vous avez une superposition de ces deux flux. Comme je l'ai dit auparavant, il n'y a pas de problème, cela passe parce qu'intrinsèquement cela fonctionne comme cela, c'est de la tuyauterie. En revanche, si l'on veut rajouter à ce trafic jaune et bleu un trafic, ici représenté en rouge qui est du trafic francilien à grande vitesse, là, pour le coup, on a un problème parce que Valenton-Coubert est insuffisant pour faire passer ces trois flux. Les deux flux, c'est possible mais pas les trois. Donc, effectivement, cela voudrait dire que si l'on voulait faire ce type de service francilien à grande vitesse, il faudrait doubler Valenton-Coubert, et on estime cela, comme vous l'avez dit tout à l'heure dans votre discours, à environ 1 milliard d'euros. Cela c'est dans le cas des scénarii A et B de l'Interconnexion Sud. Si on est dans le cas de figure du scénario C... il y a toujours un problème de saturation mais pas au même endroit. Vous avez toujours le Paris-Lyon en jaune, l'Interconnexion Sud, donc version scénario C avec les TGV intersecteurs, dont vous voyez que le trait jaune et le trait bleu se superposent non plus au niveau de Valenton-Coubert mais au niveau d'un tronçon qu'on appelle Coubert-Crisenoy, là, comme je l'ai dit tout à l'heure, ce trafic passe, cela fonctionne, en revanche, si on veut faire par exemple des navettes Orly-Roissy, là, la superposition des trois flux ne passe pas sur ce tronçon. Donc là, il y a un problème, et il faut effectivement, dans ce cas-là, doubler le tronçon Coubert-Crisenoy, et là le coût est moins important que dans le cas de Valenton-Coubert, parce que la configuration est plus facile, il n'y a pas de tranchée couverte, c'est moins urbanisé, donc c'est de l'ordre de 350 millions d'euros. En tout état de cause, le doublement de Valenton-Coubert ou Coubert-Crisenoy n'est pas inclus actuellement dans le projet Interconnexion Sud, donc ce n'est pas du tout inclus dans les coûts qu'on vous a présentés tout à l'heure, parce que pour nous c'est un aménagement qu'il faudrait faire pour des trafics qui iraient au-delà du trafic intersecteur lié au projet Interconnexion Sud.

Michèle TILMONT : Oui, Olivier Klein.

Olivier KLEIN : Oui, pardon. Je voulais juste rappeler l'atelier technique donc du 8 février, qui portera d'un point de vue technique sur ces thématiques de mesure de la capacité des différentes lignes avec, entre autres, une première partie vraisemblablement sur ces questions de LGV Valenton-Coubert, Coubert-Crisenoy plus POCL, parce qu'il faudra intégrer cela dans la réflexion éventuelle, et puis une autre partie sur Massy-Valenton.

Michèle TILMONT : Est-ce qu'il y a d'autres questions dans la salle... suscitées par les derniers... Oui, monsieur ?

Alain BOULET : Alain Boulet. Je suis usager du RER plus que du TGV, donc si j'ai bien compris actuellement, dans le projet, il n'est pas intégré la possibilité d'utiliser l'Interconnexion TGV pour faire des navettes franciliennes, première question. Et deuxième question, si, comment... c'est envisagé à plus long terme, visiblement le scénario C serait plus favorable pour une telle évolution.

Michèle TILMONT : Vous apportez une réponse tout de suite, ou il y a d'autres questions qu'on peut prendre en même temps regroupés Non ? Oui, madame ?

Anne duPRESSOIR : Bonjour ! Anne Dupressoir, je prends le RER 5 jours, voire 6 jours par semaine, notamment le D, et je ne comprends pas bien le choix de Villeneuve-Saint-Georges. En fait, c'est une ville qui est quand même déjà pas mal saturée, que ce soit au niveau routier avec ce fameux pont qui traverse la Seine, juste à cet endroit-là, donc mettre, je pense, une

gare à Villeneuve, effectivement, cela sera très difficile d'y accéder. Pour les gens, de toute façon, qui habitent... puisque je suis ancienne habitante du Val-de-Marne, et j'habite donc à Seine-et-Marne depuis le mois d'août, il faut savoir que lorsque nous nous rendons à Orly, on ne prend pas les transports en commun, on prend un taxi, c'est bien plus simple, cela coûte 18 euros, et on arrive à Orly en très peu de temps à condition, certes, de ne pas prendre la A86 qui est saturée aux heures de pointe et où, effectivement, l'accès est très difficile. Donc, je pense, effectivement, que Lieusaint est un meilleur choix puisque c'est plus facile d'aller plutôt en province pour prendre un train, plutôt que de remonter sur Paris, proche banlieue, proche couronne, pour accéder à une gare de TGV.

Pour rebondir sur SNCF Voyages, peut-être que les perdants seraient les habitants aux alentours de Marne-la-Vallée qui, eux, s'ils veulent aller du côté d'Orly, ce sera certainement plus facile par Villeneuve-Saint-Georges, peut-être un peu plus court mais de toute façon l'enjeu, je pense, exactement est le même si on parle d'Interconnexion air-fer pour tous les habitants de la banlieue Nord qui, eux, n'ont pas trop de soucis puisque pour accéder à Orly, cela c'est simple, il suffit de changer à la gare du Nord, de prendre le RER B et l'Orlyval. Donc, effectivement, les grands embêtés, si je puis dire, pour accéder à Orly, ce sont les habitants de la banlieue Sud, de Melun et l'agglomération melunaise, et nous, effectivement, pour se rendre à Orly à l'heure actuelle, c'est hyper lent. Il faut monter jusqu'à la gare de Lyon, il faut repasser par Châtelet, de Châtelet il faut redescendre par le B pour accéder à Orly, et c'est vrai que cette gare à Lieusaint nous ferait gagner énormément de temps, et sera certainement plus facile d'accès que de mettre tout encore à Villeneuve-Saint-Georges qui me paraît mais déjà très, très saturé, y compris en termes d'aménagement de la ville et de tout ce qui se trouve autour. Voilà !

Michèle TILMONT : Merci de votre position. RFF pourrait répondre à la question précédente, aux deux questions précédentes de monsieur ?

Tristan BARRES : Alors, il est clair que l'objectif premier de l'Interconnexion Sud, ce n'est pas forcément les navettes intra Ile-de-France. En revanche, elle les permet, mais elle les permet à condition de faire des aménagements sur soit Valenton-Coubert soit Coubert-Crisenoy pour débloquer, si vous voulez, la saturation qui est générée par l'accumulation des flux intersecteurs radiaux et, éventuellement, des navettes intra Ile-de-France. Alors, quand je dis que ce n'est pas possible, on pourra toujours trouver un jour à une certaine heure un sillon pour faire... -un sillon, c'est un créneau de passage, si vous voulez...- pour faire passer une navette entre Orly et Roissy mais si on cherche, si la question c'est : est-ce qu'il est possible, sans faire l'aménagement de doublement de Valenton-Coubert ou Coubert-Crisenoy, d'avoir un système régulier de navettes intra Ile-de-France, par exemple entre Orly et Roissy, par exemple toutes les demi-heures, cela, pour le coup : Non ; parce qu'en heure de pointe, cela ne passera pas. Donc, l'Interconnexion Sud le permet mais sous réserve de compléter l'Interconnexion Sud par les aménagements que j'ai signalés.

Et sur votre deuxième question, effectivement, le A et le B conduiraient au doublement de Valenton-Coubert, donc 1 milliard, le C conduirait au doublement de Courbert-Crisenoy à 350 millions d'euros. Et encore une fois, c'est un autre projet qui est lié, mais c'est un autre projet. Je note au passage qu'aujourd'hui les navettes à l'intérieur de l'Ile-de-France en TGV sont possibles. Vous pouvez faire Massy-Marne-la-Vallée, Marne-la-Vallée-Roissy, et cetera en achetant un billet, effectivement cela coûte entre 15 et 40 euros, je crois, pour une durée de parcours, qui ne sera pas forcément améliorée avec l'Interconnexion Sud, de l'ordre de 30 à 40 minutes pour faire Massy-Roissy.

Michèle TILMONT : Bien, merci. Pour peut-être répondre à madame d'une certaine façon, est-ce que Madame Varoqui voudrait bien intervenir à la tribune et nous présenter les projets de développement de la Communauté d'agglomération. Vous vouliez parler ? Excusez-moi ! Alors... François Guliana.

François GULIANA : Donc, c'était pour vous répondre sur la deuxième question, et plus globalement sur des remarques qui ont été faites précédentes par rapport au...

Michèle TILMONT : Madame Varoqui... attendez ! Madame Varoqui peut venir à la tribune et prendre la parole juste à la suite. Voilà ! Merci !

