

François PERDRIZET : Madame le Maire a la parole. Elle nous accueille gentiment à Villeneuve-Saint-Georges. Je lui cède la parole.

Sylvie ALTMAN : Merci ! Monsieur le Président, mesdames, messieurs les membres de la Commission particulière du débat public, mesdames, messieurs les élus, mesdames, messieurs les experts, mesdames, messieurs les responsables d'association, mesdames, messieurs, bienvenue à Villeneuve-Saint-Georges, qui est une ville cheminote depuis plus d'un siècle, Villeneuve-Saint-Georges qui est aussi le berceau du TGV. Permettez-moi également de vous souhaiter une bonne année 2011. Le débat de ce soir, je l'ai souhaité avec l'équipe municipale pour plusieurs raisons : Permettre aux habitants de la ville et des villes voisines d'appréhender les enjeux, les objectifs de l'interconnexion des lignes grande vitesse ; faire connaître, dans le débat national, l'accord de la commune pour accueillir une gare TGV. Marc Thiberville, qui est l'auteur du cahier d'acteurs présenté aujourd'hui au nom du Conseil municipal, donnera dans le débat les arguments qui nous font pencher pour cette proposition. Donc, en ce qui me concerne, quelques mots seulement. Le projet d'Interconnexion Sud de TGV avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges, complémentaire de la gare TGV à Orly, doit non seulement permettre l'accès du Sud-Est francilien à la grande vitesse mais aussi améliorer les flux TGV-fret-RER C, et connecter la ligne TGV au RER D, encourageant ainsi le rabattement des transports en commun. A Villeneuve-Saint-Georges, une dynamique forte s'est engagée pour construire une ville moderne, solidaire, respectueuse du développement durable, et elle-même respectée. Lauréate du Programme national de réhabilitation des centres anciens dégradés, PNRCAD, elle est aussi engagée dans la reconquête de ses berges, active et combative pour retrouver oxygène et mobilité. Donc, une gare TGV sera un levier important pour le développement économique, social, environnemental, bien sûr, je pense en faveur des Villeneuvois mais aussi pour les populations de tout le territoire desservi, le Val-de-Marne, l'Essonne et la Seine-et-Marne. Alors, vous êtes dans une ville qui a fait le choix de la concertation pour tous ses projets. Nous pensons qu'il y a besoin de croiser les expertises, de partager les savoirs, vous comprendrez pourquoi cette soirée est donc très attendue. Donc, je remercie les organisateurs qui garantissent depuis le départ un débat clair et respectueux, et permettant à toutes les opinions de s'exprimer, donc je souhaite un bon débat à tous. Merci !
(Applaudissements)

François PERDRIZET : Merci Madame le Maire et bienvenue, bien sûr, à tous. Alors, ce soir, pour nous, Commission particulière du débat public de l'Interconnexion Sud, c'est la quatrième réunion. Après Massy, nous avons été à Juvisy, ensuite à Orly, et ce soir nous venons à Villeneuve-Saint-Georges. Et il y a deux innovations pour la soirée : la première, c'est que nous allons avoir une réunion dite de proximité, c'est-à-dire que la dimension territoriale est très importante ; et la deuxième, c'est que nous allons aborder un des enjeux du projet considérable, à savoir l'articulation de notre projet avec la rive droite de la Seine. On est très conscients de l'importance des enjeux pour ces territoires, et je crois que cela mérite qu'il y ait des échanges respectueux, disait Madame le Maire, dans la plus grande sérénité, où chacun puisse exposer tranquillement ses positions et ses arguments. Alors, ce débat va être animé par Monsieur Olivier Klein. Olivier Klein est un chercheur en transports, qui appartient à un laboratoire tout à fait important en France, qui est le Laboratoire d'économie des transports. Il nous a semblé qu'il était particulièrement bien placé pour animer cette réunion, qui est finalement... on rencontre un nœud de transport qu'est Villeneuve-Saint-Georges. Voilà ce que je voulais dire rapidement. Et donc, soyons le plus serein possible malgré l'importance des enjeux.

Olivier KLEIN : Merci ! Bonsoir à tous, bonne année à mon tour ! Je vais présenter rapidement la réunion de ce soir. Normalement, on a un powerpoint... Voilà ! Donc, je vais commencer par vous présenter le programme de cette soirée, c'est le deuxième slide, donc l'ouverture, la

présentation du débat. Un premier échange très court... enfin, si vous le souhaitez... sera consacré aux règles du débat, au déroulement de la réunion de ce soir. Ensuite on entrera dans le vif du sujet avec la présentation par RFF de son projet ; un second temps d'échange avec la salle, puis deux interventions de la mairie de Villeneuve-Saint-Georges puis l'association Agir pour Villeneuve-Saint-Georges qui présenteront leurs points de vue et leurs cahiers d'acteurs ; un troisième temps d'échange avec la salle. On passe au slide suivant, voilà c'est fait. Alors, deux ou trois interventions, la Communauté d'agglo de Sénart-Val-de-Seine, Monsieur le député du Val-de-Marne de la troisième circonscription, donc d'ici, et le syndicat cheminots de Villeneuve ; un quatrième, je crois, temps d'échange avec la salle ; une rapide synthèse pour qu'on puisse, nous, vous rendre compte de ce qu'on a entendu. On continuera à débattre ensuite, et on termine la réunion à 23 heures. Vous voyez que sur ce programme sont indiqués les temps de parole, on va essayer de tenir ces temps de parole tous ensemble, si vous le voulez bien. On essaiera, nous, d'être rigoureux. Et puis, pour ne pas seulement manier le bâton, tout simplement vous dire que les présentations, les interventions les plus concises sont souvent les plus efficaces. Donc, parler 4 minutes, alors qu'on a 3 minutes de temps de parole au maximum quand on intervient depuis la salle, ce n'est pas plus efficace. Donc, je vous remercie de vous tenir à cette règle. Trois minutes depuis la salle, six minutes quand on intervient depuis la tribune, et puis les temps, 20 minutes, pour le maître d'ouvrage pour exposer son projet. Alors, le slide suivant, s'il vous plaît !

Le débat public, il est décidé par une autorité administrative indépendante qui s'appelle la Commission nationale du débat public, qui donc a été saisie par RFF, et qui a décidé que sur ce projet, il y avait lieu d'organiser un débat public. Ce débat public est organisé et mené par une Commission particulière du débat public, vous avez vu son président, vous en voyez un membre. On a aussi Camille Saisset, qui est journaliste environnementale. Et on a dans la salle Michèle Tilmont, je ne le vois pas... voilà ! Michèle Tilmont, qui est architecte et urbaniste... voilà, urbaniste ; Jacques Ducout, que je ne vois pas non plus, voilà ! Jacques Ducout, au fond, qui est général de l'aviation honoraire. Et puis, on travaille beaucoup avec notre secrétaire général, Jérôme Lavaux, et son assistante Camille Sourbet. Donc, slide suivant. Le débat est fondé sur cinq principes, donc dits ETAIN. Le principe d'Equivalence, c'est que le débat est organisé et conçu de telle manière à ce que tout le monde ait la parole au même niveau, qu'on soit un grand décideur ou un simple homme au foyer, on a le droit à la parole dans les mêmes conditions, et donc on veille à cette équivalence entre tous les acteurs. Le principe de Transparence, c'est que nous, commission, nous engageons à rendre publics tous les documents, tous les écrits, tous les documents qui nous sont adressés, et nous veillons à ce que les autres acteurs fonctionnent dans cette même transparence, et en particulier nous exigeons de RFF qu'il donne au public cette information qui participe de la transparence. Le principe d'Argumentation, c'est que quand on dit, quand on exprime un avis, c'est bien d'exprimer un avis, de prendre une position, mais nous, ce que l'on entend, parce qu'on a déjà entendu finalement tous les avis sur ce projet, c'est ce que l'on va entendre et retenir, ce sont les arguments que chacun va apporter. Et donc, ce principe d'argumentation est essentiel. Et puis, deux autres principes qui nous concernent plus, nous : c'est l'Indépendance. C'est-à-dire que nous ne sommes pas liés à RFF, nous ne sommes pas liés... nous ne sommes liés à personne, finalement. Nous dépendons d'une autorité administrative indépendante, et donc nous ne sommes pas les représentants des uns ou des autres. Et enfin, la Neutralité. Notre rôle dans ce débat, c'est d'organiser ce débat, de faire en sorte qu'il se passe bien, que tout le monde puisse s'exprimer. Nous n'avons pas à exprimer d'avis sur ce projet. En fin de compte, nous rendons compte du débat, des arguments qui ont été échangés et exprimés par les uns et les autres, mais nous n'avons pas à exprimer un avis. Slide suivant... Ce petit graphique, simplement pour vous dire, qu'on va finalement, quand même, parler d'un projet d'infrastructure, il s'agit donc de relier les lignes TGV Atlantique et Sud-est par un lien éventuellement dédié au TGV. Je n'en dis pas plus, le maître d'ouvrage présentera son projet.

Et dernier slide pour ma part, les prochaines réunions : Melun, le 25 janvier, ce sera une réunion thématique sur les questions d'aménagement du territoire ; à Choisy-le-Roi, alors cela c'est une petite nouveauté, vraisemblablement à Choisy-le-Roi, on en est encore à chercher une salle, un atelier technique sur la question des capacités ferroviaires. On a déjà repéré un certain nombre de problématiques, que ce soit du côté de Massy-Valenton, que ce soit du côté de Valenton-Coubert ou Coubert-Cressenois, un certain nombre de problématiques soulevées par notre projet et qui concernent ces questions de capacités ferroviaires. On a aussi repéré que ces questions étaient complexes, et donc ce qu'on propose c'est d'avoir une discussion un petit peu plus technique pendant cette soirée. Faites attention, cet atelier thématique fonctionnera sur un principe un peu différent : on vous demandera de vous inscrire pour participer, parce que cela sera sur un format un petit peu plus réduit. Une réunion à Nantes, en province, parce que cette ligne TGV est aussi destinée à desservir la province, et enfin, après l'interruption due aux cantonales, des réunions à Antony, à Yerres, à Longjumeau, à Créteil, à Villeneuve-le-Roi, à Lieusaint et la dernière à Massy. Voilà !

On a un site sur lequel vous pouvez vous exprimer, vous pouvez trouver toute l'information sur le débat et sur le projet, le dossier du maître d'ouvrage, les études qu'il a produites pour concevoir ce projet. Donc, on passe au temps de questions. Sur l'organisation du débat, si vous avez des questions ou des remarques sur la manière dont le débat doit se dérouler, vous avez la parole. S'il n'y a pas de question, si tout est clair de ce point de vue-là, à ce moment-là, je passe la parole directement au maître d'ouvrage qui va donc nous exposer pendant 20 minutes son projet.

Tristan BARRÈS : Mesdames et messieurs, bonsoir ! Avant de vous présenter le projet en lui-même, je vais nous présenter. Donc, nous représentons ici Réseau ferré de France, Réseau ferré de France qui est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferré national et qui, à ce titre, a pour mission l'exploitation, l'entretien, le développement et la modernisation de ce réseau. En 2009, la Direction régionale Ile-de-France de RFF a mis en place une équipe chargée de piloter le projet Interconnexion Sud, dont je suis le chef de projet. A ma gauche, François Guliana est chargé de projet au sein de cette équipe, et à ma droite, Vincent Desvignes est chargé, au sein de la Direction régionale Ile-de-France, de tous les projets de développement et de modernisation du réseau.

Passons au projet maintenant. L'Interconnexion Sud repose sur deux idées fondamentales qui sont, d'une part, la création d'une ligne dédiée aux TGV et, d'autre part, la création de nouvelles gares TGV franciliennes sur cette ligne. Avant de vous décrire le projet de manière plus précise, je vais d'abord vous décrire comment fonctionne le réseau grande vitesse en Ile-de-France. A ce jour, il y a quatre radiales, des lignes grande vitesse radiales qui convergent sur Paris, qui ont pour terminus des gares parisiennes. Ce sont sur ces lignes que circulent les Paris-Lyon, les Paris-Marseille, les Paris-Strasbourg, les Paris-Lille. Sur ces quatre radiales, trois sont reliées entre elles par une ligne autonome dédiée aux TGV qu'on appelle Interconnexion Est, et qui permet aux TGV intersecteurs -un TGV intersecteurs, c'est un TGV qui va d'une province à une autre province sans passer par Paris-... d'aller de province à province de manière fluide. Une seule de ces quatre radiales, la LGV Atlantique, n'est pas reliée de manière autonome au reste du réseau, les TGV Atlantique sont ainsi obligés de se mêler aux RERC et aux trains de fret, entre Massy et Valenton, pour passer de la LGV Atlantique au reste du réseau grande vitesse. Ce réseau se caractérise également par la présence de trois gares TGV qu'on appelle des gares TGV franciliennes, qui accueillent exclusivement des TGV : la gare de Massy, la gare de Marne-la-Vallée-Chessy et la gare de Roissy-Aéroport Charles-de-Gaulle. L'idée de l'Interconnexion Sud, c'est justement de rétablir cette continuité entre la LGV Atlantique et le reste du réseau, en créant une ligne dédiée aux TGV à partir de Massy jusqu'à la LGV Sud-Est, et d'autre part, de créer de nouvelles gares sur cette ligne, dont une gare TGV connectée à l'aéroport d'Orly et, éventuellement, une deuxième gare TGV soit dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges, soit dans le secteur de Sénart.

Le débat public, c'est une étape très importante d'un projet. Nous entrons dans ce débat avec des convictions, deux convictions essentielles, je les rappelle : une ligne dédiée et des gares franciliennes, mais également avec des questions sur les choix les plus pertinents à faire pour réaliser au mieux cette infrastructure. Donc, quatre questions que nous nous posons : où positionner la gare TGV d'Orly ? Vous verrez que quatre positions sont proposées pour cette question. Faut-il une deuxième gare ? Et si oui, où doit-on la positionner, dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges ou dans le secteur de Sénart ? Et puis, comment relier ces gares entre elles, c'est-à-dire finalement quel faisceau de passage choisir pour relier l'ensemble de ces éléments ? Nous en discuterons autour de trois scénarios A, B, C et leurs variantes que nous vous présenterons tout à l'heure.

L'Interconnexion Sud, comme vous l'avez compris, c'est une ligne dédiée et des gares. Commençons par la ligne dédiée : pourquoi voulons-nous une ligne dédiée aux TGV ? Cette ligne s'inscrit dans un réseau, le réseau ferré national dédié à la grande vitesse, 1 847 kilomètres aujourd'hui. C'est un réseau qui se développe : Concrètement, aujourd'hui, vous avez cinq projets qui sont en cours de création, on va dire, en travaux, en cours de lancement, et qui devraient être mis en service en 2017. Et pour aller plus loin, ce réseau... il est prévu que ce réseau se développe encore plus, puisque la loi Grenelle prévoit 2 000 kilomètres de lignes supplémentaires d'ici 2020. L'Interconnexion Sud est un maillon stratégique de ce réseau, car il en constitue en quelque sorte la clé de voûte : il permettra aux TGV intersecteurs de passer de l'Ouest de la France au reste du réseau. Or, ces TGV intersecteurs sont en plein dynamisme. On constate depuis une dizaine d'années que leur taux de croissance est très élevé : 8 % de croissance pour ces TGV intersecteurs, contre 4 % de croissance pour l'ensemble du trafic TGV global. Alors, pourquoi les TGV intersecteurs sont-ils si dynamiques ? Il y a plusieurs raisons, et notamment la raison des gares franciliennes, c'est-à-dire les gares TGV en Ile-de-France qui constituent un réel moteur de ce trafic, et qui, en étant de plus en plus attractives, alimentent ce trafic intersecteurs.

On va passer à la slide suivante. Alors, dans le réseau grande vitesse, il y a un maillon qui est fragile, c'est le maillon Massy-Valenton. Cette illustration vous montre ce qui se passe : vous avez un TGV qui vient par exemple de Bordeaux, qui s'insère sur la ligne Massy-Valenton entre deux RER C, et vous voyez que sa marche est très dépendante du RER C. Lorsque le RER C part sur Choisy, le TGV ne doit pas rater son rendez-vous sur la ligne Paris-Lyon, parce que vous voyez il doit s'insérer entre deux batteries de TGV qui sortent de la gare de Lyon, et qui utilisent cette ligne. Donc, on voit bien ici que les TGV sont très dépendants des RER C. Alors, prenons un exemple où il y a un problème, par exemple sur le RER C. Vous voyez, là, le RER C a un problème et doit s'arrêter, et bien le TGV qui est derrière s'arrête également, première source de retard. Lorsque le RER repart, remonte vers Choisy, le TGV est arrêté également parce qu'il a raté son rendez-vous pour s'insérer sur la LGV Paris-Lyon, deuxième source de retard ; et donc, ensuite, il doit s'insérer. Donc, on voit bien que l'enjeu de l'Interconnexion Sud est primordial, il consiste justement à décroiser les flux entre les RER C et les TGV, de manière à avoir un réseau plus robuste, et de permettre le développement des TGV intersecteurs.

Alors, deuxième pilier du projet, ce sont les gares TGV franciliennes. Il y a deux types de gare aujourd'hui : les gares parisiennes et les gares franciliennes. Les gares parisiennes, ce sont des gares terminus que vous connaissez, à l'intérieur de Paris ; et les gares franciliennes, ce sont les trois que je vous ai citées tout à l'heure. Ces deux types de gare ont des caractéristiques différentes. Les gares parisiennes sont beaucoup plus grosses en termes de trafic que les gares franciliennes, il y a un rapport de 1 à 10 en termes de trafic. Mais les gares franciliennes ont d'autres atouts : d'abord, ce sont des gares qui sont plus dynamiques que les gares parisiennes, leur taux de croissance : 17 % ces trois dernières années, contre 6 % pour les gares parisiennes. Et de plus, les gares franciliennes sont ce qu'on appelle multidirectionnelles, c'est-à-dire qu'à partir de une de ces gares, par exemple Massy sur cette

illustration, vous pouvez atteindre une multitude de destinations, alors que dans une gare parisienne, les destinations sont cloisonnées, par exemple pour la gare Montparnasse ici sur l'Ouest et le Sud-Ouest de la France. Alors, on constate que ces gares TGV franciliennes sont inégalement réparties sur le territoire francilien. Vous voyez en vert ici les zones qui sont bien desservies par le TGV, c'est en gros Paris et la petite couronne, et puis la grande couronne en orange qui est moins bien desservie. Les 5/6 de la population vivent au-delà du périphérique, or au-delà du périphérique, il n'y a que trois gares TGV franciliennes. Par ailleurs, au Sud de l'Île-de-France, il y a un équipement majeur qui n'est toujours pas connecté aux TGV, qui est l'aéroport d'Orly. Or, l'aéroport d'Orly, c'est le deuxième aéroport national, c'est le dixième en Europe en termes de trafic, et le projet Interconnexion Sud vise une complémentarité réussie entre le TGV et l'avion de manière à favoriser les correspondances entre le train et l'avion, comme cela se passe par exemple aujourd'hui à Roissy, où chaque année 2,4 millions de voyageurs utilisent cette correspondance. A Orly, on estime que, à l'horizon de la livraison de l'infrastructure Interconnexion Sud, on aura un trafic de 1,1 million de voyageurs qui utiliseront le TGV puis l'avion. Donc, avec sa ligne dédiée et ses gares franciliennes, l'Interconnexion Sud permet de faciliter les liaisons entre les régions en supprimant ce bouchon que constitue la ligne Massy-Valenton. L'Interconnexion Sud permet, par la création de la gare d'Orly, de développer ce qu'on appelle l'intermodalité air/fer, c'est-à-dire les correspondances entre le TGV et l'avion, et puis, enfin, l'Interconnexion Sud permettra, par la création de nouvelles gares TGV franciliennes, par exemple Villeneuve-Saint-Georges, d'améliorer l'accès au Sud de l'Île-de-France à la grande vitesse. L'effet corollaire de ces trois bénéfices c'est de donner une bouffée d'oxygène également aux gares parisiennes, car comme vous le comprenez, tous les gens qui transiteront par les gares franciliennes, ce seront des gens en moins qui, aujourd'hui, sont obligés de transiter par les gares parisiennes.

Donc, vous voyez également que l'Interconnexion Sud n'est pas comme les traditionnels projets de grande vitesse, un projet qui vise en premier lieu à gagner du temps, c'est un projet qui en premier lieu vise à améliorer la circulation des TGV intersecteurs, et qui également vise à améliorer l'accessibilité de la population, francilienne notamment, à la grande vitesse. Je passe maintenant la parole à François Guliana qui va vous présenter de manière plus détaillée les scénarios de ce projet.

