

Débat public de l'Interconnexion Sud
Avis argumenté concernant les scénarii présentés
Argumentaire particulier

Vous présentez, au débat public, plusieurs solutions que je vais me permettre de récapituler en les renommant.

- Une solution X1 (que vous appelez Scénario B) qui relie les deux LGV au moyen d'une solution en partie aérienne (en changeant de destination les terrains du Grand Godet)
- Une solution X2 (que vous appelez Scénario B) qui possède toutes les fonctionnalités de X1, mais avec une fonctionnalité supplémentaire de gare TGV francilienne au niveau de Villeneuve St Georges
- Une solution X1b (que vous appelez Scénario B – Variante Tunnel) qui, comme X1, relie les deux LGV au moyen d'une solution en partie aérienne ; néanmoins le changement de destination des terrains n'est que partiel puisque dans cette solution, vous prévoyez un enterrement de certains tronçons. Fonctionnellement et en regard de X1, cette solution revient à ajouter une sous-fonctionnalité de réduction de nuisances sonores (dans la mesure où cette fonctionnalité n'est que partielle)
- Une solution X2b (que vous appelez Scénario B – Variante Tunnel) qui possède toutes les fonctionnalités de X1b, mais avec une fonctionnalité supplémentaire de gare TGV francilienne au niveau de Villeneuve St Georges
- Une solution Y1 (que vous appelez Scénario A) qui relie les deux LGV au moyen d'une solution entièrement souterraine, ce qui revient à X1 en y ajoutant une fonctionnalité complète de réduction de nuisances sonores
- Une solution Y2 (que vous appelez Scénario A) qui comme X2 vis-à-vis de X1, possède toutes les fonctionnalités de Y1. On ajoute néanmoins dans cette solution une fonctionnalité de gare TGV francilienne au niveau de Villeneuve St Georges. De cette manière, cette solution se comporte vis-à-vis de X1 comme possédant l'ajout de 2 fonctionnalités : celle de gare TGV francilienne ; et celle de réduction complète des nuisances sonores.
- Une solution Z2 (que vous appelez Scénario C), et qui consiste à relier les deux LGV au moyen d'une solution souterraine, mais de façon à se raccorder directement à l'ancienne LGV Sud au niveau de Sénart. Cette solution impose obligatoirement, la création de 2 gares, dont une au niveau de Sénart, ce dernier point constituant lui aussi une fonctionnalité supplémentaire : Celle de positionner une gare TGV en grande couronne, ce qui permet, et les études du Maître d'Ouvrage le démontrent, une rentabilité accrue en regard des solutions X(1 ou 2) et Y(1 ou 2)

Bien évidemment toutes ces solutions répondent parfaitement au problème technique posé : Générer un interconnexion entre les 2 LGV (Ouest et Sud-Est) ;

Toutefois, comme je l'expose précédemment, le nombre de fonctionnalités offertes par chaque solution n'est pas équivalent : certaines fonctionnalités additionnelles sont présentes, comme une 2^{ème} gare dans les cas X2, Y2 et Z2

Ces fonctionnalités additionnelles étant offertes à un ou plusieurs acteurs du projet (client final, collectivité territoriale, SNCF, riverains ...)

En corollaire, toutes les solutions ne sont pas économiquement équivalentes : le coût engendré n'est pas le même.

- X1 (Scénario B – 1 gare) nécessite 1400 M€
- X2 (Scénario B – 2 gares) nécessite 1500 M€
- X1b (Scénario B – 1 gare – variante tunnel) nécessite 1800 M€
- X2b (Scénario B – 2 gares – variante tunnel) nécessite 2300 M€
- Y1 (Scénario A – 1 gare) nécessite 2500 M€
- Y2 (Scénario A – 2 gares) nécessite 3000 M€
- Z2 (Scénario C) nécessite 3300 M€

(Source RFF, dossier du maître d'ouvrage)

Essayons de résoudre maintenant l'équation technico-économique :

Nous sommes en présence de 3 familles de solutions :

- Une à bas coût (le scénario B), mais offrant de faibles fonctionnalités (puisqu'elle ne fait, dans sa version la plus simple, que répondre à la spécification de besoin)
- Une forte en fonctionnalités (le scénario C : 2 nouvelles gares dont une en Grande Couronne et un enterrement complet), mais avec coût plus important
- Une dernière, que je qualifierai de compromis (le scénario A), avec un coût en regard puisqu'il est au moins supérieur à la variante la plus chère du scénario B, mais reste inférieur à celui du scénario C

A ce stade, il s'agit d'éliminer certaines familles de solutions :

En terme purement fonctionnel, **un scénario de type A possède très peu d'intérêt.**

Il est cher en regard de B et offre peu de fonctionnalités en complément.

Les chiffres rappelés ci-dessus nous montrent combien l'interconnexion se paie cher dans un scénario à 1 gare seulement (**plus d'un Mds d'Euros additionnel !**)

Certes, un scénario à 2 gares, reste possible, mais le coût rapporté de cette nouvelle gare reste très important (+1.5 Mds d'Euros, **mais également 100% d'augmentation entre le scénario B sans variante et le scénario A**)

D'autres considérations, économiquement moins fortes, mais tout aussi valides, doivent être prises en compte pour rejeter le Scénario A : Il s'agit de la difficulté d'implanter une Gare à Villeneuve Saint Georges et/ou la proximité des deux villes où l'on implémenterait les deux gares TGV (Orly et Villeneuve Saint Georges), villes distantes de 4Km et même reliées par un transport en commun de proximité (Ligne 3 du Mobilien, exploitée par la société Athis-Cars)

Une fois le Scénario A rejeté, sur des critères essentiellement économiques, on peut maintenant se poser la véritable question:

Quels critères exacts souhaite t'on privilégier ?