François GULIANA : ... et plus globalement sur des remarques qui ont été faites pour opposer plus ou moins les études de la SNCF et Réseau ferré de France : ce n'est pas le cas, elles ont, d'une part, été faites avec le même sérieux et avec une communication constante entre nos deux équipes, et surtout l'enseignement global de ces études montre qu'une gare à Orly, c'est bien, une seconde gare dans le projet d'Interconnexion Sud, c'est mieux. Ensuite, les différences qu'il peut y avoir en termes de trafic entre Villeneuve-Saint-Georges et Sénart ne permettent pas de dire catégoriquement telle ou telle gare, il y a beaucoup d'autres éléments qui doivent rentrer dans la réflexion, et notamment l'objet de cette réunion ce soir, qui est l'aménagement du territoire. Alors, vous avez souligné les difficultés d'accessibilité à Villeneuve-Saint-Georges, on est tout à fait conscient de cela, cela ne rend pas moins la gare de Villeneuve-Saint-Georges pertinente. D'une part, parce que les études de trafic, aussi bien de la SNCF que de RFF, montrent que cette gare aurait un trafic tout à fait pertinent, de 2,2 millions de voyageurs - à titre de comparaison, Marne-la-Vallée-Chessy, c'est 2,5 de mémoire, et qui bénéficie du parc de Disneyland ; Massy, c'est la septième gare sur LGV de tête avec 1,5 million, donc vous voyez, Villeneuve-Saint-Georges serait une gare tout à fait pertinente pour accueillir le TGV. Alors, bien entendu, une autre thématique que vous avez abordée, c'est l'accessibilité du pôle d'Orly-Rungis, notamment les bassins d'emploi qui entourent l'aéroport. Alors, ce n'est pas l'objet même du projet, mais on a pu le traiter dans d'autres réunions, notamment la réunion commune avec le Grand Paris, il y a dans ce secteur de nombreux projets qui visent à améliorer l'accessibilité de l'aéroport d'Orly, aussi bien les projets de métro automatique que de tramway T7. Il y a aussi des lignes de bus en site propre, notamment vers le Val de Seine, le Val d'Yerres, tout cela pour essayer de répondre à la remarque que vous faisiez, qu'il est actuellement assez difficile, compliqué d'y aller en transport en commun, et même parfois en voiture. Alors, dans l'intervention de Philippe Perrinelle tout à l'heure, une notion qui est intervenue, c'est le différentiel de temps de parcours. Il faisait remarquer que le scénario C induisait une perte de temps pour les voyageurs qui veulent aller de l'Ouest ou du Sud-Ouest vers le Nord et l'Est, une perte de temps dans leur trajet de 8 minutes. Alors, dans notre analyse... enfin, c'est ce que nous, on a pu montrer dans nos analyses de trafic, cette perte de temps ne conduit pas à une baisse de trafic pour les voyages province-province, si c'est le cas, c'est vraiment à la marge. En revanche, le scénario C permet des gains de temps, et cela a été souligné dans une intervention précédente, des gains de temps de 38 minutes au plus dans le cas d'une gare à Lieusaint, du fait de l'accès pour les voyages Ile-de-France-province, parce que le rabattement vers Paris est plus important. Pour Villeneuve-Saint-Georges, c'est une douzaine de minutes, donc c'est un autre élément qui peut rentrer dans le cadre de votre réflexion.

Michèle TILMONT : Bien, merci. Avant de reprendre le débat avec la salle, nous allons entendre Madame Geneviève Varoqui, qui est directeur général adjoint à la Communauté d'agglomération de Melun-Val de Seine. Madame, s'il vous plaît !

Geneviève VAROQUI : Merci. Monsieur le Président, mesdames, messieurs. Donc, mes propos consistent ce soir à vous présenter le territoire de Melun-Val de Seine et ses projets de développement, propos donc que j'accompagnerai de quelques illustrations. Des grandes ruptures s'annoncent, les métropoles au sens large sont des lieux d'émergence privilégiés de nouveaux modèles économiques. Les acteurs du Sud-Est francilien, dont Melun-Val de Seine, ont bien analysé la place centrale dans l'économie francilienne de leur territoire pour accompagner ce changement de trajectoire. Alors, qualifié de territoire d'intérêt régional et national, Melun-Val de Seine, avec ses 109 000 habitants, affiche un taux d'emploi de 95 % avec un tissu économique solide et diversifié. Plus de 6 000 entreprises et 47 500 emplois y sont implantés sur les 30 parcs d'activités. Quelque 200 nouveaux hectares en projet garantissent à très court terme une offre foncière de qualité aux entreprises. Alors, excusez-moi... vous pouvez passer la diapo suivante ? Voilà !

Sur le plan de l'habitat, Melun-Val de Seine est directement concernée par la mise en œuvre des programmes d'actions de plus de 11 000 logements situés dans les quartiers prioritaires des villes de Melun, Dammarie-les-Lys et Le Mée-sur-Seine. Elle s'est dotée entre autres d'un outil de prospective en adoptant son plan local de l'habitat avec des objectifs volontaristes de construction de 600 logements par an sur les dix prochaines années. A ces objectifs viennent s'ajouter ceux de reconquête du territoire par une densification de certains quartiers en partie en friche ou à dynamiser. Il s'agit de créer des pôles forts où s'organisent des bassins de vie offrant à leurs habitants les moyens de se loger, de travailler, de se déplacer et d'avoir des loisirs. Pôles dont je vais vous tracer les grandes lignes.

Je vous parlerai donc du quartier Saint-Louis qui se situe à Dammarie. Alors, je passe la diapo (*petit problème d'affichage à l'écran...*). Donc, la friche industrielle du clos Saint-Louis, étendue sur 130 hectares et longeant la Seine sur 2 kilomètres, est une belle opportunité de reconversion urbanistique au cœur de l'agglomération. Il s'agit de créer là un nouveau quartier tourné vers le fleuve. De fortes contraintes ont été fixées pour associer intelligemment emploi, habitat et transport, tout en favorisant la mixité économique et la mixité sociale. C'est un programme de 4 200 logements, programmés, capables d'accueillir près de 12 000 habitants et 132 000 m<sup>2</sup> de surface d'activités qui devrait produire environ 5 000 emplois. Donc, je passe ensuite au quartier centre-gare. Il s'agit d'un vaste projet autour de la gare de Melun, où un quartier sera à redessiner environ sur 6 hectares pour les 40 000 voyageurs qui empruntent ce lieu et qui pourront passer du RER aux vélos, aux autobus, à la voiture, en autopartage ou en covoiturage. Parallèlement à la nouvelle gare routière, des habitations et un centre d'affaires de 60 000 m<sup>2</sup> verront le jour. Les entreprises qui s'y établiront ne seront qu'à 25 minutes en train direct de Paris gare de Lyon.

Le projet que vous voyez affiché, c'est celui de la plaine de Montaigu qui se situe sur la ville de Melun. Cet espace d'environ 55 hectares au Nord de Melun est conçu comme un espace de nature, aux portes de la ville de par son inscription dans un paysage plutôt à dominante agricole. Ce futur écoquartier sera exemplaire, tant en termes de préservation et transmission du patrimoine que de vie quotidienne. L'humain est bien au centre de cette réflexion avec une offre d'environ 2 000 logements, instaurant ainsi mixité sociale et fonctionnelle par une gestion raisonnée des ressources et des rejets. Le prochain projet est un projet donc plutôt... j'allais dire économique, puisqu'il s'agit du pôle d'activité de Melun-Villaroche, qui se situe sur la commune de Montereau-sur-le-Jard. Le site de Melun-Villaroche, avec la présence de la SNECMA et ses 4 000 salariés, est un site de développement exceptionnel, pour tout le territoire. Il bénéficie d'une activité d'aérodrome avec une piste, mais surtout de 60 hectares de foncier immédiatement disponibles pour l'accueil d'entreprises industrielles et tertiaires, et à plus long terme 450 hectares conformément au projet de schéma directeur de la région melunaise.

Alors, bien évidemment, ces quatre grands pôles nécessitent d'agir également sur les déplacements. Car un territoire accessible, avec une circulation fluide, participe au projet d'amélioration de la qualité de vie des habitants, mais aussi, bien évidemment, à une meilleure compétitivité. Alors pour cela, Melun-Val de Seine a arrêté un schéma d'environ 125 kilomètres de liaisons douces pour piétons et cycles, qui favorisera les déplacements domicile-travail, mais également loisirs, en lien avec les territoires voisins. Melun-Val de Seine a également arrêté le principe d'un renforcement de son maillage routier. Traversée quotidiennement par 90 000 véhicules, dont 6 000 camions, voilà une situation insupportable qui génère toutes sortes de pollution, et l'aggravation du trafic n'encourage pas les investisseurs. Alors, deux liaisons routières sont en étude par le Conseil général de Seine-et-Marne, une au Nord et une au Sud, qui seront complétées par la réalisation de deux franchissements de la Seine, en aval et en amont, pour lesquels l'agglomération a lancé une nouvelle étude. Bien évidemment, également, l'arrivée d'un bus à haut niveau de service en site propre. Alors, depuis la gare de Melun, ce nouveau service de transport desservira en outre les quartiers, mais sera relié à Evry par le fameux T Zen, c'est-à-dire une desserte de la gare de Melun vers Evry via Sénart et Corbeil, et à plus long terme, une autre section depuis la gare de Melun via Melun-Villaroche en direction d'Evry. Ainsi, ces nouvelles lignes de transport, qui relieront les deux agglomérations et préfectures, Melun et Evry, seront des atouts forts de développement pour l'ensemble de la population du Sud-Est francilien d'autant que ces lignes desserviront la future gare TGV à Lieusaint.