François GULIANA : Merci Tristan. Nous venons de voir les grands objectifs et les principes du projet mais le débat public c'est également l'occasion d'en préciser les principales caractéristiques, et donc pour cela, nous venons au débat avec quatre questions qui nous ont conduits après à définir trois scénarios et leurs variantes. Le schéma à droite vous permet de comprendre le cheminement que nous avons eu entre les questions et les scénarios. Donc, vous voyez à gauche la LGV Atlantique, à droite la LGV Sud-Est et l'Interconnexion Est, et en bas à droite l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Alors, le projet consiste à relier la LGV Atlantique au reste du réseau et de créer des gares. Donc, vous avez à gauche Massy, nous voulons créer une gare à Orly. La question suivante c'est : souhaitons-nous une seconde gare ? Est-il utile d'en faire une ? Si oui, nous avons localisé deux secteurs : au Nord, Villeneuve-Saint-Georges ; au Sud, Lieusaint, Sénart. Ensuite, une fois la desserte du territoire définie, comment relier les gares entre elles ? A l'Ouest d'Orly par un tunnel commun aux trois scénarios ; à l'Est d'Orly, deux solutions : soit à la LGV Sud-Est actuelle, au niveau de Valenton-Limeil-Brévannes, soit au Sud pour desservir Sénart au niveau de l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Donc, tout cela nous a conduits à définir trois scénarios : A, B et C et leurs variantes, les scénarios A et B étant au Nord, et le scénario C étant défini pour desservir Sénart au Sud.

Avant de vous présenter les scénarios, je vais d'abord approfondir la question de la desserte qui est véritablement centrale dans la définition du projet. Donc, une gare à Orly, où l'implanter ? Il faut avoir à l'esprit que cette gare c'est aussi bien une gare de territoire qu'une gare d'aéroport. Et d'ailleurs, justement, à la dernière réunion qui a eu lieu à Orly, il y avait un

certain consensus dans la salle sur le fait que cette gare devait répondre à ces deux fonctions, notamment en termes d'accessibilité depuis le territoire. Donc, pour répondre à ces deux fonctions, nous avons défini 4 localisations ; vous avez sur le schéma en jaune le RER C ; en rouge, le tramway T7 en cours de construction, et en violet OrlyVal. Donc, les 4 localisations sont : au plus près des aéroports, Cœur d'Orly, Rungis-La Fraternelle et Pont de Rungis. Ces 4 localisations se distinguent d'une part par le coût et les caractéristiques techniques : Il faut compter 650 millions d'euros pour une gare en souterrain au plus près des aéroports, et 75 millions pour une gare en surface au niveau de Rungis-la Fraternelle, c'est-à-dire plus d'un demi-milliard d'euros, comme le rappelait Monsieur Klein la dernière fois, entre la gare la moins chère et la gare la plus chère. Ensuite, c'est la qualité de la correspondance en fonction de la localisation de la gare, il faudra concevoir un transport du type métro automatique entre la gare et l'aéroport, nous avons pris comme hypothèse le prolongement ou l'aménagement d'OrlyVal. Ainsi, en fonction de la localisation, le temps de correspondance serait de 5 à 11 minutes entre le TGV et l'avion, ce qui fait, pour nous, selon nous, les 4 localisations sont tout à fait pertinentes pour remplir la fonction de gare d'aéroport. Ensuite, l'accessibilité depuis les territoires environnants. Alors, l'accessibilité du pôle Orly-Rungis, au-delà de la question de la gare, est un enjeu, notamment depuis la rive droite, comme le signalait Monsieur Perdrizet tout à l'heure... de la Seine, pardon. Et la dernière chose, l'impact sur le territoire, notamment en termes d'aménagement du territoire, mais on aura l'occasion d'en reparler.

Concernant une seconde gare, est-il utile d'envisager une seconde gare en plus de celle d'Orly ? Selon nous, une seconde gare représenterait un atout supplémentaire pour le projet car elle permettrait de desservir encore davantage de populations et d'emplois, c'est-à-dire autant de personnes qui seraient déchargées des gares parisiennes. On estime à environ un million de passagers supplémentaires dans les TGV intersecteurs, le fait de rajouter une gare dans le projet. Il faut avoir à l'esprit que 40 % des voyageurs des TGV intersecteurs montent ou descendent dans les gares d'Ile-de-France. Pour autant, une gare supplémentaire, c'est un coût supplémentaire pour le projet, un coût d'investissement, et c'est également un temps de parcours rallongé de 4 à 5 minutes du fait de l'arrêt en gare. Alors, si on dit que oui on prend l'hypothèse de rajouter une gare supplémentaire, nous avons identifié deux secteurs : au Nord, secteur Villeneuve-Saint-Georges ; au Sud, secteur de Sénart. Villeneuve-Saint-Georges a l'avantage d'être sur le tronçon commun du RER D, Sénart a l'avantage d'aller desservir des populations plus éloignées des gares parisiennes et de la gare d'Orly. Alors, faisons un zoom sur Villeneuve-Saint-Georges, nous avons identifié deux localisations possibles : au plus près du centre-ville, donc à Villeneuve-Saint-Georges, la gare RER D, cette gare serait construite en souterrain pour un coût approximatif de 650 millions d'euros, et elle permettrait une fréquentation de 2,2 millions de passagers annuels ; et ensuite, à Villeneuve-Triage... alors pardon, c'est au croisement entre la grande ceinture et le RER D, nous avons pris comme hypothèse de déplacer la gare actuelle de Villeneuve-Triage pour permettre la correspondance avec le RER D, et cette gare serait construite en surface, elle ne serait compatible qu'avec un des scénarios que je vous présenterai tout à l'heure pour un coût de 135 millions d'euros et une fréquentation annuelle de 2,1 millions de passagers. Alors, concernant Sénart, nous avons là aussi identifié deux secteurs : Lieusaint-Moissy en correspondance avec le RER D, et Villaroche à proximité de l'aérodrome de Villaroche.

Il faut vous rappeler un petit peu cette problématique ; nous voulons une gare à Orly, faut-il une seconde gare ? Et si oui, nous avons identifié deux secteurs. Alors, faisons un zoom sur deux critères de comparaison. Le premier c'est la population et le nombre d'emplois supplémentaires à moins de 30 minutes d'une gare TGV. Les chiffres qui sont ici traduisent, en fait, la proximité ou l'éloignement actuel de ces secteurs vis-à-vis d'Orly ou vis-à-vis des gares parisiennes, et notamment leur accessibilité en transport en commun ou en véhicule particulier. Un autre critère de comparaison, c'est le trafic cumulé en gare. Si on prend une

gare à Orly ou une gare à Orly plus une seconde gare, donc avec Massy-Orly, nous obtenons 4 millions de voyageurs cumulés dans ces deux gares, Massy-Orly-Villeneuve-Saint-Georges 5 millions, et nous avons 5,6 millions avec une gare à Lieusaint. Egalement un autre critère, et je pense qu'on en parlera beaucoup ce soir, c'est qu'une gare supplémentaire c'est aussi un choix d'aménagement pour le territoire. Maintenant que tout cela est défini, je vais passer aux scénarios, voir ce que cela donne. Il faut avoir à l'esprit qu'on peut voir cela un peu comme un puzzle, mais c'est également... à la suite, on obtient ces scénarios qui traduisent les effets du projet dans sa globalité.

Donc, le scénario A consiste en un tunnel entre Massy, Orly et Limeil-Brévannes, avec 4 localisations possibles à Orly en souterrain. Le scénario A permet une seconde gare dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges en souterrain. Le scénario B, quant à lui, consiste en un jumelage avec la ligne actuelle, c'est-à-dire qu'à l'Ouest d'Orly, cela consiste en un tunnel depuis Massy, à l'Est d'Orly, parce que c'est techniquement envisageable du fait de la présence déjà d'une troisième voie le long de la ligne existante de la Grande ceinture, on peut envisager l'infrastructure nouvelle en jumelage en surface. Or, dans ce scénario, il y a seulement deux localisations possibles à Orly : à Rungis-La Fraternelle et à Pont de Rungis. Ce scénario permet donc la gare au niveau du triage de Villeneuve-Saint-Georges en surface. Pour améliorer l'insertion environnementale de ce scénario, nous avons étudié une variante qui est un tunnel à l'Est d'Orly ville, qui rejoint Limeil-Brévannes comme le scénario A, et lui aussi qui permet une gare supplémentaire en souterrain au niveau de Villeneuve-Saint-Georges. Le scénario C, quant à lui, a été conçu pour aller desservir le secteur de Sénart, il consiste en un tunnel entre Massy, Orly et Lieusaint, il nécessite la réalisation d'un raccordement au niveau de Crisenoy, en bas à droite de la carte. Alors, en résumé, sur ce schéma, vous avez les 3 scénarios qui partagent les mêmes principes, c'est-à-dire le maintien de la desserte de Massy, la réalisation d'une gare TGV à Orly, l'option de réaliser ou pas une gare supplémentaire, et également de dissocier les flux TGV et RER.

Le débat public, c'est un moment pour parler de tous ces enjeux de transport, mais c'est aussi un moment pour exprimer d'autres enjeux, notamment en termes d'aménagement du territoire, parce que le fait d'insérer des gares et une ligne dans un territoire aussi complexe et aux forts enjeux comme celui de l'Ile-de-France nourrit pas mal de questions, et nous avons besoin de tout cela pour éclaircir les décisions qui seront les nôtres plus tard. Je donne la parole à Tristan pour conclure.

Tristan BARRÈS : Nous sommes aujourd'hui en phase de débat public, comment cela se passe après ? Donc, 5 mois après le débat public, le maître d'ouvrage devra prendre une décision. Or, cette décision portera donc à la lumière de ce qui aura été dit en débat public sur la base du bilan de la CNDP. Donc, cette décision portera sur la pertinence de continuer ou pas le projet, et si oui, avec quelles grandes caractéristiques. Ensuite, s'ensuivent une série d'études traditionnelles dans ce type de projet qui se dérouleront et qui devront aboutir entre 2020 et 2025 à la réalisation de l'Interconnexion Sud. Tout ceci se déroule dans le calendrier que j'indique, sous réserve évidemment que les financements soient réunis en temps et en heure. A ce jour, les études sont financées par la Région Ile-de-France et par l'Etat. Comme vous l'avez compris dans cette présentation, l'Interconnexion Sud, ce n'est pas qu'un projet de transport, c'est également un projet avec des choix d'aménagement du territoire, et nous avons besoin de l'ensemble des éclairages des différents acteurs du territoire justement pour faire ces choix. Alors, les questions que nous posons et que nous avons listées dans cette présentation sont très importantes, parce que découlent de ces questions des choix qui, finalement, vont porter sur, et notamment la deuxième gare, la fonctionnalité du projet, les bénéfices du projet, et également ses grandes caractéristiques techniques et de son coût. Il ne faut pas oublier qu'entre les différents scénarios qu'on vous a présentés, entre le moins cher et le plus cher, il y a 2 milliards d'écart, ce qui n'est pas négligeable. Il faudra également parler de l'insertion des gares dans leur territoire, c'est un élément très important, et l'ensemble de

vos prises de position et vos avis permettront d'éclairer les décisions des décideurs, et également, il ne faut pas les oublier, des financeurs. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Je vous remercie aussi d'avoir tenu les délais. On a donc notre première séquence de questions et interventions de la salle. Je vous rappelle la règle, c'est au plus 3 minutes d'intervention. Donc, qui veut se lancer ? Très bien, monsieur.

Didier GONZALES : Merci bien. Didier Gonzales, je suis député de la troisième circonscription, circonscription concernée qui paraît presque être découpée spécialement pour une ligne, puisque, suivant les scénarii, on pourrait passer complètement à travers la circonscription et les communes concernées. D'abord, en premier lieu, je voudrais remercier RFF et de la démarche de concertation, parce qu'on a connu d'autres temps, je me tourne vers les élus présents, où on nous concertait moins pour agir sur nos territoires, il n'y a qu'à en voir les résultats, voilà. Je voudrais dire que sur le principe, je suis complètement favorable au maillage sur l'ensemble du territoire, et bien sûr, comme il a été indiqué par Monsieur Barrès, qu'on puisse parfaitement bien mailler l'ensemble du réseau TGV Sud, Ouest, Est, Nord, et cetera, de façon à contourner Paris. Ceci dit, maintenant, vous avez bien posé le débat, en disant : « Voilà, que fait-on ? ». Nous avons un réel problème, qui est de savoir quelle gare, quelle trajectoire. Nous avons trois trajectoires qui ont été proposées, et je serai... étant donné que je dois m'exprimer en 3 minutes seulement, je vais être extrêmement concis, je privilégierai deux axes principaux. Le premier que ce soit non nuisant, c'est-à-dire pas d'impact sur l'environnement des communes traversées. Le deuxième point, c'est le choix le plus judicieux en termes d'aménagement du territoire, et les slides que vous avez présentées permettent d'éclairer mon propos. Le fait de ne pas avoir d'impact environnemental, c'est nuire le moins possible aux populations traversées, et là, bien évidemment, le choix que je proposerais, c'est celui tout simplement de contourner au maximum et le plus possible les endroits où il y a le plus de population. Or, nous ne sommes pas tout à fait dans un espace complètement rural, puisqu'aux abords de l'aéroport d'Orly, vous avez une densité de 3 500 habitants au kilomètre carré. Donc, la solution c'est celle qui consiste immédiatement à plonger vers le Sud, vers Lieusaint ou Sénart, permet ainsi de contourner les espaces habités. On contourne les espaces habités, et ceci quel que soit le moyen de traverser, en aérien bien évidemment, ce qui est à mes yeux hors de question, mais tout de même, en souterrain puisqu'on sait très bien que des nuisances, même si on nous dit qu'on peut passer dans de très bonnes conditions, très bas, et cetera, et quasiment du sur-mesure, vous savez entre des populations traversées et absolument rien et des champs, mon choix est fait.

Je vois qu'on me presse, je vais respecter, alors cela c'est pour l'environnement, vous avez compris mon choix. Mais curieusement, sur mon deuxième critère, le choix le plus judicieux pour l'aménagement du territoire, figurez-vous que c'est également la solution C que je privilégierais, et pourquoi ? Très simplement, puisqu'on doit essayer d'avoir deux gares, deux gares qui fonctionnent le mieux possible. Deux gares qui fonctionnent le mieux possible, c'est qu'elles répondent le mieux possible aux besoins. Or, les deux gares telles qu'elles sont proposées sur Saint-Georges et Orly sont trop proches l'une d'elle, et donc forcément se font concurrence. Il n'y a qu'à voir les chiffres annoncés, puisqu'en prenant des gares plus éloignées, on répond mieux aux attentes, et les projections qui ont été faites et présentées ici montrent bien que si on met la deuxième gare en dehors d'Orly à Saint-Georges, on a 5 millions d'habitants traités. Si on descend la gare à Lieusaint, on en a 565 000 en plus. En termes d'aménagement du territoire et en tant qu'élu de l'ensemble du secteur, je me dois de prendre de la hauteur, même si j'ai bien entendu et bien lu le cahier d'acteurs de Monsieur Colson, et si j'étais à sa place, je dirais la même chose. Voilà, je vous remercie. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Merci. Alors, plusieurs interventions, on va prendre une série de 3 questions. Monsieur en vert, et puis j'ai vu une main derrière en bleu, dans l'ordre. Je vous rappelle, vous

vous levez quand vous vous présentez pour la prise de vue, vous vous présentez en un mot, et je vous rappelle aussi que nous sommes filmés, la séance est retransmise sur Internet en direct, et que nous recevrons vraisemblablement, comme les autres réunions, des questions de l'extérieur, du monde entier.

Alain GIRARD : Monsieur le Président, bonsoir à nouveau, puisque nous nous sommes vus il y a quelques jours à Orly. Donc, Alain Girard, adjoint au maire d'Orly. Voilà ! Je voudrais, à l'occasion de ce débat, vous dire tout l'intérêt que la municipalité d'Orly porte au projet d'une gare TGV sur le site de Villeneuve-Saint-Georges, c'est un avis qui a été donné le 13 janvier par Madame Christine Janodet, maire d'Orly, lors de la réunion sur l'implantation d'une gare TGV sur l'aéroport d'Orly. Je suis donc mandaté ce soir pour réaffirmer notre choix favorable à la création de cette gare. Orly, Villeneuve-Saint-Georges, nous sommes voisins. Entre nous, il y a la Seine, seulement la Seine, une solution pour faciliter de traverser la Seine, complémentaire au pont de Villeneuve-Saint-Georges, se concrétisera, nous en sommes certains, dans les années futures.

Je voudrais étayer notre position sur trois points, rapidement. Il est clair qu'il y a besoin évident de créer une gare TGV à Orly en connexion avec l'aéroport, mais aussi pour toutes les populations de l'Ouest du Val-de-Marne, y compris bien entendu les habitants d'Orly. Les habitants de ces territoires seront reliés à cette gare par Orbival, la ligne C, le prolongement de la ligne 14, le tram D5. D'où l'attente des Orlysiens, des Villeneuvois, pour une station intermodale de transports en commun à Pont de Rungis. Il y a un besoin aussi évident, deuxième point, de créer une gare dans l'Est du Val-de-Marne, le long du tracé de l'Interconnexion, le site de Villeneuve-Saint-Georges est particulièrement adapté. Villeneuve-Saint-Georges est situé sur le tronç commun du RER D, son accès est aisé par le Nord. Il l'est aussi depuis l'Est du Val-de-Marne par le RER D et Orbival, et par le Sud. La gare TGV sera facilement accessible depuis l'Essonne et la Seine-et-Marne via les RER D et C. Troisième point, enfin, le dernier : ces deux gares sont complémentaires, tout comme Orly est complémentaire de Massy, qui ne dessert pas les mêmes bassins de population. Dans l'intérêt des populations de l'ensemble du Val-de-Marne et au-delà du Sud francilien, la Ville d'Orly soutient donc la localisation d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges, en complémentarité avec celle d'Orly, nous sommes favorables au scénario B. (*Applaudissements*)

Claude GOSSE : Bonjour ! Monsieur GOSSE, citoyen. Je pense qu'il n'y a pas besoin d'interpeller la population qui est derrière moi et les élus qui sont devant, pour vous rappeler que Villeneuve-Saint-Georges est un nœud multimodal particulièrement encombré, et que cela fait des années qu'il est délaissé, qu'aucune solution n'est trouvée. Cela pourrait être l'occasion, puisque les grands travaux et les intérêts généraux priment, de rendre à la population les espaces dont elle est privée depuis quelques années, et de rendre aux populations de Melun-Sénart le droit de circuler vers Paris de façon tout à fait ordinaire. Déplacer la gare à Melun-Sénart, c'est obliger les gens à prendre le RER jusqu'au TGV, puis après à prendre un moyen hyper express pour aller plus loin. Et si on mettait la gare TGV plus près, cela serait peut-être plus rapide et plus pratique, à la condition de mettre au préalable que l'espace de Villeneuve-Saint-Georges soit effectivement libéré, que le pont sur la Seine ne soit pas une arlésienne, mais un pont vrai et vérifié. Villeneuve-Triage, Voie de Seine, Painlevé, cela nous emmène vers Orly. Je crois que là il y a beaucoup à réfléchir, et il y a beaucoup à faire. Commencez par rendre à la population avant de lui demander encore davantage, et vous verrez que la participation sera effectivement heureuse, équitable et partagée. L'intérêt général ne doit pas s'imposer, il doit être partagé. Un détail qui peut inviter à réfléchir au choix de Cœur d'Orly est qu'effectivement Cœur d'Orly est, par histoire, un pôle d'activité économique, et que le Val-de-Marne s'appauvrit en activité économique, j'allais dire se désertifie au profit de la mondialisation, on en est presque là. Renforcer l'activité sur la Seine-et-Marne, qui offre effectivement des champs admirables à perte de vue, c'est une solution, mais ce n'est pas une

solution viable. Certains ont peut-être regardé le débat hier sur les problèmes de la démographie et de l'avenir, on ne pourra vivre décemment qu'en continuant à ménager nos terres agricoles. Envahir la Seine-et-Marne, c'est appauvrir notre alimentation. A l'heure du bio, à l'heure du durable, à l'heure du responsable, cela doit porter à réfléchir. Quant à la solution qu'a proposée notre député sur le passage en souterrain pour effectivement ménager les populations et préserver l'ensemble de l'équilibre, je crois qu'aujourd'hui on a les moyens de se l'offrir, parce qu'on a une technologie qui nous le permet. En tout cas, félicitation de prendre en compte la nécessité du transport national et international, la question qu'il va peut-être falloir se poser en cœur de fond, c'est plus qu'on va sortir, décentrer les gares de Paris, laquelle de Massy, Orly ou Villeneuve-Saint-Georges va devenir la gare prioritaire qu'il va falloir étoffer dans le projet pour donner de ce point de départ un rayonnement européen ? Merci, messieurs. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Merci. La personne en bleu gris, là-bas, derrière.