Sont-ce des critères purement économiques, des critères sociaux économiques, des critères environnementaux, des critères d'aménagement du territoire, ou d'autres encore ?

Sur des critères strictement économiques, le scénario B doit être choisi !

Mais pas tous ses sous scénarii : c'est le Scénario B dans sa solution moins onéreuse, c'est-à-dire sans tunnel et sans gare nouvelle.

Cette solution est une solution Low-Cost qui remplit totalement la spécification de besoin (Générer une interconnexion entre les 2 LGV) **mais uniquement la spécification de besoin** : Elle n'apporte aucune fonctionnalité additionnelle !

Sitôt que l'on accepte des fonctionnalités additionnelles, il faut reconsidérer ce choix :

Le critère de modularité en regard du positionnement de la gare à Orly nous ramène vers le scénario C : En effet, seul le scénario C permet de conserver 4 positions pour l'implémentation d'une gare à Orly : Le scénario B n'est pas compatible avec une hypothèse de gare souterraine à Orly, solution privilégiée par les acteurs locaux.

Le critère environnemental nous ramène aussi vers le scénario C : En effet, si l'aspect environnemental doit être pris en compte, **il faut le prendre en compte entièrement** : une solution de type scénario B (quelque soit sa variante) n'est au mieux qu'un pis aller afin de réduire des nuisances sonores, qui existeront nécessairement dans le secteur du Grand Godet. De plus, RFF - maître d'ouvrage - qui a classé les différents scénarii en terme environnemental indique que le scénario C constitue un meilleur scénario que scénario B de fort impact environnemental.

Le critère sociétal nous ramène également vers le scénario C : En effet, le scénario B créerait une véritable blessure dans un territoire déjà fortement marqué par les nuisances. Le secteur Villeneuve Le Roi – Ablon est déjà profondément marqué par les nuisances aériennes. Souhaite t'on le marquer encore une fois avec d'autres nuisances ? Il suffit de se rendre dans le secteur du Grand Godet, plus particulièrement sur la D125 au niveau du pont enjambant la voie ferrée, pour se rendre compte de ce que pourrait être cette blessure : Des avions – et les nuisances correspondantes - au dessus, des transports – et les nuisances correspondantes - en dessous, et de la population au milieu : Un véritable multicouche !

Le critère d'aménagement du territoire nous ramène également vers la solution C : Alors que nous voyons dès à présent que le primo accédant francilien s'éloigne de plus en plus du cœur de Paris pour y trouver des terrains encore abordables, à quoi lui servirait une gare TGV à moins de 10 minutes de la gare de Lyon au moyen des transports en commun. Autant que cette gare soit positionnée de Paris à distance dans le territoire francilien, permettant ainsi d'irriguer un meilleur bassin d'emplois et de population.

Les coûts hors projet nous ramènent également vers la solution C : En effet, ne serait-ce que pour le doublement du tronçon LGV que l'interconnexion rendra difficilement capacitaire, les coûts additionnels – **certes, hors périmètre IS** – sont bien plus importants sur le tronçon Coubert – Crisenoy que sur celui Valenton – Coubert (300 M€ vs 1000 M€, soit rapport **de 1 à 3**). Cette prise en compte ramène le **coût total de chaque scénario** à 2500 M€ ; 3000 M€ et 3600 M€ pour respectivement les Scénario B, Scénario B en variante tunnel et Scénario C.

En d'autres termes, tout nous ramène vers le scénario C

Bien sûr, ce scénario est cher, mais il ne s'agit pas d'investissement prêt dans 1 an, il s'agit d'un investissement que l'on mettra en service au mieux dans 10 ans et qui marquera le territoire pour au moins les 100 prochaines années.

Fait on un choix qui nous engage à cette perspective uniquement sur des critères purement économiques ?

Non bien sûr !

Tous les autres critères doivent être pris en compte (modularité, environnemental, sociétal, aménagement du territoire,)

Pour toutes ces raisons, ma préférence va, et de loin, vers le scénario C

Avant de terminer, je souhaite vous faire remarquer que cette analyse est construite essentiellement à partir de mon expérience d'ingénieur, développeur de solutions.

Si elle est essentiellement technico-économique, elle prend en compte bien sur d'autres aspects, comme ceci est fait dans le métier d'ingénieur.

Tout au cours de mon expérience, j'ai appris qu'il fallait se méfier des compromis, comme l'est - je le pense - le scénario A.

De même, j'ai appris qu'il fallait toujours conserver des « coups d'avance », et donc conserver au plus possible les modularités.

C'est pourquoi entre une solution avec de nombreuses fonctionnalités additionnelles en regard de la spécification de besoin et d'autres répondant quasiment uniquement à la spécification de besoin, je choisis **la solution offrant de nombreuses fonctionnalités, y compris celle de modularité.**