Avec tous ces projets de développement, habitat, emploi, transport, Melun-Val de Seine voit son attractivité renforcée sur un axe tourisme, puisque le futur musée de la gendarmerie vient d'obtenir l'appellation « Musée de France » par le Haut Conseil du ministère de la Culture et de la Communication. Le territoire disposera également d'ici 2014 d'un équipement de santé innovant : un nouveau centre hospitalier de référence, Sud Seine-et-Marne, alliant public et privé, autour duquel un pôle de santé sera développé. Alors, comme vous avez pu le constater, Melun-Val de Seine, par sa capacité de développement, tant en termes de population que d'emploi, avec son statut d'agglomération chef-lieu, est tout à fait légitime à se positionner en faveur de l'arrivée d'une gare TGV Sénart-Melun-Val de Seine à Lieusaint, puisqu'avec les autres territoires qui composent le Sud-Est francilien, Melun-Val de Seine concourt pleinement à la fois au développement du Sud Seine-et-Marne, au développement du Sud-Est francilien, au développement de l'Île-de-France. Donc, voilà, Melun-Val de Seine porte ainsi un vrai projet d'avenir que je souhaitais vous présenter. Je vous remercie. *(Applaudissements)*

Michèle TILMONT : Merci, madame. Nous ferons un zoom sur les territoires, autour de Lieusaint et Sénart, lors de la séance qui doit avoir lieu donc en avril à Lieusaint. Mais, c'est important de voir plus en détail, puisque cette réunion thématique porte sur l'aménagement des territoires, quels étaient les projets de la Communauté d'agglomération de Melun-Val de Seine. Monsieur Gasnos, vous voudriez rajouter peut-être un mot ? Ajouter un mot ? Vous en êtes le président. Un mot assez court quand même.

Bernard GASNOS : Oui. Vous craignez que je sois très long. Vous avez raison de le craindre. Merci en tout cas de me passer la parole. Je ne vais pas reprendre tout ce qui a été dit en ce qui concerne le projet que vous nous avez présenté, moi, je trouve que vous avez très, très bien présenté... RFF, si je ne me trompe pas... Vous avez très, très bien présenté tous les motifs qui sont en faveur d'une gare à Lieusaint. Et que revenir sur ce que vous avez exposé me paraît inopportun, parce que vous avez développé tous les arguments techniques, économiques, financiers, pratiques au sujet de cette gare, et je ne vois pas ce qu'il y a lieu de rajouter sur ce que vous avez exposé. Par contre, je trouve que ce qui a été dit sur le secteur du Sud Seine-et-Marnais... Sud-Est Seine-et-Marnais, est important parce que c'est un secteur géographique

qui fait quand même partie de l'Île-de-France, ce qui souvent est totalement oublié. C'est un département qui couvre la moitié de l'Île-de-France, avec 1 300 000 habitants, qu'on a intérêt, aujourd'hui, à lui donner les moyens de se développer économiquement. Le Schéma directeur de la Région Île-de-France, d'ailleurs, nous pousse à ce développement, nous pousse à développer de l'habitat, nous pousse à développer des communications, nous pousse à développer de l'économie, nous pousse à maintenir un environnement cohérent, et un équilibre social qui serait le mieux possible pour les habitants qui vivent dans ce secteur, dans cette région, fort belle région au demeurant. Donc, le pôle de Lieusaint, la gare de Lieusaint, nous paraît, pour nous, être celui qui est le plus approprié. Je ne ferai pas de critique sur Villeneuve-Saint-Georges, sur les embouteillages qui ont été évoqués tout à l'heure, parce qu'ils sont réels, et qu'imaginer aller de nouveau recharger le secteur de Villeneuve-Saint-Georges ne me paraît pas être la bonne solution pour les usagers qui voudraient prendre ce TGV sur ce site... à moins de modifier totalement les infrastructures qui sont autour de Villeneuve-Saint-Georges lui-même, ce qui semble, aujourd'hui, extrêmement complexe, et pour le moins très onéreux. Alors, appuyer ce projet, le projet de la ligne C est certainement celui qui retient le plus notre agrément. Vous savez que nous, au départ, on était très favorable, on avait un petit peu déplacé la gare vers Villaroche, en pensant que c'était le lieu le plus accrocheur, je m'en étais exprimé auprès de vous. Vous avez d'ailleurs développé un certain nombre d'arguments pour démontrer que votre choix était plutôt orienté vers Lieusaint. Ce qui fait que nous avons épaulé cette démarche commune avec, d'ailleurs, le Président du SAN de Sénart, avec l'EPA Sénart, avec nos voisins qui, eux-mêmes, se sont montrés très favorables à cette suggestion. Et c'est, bien entendu, sur ce point particulier que nous affirmerons notre position pour le secteur Sud-Est de la Seine-et-Marne. Nous pensons qu'elle affirmera un meilleur développement de notre région. Je vous remercie.

Michèle TILMONT : Merci, Monsieur le Président. (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Si vous le voulez bien, nous allons maintenant prendre quelques questions écrites. Je vous l'avais dit tout à l'heure : soit des questions écrites par les participants à ce débat dans la salle, soit des questions qui sont arrivées par Internet. Donc, Jacques Ducout, pouvez-vous nous rapporter les questions qui ont été posées par des participants extérieurs ou intérieurs à ce débat ?

Jacques DUCOUT : Merci. Oui, alors, pour le moment, il y a cinq questions. Il y en a deux par Internet, et il y en a trois par écrit. Alors, on pourra les prendre peut-être en deux fois. Je vais commencer par deux questions qui me paraissent intéressantes. La première par Internet. Alors : « Bonjour ! On voit surtout des élus défendre... », c'est la 3... « On voit surtout des élus défendre les différents projets A, B, C. Est-il envisagé une consultation d'ordre public pour recueillir les points de vue des usagers ? Quels sont les moyens mis en œuvre pour intégrer ceci à la décision ? ». Je pense que cette question s'adresse directement à la Commission. Et je prends la deuxième question Internet. Alors, la 4 : « Quelles répercussions aura l'augmentation des moyens de transport sur les moyens financiers que devra mettre en œuvre l'utilisateur ? ». Donc, je pense que je vais vous laisser deux questions. Et puis ensuite je pourrai en rajouter deux autres sinon.

Michèle TILMONT : En effet, il me semble que la première question s'adresse plutôt à la Commission particulière du débat public puisque quel mode de consultation des usagers peut-on envisager... Vous pouvez nous mettre à l'écran la question, s'il vous plaît ? C'est François Perdrizet qui se propose de répondre.

François PERDRIZET : Oui, c'est une question un peu difficile parce que certains nous ont proposé de faire une consultation avec vote, en disant « qu'est-ce que vous préférez et cetera ». Ce n'est pas du tout notre esprit. Ce qui compte pour nous, Commission, c'est la qualité des arguments. Or, chacun, que cela soit un élu, un professionnel ou un usager, a la possibilité de mettre en place un système d'arguments qui lui semble très bon. Donc, moi, ce que je peux dire, c'est que les usagers en tant que tel ne sont pas exclus, bien au contraire, simplement, ils pèseront ce que leurs arguments apporteront au débat. Voilà à peu près ma réponse.

Michèle TILMONT : Oui. Il ne s'agit pas encore d'un référendum... bien. Sur l'autre question, sur les moyens financiers, peut-être sur la question de tarification, c'est une question aussi un petit peu difficile. Qu'est-ce qu'on peut dire sur ce sujet pour répondre à ceux qui s'en inquiètent ?

Tristan BARRES : Il y avait deux éléments dans la question, donc d'une part sur les tarifs, et d'autre part sur la question financière. Alors, sur les tarifs, il n'y a pas d'incidence sur les tarifs, je vais expliquer pourquoi. Parce qu'en fait, RFF contribue financièrement à tous les projets, mais réglementairement sa contribution est limitée. Elle est limitée, parce que RFF ne peut pas, c'est un décret qui dit cela, ne peut pas investir dans un projet plus que ce qu'il va recevoir en péage sur les cinquante prochaines années. Les péages, c'est ce que paient les entreprises ferroviaires, par exemple la SNCF, chaque fois qu'elles utilisent notre réseau. Donc, la tarification qui sera mise en place par les entreprises ferroviaires dépendra des coûts de l'entreprise ferroviaire, plus des péages qu'elle aura à payer à RFF, et qui, eux, sont limités, comme je dis, par la réglementation.

Alors, cette limitation du financement de RFF a une autre conséquence sur le point de vue financier, c'est-à-dire que qui dit contribution limitée de RFF dit également qu'il faudra des cofinanceurs pour financer ce projet. Vous l'avez vu, les scénarios coûtent entre 1,8 et 3,3 milliards d'euros, et donc il faudra que d'autres instances cofinancent le projet, parce que RFF ne pourra pas tout financer, loin de là. Alors, on entend depuis le début du débat des demandes du monde aérien sur le positionnement de la gare d'Orly. On entend également des demandes de certains acteurs de l'aménagement sur le choix des différents scénarios. On entend également des demandes de certaines Régions de province sur également le choix des gares et le choix des scénarios, et il y aura forcément un jour un débat entre tous ces demandeurs : monde aérien, aménageurs et Régions de province, pour savoir à quelle hauteur chacun est prêt à contribuer au projet, et certainement à hauteur de l'intérêt que chacun trouve dans tel ou tel scénario.

Michèle TILMONT : Bien. Merci. Jacques Ducout, est-ce que vous avez reçu d'autres questions ?