Guillaume POIRET : Bonsoir ! Donc, moi, je m'appelle Guillaume Poiret. Je suis étudiant... enfin, je suis géographe et urbaniste. Je suis aussi habitant de Villeneuve-le-Roi et militant socialiste. Alors, accessoirement, je voudrais répondre à Monsieur le député-maire, qui ne représente pas toujours ses habitants, et qui ne représente pas toujours sa circonscription. En tant que géographe et urbaniste, je suis un peu surpris qu'on nous explique d'un côté... et je rejoins ce que vient de dire le monsieur avant moi, qu'on nous explique d'un côté qu'on est pour l'environnement, et qu'on va foutre une gare dans les champs. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire plus d'étalement urbain, monsieur le rappelait, cela veut dire des terres agricoles qu'on vire, c'est tout sauf du développement durable. Le développement durable, c'est la densification. Je rappelle s'il y a des données démographiques, la métropole francilienne a, à l'heure actuelle, près de 12 millions d'habitants, elle aura maximum 12,5 millions d'habitants dans les 50 années à venir, c'est-à-dire que l'étalement urbain, cela n'a plus aucun sens. Par ailleurs, je vous signale, tout le monde le voit aujourd'hui, à combien est le litre d'essence à l'heure actuelle ? Il est à 1,5 euros, voilà, à peu près. Dans les années qui viennent, cela va augmenter. Cela ne baissera plus, c'est fini, on n'a plus assez de pétrole. Ce qui veut dire que la voiture et les modes de déplacement qu'on a à l'heure actuelle, ils sont amenés à évoluer. Donc, cela n'a pas de sens de faire une gare dans les champs, qui va être une gare parking, et qui ressemblera à ce qu'on a en Picardie, à savoir une gare « betterave », où aucun train ne s'arrête et personne ne le prend. Il faut quand même savoir un minimum : dire les choses. Par ailleurs, en tant que géographe, je m'inscrirai aussi en faux par rapport à ce que dit notre député, je suis désolé, écoutez : Melun-Sénart, c'est quoi ? C'est une ville nouvelle. Cela fait 30 ans qu'on a donné de l'argent, donné de l'argent, donné de l'argent pour que cela se développe, cela n'a pas marché. Je le dis en tant que géographe, c'est le seul échec sur les cinq villes nouvelles, elle ne s'est pas développée économiquement très fortement, contrairement à Marne-la-vallée, contrairement à Saint-Quentin-en-Yvelines. Est-ce qu'une gare TGV va changer quoi que ce soit ? Certainement pas. Donc, à un moment ou à un autre, il faut quand même justement prendre de la hauteur, dire les choses avec un minimum d'intelligence, et réfléchir au bien-être des populations. Je crois que le plus important pour l'instant, c'est de réfléchir à cela. Il me semble que les principales questions qu'il faut se poser, c'est qu'est-ce qui est le plus pratique, une gare à Villeneuve-Saint-Georges, c'est une gare qui est sur le RER D, qui est sur le tronçon principal. Que font les gens qui sont à Juvisy, qui veulent prendre la gare TGV ? Ils ne vont pas aller à Orly, il n'y a pas de liaison directe. Donc, ils vont prendre le RER D, et ils vont s'arrêter à Villeneuve-Saint-Georges, puis après descendre à Lieusaint, vous y croyez vous ? Non, ils vont s'arrêter à gare de Lyon parce que c'est plus logique pour eux. Donc, moi, je suis un peu sceptique, je dis très clairement à RFF, parce que j'ai des chiffres de la SNCF en termes de trafic de voyageurs qui sont un petit peu différents de ce que vous donnez, et je pense leur faire confiance parce que eux, ils sont quand même spécialistes de la

question. Je dis cela sans méchanceté aucune, je sais qu'il y a des gens de la SNCF qui nous écoutent ce soir, mais qui disent très clairement que la gare de Villeneuve-Saint-Georges est beaucoup plus pratique que la gare de Lieusaint, parce que les populations desservies sont plus importantes. Par ailleurs, il y a aussi, en termes de transport en commun, plus de liens avec Villeneuve-Saint-Georges qu'à Lieusaint, qui est effectivement une gare dans les champs, ce qui veut dire que les gens vont se déplacer en voiture, et dans quelques années la voiture, cela sera beaucoup moins utile, cela deviendra un luxe. Voilà, il faut le rappeler. Donc, les gens vont se rapprocher, il faudra densifier. Donc, cela me semble beaucoup plus logique de prendre la gare à Villeneuve-Saint-Georges, cela me semble aussi plus logique de faire une gare qui soit favorable à l'ensemble des populations, c'est-à-dire effectivement de réfléchir en termes d'aménagement, qu'est-ce qu'on fait du pont, qu'est-ce qu'on fait du centre-ville, et je crois que c'est cela les questions qui vont nous préoccuper ce soir. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Merci. Donc, je pense que RFF a quelques éléments de réponse à ces questions, prises de position. On a un débat passionné, attention à ce qu'il ne le soit pas trop, mais pour l'instant, ça va. Et peut-être la SNCF a-t-elle aussi quelques éléments de réponse à apporter, puisqu'elle a été citée pour ses prévisions de trafic.

Tristan BARRÈS : Donc, si nous avons proposé... Déjà, on impose une intervention qui a insisté sur le fait qu'il ne faut pas imposer l'intérêt général, mais le partager. Si on est là, c'est bien justement pour en discuter avec vous et de ne rien imposer du tout. Donc, on est vraiment là pour vous poser les questions que nous on se pose, et de voir avec vous quelle est la solution la meilleure pour l'aménagement d'Ile-de-France. Alors, sur la gare de Lieusaint, elle est proposée au même titre que la gare de Villeneuve-Saint-Georges, parce que Réseau ferré de France qui, quand même, sa spécialité c'est la gestion du réseau ferroviaire, donc on connaît un petit peu quand même, même si on est récent, la question ferroviaire, nous pensons que Lieusaint a tous ses atouts au même titre que Villeneuve-Saint-Georges, et nous présentons les deux. Alors, dire que Lieusaint, c'est une gare au milieu des champs, c'est un peu exagéré. Lieusaint, c'est un pôle qui est désigné dans le SDRIF comme un enjeu de... enfin, comme un pôle de développement clairement identifié...

Olivier KLEIN : SDRIF, pardon ? SDRIF, c'est...

Tristan BARRÈS : Schéma directeur régional de l'Ile-de-France. C'est une zone qui est passée de 17 000 habitants à 112 000 habitants en quelques années, qui a pour prévision de passer à 120 000 habitants en 2015, et avec l'ambition de créer 30 000 emplois dans les prochaines années. Donc, c'est tout à fait cohérent avec le SDRIF, dans la mesure où le SDRIF cherche, pour l'aménagement de l'Ile-de-France, un aménagement polycentrique, c'est-à-dire justement... alors, ce n'est pas de l'étalement urbain, c'est de concentrer les activités, les emplois et la population dans certains pôles de l'Ile-de-France, et Sénart est un des pôles majeurs indiqués dans le SDRIF qu'il convient de développer. Donc, il nous paraît tout à fait intéressant de regarder l'impact que pourra avoir une gare dans ce secteur. Et c'est justement si l'on refuse à ce secteur de Lieusaint à chaque fois l'équipement majeur qu'il demande, effectivement ce sera difficile pour lui de se développer. Justement, la gare peut être un levier de développement important pour Lieusaint. Donc, voilà ! Je voulais répondre justement aux remarques qui faisaient de Lieusaint une gare dans les champs. Nous, nous avons réalisé nos études de trafic de manière totalement indépendante en regardant ce que pouvait donner l'Interconnexion Sud à Villeneuve-Saint-Georges et à Lieusaint, on vous soumet les résultats, et sans imposer quoi que ce soit, et en restant quand même spécialiste du monde ferroviaire, on vous propose les deux solutions, et on vous pose la question : voilà, qu'est-ce qu'il est mieux de faire pour la région de l'ensemble de l'Ile-de-France ?

Olivier KLEIN : J'avais à peu près convenu que la SNCF apporterait quelques éléments. Monsieur Lebœuf ?

Michel LEBŒUF : Donc, effectivement, je voudrais apporter deux précisions sur les prévisions de trafic et la fréquentation des gares. Alors, je comprends bien qu'on puisse se dire au fond : les gares qui vont être très proches vont se concurrencer. En réalité, les gares que nous voyons dans ce projet, c'est-à-dire Massy, qui existe aujourd'hui, Orly, et puis une deuxième gare sur le RER D, ont des zones de chalandise qui sont distinctes, tout simplement parce que Massy est drainé par les RER B et C, parce qu'à Orly, on aura la ligne 14, le tramway numéro 7 et d'autres transports en commun, qui sont différents du RER B et du RER C, et puis parce que la deuxième gare, que ce soit Villeneuve ou que ce soit Lieusaint, sa zone de chalandise est drainée par le RER D qui est un autre moyen de transport. Donc, ces gares ont des zones de chalandise qui sont différentes et ne se concurrencent pas vraiment. Cela c'est le premier point. Le deuxième point, c'est que lorsque l'on parle de prévision de trafic, il y a bien sûr le trafic des gares, mais il n'y a pas que le trafic des gares, il y a aussi le trafic province-province, et le trafic province-province n'est pas le même suivant que l'on choisit le scénario A, le scénario B ou le scénario C, parce que les temps de parcours ne sont pas les mêmes. Et donc, le scénario B est plus rapide pour la majorité des relations province-province que le scénario C, et donc les flux province-province sont plus importants dans le scénario B que dans le scénario C.

Olivier KLEIN : Merci. Alors, je n'ai pas laissé à Monsieur Lebœuf l'occasion de préciser qu'il était directeur du développement à la SNCF. Voilà ! Alors, une intervention tout au fond, et puis deux sur le côté droit. Donc, allez-y, madame.

Sandrine NGATCHOU : Bonjour ! Moi, je suis juste voyageuse. Effectivement, par rapport aux scénarios, moi je suis plus favorable au scénario B, parce que le scénario C, prendre le train à Lieusaint pour aller en province me paraît assez difficile, plutôt que d'arriver directement à Villeneuve-Saint-Georges, parce que moi je suis d'une autre commune, en fait de Maisons-Alfort, et je me dis : « quitter Maisons-Alfort pour aller à Lieusaint pour prendre le train est quand même assez difficile, alors que Maisons-Alfort est plus proche de Villeneuve-Saint-Georges ». Voilà ! Même en termes de trafic, c'est plus logique le scénario B.

Olivier KLEIN : Merci ! Donc, voilà ! Alors, madame !

Muriel DAUVERGNE : Muriel Dauvergne pour le secteur CGT des cheminots de Paris Sud-Est. Tout d'abord, nous souhaitons ici rappeler que ce projet de développement de la grande vitesse est à acter positivement, compte tenu des enjeux que cela représente, s'agissant de l'aménagement des territoires, de l'offre de transport public proposée aux populations, des créations d'emplois que cela induit, de la démarche écologique volontariste que cela suppose. Nous considérons que la création des lignes à grande vitesse singulièrement en Ile-de-France est un atout majeur pour les populations. Celles-ci doivent être complémentaires des trains d'équilibre du territoire, des réseaux Transilien, des TER, et venir en appui d'un maillage qui favorise les déplacements en transport collectif. Tout le monde convient aujourd'hui qu'il est nécessaire d'envisager sur notre territoire une infrastructure dédiée aux TGV. C'est d'autant plus vrai dans la perspective d'autres projets LGV à venir. La séparation des flux permettrait en outre une meilleure régularité des trafics TGV, fret, RER, TET, et cetera, et une réduction des nuisances par rapport à l'infrastructure actuelle. La saturation des grandes gares parisiennes, et c'est le cas s'agissant de la gare de Paris-Lyon, nécessite d'envisager de grands projets de gare TGV en Ile-de-France. Une gare TGV en Ile-de-France doit être, à notre sens, interconnectée aux RER, et n'est envisageable que sur le tronçon commun de la ligne D. A ce stade du débat, nous le disons, le choix du positionnement d'une gare TGV doit prendre en considération les fréquences de desserte sur la ligne D, l'absence de rupture de charge, l'intermodalité avec les autres modes de transport collectif. De plus, la séparation des flux ferroviaires doit permettre d'envisager le développement du transport de voyageurs, mais également le développement du transport de fret ferroviaire, et singulièrement celui de fret

SNCF. A ce titre, un tel projet ne peut se faire au détriment des installations actuelles mais, au contraire, être un point d'appui supplémentaire au maintien et à l'amélioration de l'existant. Puisque nous sommes ce soir à Villeneuve-Saint-Georges, nous souhaitons rappeler ici toute l'histoire ferroviaire de cette ville qui abrite un triage qui fut le plus important d'Europe, bien qu'aujourd'hui menacé, même si la CGT mettra tout en œuvre pour poursuivre la mobilisation contre la casse du fret SNCF voulue par le Gouvernement et la direction de l'entreprise. Villeneuve-Saint-Georges, c'est aussi le plus grand atelier de maintenance jamais construit employant plus de 1 000 cheminots à ce jour. De plus, Villeneuve possède une gare RER, dotée d'un bureau d'information et de réservation, permettant aux voyageurs l'achat de titres de transport pour les trajets grande ligne. Nous insistons sur le fait que le TGV a vu le jour grâce à la SNCF, entreprise publique de service public, grâce à son savoir-faire, grâce à sa capacité d'exploitation, grâce à ses cheminots. Ainsi, selon la CGT, un tel projet doit s'envisager avec la SNCF, entreprise publique de service public, tant dans le cadre de sa mise en œuvre que dans celui de son exploitation. Nous attirons l'attention sur l'effet positif qu'aura un tel projet en termes de création d'emplois cheminots et sur les conséquences directes ou indirectes que cela induit. Un tel projet ambitieux et visant au développement du mode ferroviaire ne peut que recueillir notre assentiment, même si cela impose de la part de l'ensemble des acteurs une politique volontariste et à la hauteur des enjeux concernant la fiabilisation de l'exploitation de la ligne D. En effet...

Olivier KLEIN : Il faut penser à conclure.

Muriel DAUVERGNE : ... son schéma directeur doit aller au plus vite et plus loin en termes d'investissement, la maintenance et le renouvellement de ces infrastructures doit faire l'objet d'un suivi et de décisions offensives visant à son amélioration. Ils vont donc passer du service vendu au service rendu, et envisager ce projet sous un angle économique, environnemental et social, permettant de répondre aux besoins des populations, et visant à faire plus et mieux de service public. Merci de votre attention.

Olivier KLEIN : Merci ! Oui, allez-y, puis on prend... Allez-y, allez-y ! Je vous l'ai promis, chose promise chose due.

Joël JOSSO : Joël Josso, je suis conseiller municipal de Villeneuve-le-Roi. Je vais dire déjà que sur Villeneuve-le-Roi, avant que le débat public ne commence, nous avons déjà deux pétitions dont celle initiée par Monsieur le député-maire pour réaffirmer, alors que personne ne savait quels étaient les enjeux du débat, pour dire : il ne faut pas qu'il y ait de souterrain sous Villeneuve-le-Roi, et de lancer une pétition jouant sur la peur, la peur des gens, la peur de ce qu'il peut y avoir effectivement dessous. Alors, moi je me suis amusé à regarder aujourd'hui un petit peu ce que signifiait la peur dans les années écoulées ou les centaines d'années écoulées, j'essaierai de ne pas être trop long un petit peu, parce que jouer sur la peur des transports en commun, c'est une vieille affaire. En 1830...

Olivier KLEIN : Si vous essayerez de ne pas être un peu trop long.

Joël JOSSO : En 1830, un professeur célèbre disait que le voyage en chemin de fer à grande vitesse n'est pas possible car les passagers seront incapables de respirer et mourront par asphyxie. Un homme bien connu, François Ragot, il y a un LEP dans cette ville-là, a exprimé ses doutes et ceux de certains médecins quant aux effets sur l'organisme des changements brusques de température et de son, lorsque le train passe dans un tunnel. C'est pourtant un homme parfaitement respectable. Les fermiers craignaient de leur côté que le lait de leurs vaches ne tourne avec les vibrations du train. Plus proche de nous, alors c'est bien de se moquer un petit peu de nos amis Anglais, eux ils étaient persuadés que les Russes allaient, grâce au tunnel sous la Manche, envahir l'Angleterre. Vous voyez, on peut... comme cela, j'en avais plein d'autres, je les ai raccourcis, rassurez-vous.

Olivier KLEIN : Merci...

Joël JOSSO : Donc, le discours de Monsieur Gonzales, député-maire, est ce soir extrêmement policé. Dans sa ville, il l'est un petit peu moins, puisqu'il parle d'une ville assaillie par les nuisances, il parle d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges qui serait en zone inondable, pourtant le tunnel sous la Manche m'a l'air d'être drôlement dans une zone inondable, et il s'en sort plutôt pas trop mal. Voilà ! Cette même zone inondable et ces mêmes nuisances de bruit ne l'ont pas empêché de lancer la construction de 1 000 logements dans cette même zone. Donc, la réalité de Villeneuve-le-Roi, de Villeneuve-Saint-Georges et de toute notre circonscription, c'est ce que l'on appelle une « zone blanche » en téléphonie, c'est-à-dire une zone où on ne peut rien faire. Il n'est pas possible, de notre circonscription, d'aller vers la zone d'emploi d'Orly, de Rungis, d'aller vers l'aéroport d'Orly, c'est quasiment impossible dans les transports de bonne qualité, et c'est complètement oublié par les projets de transport du Grand Paris, merci, Monsieur Gonzales ! Alors, je crois qu'il y a un tournant à ne pas rater, c'est celui, effectivement, de la potentialité de l'interconnexion TGV avec un développement équilibré de nos territoires. Alors, on a vu dans la presse que l'Etat allait lancer des études préparatoires sur la déviation de la RN 6, justement, cela a déjà été dit tout à l'heure, utilisons cela comme moyen de levier pour régler définitivement ce problème, qui empoisonne Villeneuve-Saint-Georges certes, mais qui empoisonne, de l'autre côté, complètement Villeneuve-le-Roi, Ablon et bien d'autres gens. Donc, il faut bien trouver une solution et cette liaison-là peut en être une. Dernière chose que je voulais dire. Nous, nous sommes favorables à ce qu'il y ait une gare au plus proche des aérogares, parce qu'effectivement, cela permettra de diminuer le nombre d'avions, les navettes, par exemple, qui passent au-dessus de notre tête, cela permettra de diminuer tous ces petits trajets courts en France, et d'être sûr que l'on ne nous mettra pas plus d'avions.

Olivier KLEIN : Merci ! Alors... Une réaction de RFF, et ensuite, on donnera la parole à nos deux premiers intervenants.

François GULIANA : Alors, des premières interventions déjà très riches avec pas mal d'arguments et même des prises de position. Alors, par rapport à la personne de Maisons-Alfort, je veux tout d'abord rappeler que dans le projet, tous les scénarios prévoient une gare TGV à Orly. Donc, déjà sur le territoire notamment du Val-de-Marne, il y aurait au moins cette gare-là, accessible notamment avec l'arrivée du tramway T7, qui est en cours de construction, et qui sera prolongé d'ici 2016 jusqu'au... Non, je vous parle d'aller, d'accéder au pôle d'Orly-Rungis en tramway, notamment, depuis le sud et le nord d'une part du Val-de-Marne et de l'Essonne. Ensuite, donc, la seconde gare, que ce soit à Villeneuve-Saint-Georges ou à Lieusaint, c'est finalement une option, et je remarque que dans les interventions qui ont pu apparaître, finalement, tout le monde souhaite cette seconde gare dans le sens où elle participerait à l'aménagement du territoire, et cela a été dit dans la dernière intervention en termes notamment de levier pour les différents secteurs dans lesquels cette gare pourrait être implantée. Alors, les gares TGV franciliennes, globalement, elles sont connectées avec le RER, que ce soit à Roissy-Charles-de-Gaulle RER B, à Marne-la-Vallée-Chessy RER A ou à Massy RER B et RER C justement pour pouvoir drainer un maximum de population. Or Lieusaint, ce n'est pas sur la branche principale du RER D, pour autant, il y a également un projet qui est en construction, qui est le TZen, qui permettrait de relier la rive gauche de la Seine dans l'Essonne. Alors, par rapport à l'intervention de la dame de la CGT, le projet vise d'une part à améliorer la circulation des trains de fret, dans la mesure où on supprime la circulation des TGV sur la ligne actuelle Massy-Valenton ; d'autre part, par rapport à l'implantation d'une gare dans le triage de Villeneuve-Saint-Georges, elle ne concerne qu'un seul des scénarios, et c'est en aérien, et c'est au-dessus du faisceau ferroviaire du triage. Donc, il n'y a aucune remise en cause des infrastructures sur le sol. Egalement, le projet participe à l'amélioration du RER C en dissociant les flux, et éventuellement, je pense qu'on aura l'occasion de revenir sur des projets

de l'amélioration du RER D. Alors, vous nous avez invité à travailler avec la SNCF, c'est chose faite, la SNCF a été associée dans nos études, et notamment a participé au comité de pilotage, donc Monsieur Michel Lebœuf que vous avez vu tout à l'heure, et d'autres de ses collaborateurs. Alors, la dernière intervention était sur le fait de jouer ou non sur la peur, mais c'est véritablement tout l'intérêt, je pense, du débat public et du rôle de la CPDP, qui est vraiment d'ouvrir le dialogue le plus possible pour qu'on puisse discuter de tout franchement et sans aucune arrière-pensée.

Olivier KLEIN : Merci ! J'espère effectivement, que pour notre part, on ne vous fait pas peur. Je vais donc donner la parole d'abord à Monsieur Thiberville, et puis ensuite, à Monsieur Colson pour deux interventions de 6 minutes, appuyées sur des cahiers d'acteurs ou des projets de cahier d'acteurs, mais je ne doute pas qu'ils se concrétiseront.