Jacques DUCOUT : Oui. Oui, oui, bien sûr. Les deux questions écrites prises dans la salle. Alors, il y en a une qui porte un peu sur l'aménagement, puisque c'est une question : « Mais quel impact de ce projet sur les surfaces agricoles ? », donc c'est la question numéro 1. « Est-ce que la Chambre régionale d'agriculture a été consultée ? ». Alors, cela c'est la première question. Et puis, la deuxième question, la numéro 5 : « Pourquoi est-ce que l'option des navettes RER grande vitesse, TER grande vitesse, n'a pas été incluse dans le dossier du maître d'ouvrage ? Est-ce que si cette option est retenue, ceci entraînerait un autre débat public ? ». Alors, pour ceux qui voudraient savoir la dernière question que j'ai eue, je ne l'ai pas posée, parce qu'elle a déjà reçu une réponse, c'était sur l'accessibilité routière, en fait.

Michèle TILMONT : Bien, merci. Alors, sur la question du maintien des zones agricoles, je ne sais pas, qui peut répondre ? Est-ce qu'il y a dans la salle un représentant de la Chambre d'agriculture, ou est-ce qu'il faut demander à RFF si le projet avec le scénario C porte atteinte à ses terres agricoles ? Est-ce qu'il y a quelqu'un de la Chambre d'agriculture ? Non ? Personne ? Personne ne peut répondre sur ce point ? Bien. Monsieur Vitte, c'est cela ? On vous écoute, si vous pouvez... Oui ?

Pierre VITTE : Tous les ans, c'est à peu près 1 500 hectares qui sont prélevés sur les territoires agricoles au titre des différents aménagements et de l'urbanisation. Je ne pense pas que ce projet va largement modifier cette empreinte... Donc, on est aujourd'hui dans des ordres de grandeur... je ne sais pas si vous, vous avez des chiffres à nous produire mais globalement il y a plus ou moins un accord tacite entre la Chambre d'agriculture et le développement urbain pour faire en sorte que cet ordre de grandeur soit à peu près respecté, et je ne pense pas que, quels que soient les scénarios évoqués, on ait des grosses modifications, d'autant plus qu'une grosse partie serait ou en tranchée, là, l'empreinte est quand même assez limitée, ou en tunnel où là, il n'y a pas d'empreinte.

Michèle TILMONT : Bien. Merci. Est-ce que RFF veut ajouter...

Tristan BARRES : Effectivement ! L'impact sur les espaces agricoles est très limité dans ce projet, du fait de la nature des scénarios qui sont principalement comme vous l'avez indiqué en tunnel. Le seul scénario qui n'est pas en tunnel, qui est plutôt en surface en aérien, se trouve dans des zones urbanisées au niveau d'Orly, de Villeneuve-le-Roi, de Valenton, il n'y a pas d'espace agricole. Le seul impact sur les espaces agricoles qu'on pourrait trouver, c'est dans le scénario C, la petite virgule qu'on voit au niveau du triangle de Crisenoy, je ne sais pas si on peut la pointer avec un pointeur ou une souris... voilà, c'est juste ici, mais c'est de l'ordre de... enfin, 1 à 5 hectares et beaucoup moins, c'est plutôt de l'ordre de 3 hectares enfin, quelque chose comme cela. Donc, c'est vraiment très limité, il y a juste cet endroit-là qui se trouve sur les espaces agricoles.

Olivier KLEIN : Je m'excuse, si je peux me permettre de relancer un tout petit peu la question, parce qu'elle me semblait plus porter sur la consommation des terres agricoles par les aménagements urbains, l'urbanisation ou développement économique, éventuellement induits par le projet et la desserte TGV, que sur la consommation d'espace directement générée par les rails... il m'a semblé que c'était plus une question liée à l'aménagement que simplement aux emprises ferroviaires.

Tristan BARRES : Là, j'ai une difficulté à répondre, c'est que je ne suis pas aménageur.

Michèle TILMONT : RFF va avoir des difficultés à répondre à cette question-là.

Olivier KLEIN : Je ne la lance pas qu'à vous mais on ne peut pas avancer cet argument d'aménagement du territoire sans poser cette question. Là, cela s'adresse donc à tout le monde.

Michèle TILMONT : L'établissement public de Sénart peut répondre ?

Jacques STEVENIN : Je peux tenter d'apporter quelques éléments de réponses. Je me présente ou...

Michèle TILMONT : Oui, oui.

Jacques STEVENIN : Donc, Jacques Stévenin, secrétaire général de l'Etablissement public d'aménagement de Sénart. Deux choses par rapport à cela. D'abord, je crois que si on

imaginait encore que Sénart fut un site champêtre, il faudrait quand même aller voir sur place pour s'apercevoir que ceci était sans doute vrai il y a une bonne trentaine d'années, mais que cela l'est quand même un petit peu moins aujourd'hui. Sénart est très largement urbanisé, c'est déjà fait, on est toujours dans des processus de développement, on est aussi maintenant dans des processus de réparation ou de requalification urbaine, trente ans après on a envie de revenir sur les choses. Donc, on est bien tous inscrits dans un processus à la fois de densification de ce qui existe déjà, et on voit bien dans certains sites, autour du futur T Zen, par exemple, la question se pose et va se poser... enfin, va se poser et se pose véritablement dès aujourd'hui. Et puis, on est, bien sûr, également sur des sites qui consomment de l'espace affecté à l'agriculture, mais dont il faut bien savoir que ces sites sont propriétés publiques, donc propriétés de l'Etat, parfois depuis une trentaine d'années. Donc, leur mutation est inscrite, effectivement, dans des chartes depuis très longtemps. Donc, il n'y a pas vraiment de surprise par rapport à cette consommation. Il faut bien voir aussi que si on raisonne un peu Région Ile-de-France, refaire la ville sur la ville, c'est évidemment une très bonne idée, j'ai longtemps travaillé pour la Ville de Paris, donc sur les projets aménagements, je connais assez bien le sujet, et je peux dire que sans une très forte volonté publique, politique, sans une très forte ingénierie territoriale, et sans avoir non pas l'éternité mais un très long temps devant soi, il faut bien convenir que les besoins de développement d'organisation de l'Ile-de-France ne se satisferont pas, y compris à l'horizon 2020, uniquement d'une recomposition de la ville sur la ville. Donc, il y a aussi besoin pour organiser les choses pour accueillir la population, pour accueillir la décohabitation, qui est aussi le moteur essentiel d'ailleurs des besoins de logement actuellement, on a besoin aussi d'aller se développer à des endroits qui offrent de l'espace souvent agricole effectivement, et qui va se transformer dans le sens d'urbanisation. Donc, on travaille bien sur des territoires, affectations agricoles, c'est vrai, mais propriétés publiques, au devenir déjà inscrit en termes de mutation depuis longtemps.

Dernier élément qu'il faut voir par rapport à cela, il faut bien voir aussi que nos pratiques d'aménageurs, nos pratiques de bétonneurs, disons-le, puisqu'on nous le dit aussi, donc on y répond, évoluent quand même très fortement. On a appris avec le temps à intervenir avec peut-être un peu plus de soin que cela ne fut la coutume, il y a déjà parfois fort longtemps. On a bien compris qu'il fallait densifier. Ce n'est pas une découverte véritablement, c'est quelque chose qui est en train de s'inscrire dans les pratiques quotidiennes. La question des moyens, d'ailleurs, influe beaucoup dans le sens de cette densification. Et puis, on a bien compris qu'il y avait... et cela, c'est une prise de conscience assez récente, collective, on a bien compris qu'il y avait, au travers du développement durable, qui n'a jamais qu'une dizaine d'années d'existence, finalement, en termes de concept, des besoins de faire évoluer les pratiques et Sénart s'inscrit radicalement dans cette évolution des choses. C'est-à-dire que, bien sûr, il y aura consommation de ces terres affectées à l'agriculture pour partie. Mais, en contrepartie, nous faisons en sorte, collectivement, avec les élus et le SAN en tête, nous faisons en sorte que ces prélèvements sur ces changements de mutation, d'affectation et non pas de propriété, soient les plus réduits possibles et nous faisons également attention à ce que de nouvelles pratiques agricoles puissent se développer dans ces secteurs, en liaison avec la profession agricole, tant que possible, pour redévelopper des pratiques culturelles ou des modes d'agriculture qui soient plus compatibles avec le développement d'un tissu urbain, ce qui ne veut évidemment pas dire nécessairement des cueillettes dans tous les coins ou du maraîchage dans tous les coins.

Michèle TILMONT : Veuillez terminer votre intervention.

Jacques STEVENIN : Pardon. Je vais l'arrêter là, excusez-moi. Voilà ! Donc, prélèvements à minima mais sur des positions, diraient les militaires, préparées par avance, c'est-à-dire sur des terrains qui sont déjà maîtrisés depuis fort longtemps. Merci.

Michèle TILMONT : Oui, Monsieur, vous vouliez intervenir ? S'il vous plaît ? Oui, voilà !

Pierre CARASSUS : Non, juste pour... Je suis Pierre Carassus, président du SMEP, qui regroupe les quatorze communes de l'agglomération plus Saint-Fargeau-Ponthierry et Pringy. Justement, hier soir, nous avons une réunion de bilan sur l'ancien schéma directeur local et nous constatons que nous n'avons pas du tout les mêmes données que nos amis de Sénart. Nous n'avons consommé à peu près que 40 % des espaces qui étaient prévus dans l'ancien schéma directeur, alors que le nombre de logements qui était prévu dans le schéma directeur sera à peu près réalisé d'ici 2015. On a bien vu dans les projets qu'a présentés Madame Geneviève Varoqui, à part l'espace de Montaigu, tout est sur de la consommation de terrains déjà existants et aménagés. C'est ce qui nous caractérise et nous différencie un peu, peut-être, de Sénart, même s'il y a, par exemple, Montaigu et d'autres secteurs sur lesquels on va se développer. Je voudrais juste, en ayant pris le micro, insister sur, disons, le caractère un peu exceptionnel de la démarche que nous avons eue, et je me réfère à la réunion que nous avons eue hier soir. C'est vrai qu'au niveau du SMEP, puisque c'est la même chose que la Communauté d'agglomération, nous avons véritablement comme perspective, compte tenu des développements que nous avons en commun d'ailleurs avec Sénart sur Villaroche, d'avoir une gare TGV sur Villaroche. Et au-delà des arguments qui ont été développés par RFF, en ayant conscience des obligations que cela nous créera au niveau des aménagements routiers et autres, nous avons conscience qu'il y a, à travers ce projet d'une gare routière sur Lieusaint et à travers des dessertes qui sont prévues, une chance historique pour l'ensemble du bassin Sud-Est francilien, et qu'effectivement, même ceux qui parmi nous, je dirais, avaient une réaction un peu plus chauvine, si je peux m'exprimer ainsi, se sont facilement ralliés à cette démarche. Et il me semble important d'insister là-dessus parce que c'est rare et, je dirais, à souligner.

Michèle TILMONT : Merci bien. Je n'ai pas oublié la question écrite portant sur les navettes, les navettes RER et TER, et Grande vitesse, qui n'ont pas été incluses dans le dossier du maître d'ouvrage. C'était cela la question ? Est-ce que vous pouvez l'afficher, également ? Et puis, est-ce que, RFF, vous pouvez y répondre ? Il vaut mieux comprendre la question pour pouvoir apporter une bonne réponse.

François GULIANA : Donc, c'était une question, une double question, pourquoi est-ce que l'option des navettes RER Grande vitesse, TER Grande vitesse, n'a pas été incluse dans le dossier du maître d'ouvrage ? Est-ce que si cette option est retenue, ceci entraînerait un autre débat public ? Alors, pour répondre à ces deux questions, on va d'abord revenir un peu dans l'historique du projet. C'est-à-dire qu'un projet ferroviaire, ce sont des projets assez longs qui nécessitent plusieurs années de travail, en amont du débat public, pour pouvoir produire les études qui permettent de débattre ce soir. Un comité de pilotage avait été établi en 2007, suivi d'un groupe « fonctionnalités », et le groupe « fonctionnalités » a été chargé de réfléchir justement à l'utilité que pourrait avoir l'Interconnexion Sud. Une des fonctionnalités évoquées à l'époque, c'était de réaliser des navettes entre Orly et Roissy. Et c'est vrai que c'est un débat qui a souvent pu être nourri. Alors, dans la suite des études, on a étudié cela, assez rapidement, pour voir si c'était opportun ou pas d'aller plus loin, au-delà de la question de capacité. En fait, il s'avère que le trafic généré entre l'aéroport de Roissy et l'aéroport d'Orly, c'est-à-dire les personnes qui ont besoin, dans un vol, de faire une correspondance entre les deux aéroports, était suffisamment peu nombreuses pour justifier de tels investissements et

la mise en place, et surtout, la fréquence permise par des navettes ne rendait pas de service intéressant à comparer avec le RER B qui reliait ces aéroports. Donc, c'est pour cela qu'on n'a pas poursuivi l'étude de cette fonctionnalité. Par la suite, cette fonctionnalité s'est un petit peu affinée dans le dialogue qu'il a pu y avoir avec les acteurs. C'est-à-dire qu'au lieu de faire simplement une navette entre Orly et Roissy, c'était une navette finalement entre les différentes gares, donc, ce que vous appelez ici un RER grande vitesse. Alors, cela n'a pas été inclus dans le débat parce que c'est arrivé finalement sur la table bien plus tard.

Est-ce que si on retenait cette option, il faudrait faire un débat public du fait des aménagements dont parlait Tristan tout à l'heure ? Oui, la loi nous oblige à saisir la Commission nationale du débat public parce que les coûts déjà estimés, ne serait-ce que pour doubler les tronçons, sont supérieurs à 300 millions d'euros, donc une saisine obligatoire de la Commission nationale du débat public. Ensuite, c'est à elle de décider ou pas s'il est opportun de faire un débat public. Alors, pour le moment, on n'y est pas. En effet, le débat fait surgir cette thématique, c'est important de la creuser.

Michèle TILMONT : Merci beaucoup. Puisqu'on parle de RER, peut-être pas grande vitesse, mais le RER D. Est-ce que Rémy Pradier, au nom de l'association, et puis aussi en termes de témoin, d'habitant de ces territoires, peut intervenir pour en débattre ?

Rémy PRADIER : Oui, bonsoir ! Alors, tout d'abord, bonsoir !

Michèle TILMONT : Il faut rappeler qu'en effet, cette hypothèse de deuxième gare, c'est quand même une gare connectée au RER D. Donc, je crois que cette question est une question essentielle dans le débat.

Rémy PRADIER : Voilà ! Donc, effectivement, moi, en préambule à ce débat, je souhaite rappeler un point : C'est qu'aujourd'hui, on est le 25 janvier 2011, que la mise en service est prévue pour 2020. Ce matin, j'ai pris le RER D, j'avais un quart d'heure de retard. Le soir, j'ai pris un direct pour Melun, cela a été beaucoup mieux. Il faut croire que la R roule mieux que la D. Donc, voilà ! C'est pour cela... Enfin, une des premières questions qui a été posée sur ce débat est aussi l'opportunité même de faire la ligne quand en Ile-de-France, c'est une ligne, enfin, cette LGV interconnexion traverse, enfin, passe les lignes C et D du RER, qui sont quand même des lignes pour lesquelles il y a un besoin d'investissement massif. Donc, pour cela, je vous fais une présentation de la situation actuelle, juste un petit rappel rapide. Donc, là, c'est le PowerPoint que j'avais préparé. Est-ce qu'on peut passer au slide suivant, s'il vous plaît ? Voilà ! Comme cela, c'est mieux ? Voilà ! Donc, la ligne du RER D est très fréquentée aujourd'hui, il y a 550 000 montants par jour. Quand j'entends le SAN qui parle de 9 150 logements, la Communauté de Melun Val-de-Seine, qui parle de 11 000 logements, cela fait 20 000 logements en plus. La ligne D est déjà au bord de la saturation, donc personnellement, je ne me félicite pas vraiment de ces chiffres surtout si on n'a pas d'emplois à créer pour les ramener sur Melun. Aujourd'hui, ces chiffres m'inquiètent plus qu'autre chose. Ce sont des gens qu'on va mettre dans les transports en commun, ce sont des gens qu'on va mettre dans la ligne D et dans la ligne R. La ligne R aujourd'hui, à Melun, il y a un train par quart d'heure, ceux qui la prennent savent que le matin, à Melun, vous voyagez debout pendant une demi-heure. Sur la ligne D, quand tout va bien, j'allais dire, les trains, vous n'avez plus de place assise à Brunoy, et quand un train est supprimé, c'est dès Combs que vous êtes debout. Donc, cela veut dire que si vous rajoutez 11 000 personnes et 9 000 personnes, il va se passer quelque chose, enfin, voilà, les trains vont vraiment être encore plus pleins. Donc, la ligne également est fragile, du fait de ses infrastructures vieillissantes, enfin, c'est quelque chose que je dis assez souvent, que j'ai dit aux élus que j'ai déjà rencontrés de part et d'autre. Voilà !

Donc là, vous avez un plan de la ligne en fait. Donc, ce dont vous vous rendez compte, c'est que, aujourd'hui, sur la ligne D, une des particularités de la ligne, c'est qu'à part Juvisy qui offre une correspondance avec la ligne C, tous les points de correspondance qui permettent de sortir de la ligne D vers un autre moyen de transport, sont soit situés dans Paris, soit situés en proche couronne. Au nord de la ligne, vous avez Saint-Denis maximum, au sud de la ligne, entre Melun et gare de Lyon, une fois que vous montez dans le RER D à Melun, entre Melun et gare de Lyon, vous êtes coincés, le seul changement que vous avez de possible, il est à la gare de Lyon. C'est un petit rappel. Donc, maintenant, on comptait quand même pour voir l'opportunité... Enfin, nous, ce qui nous intéresse dans ce débat aussi, c'est justement comment sera la ligne D à un horizon 2020, 2025, donc de mise en service, s'il est décidé, bien entendu, de procéder à cette LVG Interconnexion Sud ? Donc, est-ce qu'on peut passer au slide suivant s'il vous plaît ? Voilà ! La ligne D par contre aura des points de maillage qui seront plus intéressants déjà, donc, qui permettront aux usagers de cette ligne d'avoir des correspondances et de pouvoir commencer à avoir des itinéraires bis, si la situation est perturbée, donc de ne plus forcément avoir à monter jusqu'à Paris forcément et rester coincé dans les trains qui seront les uns à la queue leu leu par rapport aux autres. Donc, au niveau de Sénart, il y a déjà un TZen qui va être mis en service très prochainement, j'espère que tout va bien au niveau des travaux. Donc, également, on souhaite qu'il y ait un TZen qui est... le projet se concrétise entre Sénart et Melun. Donc, Monsieur Maillet m'avait parlé tout à l'heure d'un débat public prochainement. Egalement, donc, il va y avoir, au niveau des branches de Corbeil, deux modes qui vont être intéressants : un tram-train qui partira d'Evry pour aller jusqu'à Massy qui, éventuellement, par contre, voilà, on peut déjà dire, pour les usagers de la partie Evry : est-ce que la gare de rabattement serait celle de Lieusaint ou celle de Massy ? Egalement, au niveau de Juvisy, donc, le T7 qui ira jusqu'à Orly. Donc, on peut se poser aussi la question, voilà, est-ce que les usagers de Juvisy ne pourraient pas aller prendre le T7 jusqu'à Orly pour y récupérer le TGV ? C'est une question qu'on peut se poser ici par ailleurs. Et il y aura également une future rocade en proche couronne, le point de correspondance sera au niveau de Maisons-Alfort. Voilà !