Marc THIBERVILLE : Oui. Donc, je vais essayer de brosser rapidement la vision de la majorité municipale concernant le projet. Un cahier d'acteurs a donc été adopté par la majorité du Conseil municipal [de Villeneuve Saint-Georges] le 15 décembre 2010. Le débat, s'il a montré des différences entre majorité et opposition, ce n'est pas la première fois, sur le choix des scénarios en présence, il y a par contre une large convergence de vue concernant l'opportunité de créer une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges reliée à la ligne D du RER. Sans développer davantage, je souligne que notre municipalité approuve le principe de l'Interconnexion Sud des TGV au regard des enjeux liés au développement de la grande vitesse, notamment des TGV intersecteurs, son accès pour les Franciliens, mais aussi pour l'amélioration des transports du quotidien, notamment du RER C et la libération de sillons pour les trains de fret sur la Grande ceinture, on vient d'en parler. La gare d'Orly aussi créerait une intermodalité air-fer attendue, de ce fait, son positionnement n'est pas neutre, et le débat engagé montre que sa proximité avec les aéroports actuels est un élément déterminant. Sur le choix des scénarios, outre le scénario C qui ne prévoit donc pas de gare à Villeneuve-Saint-Georges, mais à Sénart, la majorité municipale est aussi défavorable à un tracé aérien, comme le propose le scénario B sans variante. Nous pensons que la circulation de TGV en aérien sera génératrice de nombreuses nuisances sonores. Dans une zone urbanisée comme la nôtre déjà soumise à de nombreuses nuisances de toute sorte, il n'est, selon nous, pas possible d'en rajouter. Nous nous prononçons pour un tracé souterrain comme dans le scénario A ou le scénario B avec variante souterraine à l'est. Dans ces hypothèses, nous demandons que le maître d'ouvrage, RFF, garantisse très clairement l'absence de nuisances sonores ou de vibrations générées par la circulation de TGV dans les tunnels profonds. Notre municipalité sera particulièrement vigilante sur ce point. Je rappelle en outre que le scénario B ne permet par contre que deux emplacements possibles pour la gare d'Orly, Pont de Rungis et Rungis-La Fraternelle.

Nous ne sommes pas favorables à l'implantation d'une gare TGV sur le site du Triage à Villeneuve-Saint-Georges induite par le scénario B, sans variante, qui empêcherait de façon irréversible la réactivation de l'activité fret, aujourd'hui menacée sur ce site, mais pour laquelle notre municipalité, aux côtés de nombreux autres acteurs, continue de se battre. De plus, pour assurer le lien avec la ligne D, il faudra déplacer l'actuelle gare de Villeneuve triage vers le Nord, et cette gare, selon nous, présente moins de possibilités de desserte que celle du centre-ville. Nous souhaitons donc un tracé en souterrain avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges, à proximité de l'actuelle gare du RER D, dans le centre de Villeneuve. La situation sur le tronç commun du RER D est un atout considérable. Elle permet un rabattement aisé depuis toutes les gares implantées sur la ligne D sans rupture de charge. Ainsi, elle permet un acheminement, tant depuis les villes du Val d'Yerres par exemple que depuis Corbeil-Essonnes ou Evry. Elle n'entre pas en concurrence avec la gare d'Orly, cela a été dit, qui assure l'essentiel de son trafic avec l'aéroport, mais permet ce lien indispensable, selon nous, avec la ligne D, et permettra un apport supplémentaire de voyageurs dans les TGV intersecteurs

assurant leur développement et leur pérennité. A bonne distance de Paris, elle contribue davantage à la désaturation des gares parisiennes qu'une gare plus éloignée, c'est ce que montre, là aussi, l'étude qui a été réalisée par la SNCF à ce sujet. Une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges favorise l'emprunt de transport collectif pour y accéder, et dissuade de l'utilisation des véhicules particuliers. C'est un enjeu central que de ne pas créer des besoins nouveaux d'utilisation de la voiture particulière, au regard des enjeux environnementaux actuels. Cela ne signifie pas, bien sûr, qu'il faille bannir les voitures de nos gares, ce n'est pas réaliste, mais d'en limiter l'usage au maximum. La desserte de Villeneuve par le RER D, 12 trains par heure, et son accessibilité sont des atouts qui militent dans ce sens. Dans le même esprit, nous pensons qu'un des grands enjeux d'aménagement en Ile-de-France consiste à ne pas favoriser l'étalement urbain, cela a été dit par un intervenant. Densifier l'espace urbain actuel en liant sur un même territoire emplois, habitats et services publics, est une priorité. Il faut proposer une alternative au fait que la ville continue de manger l'espace rural, ce qui génère, là aussi, des besoins de déplacements supplémentaires le plus souvent en utilisant des véhicules particuliers, c'était d'ailleurs illustré dans l'exposé qui nous a été fait par RFF. Villeneuve-Saint-Georges va voir son statut de pôle de transport renforcé. Dans les débats en cours concernant les transports du quotidien en Ile-de-France, le réseau Grand Paris, Arc Express que nous appelons « Orbival » dans sa partie val-de-marnaise, progresse l'idée d'une liaison en rocade en moyenne couronne. Pour notre part et dans l'attente, nous retenons aussi l'idée de l'utilisation de l'infrastructure LGV pour organiser des navettes d'intérêt régional entre les gares TGV. Ces navettes permettraient notamment de relier les deux aéroports franciliens. Notre territoire se trouverait ainsi en relation directe avec Orly, Marne-La-Vallée, Roissy, ce qui permettrait à nos concitoyens du sud-est de notre département d'accéder à ces pôles d'emploi et d'activités qui leur sont, aujourd'hui, difficiles d'accès. Une telle relation utilisant l'infrastructure LGV n'est possible que si la distance et les temps de parcours entre les gares restent attractifs, ce qui milite, là aussi, pour une liaison directe avec le barreau ouest via Villeneuve-Saint-Georges. Une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges est une opportunité considérable pour développer notre ville et au-delà. Ville malmenée, et longtemps considérée comme un territoire servant, Villeneuve-Saint-Georges a souffert de sa contribution à l'intérêt général sans beaucoup de retombées positives. Notre action municipale, longtemps enrayée, ce qu'il faut bien appeler un déclin continu de notre ville, en développant un projet de ville, fait de nombreuses opérations structurantes comme sur le centre-ville ou à Villeneuve-Triage, par exemple. Notre ville est aussi située dans le périmètre de l'Opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine-Amont, aussi la municipalité se saisit de toutes les opportunités qui lui sont proposées pour, à la fois, réparer la ville, et préparer son avenir. Dans ce cadre, une gare TGV procurera à la ville un effet de levier considérable pour mener des projets ambitieux en matière d'urbanisme, de logement, d'implantation d'activités et de créations d'emplois. Cet effet de levier sera essentiel aussi en matière d'aménagement, et singulièrement au regard des problèmes posés par la circulation de transit dans notre ville via la Route nationale 6. Pour notre part, nous agissons pour qu'enfin l'Etat assume ses responsabilités, je termine, sur un problème qui relève de sa compétence, et que nous pouvons faire avancer en partenariat. Nous ne nous plaçons pas dans l'idée que rien n'ait évolué d'ici 15 ans sur cette question, et nous travaillons une série de propositions qu'il faut affiner et creuser. Nous notons au positif, d'ailleurs, l'annonce de crédit d'étude engagé par l'Etat en 2011 sur cette question, raison de plus pour ne pas considérer les choses comme figées. L'annonce d'une gare TGV à Villeneuve peut donc réévaluer davantage l'enjeu de la Nationale 6 et faire bouger les choses. Enfin, une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges en souterrain sous la Seine pourrait en outre être accessible depuis Villeneuve-le-Roi, monsieur le député-maire, évitant des rabattements par le pont actuel, qui permettrait de faire bénéficier à la population de la rive gauche des effets positifs d'une gare TGV en matière de développement et d'emploi. 6 minutes 47, je suis désolé. *(Applaudissements)*

Olivier KLEIN : Merci. Alors, je voulais simplement préciser que nous aurons une réunion thématique, spécifique sur les questions d'environnement, et que ce sera la réunion de Villeneuve-le-Roi, vraisemblablement dans la première quinzaine d'avril, et que nous traiterons en particulier de la thématique des vibrations qui est revenue plusieurs fois dans nos réunions publiques, au cours de cette réunion. Monsieur Colson, à vous pour six minutes.

Eric COLSON (Association Agir pour Villeneuve Saint-Georges) : Monsieur le député, Madame le Maire, Monsieur le Président, mesdames, messieurs. Tout comme la majorité municipale, nous sommes favorables au principe de la réalisation de l'interconnexion des TGV et à l'implantation, bien sûr, d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Cela pour de multiples raisons. La principale étant l'emplacement stratégique du triage de Villeneuve, avec bien sûr de nombreux atouts, permettant de réaliser un véritable pôle intermodal de transports publics. Mais c'est dans l'emplacement de cette gare que nous sommes bien sûr en désaccord, il en faut, avec la majorité municipale qui pose comme préalable dans son cahier d'acteurs, je cite : « la municipalité n'acceptera pas qu'un projet de gare vienne impacter de façon irréversible les installations du triage ferroviaire », espérant sans doute une hypothétique reprise de l'activité dite du wagon isolé au triage SNCF. Nous considérons au contraire que c'est précisément l'occasion unique de redonner au triage un dynamisme économique et social, dans la tradition de son histoire et de notre ville. Concernant le choix de l'emplacement de la nouvelle gare TGV, la majorité municipale souhaite une gare TGV souterraine, sous la Seine, interconnectée, si j'ai bien compris, avec le RER D à proximité de l'actuelle gare de Villeneuve. Cette solution souterraine, avantageuse sur le plan environnemental, il faut le dire, présente, à nos yeux, deux difficultés majeures. Tout d'abord, il faudrait réaliser en surface les infrastructures indispensables pour accéder à la gare souterraine, ce qui nous paraît aujourd'hui extrêmement difficile compte tenu du manque de place disponible en surface, dans un secteur qui est aujourd'hui particulièrement saturé. La seconde, et pas des moindres, obligerait les lignes TGV à passer côté Villeneuve-le-Roi sous un dépôt pétrolier exploité par une société qui s'appelle GVPM, qui est classée SEVESO, je ne sais pas si cela est donc possible. Pour notre part, nous considérons que le site du triage SNCF présente de nombreux atouts pour l'implantation de l'interconnexion des TGV qui pourraient, bien sûr, compenser le déclin lié à la perte d'activité du wagon isolé. Les avantages stratégiques de Villeneuve, la gare de Villeneuve sous le RER D joue déjà un rôle important, à ce jour, de desserte du sud de l'Île-de-France, c'est le cas de la ligne du RER D qui va vers Melun et la D4, donc, qui va sur Malesherbes. Mais c'est aussi grâce à une correspondance à Juvisy-sur-Orge, on peut récupérer la ligne du RER C4 qui va sur Dourdan, la C6 sur Etampes et la C8, si je me souviens bien, qui va sur Versailles. L'interconnexion à Villeneuve-Saint-Georges multiplierait donc les possibilités de correspondance entre trains de grande ligne LGV et de banlieue RER.

Premier atout du site du triage, je vais faire vite, il y en a cinq, c'est favoriser la correspondance avec le Trans-Val. Une nouvelle gare de Créteil-Pompadour sera construite au nord du triage, l'ouverture est prévue mesdames, messieurs, fin 2013. Pour assurer l'interconnexion des RER D dans le Trans-Val, ligne de bus en site propre qui traverse le Val-de-Marne, et qui devrait donc rejoindre en 2013 la ligne de métro numéro 8 prolongée jusqu'à Créteil. Le deuxième atout du site du Triage, c'est la possibilité d'établir une correspondance avec la ligne ferroviaire dite de Grande ceinture qui passe au-dessus du triage aujourd'hui. Parmi les hypothèses étudiées dans le cadre du Grand Paris et du projet Arc express de la Région, on évoque de plus en plus la réouverture de la ligne de Grande ceinture au trafic voyageurs banlieue, qui permettrait notamment une liaison Orly-Roissy en passant par le Val-de-Fontenay. D'ailleurs, avec ou sans Grand Paris, cette proposition n'est pas réellement une nouveauté, car elle était déjà envisagée dans le SDRIF dans les années 1986, donc, nous considérons que la réouverture au trafic Voyageurs de la ligne de Grande ceinture interconnectée avec les TGV serait une réelle amélioration de l'offre des transports publics proposés aux Franciliens. Le troisième atout du Triage, c'est le suivant : de nombreux espaces

sont disponibles hors agglomération, et pas des moindres. En effet, il y a sur le site du Triage plusieurs friches industrielles mais aussi des bâtiments désaffectés, conséquence bien sûr de la baisse continue des activités du triage. Le centre d'entretien du matériel ferroviaire postal n'est plus utilisé depuis une dizaine d'années mais est resté dans un bon état de conservation. Le centre d'essai d'attelage automatique n'a plus qu'une activité occasionnelle. Le magasin général n'est plus utilisé depuis de nombreuses années. L'atelier de réparation des wagons, lui, a été désaffecté, transformé en entrepôt quasi inutilisé, mais qui est toujours en bon état. Je vais faire vite. Le quatrième atout du site du Triage, c'est une interconnexion routière est-ouest avec le complexe ferroviaire. Le quartier de Villeneuve-Triage est inscrit dans l'Opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine-Amont, un pont routier est prévu au-dessus de la Seine reliant Orly-Rungis à la Route Nationale 6 puis vers la ZAC de Valenton, Bonneuil, l'A4 et la province plain champ. Cette nouvelle liaison routière est prévue en enjambant les voies RFF, du triage, ce qui permettrait aussi un accès routier vers la nouvelle gare TGV de Villeneuve depuis les communes situées sur la rive gauche de la Seine. Dans l'autre sens, donc, cette nouvelle infrastructure permettrait, elle, d'accéder facilement au RER C à Villeneuve-le-Roi depuis la gare TGV du Triage et du RER D. La cinquième et la dernière, c'est faciliter l'accès aux transports en commun. Dans la réflexion globale sur la réutilisation du triage de Villeneuve, nous renouvelons notre demande d'une station au nord de Villeneuve qui, d'ailleurs, est prévue dans le Plan local d'urbanisme de la ville. L'engorgement de la Route nationale 6 au droit de la gare principale de Saint-Georges rend l'accès à la gare très difficile, nous avons une gare qui a comme parvis la Nationale 6. Alors, je conclus. Nous persistons à dire qu'il faut cesser de faire converger vers le centre-ville tous les moyens de transport en commun et véhicules de tout genre. Merci à vous. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Merci. Alors, est-ce que ces interventions appellent une réaction de RFF ? Et après, on est parti pour une nouvelle demi-heure d'échange avec la salle.

Tristan BARRÈS : Pas de réaction sur le fond, j'enregistre les positions. Je voudrais juste rappeler les raisons d'origine qui ont fait qu'on propose, au niveau de Villeneuve-Saint-Georges, deux sites de gare : Villeneuve-Saint-Georges ville, on va dire, et Villeneuve-Saint-Georges-Triage. C'est étroitement lié aux scénarios. On pense qu'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges, quelle que soit sa localisation, elle marchera si elle est connectée au RER D. Dans le cas du scénario A et dans le cas du scénario B tunnel, ces scénarios passant à proximité de la gare de Villeneuve-Saint-Georges ville, la gare TGV de Villeneuve-Saint-Georges se situe à l'intersection entre le scénario de l'Interconnexion Sud et la ligne du RER D. S'agissant de la gare de Villeneuve-Triage, nous proposons cette gare parce que c'est l'intersection entre le scénario B, sans variante, aérien, et la ligne du RER D. Cela veut dire donc que la gare de Villeneuve-Triage est proposée, dans le cas de notre projet, à l'intérieur d'un scénario aérien, c'est le scénario B. Donc, il faut bien avoir conscience du lien qu'il y a entre le choix de la gare et le choix du scénario.

Olivier KLEIN : Ok ! Merci. Alors, c'est à nouveau à vous de vous exprimer, un, deux, trois (*désignant des participants*) ! Donc, voilà.

Grégory GEMINEL : Bonjour ! Grégory Geminel, je suis habitant de Villeneuve-le-Roi, et je vis au pied du pont de Saint-Georges pour le côté Villeneuve-le-Roi ou le pont de Villeneuve-le-Roi pour le côté Saint-Georges. Et ce soir, donc, on a un choix à faire : c'est quel tracé, et comment cela va impacter en positif ou en négatif nos vies et nos villes ? Moi, je pense que cette interconnexion, en tous cas, est une bonne chose parce que premièrement, cela a été dit, il est question, grâce à cette solution, de supprimer le conflit entre le TGV et le RER, d'améliorer de facto la régularité et la fréquence, et tout simplement le RER C et la ligne. Et cela c'est très important pour le quotidien de chacun, même si on est en train de penser des choses qui vont se jouer dans les dix années à venir. Mais il vaut mieux penser devant parce

qu'on était plus habitué, sur notre territoire, à avoir 30 ans de retard. D'autre part, je trouve très intéressant quand même cette interconnexion parce qu'on le sait, aujourd'hui, la grande vitesse, c'est un atout pour le développement économique, social et surtout écologique. Par contre, il y a une chose qui est claire, c'est que contrairement à l'opposition municipale à Villeneuve-Saint-Georges, d'expérience, les Villeneuvois de Villeneuve-le-Roi et les Ablonnais ne veulent plus subir de nuisances en surface. Et la solution que vous proposez, Monsieur Colson, c'est une solution à terme de surface, et donc, ce sont encore des nuisances nouvelles pour les Villeneuvois et les Ablonnais. On subit, nous, en tout cas là où moi où je réside, depuis longtemps, 30 ans de retard de réalisations, de déviations, d'infrastructures, de traversées de Seine nouvelle. Et ce manque d'anticipation, c'est aussi quelque chose qui n'a pas été pensé alors qu'était déjà en route l'étalement urbain ; et l'étalement urbain, c'est déjà celui qu'on subit aujourd'hui, c'est celui du type de Melun-Sénart. Donc, moi, je pense aussi, demain, une gare à Melun-Sénart ou à Lieusaint, c'est encore plus de difficulté, de bagnoles sur la RN6 ou sur l'avenue Le Foll qui impactent terriblement le bas de Villeneuve-le-Roi. Et on le sait, on vit déjà aujourd'hui une gabegie écologique et économique du fait de ce problème de la RN6. Donc, forcément, une gare souterraine, un passage souterrain, cela peut avoir un effet de levier pour solutionner justement ce problème de la RN6. Bien sûr, avec une condition : c'est le zéro nuisance, mais cela, c'est au maître d'ouvrage de s'engager là-dessus, sachant qu'on est en 2010 et qu'on sait quand même qu'on a des capacités technologiques qui le permettent. On sait aussi donc qu'il y aura une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Moi, ce que je vois, c'est quand même que cette gare à Villeneuve-Saint-Georges, au-delà de son atout écologique, c'est surtout l'atout économique. On a, dans nos quartiers, dans nos villes, dans des villes qui sont quand même marquées par la désindustrialisation et le marasme économique, on a des jeunes qui sont sans emploi, on a 20 à 30 % de jeunes qui sont sans emploi, et forcément, une gare TGV pour nos territoires, pour la moyenne couronne, cela peut avoir quand même une certaine utilité pour développer nos territoires. Et c'est un petit peu important de penser en ce moment quand même à l'emploi tout en alliant, bien sûr, l'intérêt écologique que peut avoir un tel projet d'une gare souterraine avec un tracé souterrain en moyenne couronne, donc à Villeneuve-Saint-Georges.

Olivier KLEIN : Merci ! Il y avait deux mains qui étaient levées. Oui, avec un micro parce que par Internet, ils ne vont pas entendre.

Claude GOSSE : Oui, c'est pour reprendre votre proposition « Tournée vers l'avenir », et Monsieur Guliana me pardonnera ma petite saillie, en comprenant que l'avenir est aussi tourné vers le rapide, et on envisage à long terme des transports magnétiques, je me projette loin, mais comme on disait avant, on était avant à 30 ans en arrière, ici on est 30 ans avant, et quelles seraient dans ce cas-là les conditions de développement ? Est-ce qu'une gare implantée à Villeneuve-Triage ou Villeneuve-Saint-Georges permettrait un développement à très long terme ? Et est-ce que de se ménager une circulation vers la province en souterrain n'est pas un projet à très longue projection, sachant que le train magnétique nécessite un environnement clos, et permettrait de se passer de l'avion qui nous pénalise, même si...

Olivier KLEIN : Alors, votre question, c'est de savoir si en tunnel, on pourrait, après le TGV, réhabiliter...

Claude GOSSE : Envisager un autre mode de transport, de rail ou autres, puisque le train magnétique est une réalité éprouvée et testée. Et puis, par l'occasion, vous pourrez nous donner des nouvelles de ce type de transport. Merci.

Olivier KLEIN : Ok ! Et puis, il y avait une... Voilà. Monsieur !

Vincent PICHOU : Merci. Bonsoir ! Excusez-moi, je suis un petit peu enrôlé. Vincent Pichoud, SNFC, SNCF-Géodis, l'autre partie logistique, transport de marchandises et logistique. Juste

pour préciser en tant qu'opérateur ferroviaire transporteur de fret, comment nous percevons les enjeux. Les animations qui ont été présentées par RFF montrent très bien les sujets, de la difficulté de cohabiter entre ces flux. Donc, pour nous, le projet d'Interconnexion Sud répond à un besoin de fiabiliser, de régulariser les circulations de fret sur le tronçon Massy-Valenton de la Grande ceinture. Donc, c'est quelque chose qui est important, et qui permettra donc d'améliorer ces conditions d'exploitation de façon, je pense... La Grande ceinture, c'est à la fois sur Massy-Valenton, où vous avez des installations importantes, un, en termes de logistique qui sont raccordées ou dans la continuité directe, je pense aux chantiers de transport combiné, je pense au marché d'intérêt national de Rungis, par exemple, également des embranchements ferroviaires particuliers qui ont des besoins pérennes de transport ferroviaire de fret, ce sont, par exemple, dans la construction, dans le transport combiné, je l'ai rappelé. Donc, ce projet, du point de vue de l'opérateur ferroviaire de transport de marchandises, est un projet également intéressant. Il est également important que dans la localisation des gares, on puisse préserver l'avenir, et les sites, aujourd'hui, qui sont utiles à la production du service ferroviaire doivent être préservés autant que possible. Je crois qu'il faut ne pas hypothéquer l'avenir également sur ces sujets-là.