En revanche, le nombre de circulations sur la ligne, alors là, cela sera intéressant par contre qu'on passe au slide d'après, s'il vous plaît ! Voilà ! Le nombre de circulations... En fait, je vous ai mis deux plans de la ligne pour vous montrer en 2014, justement, et en 2020, on voit que le nombre de circulations sur la ligne n'aura finalement pas tant augmenté que cela par rapport justement aux problèmes de fréquentation que je soulevais en préambule. D'où les besoins aussi massifs qu'il y aurait pour réaménager la ligne qui seraient de l'ordre du milliard d'euros, il faut le rappeler. Donc, nous, par rapport à ce débat public, en fait, on va être vigilant sur deux options : La première qui serait sur les temps de parcours des usagers, donc, effectivement, le but du jeu est qu'il n'y ait pas de nouveaux points d'arrêt créés sur la ligne D. D'après les options qui nous ont été présentées, on a vu que la gare de Villeneuve-Triage serait déplacée si c'était celle-là qui était retenue et que, sinon, on aurait soit la gare de Villeneuve-Saint-Georges, soit celle de Lieusaint, qui sont des gares qui existent déjà. Et également, un autre point qui va vous intéresser, qui est celui effectivement de la charge de la ligne. C'est ce que je vous disais tout à l'heure, on a une ligne qui est proche de la saturation aujourd'hui, voire qui est déjà saturée. Et avec tous les programmes qui sont en cours de prévision, cela veut dire que, comme on a un déséquilibre, en fait, du sens de la pointe par rapport au sens de la contre-pointe, le matin, vous avez beaucoup plus de gens qui vont vers Paris que de gens qui viennent de Paris et qui vont vers Melun. Donc, nous, ce qui nous intéresse, c'est de voir les gens... si cette gare TGV doit être faite, de voir les gens qui seraient intéressés, en fait, pour prendre la ligne D dans le sens contraire de la pointe et de soulager la

fréquentation du RER dans le sens de la pointe. En ce sens, on pense que la gare de Sénart, effectivement, répond à beaucoup de ces critères. Voilà ! Merci !

Michèle TILMONT : Merci bien. Est-ce qu'il y a des questions qui sont liées à cet exposé sur le RER D ?

Olivier KLEIN : C'est bon. On nous dit qu'il y a des questions écrites.

Michèle TILMONT : Il y a beaucoup d'écrivains dans cette salle. Oui, Monsieur.

Michel BISSON : Michel Bisson, je suis maire de Lieusaint et vice-président du SAN. Donc, plutôt en écho à ce qui vient d'être dit et plutôt sur la cohérence des financements publics. Alors, tout d'abord, dire bien sûr que le scénario C a évidemment de loin ma préférence comme celle de toute la Seine-et-Marne et d'une grande partie de l'Essonne, dire aussi que, puisqu'on est sur le volet aménagement du territoire, c'est donc l'objet des quelques mots que je vais prononcer. Cohérence des financements publics : En regardant dans le passé tout d'abord, une gare TGV sur Lieusaint s'adresse au quadrant Sud-Est et donc s'adresse à deux villes nouvelles, Evry et Sénart, sur lesquelles, depuis maintenant plus de 40 ans, l'Etat, la Région, les Départements investissent. Donc, je crois qu'il est important dans notre pays à l'heure où les deniers publics, les euros publics sont rares, qu'il y ait de la continuité dans les investissements publics, et là où on a mis de l'argent public, qu'on continue à en mettre.

Deuxième regard, celui-là tourné sur l'avenir : on parle d'une gare TGV, gare TGV dans 15 ans, ou peut-être... Qu'est-ce que sera l'Ile-de-France ? L'Ile-de-France, le souhait et on l'a bien vu sur une des cartes qui a été présentée par Pierre Vitte tout à l'heure, c'est à la fois l'agglomération Paris et sa proche banlieue et, en même temps, une dizaine de pôles, de pôles de centralité qui ont vocation à rayonner, bien sûr, pour l'Ile-de-France, mais être surtout des pôles d'équilibre. Pour être des pôles d'équilibre, il est nécessaire à la fois qu'il y ait l'habitat, bien sûr, les services et l'emploi. Et ces pôles sont extrêmement importants quant à leur équilibre, de manière à veiller à ce que la cohésion sociale..., à conserver la cohésion sociale qu'on a aujourd'hui sur le territoire francilien. Et bien évidemment, une gare TGV à la fois y contribue, au regard de la mobilité, bien sûr, cela, vous l'avez tous très bien exprimé, mais aussi au regard du développement du territoire. Il est extrêmement important, me semble-t-il, de conforter cette vision de l'Ile-de-France de demain qui s'appuie sur des pôles de centralité et notamment sur celui du quadrant Sud-Est et, donc, de faire converger tous les investissements publics sur les pôles de développement. Je crois que c'est tout simplement l'esprit du Grenelle de l'Environnement.

Michèle TILMONT : Merci. D'autres réactions ?

Didier BARRY : Bonjour ! Didier Barry, journaliste à La République de Seine-et-Marne. Par rapport au dossier du maître d'ouvrage, moi, je suis surpris de ne pas voir du tout évoquer le cas de la future ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Alors, elle m'intéresse dans la mesure où le scénario Ouest pourrait très bien passer à l'ouest de Seine-et-Marne, mais plus particulièrement, pour cet accord Interconnexion, dans les dossiers préparatoires au débat public de cette future ligne qui va doubler la ligne Sud-Est, on voit la référence d'arrivée sur Paris, puisqu'il faudra bien qu'elle arrive quelque part en Ile-de-France ; d'une part soit sur Orly, soit est évoquée aussi simplement l'arrivée sur la gare d'Interconnexion Sud dont nous sommes en train de parler. Donc, je voudrais savoir pourquoi ce projet n'est pas inclus dans les prévisions de planification que vous nous présentez. Est-ce qu'il s'agit d'un problème administratif ? Y a-t-il une frontière invisible au sein de RFF, quelque part au sud du Loiret, qui puisse nous empêcher d'en parler, et est-ce qu'il est possible que cette future ligne arrive

sur l'Interconnexion Sud dont nous parlons ? Et est-ce que ce cas n'aurait-il pas une incidence sur le choix entre le choix de Lieusaint et le choix de Villeneuve-Saint-Georges ?

Michèle TILMONT : Bien.

Olivier KLEIN : Juste, avant que RFF ne réponde à cette question, préciser que la Commission du débat s'est attachée à ce que le dossier de POCL et la question de POCL ne soient pas ignorés dans le cadre du débat sur Interconnexion Sud et que, en particulier, à Juvisy, nous avons demandé à RFF, qui l'a fait, de présenter l'état d'avancement du dossier POCL et de commenter, je pense qu'ils vont recommencer cette fois-ci, mais de commenter les interconnexions entre le projet POCL et le projet Interconnexion Sud.

François PERDRIZET : Et pour compléter ce que vient de dire mon collègue, je crois qu'il sera utile, notamment à Lieusaint, de refaire une vision sur cette liaison POCL parce que c'est vrai qu'une des variantes concerne finalement ce dont on est en train de parler. Donc, je crois que c'est important de refaire le point notamment quand on viendra à Lieusaint sur le sujet.

Michèle TILMONT : Bien. Donc, RFF POCL.

Tristan BARRES : Alors, le projet Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Alors, je vais rappeler d'abord les finalités respectives de l'Interconnexion Sud et de Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Paris-Orléans-Clermont-Lyon, c'est un projet de radiale, c'est-à-dire un projet qui part de la province et qui a pour terminus Paris. Il a pour objectif de donner une alternative à la ligne actuelle Paris-Lyon, donc, de dédoubler la ligne Paris-Lyon actuelle tout en desservant des régions françaises qui, aujourd'hui, n'ont pas accès au TGV, ce sont les régions du Centre et de l'Auvergne. Donc, l'objectif premier de POCL, c'est de gagner du temps entre des régions qui ne sont pas desservies aujourd'hui et Paris. Donc, depuis l'Auvergne, aller le plus vite possible à Paris, c'est exactement la même logique qui a été utilisée, enfin, qui était à la base des projets des autres radiales que vous connaissez comme les Paris-Lyon, Paris-Tours, et cetera. Le projet Interconnexion Sud a une autre finalité. Le projet Interconnexion Sud ne cherche pas des gains de vitesse, comme je l'ai dit tout à l'heure, mais plutôt à mailler les réseaux, c'est-à-dire à faire en sorte que les radiales qui convergent vers Paris fonctionnent entre elles et améliorer l'accessibilité de la grande vitesse en Ile-de-France. Donc, je voulais rappeler cela parce que ce sont deux projets qui ont vraiment deux finalités distinctes.

Ce sont des projets qui ont également des calendriers différents. Aujourd'hui, on est au débat public Interconnexion Sud, et le débat public POCL, sous réserve de la décision de la CNDP, pourra avoir lieu au deuxième semestre 2011. Réseau ferré de France qui est le maître d'ouvrage également de POCL a saisi la Commission nationale du débat public, et donc, c'est à elle, les prochaines semaines, de prendre sa décision sur ce projet. Ce qu'on peut dire d'ores et déjà sur les deux points que vous avez évoqués, c'est que... évidemment qu'on travaille en concertation, il n'y a pas de main invisible, l'équipe de POCL va travailler en concertation avec eux. Il y a une compatibilité parfaite entre les deux projets, c'est-à-dire que quel que soit le scénario de POCL qui est envisagé, il y a compatibilité avec n'importe quel scénario d'Interconnexion Sud et inversement. Ce que j'appelle compatibilité, c'est possibilité technique de raccorder l'un à l'autre. Alors, cette possibilité technique, elle devra se regarder mais cela, c'est dans les études POCL et dans le débat public POCL que cela devra être fait. Cette possibilité technique, elle devrait être regardée par rapport également à l'intérêt que l'on a en termes de trafic, l'intérêt économique, de raccorder POCL à l'Interconnexion Sud. Donc, cela, c'est plutôt POCL qui devra l'examiner sur la base de ce qui sera décidé dans le cadre du débat public Interconnexion Sud.

Dans votre question, il y avait l'idée de, en gros, mutualiser finalement le scénario C et POCL. Alors, encore une fois, cela, c'est à POCL de se prononcer une fois que la décision sera prise sur Interconnexion Sud. Cependant, il faut se méfier des vraies fausses idées, je veux dire, il faut être très prudent là-dessus. Parce que, en premier abord, on pourrait imaginer que, en gros, en choisissant le scénario C, cela permettrait de mutualiser une partie du tracé de POCL et du tracé de l'Interconnexion Sud. Il faudra peut-être... avec une carte, ce sera plus facile à expliquer... Grosso modo, je schématise, entre Orly... Voilà. C'est peut-être un peu fouillis, on va dire. Le scénario C, s'il vous plaît, si vous l'avez sous la main (*s'adressant à la régie technique*).

Olivier KLEIN: Vous nous avez présenté une excellente diapo sur les arrivées de Paris de POCL à Juvisy, mais une espèce de machin comme ça là, une olive. Voilà.

Tristan BARRES : Voilà. Alors, en orange, en pointillé tout petit, vous voyez Interco qui est... Ce sont des diapositives qui ont été faites par l'équipe POCL, donc, on voit POCL en vert foncé en premier plan, et puis, nous, on est derrière, les petits pointillés orange. En première analyse, on pourrait se dire que faire le scénario C pour l'Interconnexion Sud, finalement, permettrait de mutualiser une partie du tracé grosso modo entre Orly et Lieusaint, entre l'Interconnexion Sud et POCL. Alors, certes, effectivement, faire un tunnel au lieu de deux, cela, effectivement, c'est source d'économie. Mais il faut être très prudent. Pourquoi ? Parce que cette économie de façade génère des coûts supplémentaires par ailleurs. D'abord, ce n'est pas naturel pour POCL de faire un détour par l'Est en termes de temps de parcours, cela rallonge les temps de parcours, cela rallonge le linéaire également, passer par Lieusaint plutôt que d'aller directement tout droit sur Paris alors que, je le rappelle, la finalité de POCL, c'est d'aller le plus vite possible sur Paris. Donc, ce sont des rallongements de temps de parcours, c'est du linéaire en plus, donc, de l'investissement en plus qui est, a fortiori, important parce qu'il faut traverser une nouvelle fois la Seine pour aller à Lieusaint. Donc, cela veut dire un ouvrage supplémentaire. Que ce soit en tunnel ou en viaduc, c'est un investissement supplémentaire. Et puis, je dirais, il y a une autre raison qui fait que nous sommes très prudents. Tout à l'heure, on a beaucoup parlé de la saturation de Valenton-Coubert ou de Coubert-Crisenoy, mais faire un tuyau commun à POCL et à Interconnexion Sud, c'est refaire un Valenton-Coubert, c'est-à-dire fusionner une radiale avec le tracé d'Interconnexion Sud. Donc, les économies qu'on pourra avoir d'une part avec l'investissement du tunnel commun entre les deux projets sont contrebalancées par d'autres inconvénients que je viens de vous citer, et c'est la raison pour laquelle il faut être quand même assez prudent sur la mutualisation des deux projets et l'intérêt apparent que cette utilisation pourrait avoir. Alors, POCL continue ses études, ce sont les pré-études fonctionnelles qui sont en train d'être développées en vue du débat public. Et lorsque l'Interconnexion Sud aura pris sa décision sur le ou les choix qui seront pris dans l'Ile-de-France, POCL devra en prendre acte et regarder comment ils peuvent passer en Ile-de-France par rapport à ce qui aura été décidé sur l'Interconnexion Sud. Il faut bien prendre les choses dans l'ordre. C'est l'Interconnexion Sud qui fait son débat et qui décide de ce qu'on fait en Ile-de-France, et c'est POCL ensuite qui verra comment il s'intègre au projet Interconnexion Sud dans son arrivée en Ile-de-France, c'est bien en deux temps. Et je pense que c'est bien que cela soit en deux temps, parce que si on avait tout fusionné, on aurait fait un débat public monstrueux avec deux projets de... additionner les coûts, on atteindrait, enfin, peut-être 15 à 20 milliards. Alors, je pense que c'est mieux d'avoir bien séparé les deux.

Michèle TILMONT : Bien ! Est-ce qu'il y a encore des interventions souhaitées ? Sinon, nous allons demander à Camille Saïssset de bien vouloir tenter, parce que c'est un exercice extrêmement difficile, une restitution du débat de ce soir, au moins les quelques points forts

qui s'en dégagent pour témoigner que nous avons été à votre écoute, que nous tenons compte de vos arguments et que... Oui ?

Olivier KLEIN : Moi, je voulais juste, avant que Camille fasse sa synthèse, peut-être, préciser par rapport à POCL que... Bon, il y a deux débats publics qui sont successifs. Donc, ici, on ne parle pas de POCL, on parle d'Interconnexion Sud. Par contre, la Commission a un avis, peut-être un tout petit peu différent de celui de RFF sur la force de cet enchaînement. C'est-à-dire, si des acteurs, si vous pensez qu'il y a des questions qui concernent à la fois POCL et Interconnexion sud, vous avez le droit, et nous l'entendrons, vous avez le droit de les évoquer ici. On ne vous dit pas d'attendre le prochain débat pour en parler. Ce n'est pas comme cela que...

Michèle TILMONT : De toute façon...

Olivier KLEIN : C'est à vous de décider. RFF, il fera avec ce que le débat public, celui-là, aura produit. Et puis, je crois que Monsieur...

Michèle TILMONT : Le débat de ce soir n'est pas terminé. Nous allons entendre Camille Saïset qui va essayer avec courage et détermination de relever les points forts de ce débat, et ensuite, on pourra, en effet, prendre encore quelques questions avant de terminer cette soirée. Donc, Camille, à vous.

Camille SAISSET : Merci Michèle. Tout d'abord, en tant que, effectivement, membre de la Commission particulière, j'ajouterai que tous les propos des réunions sont repris dans des verbatims qui sont ensuite mis en ligne sur le site Internet de la CPDP, et donc consultables ultérieurement, et donc il était tout à fait possible de revenir sur ces interventions concernant POCL qui ont eu lieu lors de la réunion de Juvisy. Alors, justement, cette réunion de Juvisy elle portait sur une thématique qui était la question des trois scénarios du projet d'Interconnexion Sud, et on avait remarqué que cela avait été un petit peu difficile de recentrer... enfin, de rester centré sur cette thématique, je dirais, qu'on avait choisi de donner à la réunion publique, et pour celle de ce soir, de Melun, la thématique que nous avons identifiée était celle du fait que ce projet soit un enjeu pour l'aménagement des territoires, et je commencerai par dire qu'il me semble que là, on a vraiment réussi à développer cette question-là. Alors, un enjeu pour l'aménagement des territoires, bien évidemment, dans ce quadrant Sud-Est de l'Île-de-France, qui a été présenté comme étant fort d'une dynamique actuelle et à venir par une volonté de poursuivre une démarche entre autres née de ces villes nouvelles, mais aussi qui se traduit par une augmentation de logements, une offre foncière, le développement d'éco-quartiers, de bassins de vie, voilà, qui ont été présentés en tout cas avec beaucoup de dynamisme. Tout cela dans un contexte bien identifié comme devant également s'articuler autour d'une circulation fluide, qu'il s'agisse de transports collectifs ou routiers, et donc le projet Interconnexion Sud s'inscrit complètement là-dedans. Bon, je vais aller un peu vite là-dessus avec aussi certaines limites qui ont été débattues ce soir, comme la question, effectivement, de l'utilisation des terres agricoles, ou bien de la charge de la ligne que cela pourrait entraîner sur la saturation de la ligne du RER D. Le projet d'Interconnexion Sud étant là, regardé, avant tout avec l'idée d'aménager la seconde gare TGV, pardon, à Lieusaint-Sénart et non pas à Villeneuve-Saint-Georges. Ceci a été qualifié de chance historique pour le quadrant Sud-Est de l'Île-de-France, et aussi présenté comme pouvant s'intégrer dans un projet plus large allant jusqu'à Orly, et donc s'étalant sur le faisceau C qui répond à ces critères. Ceci dit la discussion entre l'emplacement de cette seconde gare, que ce soit Villeneuve-Saint-Georges ou bien Lieusaint, se discute et se discute encore avec... j'ai bien aimé le terme... le terme d'éléments comptables, et finalement, j'ai eu l'impression que