Olivier KLEIN : Merci. Alors, je pense qu'il y a un certain nombre de questions qui s'adressent à RFF. Je voudrais en rajouter une, un élément de compréhension. Est-ce que, dans la variante B, une solution en souterrain, en particulier au niveau de Villeneuve-Triage, sans être dans la variante B en tunnel, si on est le long de l'itinéraire de la Grande ceinture, est-ce qu'une solution en souterrain est imaginable ou pas ? Ou est-ce qu'on est forcément en aérien ? Je n'ai pas bien saisi cet aspect.

Tristan BARRÈS : Ce qu'on voulait présenter dans les différents scénarios de l'Interconnexion Sud, ce sont des choix contrastés. On est dans un secteur complexe, à forte densité, donc, c'est le tunnel qui prime. On le voit dans le scénario A, dans le scénario C, également dans le scénario B variante. Mais on s'aperçoit également que sur la partie Est de ce tronçon Massy-Valenton, il y a une possibilité de faire des voies TGV à côté des voies RER C. Pourquoi ? Parce que l'emprise ferroviaire aujourd'hui est plus large de ce côté qu'à l'ouest d'Orly. Donc, du coup, on propose également une solution qu'on appelle la solution jumelage, où on accole aux lignes du RER C les voies TGV. Aujourd'hui, vous avez trois voies en réalité : vous avez les deux voies du RER C plus une voie qu'on appelle la voie MG, qui est une voie de fret. Donc, il suffirait en fait de rajouter une voie pour avoir 2x2, en fait deux voies RER C et deux voies fret. Donc, voilà l'historique, finalement, du scénario...

Olivier KLEIN : Voies TGV.

Tristan BARRÈS : Deux voies TGV, pardon, deux voies TGV et deux voies RER C. Voilà un peu l'historique du scénario C dit aérien, du scénario B aérien, décidemment... scénario B dit aérien. Alors, est-ce que c'est possible de le faire en tunnel ? Oui mais il perd un peu de son intérêt dans la mesure où il ne rejoint pas en ligne droite la LGV Sud-Est. Et donc, même s'il n'est pas étudié dans le cadre de ce projet, on peut supposer qu'en plus du coût supplémentaire qu'il occasionne, les tunnels coûtent quand même beaucoup plus cher que l'élargissement en aérien, il faudra comptabiliser dans le bilan socio-économique des pertes de temps, des pertes de temps supplémentaires sur les parcours. Il faut également avoir en tête que la desserte de Villeneuve-Triage sur le RER D n'est pas la même que la desserte de Villeneuve-Saint-Georges ville par le RER D. On n'a pas du tout les mêmes fréquences d'arrêts sur les deux gares. Or, pour avoir une bonne accessibilité à la gare TGV, c'est ce qu'on cherche en la connectant au RER D, il faut qu'elle soit connectée à une gare du RER D qui soit, je dirais, performante.

Olivier KLEIN : Sur les autres points ?

François GULIANA : Voilà, je voulais répondre aux questions précédentes, notamment celle sur les transports magnétiques. Donc, vous faisiez une affirmation comme quoi c'étaient des transports d'avenir. Alors, de ma culture générale, parce que je ne suis pas un spécialiste de cela mais davantage du ferroviaire, c'est un projet... Il y avait, en effet, des études qui avaient été dans les années 60-70 et qui ont conclu à une expérimentation entre Paris et Orléans. D'ailleurs, quand... Voilà.

Olivier KLEIN : Cela, ce n'était pas du transport magnétique.

François GULIANA : Ah non, pardon. Moi, j'ai fait une erreur.

Olivier KLEIN : C'était du coussin d'air.

François GULIANA : Bon, alors, je pense qu'on pourra faire d'autres recherches, et on y répondra après. Alors, sinon, c'était par rapport à d'autres questions préalables, notamment quand vous compariez les localisations à Villeneuve-Saint-Georges et à Lieusaint par rapport au temps de parcours province-province. En effet, le fait de localiser une gare à Sénart engendre, pour les personnes qui veulent faire par exemple du Rennes-Lille, un trajet plus long dans la mesure où ils descendent dans le sud de l'Ile-de-France pour finalement remonter sur l'Interconnexion Est. Il faut aussi avoir en tête que le projet, donc, d'une part, ne vise pas de gain de temps province-province, mais en l'occurrence, il engendre des gains de temps pour les voyageurs qui font des trajets Ile-de-France-province ou province-Ile-de-France. Et dans les études que nous avons pu faire, nous remarquons qu'une gare à Lieusaint permet des temps de parcours réduits, qui peuvent aller jusqu'à 38 minutes pour une gare à Lieusaint, dans la mesure où le voyageur économise le rabattement jusqu'à Paris, et ensuite le trajet vers Lyon ou vers Lille.

Tristan BARRÈS : Sur les trains magnétiques, je veux dire, franchement, ce n'est pas, pour RFF, le sujet chaud du moment. Effectivement, c'est bien d'être visionnaire mais, enfin, on n'a pas ces schémas... on ne travaille pas sur ces schémas-là. Je rappelle que Interconnexion Sud, c'est une ligne quand même qui est transversale, c'est-à-dire qui relie deux radiales. Donc, si on veut la transformer en ligne avec des trains magnétiques, attendons d'abord que les deux lignes radiales sur lesquelles elle se raccorde soient magnétiques, sinon, cela ne sert pas grand-chose de la transformer de cette façon-là. Alors, est-ce que le tunnel préserve l'avenir ? Je vais vous dire franchement, ce n'est pas de... Avec cette optique qu'ont été étudiés les tunnels de l'Interconnexion Sud, comme ne sont pas étudiés les autres ouvrages des lignes à grande vitesse en France, on ne les étudie pas par rapport à leur possible évolution en ligne magnétique, si vous voulez. Enfin, ce n'est pas quelque chose qu'on intègre dans les études aujourd'hui.

Olivier KLEIN : On va réserver ce sujet pour un débat public qu'organiseront nos enfants ou nos petits-enfants. Avec un micro...

Claude GOSSE : On a déséquipé notamment des voies de banlieue, on a fait passer le TGV à la place et maintenant, on veut abandonner ces voies-là pour aller faire une gare encore plus loin. Je n'ai pas dit qu'il ne fallait s'intéresser qu'aux magnétiques, j'ai dit : il faut aussi se projeter à trente ans pour faire aujourd'hui un choix raisonné avec une hypothèse. Le but, ce n'est pas d'imposer l'avenir au présent, c'est d'essayer d'envisager que les transports vont évoluer, que le rail a ses limites, 500 km/heure et tant mieux, mais on a déjà dépassé. Donc, il va falloir envisager autre chose, que l'avion n'est pas écologiquement pérenne et qu'il va falloir envisager d'autres transports. Il y a des gens du côté du Soleil Levant qui ont envisagé d'autres transports, qui font des essais qui marchent très bien. Et donc, c'est aussi cette préoccupation. Si le souterrain...

Olivier KLEIN : ... mais pas des tunnels.

Claude GAUSS : Oui. Si le souterrain est une solution et que investir dans le tunnel maintenant, cela permet de réutiliser avec une autre technologie ces voies de passage, l'effort financier consenti maintenant, c'est un effort investi à plus longue durée que de la surface, c'était uniquement cette question-là. Vous voyez.

Olivier KLEIN : Alors, d'autres interventions. Alors, je vais donner la parole à monsieur d'abord qui ne l'a pas eu encore. Avec un micro.

Fabrice GAUTHIER-GUENOT : Bonsoir ! Alors, je ne suis pas tout à fait du secteur puisque j'habite à Yerres, donc, je suis de l'Essonne. Mais je voudrais apporter un point de vue par rapport au débat entre le choix des deux gares sur Villeneuve-Saint-Georges, par rapport à la position des milliers de voyageurs qui utilisent la ligne D du RER, qui est particulièrement dégradée, qui pose beaucoup de problèmes pour les usagers quotidiens. On ne va pas entrer dans le débat ici puisque ce n'est pas le sujet mais, quelque part, il faut rapporter qu'il y a quand même un certain nombre de personnes qui se plaignent de ce qui se passe là-bas. On nous a imposé, sur la ligne D du RER, un nouvel arrêt qui se trouve à Maisons-Alfort. Dans le choix qui est fait actuellement entre les gares, il faut bien voir que très prochainement, on va voir une nouvelle gare à Pompadour. Les trains du RER venant de Melun vont aussi s'arrêter à Pompadour. Lorsqu'on aura une gare TGV qui va être à Villeneuve-Triage, avec tout l'afflux de populations qu'il y aura, les trains qui viendront de Melun s'arrêteront, eux aussi, à Villeneuve-Triage. C'est-à-dire que d'une ligne qui transporte énormément de banlieusards qui vont travailler sur Paris, on va se retrouver avec une sorte de pseudo-omnibus qui va s'arrêter, et qui fait que, tous les matins, les gens vont avoir une galère supplémentaire pour pouvoir se rendre sur leur lieu de travail. Cela, c'est le premier aspect. Et je pense que quand il y aura les débats qui vont être organisés dans l'Essonne, vous allez avoir une levée de boucliers par rapport aux projets qui sont présentés là.

Deuxième aspect qui est distinct de celui-ci mais qui correspond aussi à ma préoccupation d'Essonnien, vous savez que dans le projet qui est numéro B, c'est l'utilisation du tunnel qui se trouve à Limeil-Brévannes. Or, actuellement, on en arrive à un point où on se pose la question « quand ce tunnel va être saturé ? » Avec le rajout en fait des lignes transversales, ce tunnel sera complètement saturé. Or, à un moment donné, les populations de Yerres, de Limeil-Brévannes et de Villecresnes ont été très en colère quand il y a eu la construction du tunnel et l'emplacement du TGV à cet endroit. Et la forêt de la Grange a été massacrée puisqu'il y a eu une grande traînée qui a été faite. Lorsque ce tunnel va être saturé, est-ce qu'à ce moment-là, il va falloir qu'on abatte encore des milliers d'arbres pour élargir cette ligne, et agrandir le tunnel à cet endroit ? C'est quand même un point important qu'il faut souligner. Donc, les préoccupations écologiques ne sont pas simplement celles de Villeneuve-Saint-Georges, de Villeneuve-le-Roi et d'Ablon, elles sont aussi pour les populations qui sont tout autour. Et les choix qui seront faits dans les villes dont vous parlez auront un impact sur les populations qui sont autour. Je peux vous dire qu'il y aura des levées de boucliers. Merci.

Olivier KLEIN : Merci. Alors, ce n'est pas moi qui vais répondre sur ce problème, simplement, vous rappeler l'atelier thématique sur la question des capacités, qui est donc un essai, de notre part, de faire en sorte que des éclairages techniques sur ces questions un petit peu complexes soient apportés. Donc, c'est le 8 février et vraisemblablement, on vous confirmera tout cela sur le site à Choisy-le-Roi, mais RFF répondra sur cette question de la capacité. Mais, allez-y !

Fabrice GAUTHIER-GUENOT : Juste une petite question pour RFF, parce que tout à l'heure, Monsieur le député-maire nous a proposé, nous a dit : « Je ne veux pas de souterrain, de nuisance sous ma ville ». Mais si, d'Orly, on va directement à Melun-Sénart, cela ne gênera personne. Or, moi, quand je regardais tout à l'heure les cartes, alors, sauf si je me trompe, c'est toujours possible, j'ai quand même le sentiment que le souterrain, il va bien falloir qu'il passe

ou sous Ablon, ou sous Athis-Mons, ou sous Vigneux ou sous les trois, je ne sais pas, ou sous d'autres villes vraisemblablement. Mais, en tout cas, cela reviendrait à dire « Pas sous ma ville, mais OK sous les autres ». Donc, j'aimerais qu'on nous dise où est-ce qu'il pourrait passer.

Olivier KLEIN : Allez-y !

Tristan BARRÈS : Donc, vous avez normalement à l'écran. Est-ce qu'on peut faire... On peut passer le scénario C à l'écran, voilà... Le tunnel, il passera de toute façon toujours sous une commune ou plusieurs, cela c'est clair. Ici, vous avez le faisceau de passage du scénario C, c'est le scénario dont vous parliez. Donc, pourquoi des faisceaux de passage et pas des tracés ? Parce qu'on est au stade du débat public, on est encore très en amont dans les études, on est sur des choix stratégiques de localisations de gares, et de comment relier ces gares entre elles. Donc, on ne sait pas exactement où va passer véritablement le tunnel, si vous voulez, on est encore sur des faisceaux de 2 à 4 kilomètres de large. Donc, effectivement, le scénario C prévoit un faisceau de passage qui, grosso modo, part d'Orly, quelle que soit la gare à Orly d'ailleurs, au nord, Pont de Rungis ou Rungis-La Fraternelle ou au sud, Cœur d'Orly et au plus près des aérogares et qui, ensuite, plonge alors sous... à condition de respecter tout ce qui est normes de rayons de courbure, et cetera technique, pour que le TGV puisse tourner normalement, et descend en ligne droite sur Lieusaint. Donc, effectivement, cela touche le secteur de... Alors, cela touche le faisceau qui touche ces secteurs-là, je ne dis pas que le tracé sera là mais il y a la commune d'Ablon, il y a la commune de Vigneux, de Montgeron, de Draveil, un peu, qui sont situées, si on peut les pointer avec la souris, dans ce secteur-là. Et cela passe sous la forêt de Sénart, effectivement.

Alors, il y avait une question tout à l'heure sur la saturation de Valenton-Coubert. Est-ce qu'on peut avoir l'illustration qui montre les flux de trains qui arrivent sur l'Interconnexion Sud ? En fait, il faut comprendre que le réseau ferroviaire en Ile-de-France, et même ailleurs, c'est une affaire de tuyauterie, si vous voulez. Une ligne TGV grande vitesse, ses caractéristiques techniques, quelle que soit la ligne en France, a une capacité maximale, alors, je me place à l'horizon 2020 parce que c'est le système de signalisation qui améliore cela, une capacité maximale grosso modo de 15 voire 16 trains, 16 TGV par heure. Donc, sur les lignes radiales qui convergent sur Paris, il y a 15 trains qui peuvent passer. Alors, à partir du moment où on en voit 11 sur Paris, il reste 4, ($11 + 4 = 15$), qui utilisent la ligne transversale Interconnexion Sud. Donc, ce n'est pas le tronçon Valenton-Coubert, si vous voulez, qui limite la capacité de l'Interconnexion Sud, ce qui limite la capacité de l'Interconnexion Sud, c'est tout simplement les radiales elles-mêmes, c'est-à-dire ces 15 TGV par heure qui peuvent passer dans les tuyaux. Même plus précisément, ce qui limite la capacité de l'Interconnexion Sud, c'est en fait les sillons qui sont alloués aux TGV intersecteurs sur ces radiales. On prévoit que c'est 4, la fréquentation Interconnexion Sud, ce sont 4 TGV par heure et par sens. Alors, qu'est-ce qui se passe sur le tronçon Valenton-Coubert ? Vous avez une illustration ici qui vous montre la circulation des Paris-Lyon. Donc, Paris-Lyon utilise le tronçon qui est situé entre Valenton et Coubert. Demain, avec l'Interconnexion Sud, dans le cas du scénario A et du scénario B, les TGV intersecteurs que vous voyez en bleu circuleront de cette manière. Donc, effectivement, le tronçon Valenton-Coubert subit la superposition des flux radiaux qui vont vers Paris et des flux transversaux inter-secteurs, en bleu. Mais cela, si vous voulez, cela ne sature pas la ligne, cela remplit le tuyau mais cela ne le sature pas. On reste toujours avec cette limite de capacité de 15 TGV par heure qui n'est pas un effet limitant lié au tronçon Valenton-Coubert, mais qui est un effet limitant lié aux radiales LGV Atlantique et la LGV Paris-Lyon qui ne peuvent pas accueillir plus de 15 TGV par heure de pointe. Donc, le trafic de l'Interconnexion Sud n'est pas du tout gêné par ce tronçon Valenton-Coubert. Les trains qui circuleront sur l'Interconnexion Sud pourront passer par ce tronçon. Le tronçon Valenton-Coubert est gênant et limitant dans le cas où on rajoute des trafics en plus des TGV inter-secteurs, par exemple des navettes Orly-Roissy. Alors, sur le schéma, on peut faire apparaître peut-être ces navettes, s'il vous plaît,

pour bien comprendre... non on ne peut pas. Il faut imaginer que sur le tronçon Valenton-Coubert, vous ayez des navettes TGV qui vont d'Orly à Roissy, et donc là, effectivement, il y a un véritable problème, on ne peut pas faire passer ces navettes, et donc, cela nécessiterait de doubler ce tronçon. Dans le cas du scénario C, le problème se pose de la même façon, mais pas au même endroit. Dans le cas du scénario C, on revient sur notre Paris-Lyon, en jaune. Le scénario C fait passer les TGV inter-secteurs, en bleu. Vous voyez que le tronçon qui subit la superposition des TGV inter-secteurs et des TGV radiaux, ce n'est pas Valenton-Coubert, c'est Coubert-Crisenoy. Et donc là, pareil, cela ne limite pas le trafic de l'Interconnexion Sud, l'Interconnexion Sud peut tout à fait faire passer son trafic avec ce tronçon-là rempli, mais cela limite des trafics supplémentaires qu'on voudrait mettre en plus des TGV inter-secteurs, toujours les navettes Orly-Roissy, et qui nécessiteraient donc le doublement de ce tronçon. Alors, la différence entre les deux hypothèses, c'est que doubler Valenton-Coubert, cela pose effectivement d'énormes problèmes d'insertion environnementale, et cela, vous l'avez souligné, monsieur ; au passage, cela coûte de l'ordre de 1 milliard. Doubler Coubert-Crisenoy, cela pose également des questions d'insertion, peut-être moins difficiles parce qu'on est dans un secteur moins urbanisé, mais cela ne coûterait que 350 millions d'euros. Donc là, il y a un véritable élément qu'on peut prendre en comparaison des scénarios. En tout état de cause, ce doublement Valenton-Coubert ou le doublement Coubert-Crisenoy n'est pas inclus dans le projet Interconnexion Sud, parce qu'il n'est pas nécessaire pour l'écoulement du flux inter-secteurs lié à l'Interconnexion Sud.

Olivier KLEIN : Ok ! Là, on aura, sur ces questions de capacité, l'occasion d'y revenir. Je voudrais simplement vous rappeler que vous aviez été interpellés plusieurs fois quant aux garanties que vous pourriez apporter en matière de protection des territoires traversés, face aux nuisances qu'une traversée, en particulier en tunnel, pour leur faire subir. Et je ne vous ai pas entendu répondre sur ce point...

Tristan BARRÈS : Alors, je crois que la question portait sur les nuisances liées au tunnel.

Olivier KLEIN : Oui.

Tristan BARRÈS : Alors, je ne sais pas quelles sont les nuisances dont vous voulez parler en particulier.

Olivier KLEIN : Les vibrations...

Tristan BARRÈS : Les vibrations, par exemple. Les vibrations, techniquement, elles sont dues à quoi ? Elles sont dues au frottement de la roue du train sur les rails. Donc, c'est cela qui provoque les vibrations. Ce sont des ondes qui, ensuite, se propagent dans la structure du tunnel et dans les sols. Alors, la propagation des vibrations dans les sols, elle dépend de la profondeur où se trouve le tunnel, cela dépend également de la nature du sol. Plus le tunnel est enfoui, donc plus le tunnel est profond, moins les vibrations se font sentir, plus elles s'atténuent, je dirais, en se dirigeant vers la surface, et plus le sol est hétérogène et est constitué de roches plutôt molles, c'est-à-dire les argiles ou des marnes, plus elles s'atténuent également. On est dans ce secteur du sud de l'Île-de-France, dans un secteur assez favorable géologiquement, parce qu'on a une couche de calcaire, donc une roche dure dans laquelle on construira le tunnel, c'est à 20-30 mètres de profondeur ; donc, on est dans une situation très profonde, 20 ou 30 mètres de profondeur. Et au-dessus de cette couche calcaire, il y a différentes couches hétérogènes molles de marnes vertes et de limons... et d'argile verte, pardon. Donc, on est plutôt dans une situation favorable où on a une roche dure qui nous permet de construire facilement le tunnel, surmontée de couches molles qui permettent justement d'atténuer les vibrations. Alors, nous, on est assez optimistes sur l'absence d'impact lié aux vibrations, compte tenu de la nature du sol. En tout état de cause, RFF s'engage à regarder de très près, au moment de l'exploitation, ces questions-là, voire de faire des

diagnostics avant et après pour s'assurer qu'il n'y a pas de vibrations. Et dans le cas, que l'on pense improbable, où il y ait, à certains endroits particuliers, des vibrations, il y a des mesures techniques qui peuvent être prises pour supprimer ces vibrations. Et on les supprime à la source, c'est-à-dire au niveau du frottement entre la roue et le rail. On n'a peut-être pas détaillé ces mesures techniques mais cela existe.

Olivier KLEIN : On aura l'occasion d'y revenir à notre réunion environnementale. Je vais demander... Il y a encore deux autres interventions, Messieurs Desaulle et Boyer. Donc, ils sont prévus, on va les faire intervenir, et on aura à nouveau une séquence, même plusieurs, d'échange avec la salle... Monsieur Desaulle, vous commencez ?

Brice DESAULLE : Bien volontiers. Donc, je suis Brice Desaulle, vice-président en charge des travaux et des transports de la Communauté d'agglomération Sénart-Val-de-Seine. Donc, je ne vais pas vous faire l'offense de vous présenter une carte pour vous dire où cela se trouve. La Communauté d'agglomération Sénart-Val-de-Seine regroupe les communes de Draveil, Vigneux et Montgeron, située au confluent de l'Hyères et de la Seine et bordée au sud par la forêt de Sénart. C'est un territoire qui est marqué par la nature, qui est marqué par la trame verte et la trame bleue et qui, également, est aux confins de territoires stratégiques qui ont été identifiés dans un grand nombre de documents d'aménagement, comme par exemple le périmètre de l'OIN ORSA [Opération d'intérêt national Orly-Rungis Seine Amont], qui inclut Villeneuve-Saint-Georges, et puis, également pour nous, le cône Sud de l'innovation, puisque nous sommes très proches d'Evry. Ce territoire est également situé au cœur des dynamiques de la santé, du pôle santé avec tous les enjeux de la recherche qui, pour nous, sont aussi des éléments dimensionnants. Ce projet d'interconnexion, il est excessivement important pour nous, il y a de grandes attentes qui sont exprimées sur notre territoire. Tout d'abord, on attend la prise en compte des engagements inscrits au SDRIF dans le cadre du désenclavement, un nouveau franchissement sur la Seine au niveau de Vigneux permettant d'atteindre rapidement, et de manière efficace, le pôle d'Orly, et également pour nous le contournement de la RN 6 sur Villeneuve-Saint-Georges. A dire vrai, ce n'est pas pour décongestionner Villeneuve-Saint-Georges mais c'est pour que nous puissions nous déplacer plus rapidement, pardon pour les Villeneuvois. Egalement, on attend une optimisation de l'armature des transports en commun en site propre. Ce sont des projets qui sont absolument importants pour notre territoire, puisque nous ne sommes pas impactés ou très peu par les transports lourds, donc, il est absolument important qu'en parallèle de tous ces projets qui sont en train de se monter, que les transports en commun en site propre soient développés, tant vers le pôle d'Orly que vers Villeneuve-Saint-Georges. Et pour cela, c'est donc l'importance du troisième pont dit le pont du Bourbonnais, et une harmonisation des relations entre les différents opérateurs de transport qui sont très nombreux dans la région. Un meilleur partage également, on attend un meilleur partage des sillons de transport entre Paris et Villeneuve-Saint-Georges pour les réseaux régionaux, nationaux, fret, et surtout, bien entendu, comme nombre d'entre nous ici, une meilleure régularité au niveau de la ligne D et un travail sur les fréquences. Et on a une forte crainte de voir se dégrader, tel que c'est actuellement inscrit au STIF, de voir se dégrader la qualité de service au niveau de la ligne D. On souhaite également disposer, sur le secteur de la rive droite qui, jusqu'à présent, est un petit peu considéré comme une réserve d'indiens, puisqu'il ne s'y passe pas grand-chose, qu'il n'y a pas beaucoup d'investissements lourds qui sont faits, même si nous avons un projet de territoire qui est un projet vert et bleu, la forêt et la Seine, vert et bleu...

On souhaite, malgré tout, pouvoir être en relation avec tous les pôles d'emploi qui sont pour notre population excessivement importants ; et on souhaite également que soit reconnue la notion de pôle hospitalier et de zone hospitalière, quelque chose qui est important pour nous, avec la création de l'hôpital Sud Francilien, l'amélioration, la modernisation du Centre hospitalier de Villeneuve-Saint-Georges. Et enfin, on attend également, au niveau des enjeux

que cela se représente pour nous, la reconnaissance des spécificités environnementales de la rive droite, et en particulier de la forêt de Sénart au niveau de sa faune et de sa flore, mais également de l'hydrographie et de l'hydrologie. N'oublions pas que la forêt de Sénart est quand même un endroit très important pour ce qui est des nappes phréatiques. C'est une zone qui est protégée par toutes les communes environnantes dans le cadre d'une charte forestière. Et puis, d'ici 2014, il y a des choses qui évolueront à la Communauté d'agglomération Sénart-Val-de-Seine qui ne pèse actuellement que 70 000 habitants, sous une autre appellation, en pèsera deux, trois, quatre fois plus. Donc, le positionnement de la Communauté d'agglomération Sénart-Val-de-Seine : pour nous, la gare, elle doit répondre aux priorités et aux besoins de développement économique, ainsi qu'à un maillage avec les réseaux locaux, et pour répondre aux besoins de mobilité de nos habitants. Cette gare, si elle est uniquement connectée aux aéroports, ne répondra que de manière imparfaite à tous les objectifs que nous poursuivons. Elle captera beaucoup moins de zones de chalandise, elle aura moins d'usagers potentiels, et se posera bien entendu ensuite la question de l'implantation d'entreprises et de zones de densification urbaine. Quand on regarde sur la rive droite, il faut prendre quand même dans cette zone de la communauté d'agglomération Sénart-Val-de-Seine les programmes importants d'habitat qui sont en train de se développer, et prendre en compte le fait que la quantité de population qui sera utilisatrice potentielle de cette ligne sera beaucoup plus importante qu'actuellement. Donc, pour nous, c'est une gare à Villeneuve-Saint-Georges, au plus près possible de Villeneuve-Saint-Georges, donc c'est la gare Villeneuve-Saint-Georges centre qui nous semble la plus appropriée et répondre à nos attentes, et nous refusons le trajet C. Quand on voit les ravages qui se sont passés au niveau du Bois de la Grange, il est hors de question, hors de question, pour nous, et je pense pour les communautés voisines que le tunnel puisse passer sous la forêt de Sénart, il est hors de question que l'on retrouve les mêmes dégâts dans la forêt de Sénart que ceux qu'on a connus au Bois de la Grange. *(Applaudissements)*

Olivier KLEIN : Merci de cette prise de position. Cette problématique de la forêt de Sénart est un peu nouvelle dans le débat, en tout cas. Donc, je vous relancerai... On va prendre la deuxième intervention, puis je vous repasserai la parole. Monsieur Boyer, pour le syndicat CGT...

Alexandre BOYER : Des cheminots de Villeneuve.

Olivier KLEIN : Voilà !

Alexandre BOYER : Donc, le syndicat CGT des cheminots de Villeneuve, comme vous pouvez vous en douter, est plus qu'attentif au projet qui nous réunit ce soir. Attentif, mais aussi acteur. Le transport ferroviaire est notre domaine d'activité, le centre ferroviaire de Villeneuve-Saint-Georges étant un des plus importants du pays, les métiers y sont variés, les activités diverses, et celles du fret y étant, depuis 1905, l'activité principale. Enfin, le TGV, pourrait-on dire, est aussi né à Villeneuve-Saint-Georges, puisque c'est ici qu'a été inauguré, à l'aube des années 80, ce qui reste encore le plus gros établissement matériel et l'établissement de maintenance du TGV. Les débats autour des grands projets d'infrastructures ferroviaires, comme ceux de ce soir, sont toujours vifs et animés. Je ne reviendrai pas sur les enjeux qui ont été exposés précédemment. Mais pour la CGT, un projet de cette ampleur doit se réfléchir, se bâtir et se vivre avec les conceptions qui sont celles du service public.

En premier lieu, je dirai quelques mots sur le financement de ces infrastructures. Le poids de la dette du système ferroviaire français, transféré depuis 1997 à RFF, se répercute déjà au quotidien sur les usagers de transport. Le système ferroviaire français et ce projet d'Interconnexion Sud LGV n'ont pas besoin en plus d'intérêts privés qui puissent s'accaparer des moyens aussi stratégiques que l'aménagement du territoire, et exiger des rentabilités à la fois élevées et à court terme. Pour la CGT, il est nécessaire, pour la cohésion de l'aménagement

du territoire, de ne pas avoir recours à des partenariats public-privé pour le financement, l'exploitation, et la maintenance des nouvelles infrastructures ferroviaires, et de celle-ci en particulier. L'exemple du tunnel sous la Manche a été cité à plusieurs reprises pour le financement, on peut le citer également. Ce projet d'Interconnexion Sud LGV va donc libérer des sillons sur cette partie de la ligne, des sillons transiliens, et le RER C, cela a été cité à plusieurs reprises, libérer et fiabiliser aussi les circulations existantes. Mais bien sûr, il laisserait des sillons également disponibles pour les circulations fret, et fret SNCF en particulier, circulations tant régionales que nationales, voire internationales. Alors, parler du fret ferroviaire à Villeneuve-Saint-Georges avec l'actualité que l'on connaît sur le sujet, et parallèlement d'une gare TGV, soulève de nombreuses interrogations parmi les cheminots, leurs organisations syndicales, mais aussi parmi les élus et les citoyens qui s'opposent toujours à l'arrêt du tri à la gravité à Villeneuve, qui, à très court terme, nous mènerait à la fermeture du triage. Si la gare TGV a toute sa pertinence à Villeneuve-Saint-Georges, il ne peut être d'aucune façon question d'y voir un remplacement d'une activité par une autre. La CGT, avec d'autres acteurs, continue son combat pour que le site ferroviaire garde sa vocation industrielle, et celle du transport ferré de marchandises en particulier avec son triage de Villeneuve qui fut à une époque le plus important de l'Europe. Outil industriel, écologique et public performant, idéalement situé aux Portes de Paris, à proximité du port de Bonneuil, du chantier multimodal de Valenton, du MIN de Rungis, de la gare fret de Paris Bercy, de la plateforme aéroportuaire d'Orly et des grandes zones logistiques du Nord Essonne, le fret SNCF a des possibilités d'évolution à court, moyen et long termes à condition qu'on en ait la volonté et qu'on se donne les moyens. Pour la CGT, il est donc tout naturellement exclu que la gare TGV à Villeneuve soit construite sur les infrastructures existantes, c'est pour nous une exigence fondamentale. Pour autant, une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges avec une interconnexion sur la ligne D du RER nous semble indispensable à bien des égards. Comment imaginer, en effet, une gare TGV dans la région la plus dense d'Europe qui ne soit pas reliée au réseau ferré régional de transport public ? Ainsi, le projet de gare souterraine et, donc, du tracé en tunnel, retient toute notre attention. Les progrès enregistrés, tant en génie civil que dans le matériel ferroviaire, permettent des réductions sans précédent des nuisances pour les riverains. Ce n'est pas la CGT qui le dit, c'est une étude commune de la SNCF et de la RATP qui date de 2002 si ma mémoire est bonne.

Qui dit « gare » dit également « accueil », c'est pourquoi il ne peut y avoir de gares TGV à Villeneuve-Saint-Georges interconnectées avec la ligne D qui ne répondent pas aux attentes des usagers de leur entreprise nationale de service public qu'est la SNCF. Accès aux personnes à mobilité réduite, accueil en gare, information, vente de toute sorte de billets, qu'il soit transilien ou grande ligne TGV, par des cheminots en nombre suffisant pour une qualité optimale de service rendu aux usagers. Quel intérêt et quel soutien, en effet, des Villeneuvois, d'une gare TGV qui ne profiterait pas aussi aux usagers du quotidien ? Une gare également créatrice d'emplois pour les jeunes Villeneuvois. Enfin, un projet tel que celui-ci peut être un formidable levier de développement et d'impulsion tant pour les trafics Voyageurs que de marchandises. Un levier pour l'investissement sur la ligne D du RER est le nécessaire doublement du tunnel de Châtelet qui pénalise au quotidien les usagers, cela a été dit ce soir, et qui est la seule solution pour permettre évolution des trafics et fluidité et régularité des circulations. Un levier aussi pour le développement des relations banlieue-banlieue avec les bases d'une nouvelle requête ferroviaire avec des possibilités de liaison rapide sans passer par Paris. Et puis, un levier pour un projet d'avenir proposé par la CGT depuis de nombreuses années et que le Gouvernement reprend dans son schéma directeur pour le fret ferroviaire, le même qui casse le service de wagon isolé, c'est celui du TGV fret qui prendrait toute sa pertinence ici avec effectivement des locaux disponibles au sud du Triage et qui appartiennent à SNCF-Géodis. Voilà, donc, succinctement, et j'espère dans les temps qui m'étaient impartis, les quelques éléments que le syndicat, donc, CGT des cheminots de Villeneuve-Saint-Georges,

souhaitait verser au débat sur un projet qui va tracer des perspectives sur plusieurs décennies sur Villeneuve, un projet de développement durable dans sa triple dimension économique, sociale et environnementale. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Merci. Donc, là encore, un certain nombre de thématiques. J'ai entendu celle qu'on n'a pas complètement abordée pour l'instant dans ce débat, du financement, du mode de gestion de notre projet. De toute façon, je laisse RFF répondre ou réagir.

Tristan BARRÈS : Alors, je voudrais réagir sur trois points et je laisserai ensuite la parole à François Guliana. Il y a une réaction sur la forêt de Sénart. Le scénario C, effectivement, le faisceau de passage du scénario C, je dirais « traverse », ce n'est pas le mot qui convient mais passe « sous » la forêt de Sénart. Alors, la forêt de Sénart, c'est à 20 à 30 mètres. C'est une zone avec, effectivement, un intérêt écologique très important ; c'est une forêt sur le plan administratif qui est classée en forêt de protection. Alors, forêt de protection, c'est un classement de très haut niveau, en décret de Conseil d'Etat, et on sait pertinemment qu'on ne peut rien faire, et c'est tant mieux, pour la forêt de Sénart parce qu'elle est classée comme telle, et bien courageux sera celui qui ira au Conseil d'Etat modifier ce décret. Donc, on sait très bien que la forêt de Sénart, on ne peut pas du tout y passer en surface et c'est une des raisons pour lesquelles, pas la seule, on imagine le scénario C, on n'imagine le scénario C qu'en tunnel, on ne peut pas l'imaginer autrement. Et ce tunnel que l'on propose, c'est un tunnel comme dans le reste du scénario qui se situe entre 20 et 30 mètres de profondeur. Alors, je respecte tout à fait les avis qui sont donnés, on peut être pour ou on peut être contre. En revanche, je réfute la comparaison entre le tunnel que l'on prévoit de faire sous la forêt de Sénart et ce qui existe aujourd'hui à Limeil ou à Villecresnes. A Limeil ou Villecresnes, techniquement, ce ne sont pas ce qu'on appelle des tunnels, ce sont des tranchées couvertes qui sont à des profondeurs beaucoup plus faibles. D'ailleurs, ce n'est pas... En fait, pour construire ce genre de choses, on creuse une tranchée, on construit les rails et ensuite on recouvre. C'est cela la tranchée couverte. A Sénart, dans le scénario C et dans les autres scénarios de l'Interconnexion Sud, on ne propose pas de tranchée couverte, on propose des tunnels. A 20 ou 30 mètres de profondeur, ce sont des tunnels. Et on prévoit pour ces tunnels de les construire en bi-tubes, c'est-à-dire avec un tube pour un train dans un sens, un tube pour un train dans l'autre sens. Pourquoi on privilégie cette solution ? Parce que, réglementairement, cela nous évite d'avoir des émergences en surface, les sorties de secours, par exemple. Le fait d'être en bi-tubes à condition que les deux tubes soient reliés par ce qu'on appelle des « rameaux » tous les kilomètres, donc, tout cela en souterrain, permet de s'affranchir d'évacuation en surface parce que, si jamais il y avait un incident dans le tunnel, on pourrait évacuer les gens d'un tube dans l'autre tube, on n'a pas besoin d'évacuation de surface. Donc, le fait de construire le tunnel en bi-tubes et le fait d'être à 20 ou 30 mètres de profondeur n'impactent pas du tout en surface la forêt de Sénart. Voilà !

Il y avait ensuite une intervention sur le financement. Alors, à ce stade du projet, il n'est pas anormal que l'Interconnexion Sud n'ait pas un plan de financement bouclé. C'est un projet qui coûte très cher, entre 1,4 milliard et 3,3 milliards, donc, effectivement, il faudra trouver les financements à hauteur de ces coûts, et je dirais que c'est tout l'intérêt du débat public d'être le révélateur des préférences des grands acteurs parce que, à un moment ou à un autre, il faudra effectivement réunir les acteurs et trouver des financements à hauteur des intérêts que chacun des acteurs porte au projet. Alors, sur la question « est-ce que cela sera du financement public ou du financement public privé ? », à ce stade, je n'en sais rien du tout. Je dirais, ce qui compte pour nous, c'est que ce projet soit soutenu parce que plus il est soutenu, plus il a des chances d'être financé. Mais je ne rejeterai pas totalement la question à un financement privé dans le principe, parce que je ne vois pas pourquoi on n'irait pas chercher des financements privés dans la mesure où la gare TGV d'Orly, par exemple, peut également intéresser des intérêts privés. Donc, on pourrait très bien aller chercher des financements

chez des entités privées ou publiques qui retirent un intérêt de cette infrastructure. Donc, je ne veux pas qu'on balaye d'un revers de main un financement privé parce qu'il y a des intérêts privés qui peuvent profiter à cette infrastructure et je pense que c'est tout naturel qu'on pose la question de leur participation au financement.

Olivier KLEIN : Alors, juste sur ce point, je ne vais pas trancher entre privé et public, la question du financement donnera lieu à une réunion thématique en fin de cycle, donc, à mi-mai à peu près, vraisemblablement, à Longjumeau. Donc, on a... Pardon, François Guliana.

François GULIANA : Oui. Donc, il y avait une question plus précise sur l'impact que pouvait avoir le projet sur le triage de Villeneuve-Saint-Georges. Tout d'abord, un préalable, c'est que la gestion du triage de Villeneuve-Saint-Georges et de l'autorité de la SNCF, ensuite, les deux gares que... les deux localisations que nous avons envisagées à Villeneuve-Saint-Georges, la première, au Sud du triage, est en souterrain ; seule, celle au nord, donc, au niveau de la Grande ceinture, est en surface. Elle ne concerne donc qu'un seul scénario, comme le disait Tristan tout à l'heure, qui est le scénario B sans variante, en tunnel. Et elle se trouve au niveau de la Grande ceinture, c'est-à-dire en viaduc au-dessus du triage donc dans les projections que nous pouvons faire, c'est-à-dire sans impact sur les infrastructures au sol du triage. Ensuite, Vincent voulait intervenir sur le RER D.

Vincent DESVIGNES : Oui. On a évoqué à diverses reprises le RER D, donc je pense qu'on va montrer une petite présentation. Je tiens à bien préciser que RFF a investi énormément pour l'entretien et la modernisation du réseau en 2010. Je vais citer le chiffre de 4 milliards d'euros investis, c'est vraiment un montant considérable qui, en dehors de la construction des lignes nouvelles qui viendrait s'ajouter à ce montant, donc positionne largement RFF comme le principal investisseur public en France.

Olivier KLEIN : 4 milliards, sur la France entière ?

Vincent DESVIGNES : Oui. Donc, on va évoquer le RER D. Alors, je ne sais pas si on peut montrer dès la première page... Le sujet du RER D, je rappelle le contexte globalement, donc, le STIF est l'autorité organisatrice en charge de l'ensemble de la définition des dessertes, du financement, de la concertation autour des dessertes ; la SNCF est l'exploitant, le maître d'ouvrage des garages et d'un certain nombre d'installations ; et RFF est le maître d'ouvrage de l'infrastructure. RFF, en tant que propriétaire, gestionnaire, assure l'entretien des installations et investit globalement 50 millions d'euros par an sur chacune des lignes RER C ou RER D au titre juste de l'entretien et du renouvellement. Pour ce qui est du RER D, nous sommes dans un ensemble de phases d'étude et de réalisation. Donc, à l'horizon 2014, pour une mise en service, fin 2013, on est sur le schéma de principe du RER D+ qui vise l'amélioration du fonctionnement et de la régularité du RER D, le renforcement de l'offre, la densification de la desserte dans le Val-de-Marne, il y a aussi ce qui a été évoqué, la mise en service du pôle d'échange de Pompadour qui permettra de faire une première étape à l'horizon 2014. Pour ce qui est du plus long terme, nous avons engagé des études d'un schéma de principe, ces études sont en cours. Elles visent essentiellement l'amélioration de la régularité, le renforcement des dessertes, l'idée de décliner ces études avec un ensemble de réalisations aux horizons de, disons, 2018, 2020, 2025, remplacement de la signalisation, le nœud de Corbeil qui est un point essentiel à traiter dans le cas du RER D, je pense que tout le monde dans la salle en est conscient. Donc, l'ensemble de ces investissements sur le RER D à titre d'exemple est évalué à un milliard d'euros. S'il y a bien un chiffre à retenir, c'est ce chiffre-là. C'est vrai que le RER D aussi mérite des réflexions à plus long terme, on a évoqué la question du tunnel, du nouveau tunnel sous Paris pour relier Châtelet-Gare du Nord, c'est vrai que c'est une des perspectives qu'on ne peut pas ignorer, mais on souhaite de façon privilégiée développer une signalisation plus performante, cela, cela fait partie des études à plus long terme encore du RER D. Il faut aussi qu'on s'inscrive dans une perspective qui

prenne bien en compte ce que seront les projets Grand Paris, Arc Express ou leur synthèse, c'est-à-dire un RER D qui aura au Nord et au Sud une gare très structurante pour accéder à un métro en rocade, qui va définir en quelque sorte un nouveau plan de desserte, par exemple, quand on devra relier du Sud de l'Ile-de-France la Défense, on pourra soit avoir un changement à Paris soit prendre un métro en rocade, donc, tout cela, ce sont des choses qui sont encore à étudier par rapport au projet Grand Paris où la future synthèse éventuelle avec Grand Paris-Arc Express qui reste à mettre en place. Donc, voilà l'ensemble des aménagements envisagés pour le RER D.