beaucoup, à son échelle, qu'on soit représentant de collectivité, qu'on soit représentant d'intérêts économiques ou exploitant ferroviaire, différents éléments comptables sont pris en compte. Je ne vais pas rentrer dans les détails, d'autant plus qu'effectivement, comme Olivier le rappelait tout à l'heure, il y a cet atelier technique qui va être organisé le 8 février prochain, et auquel vous êtes, bien entendu, tout à fait conviés. Atelier technique qui évoquera aussi la question de ce qu'on fait si, effectivement, en plus du projet d'Interconnexion Sud, on prend en compte le trafic francilien à grande vitesse. Ce qui, RFF l'a bien précisé, nécessiterait alors une nouvelle saisine de la CNDP. Voilà ! Je terminerai... je crois que j'ai à peu près fait le tour de ce que j'avais noté. Je terminerai sur la question, l'une des premières questions écrites qui a porté sur cette notion de consultation. Effectivement, c'est l'argumentation qui compte, et on a vu aussi ce soir que c'était aussi la pratique au quotidien, et donc l'expérience personnelle partagée avec son entourage, et que tout cela, cela conduit à la diffusion d'informations et au partage d'informations lors des réunions comme celle-ci. Voilà, je m'arrêterai là, merci !

Michèle TILMONT : Merci beaucoup, Camille Saïssset. Nous avons encore un petit quart d'heure. Donc, pour les personnes qui souhaitent encore intervenir, il est encore temps avant d'entendre François Perdrizet conclure et clôturer cette réunion. Donc, madame, oui.

Line MAGNE : Merci ! Line Magne, habitante de Sénart. Oui, on a parlé d'aménagement du territoire, c'est effectivement fondamental. Cette gare, pour les gens qui habitent à Sénart et à Melun Val-de-Seine, c'est un formidable espoir, un espoir en termes de développement économique, un espoir, et cela a été traité par l'association SADUR, de ne plus avoir à faire de longs, pénibles, douloureux déplacements pour aller travailler à la Défense par exemple, mais l'espoir de trouver un travail sur place grâce au rôle de booster économique lié à l'implantation de la gare TGV. Je crois que c'est extrêmement important de souligner cela en termes de développement. Merci !

Michèle TILMONT : Donc, je pense que votre témoignage ne demande pas de réponse particulière. D'autres prises de parole, de position ?

Gérard DUMAINE : Oui, bonsoir ! Monsieur Dumaine. Je voulais vous demander, on vient de terminer le débat public, là, sur le Grand Métro, et aujourd'hui, je voudrais qu'on m'éclaire quel est le rapprochement possible qu'on peut faire entre le Grand Métro parisien et aujourd'hui l'Interconnexion TGV que l'on vient de débattre, et sur laquelle on a fait la représentation ce soir. Merci !

Michèle TILMONT : Je laisse RFF répondre.

Tristan BARRES : Quand vous dites qu'on a terminé le débat public sur le métro, le maître d'ouvrage du métro automatique, c'est la Société du Grand Paris, donc ce n'est pas le même maître d'ouvrage. Alors, effectivement, il y a des connexions entre l'Interconnexion Sud et le Grand Métro, le métro automatique, et cela se concentre essentiellement sur Orly. A Orly, est prévu actuellement dans le projet du grand métro un prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport, et également la création d'une ligne via Saclay qui va jusqu'à l'aéroport, ce qu'on appelle la ligne verte. Alors, on a travaillé depuis plusieurs mois avec la Société du Grand Paris pour regarder comment pouvait être compatible l'implantation d'une gare TGV avec l'implantation d'une gare de métro à côté des aérogares. Dans le dossier support du maître d'ouvrage du métro automatique, donc la Société du Grand Paris, il est clairement dit que quelle que soit la localisation de la gare TGV de RFF, le métro automatique aura une station en deux correspondances au niveau de la gare TGV. Donc, si on est sous les aérogares, il y aura une station du métro automatique en connexion avec la gare TGV ; si on est à Pont de Rungis ou à Rungis-La Fraternelle, c'est-à-dire un peu plus au Nord des aérogares, il y aura également

une station du métro automatique connectée au TGV, en plus de la station terminus qui va jusqu'à l'aéroport. Donc, il y a une espèce de complémentarité entre les deux modes de transport. Le TGV, c'est du transport longue distance, et les gens qui arriveront sur la gare d'Orly pourront continuer leur trajet avec un mode de transport rapide qui est le métro pour rejoindre les différents pôles de l'Île-de-France. Donc, il y a une complémentarité à la fois technique, et il y a une opportunité... enfin, on a travaillé avec le maître d'ouvrage depuis quelques mois maintenant sur ces deux projets.

Michèle TILMONT : Il faut peut-être rappeler que le débat sur le Grand Paris se termine le 31 janvier, donc nous attendons avec impatience les dernières prises de position.

François PERDRIZET : Oui. Oui, simplement, vous savez que notamment il y a eu des divergences entre la Région et le Grand Paris. Une proposition récente de la Région pour le secteur qui nous concerne fait état d'une remise en cause éventuelle de la section verte entre Massy et Orly. Ce qui voudra dire probablement de réfléchir de nouveau à quelle est l'évolution du RER C. Donc, aujourd'hui, il n'est pas possible de dire que le débat public du Grand Paris est terminé, parce qu'il y a encore des incertitudes à lever et qui, je pense, seront levées avant la fin du mois.

Michèle TILMONT : Bien. Une dernière question, toute dernière question pour des participants qui auraient été frustrés. Non ? Plus aucune question ? Alors, on va passer la parole à François Perdrizet pour un au revoir.

François PERDRIZET : Oui, j'ai trois impressions, enfin, à propos de notre débat. La première concerne POCL dont on a parlé. Je crois que, comme on vous l'a dit, il y a un dossier qui a été adressé à la Commission nationale du débat public. Ce qui me paraît important, c'est qu'on puisse avoir accès à l'information qui y est contenue, parce que c'est vrai que sinon on a l'impression que ce n'est pas transparent, et vous avez vu que c'était un de nos buts de faire que l'information soit la plus transparente. C'est pour cela que j'ai proposé de revenir sur ce sujet à Lieusaint.

Deuxième chose, sur le territoire et le développement. Je crois que c'est une des réunions publiques où on a plus senti cette dynamique de développement. Et cela c'est important. Et notamment, je crois que, si vous le désirez, il faut persévérer pour faire reconnaître cette dynamique de développement, parce que les acteurs à l'extérieur de votre territoire ne sont pas encore pleinement convaincus qu'il y a vraiment une dynamique de développement. A l'inverse, toujours sur cette dynamique de territoire, si je prends le cas de Villeneuve-Saint-Georges, le Villeneuve-Saint-Georges de l'état existant est sans doute saturé, mais il n'est pas dit du tout qu'il n'y a pas des solutions alternatives pour, disons, faire évoluer tout le tissu urbain et sa desserte, c'est au moins ce qu'on peut souhaiter pour les habitants de Villeneuve-Saint-Georges. Donc, prendre en compte l'avenir de cette dynamique, c'est très important, et je crois que quelqu'un a fait remarquer à la SNCF une question un petit peu difficile : « Quelle est la population que vous avez prise en compte pour vos modèles ? ». Je crois que c'est ce genre de questions qui est important parce qu'on se projette vers l'avenir. De la même façon pour le RER D, c'est important aussi de dire : « Mais qu'est-ce que cela signifie cette projection vers l'avenir et cette dynamique qui est à l'œuvre ? ». Donc, j'insiste sur ce côté un peu dynamique et développement.

Le troisième point, c'est, pour moi : il est important d'avoir des lectures transversales des territoires. On en a eu une démonstration avec la Chambre régionale de commerce et d'industrie, dont nous attendons avec impatience le cahier d'acteurs. Je crois que c'est vital qu'il y ait dans ce débat public ces visions un peu transversales, on en a eu une esquisse avec le RER D, mais... et je pense, par exemple, que le cahier d'acteurs de la Région sera quelque

chose de tout à fait important. On l'a vu tout à l'heure, qu'un jour, il faudra que les acteurs se réunissent pour parler des financements. Or, cela veut dire finalement une prise de position sur l'avenir. Et je crois que ce qui serait, disons, souhaitable, c'est qu'elle ait lieu durant le débat public, parce que sinon, les uns et les autres, il nous manquera un élément pour aller jusqu'au bout de notre démarche de débat public. Voilà ce que je voulais dire. Simplement, je vous remercie tous de votre attention, de votre écoute, de votre contribution. J'ai un petit regret, c'est si on avait été plus nombreux, cela n'aurait pas fait de mal. Au contraire, je pense que la qualité était au rendez-vous, et que les gens qui n'étaient pas là ont certainement beaucoup perdu. Voilà ! En vous remerciant, je vous invite à un petit pot qui a lieu, je crois, dans le hall, et qui va nous permettre de discuter de façon familière ensemble. Merci encore.  
*(Applaudissements)*