Olivier KLEIN : Merci ! Alors, on va prendre une série de questions. Une question, en fait, de la salle et deux questions écrites qui nous sont arrivées par Internet. Donc, Monsieur aux premières rangées, j'ai repéré qu'il y avait des mains, on va prendre une première série, et une seconde série, vous pourrez vous exprimer.

Patrick VEYRAT : Bonsoir ! Patrick Veyrat, maire-adjoint à Montgeron. Donc, juste deux petites remarques. La première, c'est pour abonder dans ce qui a été dit très récemment, c'est que je me fais, en tant qu'élu, le porte-parole des habitants de Montgeron qui, quand ils ont découvert le scénario C avec le passage sous la forêt de Sénart, il y a eu une levée de boucliers et une très, très grande inquiétude. Donc, sauf des explications un peu alambiquées de tunnel à 30 mètres, et cetera, je suis, comme l'a rappelé Brice Desaulle, on fait partie de la même agglomération, très fermement opposée au tracé C passant sous la forêt de Sénart. Deuxième remarque et c'est plutôt positif, si on a une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges, je pense qu'on aura enfin un RER D de qualité puisqu'on sait que, pendant longtemps, la priorité SNCF a été le développement des lignes TGV, on sait les moyens que la SNCF a été capable de mettre dans les lignes TGV, souvent au détriment des lignes régionales et, en particulier, sur les lignes transiliennes, donc, en tant qu'utilisateur du RER D quotidien, moi, je suis très heureux parce que si un jour, on voit une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges, je sais qu'on mettra les moyens pour rendre le RER D, en termes de connexion, parfait et de très bonne qualité avec une régularité, ce qui est loin d'être le cas actuellement. Merci !

Olivier KLEIN : Merci ! Donc, on va prendre deux questions que va nous retranscrire Michèle Tilmont, deux questions écrites.

Michèle TILMONT : En effet, ce débat, on vous l'a dit, est retransmis par Internet, donc, des internautes peuvent le suivre et nous poser des questions immédiatement. Donc, nous avons ainsi plusieurs questions, j'en ai choisi deux qui concernent l'organisation du débat. Une première d'un internaute de Paris qui pose cette question : « Bien qu'effectivement, l'interconnexion se situe dans la région Sud de Paris, y a-t-il un rôle consultatif, je dirais une consultation, des acteurs plus lointains qui sont eux aussi concernés ? Le but final est bien de faciliter la liaison par le Sud. Merci ! » La deuxième question, je la donne tout de suite, c'est la question numéro 5 pour notre logistique, c'est une question d'un habitant de Valenton qui pose la question suivante : « Puisque le Comité de débat public est là à titre consultatif, qui décide au final ? quels élus ? » Quels élus, cela n'a pas été écrit, mais enfin, quels élus ?

Olivier KLEIN : Ok ! Merci ! Alors, il y a un certain nombre d'éléments de réponses qui reviennent à la CPDP, donc, à François Perdrizet et sur l'intervention de Monsieur le Maire de Montgeron. RFF veut dire quelque chose ou pas ? Vous n'êtes pas obligés !

Tristan BARRÈS : Enfin, je veux bien réagir mais cela correspond à ce que j'ai dit tout à l'heure. Nous, on conçoit que le tunnel... quel que soit le scénario que ce soit le scénario A ou le scénario C, que ce soit un tunnel qui n'ait pas d'impact en surface, c'est-à-dire pas d'émergence, pas de stations de ventilation, donc, en particulier, sur la forêt de Sénart dont on sait très bien que par son statut de protection, en forêt de protection, on ne peut pas toucher ne serait-ce qu'un seul arbre, on est très vigilant sur ce point-là, on sait très bien qu'on ne

pourra faire passer le tunnel en scénario C que si, effectivement, il y a zéro impact en surface au niveau de la forêt de Sénart.

Olivier KLEIN : Mais Monsieur Desaulle, vous disiez à l'instant, la nappe phréatique. Donc, on en reparlera dans la réunion sur l'environnement. François Perdrizet sur les questions qui s'adressaient plus sur le débat ?

François PERDRIZET : Oui. La première question, c'est donc : « Est-ce que vous allez consulter ou il va y avoir un processus de consultation pour les acteurs en dehors des territoires du Sud de l'Ile-de-France ? » Alors, il y a d'abord une première réponse, il y a déjà deux réponses. Première réponse, c'est qu'on envisage d'aller dans certaines villes de province transplanter le débat public et, notamment, on va commencer à Nantes. Alors, ce n'est pas évident qu'on va pouvoir mobiliser du public dans d'autres villes mais cela nous a paru important, pour une infrastructure qui, finalement, concerne d'autres personnes, qu'ils aient accès aussi au débat public. Donc, si cela marche bien ou si cela... on en fera vraiment une à Nantes et si cela marche très bien, on en fera d'autres dans certaines villes de France. Alors, la question après qui est moins évidente, ce sont les habitants d'Ile-de-France, hors de la région parisienne : « Comment peut-on les consulter ? » Et cela, pour l'instant, nous ne savons pas faire parce qu'on a envisagé des réunions sur Paris, mais on s'est dit qu'on allait avoir très peu de monde. La seule chose pour l'instant qu'on a essayé de faire, c'est donc de mettre ce site Internet en place pour essayer de donner la parole à des gens extérieurs à notre territoire.

Deuxième question, c'est : « Qui décide finalement ? » Alors, ce qu'il faut dire, et vous le voyez bien ce soir, c'est que c'est un projet d'une complexité très importante qui est à la fois un grand problème de transport, donc, on en a vu, puis qu'il y a aussi un grand problème d'aménagement du territoire avec des enjeux économiques, des enjeux sociaux, des enjeux d'environnement considérables. Donc, on peut dire que, finalement, le système de décision, vraisemblable puisque, là, je m'avance un peu puisque cela concernera RFF qui est le maître d'ouvrage, mais concernera également l'Etat, et notamment le Gouvernement, et puis, les grands élus de la région parisienne, tous ceux qui vont participer au financement d'une certaine façon. Et même, il y aura aussi, bien sûr, les Régions de province sachant que pour les Régions de province, les scénarios d'implantation sont moins importants que la faisabilité de la réalisation.

Olivier KLEIN : Merci ! Alors, ce qu'on peut peut-être ajouter, c'est qu'on est rentré à condition que RFF décide, à l'issue du débat, de poursuivre les études sur ce projet, dans un processus de décision étalé sur au moins 15 ans, c'est tout au long des études, il y a des décisions à prendre et il y a des moments de décision qui sont formalisés : l'enquête publique, la déclaration d'utilité publique, et cetera, et cetera. Donc, on en a pour quinze ans. On a trois questions si j'ai bien vu les mains qui se lèvent. Une dame au fond, voilà, et puis, quelqu'un un tout petit peu devant, et puis, au premier rang.

Cécile DUFLOT : Bonsoir ! Cécile Duflot, je suis conseillère régionale, présidente du groupe des élus Europe Ecologie - Les Verts et je suis également élue à Villeneuve-Saint-Georges. Je suis très heureuse que ce débat public ait lieu sous cette forme et je pense que la structure du débat public est extrêmement utile. Mais je voudrais dire qu'on est dans une situation un peu particulière parce que chacun, évidemment, a en tête le double débat public à la fois sur Arc Express et sur le Grand Paris mais, en fait, il y a également ce débat public-ci et je pense que réfléchir au projet d'implantation d'une gare sans réfléchir aux nouvelles infrastructures de transport et même aux évolutions récentes en matière de structuration, la nouvelle offre de transport, c'est un peu dommage. Et donc, je voudrais dire que, aujourd'hui, la position de la Région n'est pas encore arrêtée. Elle avait plutôt penché en faveur d'une gare à Lieusaint. Je dois dire qu'un certain nombre d'élus dont je fais partie se sont mobilisés pour que nous étudions avec beaucoup d'attention le projet d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges, projet

que je soutiens très activement parce qu'il me semble, pas seulement en tant qu'élue de Villeneuve-Saint-Georges, mais qu'au vu des dessertes envisagées, le raccordement d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges est beaucoup plus pertinent, c'est-à-dire que sinon, on pourrait dire « mais il y aura une gare à Orly, ce n'est pas très éloigné de l'ensemble de la rive est de la Seine », sauf que si vous regardez les futures dessertes, il faudra faire deux changements en partant du RER D pour pouvoir rejoindre la gare TGV d'Orly, alors que cette double gare entre Villeneuve-Saint-Georges et Orly permet à la fois la desserte de l'est de la Seine et de l'ouest de la Seine. Donc, il me semble extrêmement important, premièrement, de réfléchir à cette interconnexion avec les moyens de transport en commun actuellement discutés. Et je trouve dommage qu'on ne puisse pas les mettre en scène même si je sais que c'est compliqué en termes d'illustration parce que ce que je dis là peut sembler un peu complexe pour ceux qui n'ont pas sous les yeux, mais cela tombe sous le sens à partir du moment où on superpose les deux cartes.

Le deuxième élément qui est quand même très important, c'est l'aspect financier. Entre un projet à 1,8 milliard et un projet à 3,3 milliards, on voit bien que la faisabilité n'est pas du tout la même et que la temporalité n'est pas du tout la même. Je ne reviendrai pas sur les arguments qui ont été dits sur la traversée de la forêt de Sénart. J'entends bien vos éléments rassurants mais on sait quand même qu'à partir du moment où on commence à se lancer dans une opération avec un tunnelier, on ouvre la porte à des difficultés qu'on ne peut pas forcément prévoir au départ. Dernier point qui me semble important, c'est que, aujourd'hui, il y a deux options en fait. Fondamentalement, il y a une option qui consiste à développer un pôle et une option qui consiste à desservir la zone dense à proximité de Paris. Et je pense que dans la logique d'aménagement que nous souhaitons adopter, on est aujourd'hui dans une logique où on gère l'existant et on répare l'existant. Vous avez parlé de fait de la traduction pour RFF du plan de mobilisation de transport que soutient la Région pour améliorer très rapidement et j'espère, entre 2011 et 2014, parce que l'urgence est absolue, les RER actuels et notamment le RER D. Mais je crois qu'il y a une réalité aujourd'hui qui est que beaucoup d'habitants vivent à proximité immédiate de Paris et dans le cœur de la zone dense et qu'il me semble prioritaire aujourd'hui de répondre aux besoins de déplacement des habitants existants plutôt que d'envisager le développement de pôles encore plus éloignés. Donc, c'est pourquoi je pense qu'il faut être, de mon point de vue et du point de vue de la Région, et en termes d'aménagement régional, au-delà de ma position d'élue de Villeneuve-Saint-Georges, favorable à cette solution de l'installation de deux gares à Orly et à Villeneuve-Saint-Georges.

Olivier KLEIN : Merci ! (*Applaudissements*). Donc, le monsieur aux trois bandes.

Christian THOMERE : Juste une petite question sur les débats en province. J'aurais voulu savoir pourquoi Nantes avait été choisie pour faire le débat, s'il y avait une relation avec le nouvel aéroport qui devait être construit ou si c'est un hasard, c'est tout.

Olivier KLEIN : Ni l'un ni l'autre, mais on répondra. Monsieur... Le micro arrive.

François DUROVRAY : Oui, bonsoir ! François Durovray, je suis conseiller régional d'Ile-de-France et conseiller municipal de Montgeron. Je suis arrivé en cours de débat parce que, malheureusement, il y avait un conseil municipal à Montgeron qui se tenait. Alors, je ne voudrais pas répéter un certain nombre de choses qui ont été dites notamment par les collègues précédemment. C'est vrai que lorsqu'on voit le projet qui nous est soumis ce soir, j'ai oublié de préciser d'ailleurs puisque je vais faire ma première intervention évidemment sur le RER D et en tant qu'administrateur du STIF, notamment, qui est le Syndicat des transports d'Ile-de-France, qui gère le RER D, parce que j'ai entendu ce que Monsieur Desvignes a dit, mais je crois qu'il faut que nous ayons l'honnêteté de dire, tous, que lorsque l'on a vu le dossier d'Interconnexion Sud présenté, on est un peu tombés de l'armoire parce qu'on connaît les difficultés des usagers du RER D au quotidien. Il y a d'un côté un projet estimé entre 2 et

3 milliards d'euros pour améliorer la vie de 20 à 30 000 voyageurs TGV, si j'ai bien compris et si j'ai bien lu l'étude, alors qu'il faudrait une somme deux fois... 20 à 30 000 par jour, évidemment, alors qu'il faudrait une somme deux fois inférieure pour régler les problèmes de vie quotidienne des 550 000 usagers du RER D. Et à cet égard, Monsieur Desvignes a indiqué, comment dire, les projets qui étaient pensés sur les RER D. Il faut avoir l'honnêteté de dire que, d'une part, à horizon 2014, c'est ce que vous avez présenté, il n'y a pas d'amélioration de l'offre dans notre secteur. Vous dites « renforcement de l'offre », le renforcement de l'offre, c'est sur le nord de l'Île-de-France, il n'y a pas de renforcement de l'offre chez nous, il y a simplement la proposition d'arrêts complémentaires qui sont pour les habitants de la grande couronne la perspective de temps de parcours de cinq minutes de plus par trajet tandis que pour les habitants de la petite couronne, cela s'apparente à un leurre dans la mesure où on va ouvrir et arrêter des trains dans des gares où les trains sont déjà surchargés et donc, je ne vois pas comment les gens vont pouvoir continuer à monter. Le problème du RER D, ce n'est pas seulement un problème de vétusté, c'est également un problème de capacité. Vous avez évoqué les différentes hypothèses, mais là aussi, il faut avoir l'honnêteté de dire que sur le projet que vous avez présenté, il n'y a pas un milliard de voté, il y a aujourd'hui 120 millions et que ces 120 millions permettent simplement de traiter les problèmes de vétusté de la ligne et d'aiguillage, et cetera, mais aucunement les problèmes de capacité et, donc, les problèmes de signalisation de tunnel, toutes les solutions que vous avez évoquées. Et donc, la première remarque à ce stade, c'est de se dire : « la priorité, évidemment, doit être donnée au transport de la vie quotidienne qui concerne beaucoup plus de monde et dont les coûts d'investissement sont beaucoup plus faibles », première remarque.

Deuxième remarque, c'est que si, quand bien même ces projets qui nous sont présentés devaient aboutir, j'ai examiné le dossier, il y a un certain nombre d'interrogations avec des points positifs, et évidemment, des points négatifs. Les points positifs, je pense, pour l'ensemble de territoires, qu'on habite dans le Val-de-Marne ou dans l'Essonne, c'est évidemment la perspective d'une gare nouvelle TGV. C'est vrai que je partage plutôt l'idée d'une gare du côté de Villeneuve-Saint-Georges dans la mesure où lorsqu'on connaît à la fois la densité de population sur le Val d'Yerres Val de Seine au sud mais également au nord de Villeneuve-Saint-Georges, cela semble plus pertinent, et surtout, cela semble pertinent puisque Villeneuve-Saint-Georges se trouve à un nœud par rapport au RER D, par rapport à la branche sud vers Melun et par rapport à la branche vers Corbeil, et que si on imaginait une gare plus au sud, il n'y aurait qu'une des branches du RER qui serait desservie et, donc, on n'aurait pas la faculté de pouvoir desservir.

Olivier KLEIN : Je vous rappelle la règle des trois minutes des interventions...

François DUROVRAY : Oui, vous m'en donnerez une de plus, voilà !

Olivier KLEIN : Une demie.

François DUROVRAY : Une demie. Deuxième chose, c'est que, évidemment, une gare, c'est la perspective d'emplois complémentaires sur notre secteur, et il faut, évidemment, que si une gare TGV doit ouvrir, il faut qu'il y ait un accompagnement en termes d'emploi. On est une zone très pauvre en emploi et donc, il faut que les pouvoirs publics pensent à cette question-là. Les aspects négatifs, et je vais aller très rapidement parce que je... C'est sous la forme de question plus que d'intervention, vous avez présenté les hypothèses dans le détail et notamment au travers des annexes et des annexes techniques que vous présentez notamment pour les scénarios A et B, des insertions dans le paysage, notamment à hauteur de Valenton, de Limeil-Brévannes, et cetera, ces hypothèses et ces annexes techniques ne figurent absolument pas s'agissant du scénario C par Montgeron et par la forêt de Sénart. S'agissant de Montgeron et de la forêt de Sénart, et donc du scénario C, vous indiquez simplement dans le rapport en couleur qui nous a été remis, vous indiquez à un moment que sur les 31 kilomètres

de voies nouvelles, 85 % seraient en tunnel, 15 % en aérien, or, il n'est nulle part précisé les 15 % de voies en aérien, c'est la première question, est-ce que vous pouvez nous indiquer aujourd'hui où sont les 15 % en aérien ?

Et puis, la deuxième question, c'est que quand bien même le tracé... enfin, la voie serait en tunnel, Monsieur Barrès a indiqué tout à l'heure que c'était par un bi-tubes, vous indiquez, c'est page 65 de votre rapport, que si vous prévoyez, quand bien même on prévoit « l'infrastructure en souterrain étant donné l'espace contraint par des zones densément urbanisées et des zones naturelles à préserver, ce recours au tunnel permet de réduire fortement les impacts, sans toutefois les faire totalement disparaître, des précautions doivent être prises pour les limiter ». Donc, je voudrais que là aussi, vous nous indiquiez quels sont les impacts qu'il pourrait y avoir et les mesures qu'il faudrait prendre pour les limiter sachant, vous l'aurez bien compris, que je suis opposé à l'hypothèse C.

Olivier KLEIN : Merci ! Alors, François sur « Pourquoi à Nantes ? »

François PERDRIZET : Simplement, vous savez tous, c'est inscrit dans le dossier qu'il y a une association des Régions qui milite pour l'Interconnexion, et cela, depuis longtemps, c'est au moins une dizaine d'années. Et, elle a son siège à Nantes. Donc, on s'est dit pour mettre tous les atouts de notre côté, on va essayer de faire un débat public à Nantes. Mais, bien sûr, ce n'est pas une exclusivité, et on souhaite pouvoir réussir et en faire d'autres, par exemple, à Strasbourg ou à Bordeaux ou à Lyon ou dans d'autres villes de France.

Olivier KLEIN : Et donc, sur les autres aspects pour RFF ?

Tristan BARRÈS : Alors, pour répondre à vos questions, monsieur, dans le dossier technique, ne figurent pas de tracés de scénario, mais figurent des principes de raccordement, c'est-à-dire ce qui se passe aux extrémités de chaque scénario. Et en cela, le scénario C n'est pas moins bien traité que les scénarios A ou B. On a indiqué dans le dossier technique, on a fait un zoom, si vous voulez, sur les extrémités des tunnels pour regarder ce qui était possible de faire sans dire ce qui sera fait, c'est donner un exemple. Donc, ce sont des raccordements qui se trouvent à Massy et à Antony. Ce sont des raccordements qui se trouvent au niveau de la LGV sud-est, donc à Limeil. Ce sont des raccordements qui se trouvent également au niveau de Lieusaint pour le scénario C. Or, ce scénario C est décrit comme 85 % en tunnel et 15 % en aérien. Les 15 % en aérien correspondent comme pour les autres scénarios, ce n'est jamais 100 % en tunnel, cela correspond aux raccordements, c'est-à-dire effectivement les gares TGV qui sont aux deux extrémités pour le scénario C, c'est-à-dire Massy TGV à l'Ouest et Lieusaint à l'Est, sont en surface. Donc, forcément pour passer du tunnel à la surface, il y a un moment où il faut se raccorder au niveau de la ligne. Mais cela ne suffit pas, comme vous venez de le dire, cela ne fait pas 15 %. Alors, le reste d'où il vient ? Il vient de ce qu'on appelle « la virgule » au niveau de Crisenoy qui est pointée ici au niveau de la souris. Pourquoi ? Parce qu'aujourd'hui, si vous voulez, cette liaison n'existe pas. Or, lorsqu'on construira le scénario C, il faudra permettre aux TGV qui emprunteront l'Interconnexion Sud et qui souhaiteront aller à Strasbourg ou à Lille de pouvoir remonter vers le Nord, donc, vers Coubert, en dessus de Marne-la-Vallée, Roissy, et cetera. Donc, il y a cette petite virgule, si vous voulez, qui constitue la partie aérienne du scénario C. Tout le reste, c'est-à-dire mis à part cette virgule et mis à part les raccordements des deux extrémités, c'est-à-dire Massy TGV à l'Ouest et Lieusaint à l'Est, tout le reste est en tunnel aux profondeurs que j'ai indiquées tout à l'heure.

Alors, les impacts, j'en ai parlé tout à l'heure au sujet des émergences, au sujet des vibrations, un tunnel, cela a moins d'impacts qu'une liaison aérienne. Mais cela n'a pas zéro impact effectivement, notamment au niveau des travaux. C'est clair qu'au niveau des travaux, il faudra excaver la quantité de terres, enfin de roches, et cetera qui seront creusées, il faudra les excaver aux deux extrémités du tunnel. Donc, on ne peut pas... il faut qu'on soit honnête dans le dossier support, on ne peut pas dire que le tunnel aura zéro impact. On peut dire qu'il

y aura des impacts, qu'on pense beaucoup plus faibles que si on faisait un scénario aérien, et qu'on essaiera de limiter par des mesures appropriées et qu'on pourra préciser en concertation avec les collectivités concernées au fur et à mesure des études et de la phase de préparation du chantier.

Alors, j'avais noté également la prise de parole de Madame Duflot, j'ai enregistré ce que Madame Duflot a dit. Je voulais juste apporter deux précisions par rapport à ce que vous avez dit. Les études que nous avons réalisées sur l'Interconnexion Sud prennent en compte tous les projets de transport en commun, les projets routiers, les projets grande vitesse, et cetera, à horizon 2020, notamment les projets qui sont inscrits dans le plan de mobilisation de transport de la Région. Donc, peut-être que cela n'apparaît pas bien sur les cartes que l'on fait figurer ici en réunion, parce que c'est toujours compliqué de superposer des infrastructures existantes, des projets, et cetera, on perd en lisibilité au niveau de la cartographie, mais en tout cas, vous pouvez le vérifier dans les études qui sont en ligne, notamment l'étude socio-économique où il y a la liste de tous les projets qui sont pris en compte. On a pris en compte tous les projets, il n'y en a qu'un qu'on n'a pas pu prendre, je vais être très honnête, c'est le Grand Paris, le prolongement de la ligne 14 et la ligne verte. Pourquoi ? Parce qu'à l'époque où nous avons réalisé les études d'Interconnexion Sud, ce projet-là n'était pas encore défini, les études de trafic du Grand Paris n'étaient pas accessibles et, donc, on n'a pas pu les intégrer dans nos perspectives, contrairement, par exemple, à Arc Express qui était inscrit dans le plan de mobilisation que nous avons pu intégrer. Toutefois, le projet du Grand Paris ne remet pas du tout en cause l'Interconnexion Sud, au contraire le renforce, puisque le prolongement de la ligne 14 et éventuellement la ligne dite verte qui converge sur Orly, donne encore plus d'attractivité à la plate-forme aéroportuaire d'Orly, et donc à sa gare TGV qui est connectée. Enfin, dernière précision sur votre intervention, comme vous l'avez dit, il y a un grand écart de coût entre le scénario le moins cher et le scénario le plus cher ; mais le scénario le moins cher, ce n'est pas avec la gare de Villeneuve-Saint-Georges. Il faut avoir conscience que la gare de Villeneuve-Saint-Georges, sous la station du RER D Villeneuve-Saint-Georges, c'est de l'ordre de 650 millions d'euros, la gare, et que le scénario, je vais prendre le scénario A, avec gare Villeneuve-Saint-Georges, c'est 3 milliards. Donc, on ne peut pas comparer le scénario C à Lieusaint qui coûte 3,3 milliards avec un scénario à 1,4 milliard, B sans deuxième gare. Il faut comparer des scénarios avec deux gares, c'est-à-dire scénario avec Villeneuve-Saint-Georges enterré, c'est 3 milliards et le scénario C c'est 3,3 milliards. Donc, il n'y pas un écart aussi grand qui peut y avoir entre le scénario aérien et le scénario C.

Olivier KLEIN : Merci ! Alors... S'il vous plaît... Pardon.

Vincent DESVIGNES : Deux petits compléments sur le RER D. Donc, le premier sur le matériel roulant, je tiens à préciser que le STIF et la SNCF préparent un appel d'offres pour un nouveau matériel roulant, du matériel à deux étages de nouvelle génération, en vue d'un déploiement à l'horizon 2020, et que de l'autre part, nous faisons les études, donc, du schéma de principe long terme du RER D, justement en vue de planifier les réalisations à travers les contrats de plan Etat-région des horizons 2014-2020 après celui qui est en cours 2007-2014.

Olivier KLEIN : Comme annoncé, on va avoir un premier essai de synthèse à chaud de la CPDP, donc, présenté par Jacques Ducout. On reprendra quelques questions. Je vous précise simplement qu'on a une contrainte horaire, c'est-à-dire que la retransmission Internet s'arrête à 23 heures pile pour des raisons d'équivalence entre ceux qui sont là et ceux qui sont au bout du fil. On s'arrêtera à 23 heures, et puis, cela nous fera du bien aussi.

Jacques DUCOUT : Bien ! Merci ! Je vais aller très rapidement. Je remercie l'accueil qui a souligné que le débat était clair et respectueux et qu'il se passait en rive droite. L'ambiance a été studieuse, la salle était pleine à 20 heures 25. Les interventions, que j'ai toutes notées sérieuses, documentées et certaines n'étaient pas dépourvues d'humour. Je pense que ce

débat... c'est un apport à notre débat, cette soirée, qui est un apport très positif. Il y a eu trop d'interventions pour que je les reprenne toutes. Donc, la synthèse sera disponible très rapidement pour la suite du débat. Il y a eu ce soir du débat tant du côté de la salle que du côté des intervenants et, en particulier, du côté de RFF qui a rappelé l'existence du scénario C. Les positions ici sont unanimes sur le débat, sur son aspect positif et sur l'aspect positif, bien sûr, de l'Interconnexion Sud. Il est indispensable d'avoir une continuité du réseau LGV. L'intérêt des gares supplémentaires est démontré avec ici à Villeneuve-Saint-Georges une majorité pour une gare à Villeneuve-Saint-Georges, mais avec des positions variées, mais argumentées. N'oublions pas les zones de chalandise, c'est un mot qui est très important. Ceci souligne l'importance de la connexion, je dirais, aux différents RER dont ici le D, et dont les problèmes ne semblent pas être réglés pour le moment. Avec la complémentarité des gares d'Orly et de Villeneuve-Saint-Georges, je soulignerai également l'attachement des intervenants à l'activité ferroviaire tant TGV que fret. Je veux souligner la complexité des problèmes posés par ce débat et aussi des problèmes posés par les nuisances, même souterraines, le financement, et cetera. Et puis, je rappellerai deux citations : « Il faut rendre à la population avant de lui demander davantage » et également « Ce projet est un tournant à ne pas rater, un atout majeur pour les populations ». Et je rappelle, pour terminer, que vous pouvez encore trouver au fond de la salle le journal du débat public numéro 1, vous aurez beaucoup de renseignements sur notre débat. Merci !

Olivier KLEIN : Merci, Jacques, pour cet exercice difficile. On va prendre une dernière série de questions. Monsieur en violet, là, par-là, et puis, une troisième... Voilà. Oui, oui, j'ai deux mains derrière Madame Dufлот, et puis... en veste rouge, et une quatrième, et puis, voilà. Cela sera sans doute la dernière, vous avez de la chance.

Eric CHAMAULT : Eric Chamault, conseiller municipal socialiste de Villeneuve-le-Roi. Je voulais vous faire part de l'intérêt qu'ont les Villeneuvois de Villeneuve-le-Roi pour ce projet, mais aussi vous faire part de leurs inquiétudes. Et je crois qu'il n'y a pas besoin de faire peur, n'en déplaise à mon collègue, pour qu'ils soient inquiets. Inquiets, pourquoi ? Parce que Villeneuve-le-Roi est une ville historiquement sinistrée par de nombreuses nuisances. Je rappelle qu'il y a 500 mouvements d'avions par jour, qu'il y a une ligne de chemin de fer qui coupe notre ville en deux, une ville au nord qui occasionne de nombreuses nuisances et une route départementale qui est quotidiennement saturée. Donc, lorsqu'on voit les différents scénarios, j'exclus d'office le B qui serait une catastrophe pour notre ville, mais lorsque je regarde le scénario A, je suis extrêmement réservé, pour ne pas dire quasiment opposé. Pourquoi ? Pour deux raisons, la première, c'est que les explications de Monsieur Barrès concernant les nuisances qui pourraient être occasionnées par le passage en souterrain ne me satisfont pas. Je crois qu'il est très prudent. C'est peut-être son métier qui l'oblige mais nous ne pouvons pas nous satisfaire, effectivement, il n'y a pas de garantie qu'il y ait zéro nuisance. La deuxième chose, c'est qu'une gare à Villeneuve-Saint-Georges, pardon, entraînerait une saturation totale, là, de la circulation si des aménagements conséquents ne sont pas faits. Or, nous n'avons aucune garantie sur ces aménagements. C'est pour cela effectivement que cette réserve, elle est partagée par de nombreux Villeneuvois. Alors, est-ce qu'il ne serait pas plutôt utile aussi de nous battre pour le développement des transports dans notre secteur en imposant à l'Etat de compléter son projet de transport du Grand Paris car nous sommes un secteur qui n'a pas été du tout servi. Et puis, nous pourrions aussi nous battre pour exiger ensemble un réseau de transport transversal depuis l'Est du département vers le pôle d'Orly-Rungis. Voilà ! Moi, je voulais dire effectivement que les Villeneuvois de Villeneuve-le-Roi sont très inquiets sur ce projet, en l'état, sur le scénario A, effectivement, j'exclus le scénario B.

Olivier KLEIN : Merci ! Alors, il y avait quelqu'un... Je me souviens qu'il était derrière Madame Dufлот.

Alain DECLERCQ : Bonsoir ! Alain Declercq. Moi, je travaille et je tiens un commerce sur Villeneuve-Saint-Georges, j'habite à Maisons-Alfort. Donc, la problématique du RER D, je la connais bien également, je l'emprunte régulièrement. Moi, je ne comprends pas qu'on ne soutienne pas un peu plus, on a très peu parlé du projet A avec une gare souterraine à Villeneuve-Saint-Georges qui relierait la LGV plus au nord que la proposition B. Est-ce qu'il y a une problématique à avoir une connexion en souterrain pour rejoindre le barreau du côté de Valenton, c'est-à-dire au démarrage de la tranchée couverte, aujourd'hui ? Est-ce qu'on peut avoir un scénario A plus au nord ?

Olivier KLEIN : OK ! Merci ! Il y avait une question un tout petit peu devant... C'était... Ah ! Le Monsieur avec le blouson rouge.

Patrick BAZAGA : Oui, Bazaga Patrick, citoyen de Montgeron. Trois petites questions, très rapides. La première, cela m'intrigue beaucoup : concernant la gare d'Orly, à partir du moment où toutes les hypothèses la présentent comme étant souterraine, pourquoi est-ce qu'elle est quelquefois éloignée de l'aérogare ? Deuxième petite question : cela va un peu dans ce sens-là, ces raccordements TGV sont toujours présentés comme exclusivement TGV, mais est-ce qu'on ne peut pas voir un tout petit peu plus loin et se demander dans quelles mesures on ne pourrait pas concevoir qu'ils puissent à terme être, je dirais, mixtes ? Je ne sais pas si le mot conviendrait bien. Et en particulier, troisième petite question qui se mêle à tout cela : le raccordement dans l'hypothèse Villeneuve-Saint-Georges souterrain, l'hypothèse sous la gare de Villeneuve-Saint-Georges, je reconnais qu'elle est coûteuse, mais est-ce qu'on pourrait envisager que, enfin, cela déborde un petit peu du sujet mais... est-ce qu'on pourrait envisager un raccordement entre la ligne D et cette interconnexion qui ferait qu'en cas d'incident, côté Coubert, par exemple, les TGV puissent, d'une part, se raccorder par la ligne D à Lieusaint et, d'autre part, à terme, pourquoi pas, pourquoi pas des trains classiques Villeneuve-Orly, voire au-delà, ou un panachage de ce type ?

Olivier KLEIN : Merci ! Alors, la dernière question orale de la soirée. Je vous précise que les gens qui auraient encore des questions ou qui auraient des questions qui viennent plus tard peuvent toujours les poser. Il y a des formulaires... donc, les poser par écrit, il y a des formulaires qui sont disponibles à l'arrière de la salle et sur le site Internet, vous avez un système de questions-réponses. Toutes les questions que nous recevons par écrit, d'une manière ou d'une autre, donnent lieu à une réponse écrite et argumentée. En général, quand la question s'adresse à RFF, on fait répondre RFF et nous vérifions que la réponse de RFF est sincère, honnête, complète. D'ailleurs, on a quelques discussions un peu serrées sur ce sujet. Non pas que vous (*s'adressant à RFF*) ne vouliez pas être honnêtes, mais on vérifie, on est attentif. La dernière question, donc, Monsieur avec la cravate rose. On a des échanges.

Nicolas GEORGES : Merci, bonsoir. Nicolas Georges, de Boissy-Saint-Léger dans le Val-de-Marne. Je suis assez, on va dire, content, parce que c'est vrai que les situations de A, B et C, nous, on est, effectivement à Boissy-Saint-Léger, plutôt favorable au A, évidemment pour différentes raisons. C'est que nous connaissons, nous aussi, comme beaucoup de villes dans le Val-de-Marne et notamment dans la circonscription aussi, parce que nous subissons, dans le Val-de-Marne, et notamment dans la circonscription, aussi comme l'a dit un de mes voisins, un retard en termes aussi d'infrastructures. Et je crois qu'on doit aujourd'hui se situer dans une position d'avenir. Alors effectivement, on peut très bien dire, on va mettre cette gare à Lieusaint. C'est un petit peu dommage que ce soit notre député de la troisième circonscription qui veuille mettre une gare dans notre département. Mais pourquoi pas ? C'est peut-être aussi un signe d'avenir. Voilà ! Nous, effectivement, on est beaucoup plus favorable à cela. Et cela permettrait aussi... Sur une autre vision, on parle souvent d'un déséquilibre entre l'est et l'ouest du département, et je pense que cette gare permettrait aussi de commencer peut-être un rééquilibrage, parce qu'on voit très bien que dans certains départements du 92,

notamment, il y a aussi un développement économique qui se crée, des infrastructures aussi qui se créent et je souhaite que pour le Val-de-Marne, on s'inscrive aussi dans ce même modèle, avec une autre philosophie économique, bien sûr, mais au moins dans ce même modèle. Donc voilà, c'est tout ce que je voulais dire. J'ai essayé d'être relativement concis. Voilà ! Si ! juste une petite chose, on parlait de nuisances. J'ose espérer qu'aujourd'hui avec les moyens dont nous disposons et la réactivité que peuvent avoir les habitants si jamais il n'y a pas d'assurance en termes de nuisances, je crois qu'effectivement, un tunnel à 20 ou 30 mètres, avec les moyens que nous avons aujourd'hui, peuvent, bien sûr, garantir la tranquillité des riverains. Merci.

Olivier KLEIN : Alors, une réponse très rapide de RFF et deux mots de fin, je ne lui en concède pas plus, à François Perdrizet.

Tristan BARRÈS: Alors, il y avait une question sur, si j'ai bien compris, la possibilité de faire un scénario Interconnexion Sud plus au nord, c'est-à-dire encore plus au nord que le triage, si j'ai bien compris. Alors, pour vous dire vrai et vous le verrez de toute façon dans les études techniques, des études qui sont en ligne, on a à un moment réfléchi à l'éventualité de réaliser une interconnexion sud qui passerait plutôt vers Pompadour avec une gare TGV au niveau de Pompadour. Comme vous le voyez, ce n'est pas un scénario qui est présenté, il a un statut d'alternative dans les études techniques. Donc, vous avez tous les éléments techniques sont disponibles. On l'a écarté parce qu'un tel scénario rallongeait les temps de parcours, rallongeait le coût parce que ce n'est pas naturel d'aller d'Orly vers Pompadour, ensuite se raccorder vers Valenton. Donc, cela veut dire un scénario plus cher avec plus de tunnels et finalement, en termes de rentabilité, il ne tenait pas la route avec les autres scénarios qu'on vous présente. Donc, c'est un scénario qui a plutôt été écarté pour ces raisons-là. Mais vous avez les renseignements qui sont à votre disposition sur le site Internet de la CPDP.

Concernant les questions de Monsieur de Montgeron, donc, François Guliana vous répondra sur la question de la gare d'Orly, alors, deux de vos trois questions, en fait, appellent la question de la mixité entre les TGV et d'autres circulations. Alors, je rappelle qu'un des principes fondateurs de l'Interconnexion Sud, c'est de supprimer une mixité entre le TGV et le RER C parce qu'on constate, aujourd'hui, que cela ne fonctionne pas. Les TGV et les RER C ont des politiques de desserte totalement différentes, des vitesses différentes, un réseau différent et la principale idée de l'interconnexion est, donc, de décroiser des flux. Donc, ce serait extrêmement compliqué d'expliquer qu'on fait l'Interconnexion Sud pour décroiser les flux à cet endroit-là pour les recroiser à un autre endroit avec le RER D. Donc, il n'est pas envisageable aujourd'hui non seulement de faire circuler d'autres circulations que TGV sur Interconnexion Sud à part peut-être des navettes TGV mais avec les réserves et les contraintes que j'ai expliquées tout à l'heure, ni même de faire un raccordement entre la gare TGV de Villeneuve-Saint-Georges et le faisceau du RER D.

Olivier KLEIN : Je m'excuse de vous interrompre, mais 23 heures, c'est très bientôt, donc, je pense que...

Tristan BARRÈS: J'ai fini.

Olivier KLEIN : Ok ! Ces questions, on les prend par écrit et on y répond par écrit.

François GULIANA : La dernière question qui porte sur Orly et c'est un point central du débat, peut-être, je vais juste rappeler quelques éléments. Donc, à Orly, on propose quatre localisations pour la gare TGV, les deux localisations -au plus près des aérogares et cœur d'Orly- sont, en effet, en souterrain, les localisations Rungis-La Fraternelle et Pont de Rungis peuvent être, soit en souterrain, soit en surface dans le cadre, notamment, du scénario B et du scénario B variante tunnel. Pourquoi quatre localisations ? C'est parce que la gare a deux fonctions : gare d'aéroport et gare de territoire contrairement à la gare de Roissy-Charles-de-

Gaulle qui est vraiment très orientée sur l'intermodalité air-fer. Donc, c'est pour cela qu'on voulait un...

Olivier KLEIN : Merci, parce qu'on va couper, nos internautes sans conclusion...

François PERDRIZET : Simplement, je rappelle que toutes les questions auxquelles on n'a pas répondu en salle, on relit le verbatim et on essaie d'y répondre par écrit. Alors, j'avais deux choses à dire : d'abord, merci à tous les participants parce que cela a été une réunion riche et qui s'est déroulée de façon claire. Notamment, on a évoqué des thèmes qu'on n'avait pas abordés jusque-là comme la forêt de Sénart ou le financement, on les a évoqués plus profondément aujourd'hui. Alors, simplement, je me posais la question en vous écoutant, à chaque fois que quelqu'un parle, je me dis : « il a raison », et puis l'autre, qui dit le contraire, je dis aussi : « il a raison ». Alors, cela veut dire, en fait, quelque chose, que tous les intérêts qui ont été exprimés sont pertinents et sont efficaces. Le problème, c'est après, comment on va le traduire et quelles sont les priorités à avoir ? Alors, je crois qu'il y a trois règles, moi, que j'aimerais souligner à la suite de mon incertitude. La première, c'est qu'il ne faut pas hésiter à accroître la compréhension de ce projet, et donc, toutes les questions qui vous semblent bizarres, il y a eu des questions qui semblent bizarres, il faut les poser ; la deuxième chose, et cela, c'est pour notre commission, c'est : il y a un certain nombre de réticences, de craintes, et cetera, on essayera de donner, de vous mettre des experts qui vous diront les choses telles qu'ils les voient. Je sais bien que des experts peuvent être toujours contestés mais c'est l'effort d'éclairage qu'on va essayer de faire pour progresser. Et la troisième chose, je crois qu'un des critères, vraiment, sur ce qu'il faudra retenir, cela sera la faisabilité des choses, et donc, cela veut dire que chacun des acteurs qui a un projet ou une intention, il faut qu'il aille un peu plus loin pour essayer que cela devienne faisable. La pire des choses serait de prendre une solution et après coup qu'on s'aperçoive qu'il y a des barrières qui sont infranchissables. Donc, voilà un petit peu les conclusions que je voulais dire en disant : « On repart finalement avec des impératifs, chacun à réfléchir ». Merci encore.

Olivier KLEIN : Ok ! Merci à tous. Alors, la prochaine fois, on se voit à Melun pour ceux qui feront le déplacement, et il y a une petite... un verre de l'amitié, on va dire, pour continuer les échanges de manière moins formelle et merci encore.