

→ Juillet 2011

Débat Public

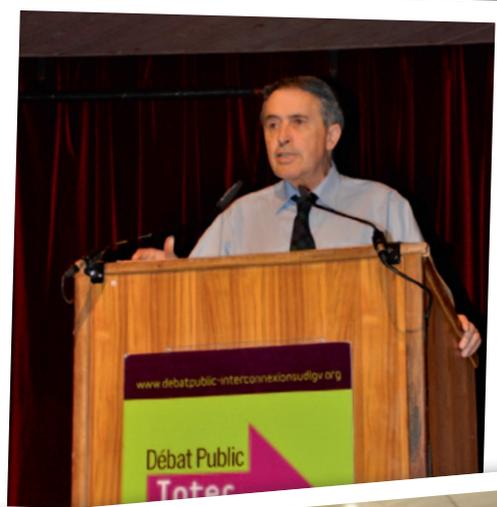
Inter connexion Sud LGV

Compte rendu du débat public



cndp
Commission particulière
du débat public
Interconnexion
Sud LGV

www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org



Madame, Monsieur,

Après quatre mois d'échanges, en réunions publiques et sur le site internet dédié au débat, voici le temps pour notre Commission particulière d'en faire connaître le compte rendu.

Il a pour ambition de retracer les conditions de préparation du débat, son déroulement concret et surtout les arguments exprimés par l'ensemble des participants.

Ces derniers ont été organisés en thématiques pour pouvoir en faciliter le développement.

Espérant respecter l'exhaustivité et l'objectivité, nous vous en souhaitons bonne lecture ou utile consultation.

La Commission particulière





EDITO	➤ 03
SOMMAIRE	➤ 04
I. L'organisation du débat public Interconnexion Sud LGV	➤ 06
I.1 ➤ La préparation du débat	➤ 06
I.2 ➤ Le déroulement du débat	➤ 09
I.3 ➤ Les enseignements sur la forme du débat	➤ 14
II. Restitution des échanges	➤ 16
A ➤ Préambule	➤ 16
B ➤ Introduction à la restitution	➤ 17
C ➤ L'aménagement des territoires	➤ 18
C1 ➤ A l'échelle nationale	➤ 18
C2 ➤ A l'échelle régionale	➤ 19
C3 ➤ A l'échelle locale	➤ 21
C4 ➤ Les gares et les enjeux urbains	➤ 22
C5 ➤ Compétitivité et accessibilité	➤ 25

D	L'environnement	27
D1	Le souci du respect de l'environnement	27
D2	Un trop plein de nuisances	28
D3	Le scénario B, le mal aimé	29
D4	Des sujets particuliers et des sites sensibles	29
D5	La liaison Massy-Valenton et les associations d'Antony	32
E	L'Interconnexion Sud et les ramifications des projets de transport en commun	34
E1	Priorité à l'amélioration de l'existant	34
E2	Les grands projets déterminants à moyen terme	35
E3	Les gares en tant que hub	35
E4	Projets en germination	36
F	Trafic, socio-économie et financement :	
	des questions difficiles mais largement abordées par les acteurs du débat	37
F1	Trafic et congestion des infrastructures	37
F2	Quelles justifications supplémentaires au projet ?	40
F3	Les incertitudes du financement	41
G	À propos des scénarios et de la confrontation des arguments	43
G1	Le scénario A, tunnel direct avec une seule gare	43
G2	Le scénario A avec deux gares	44
G3	Le scénario C avec une gare à Lieusaint	45
G4	Des variantes originales	46
H	Des thèmes complémentaires	49
H1	L'amélioration de la ligne actuelle Massy-Valenton	49
H2	Les interfaces avec le projet POCL	49
H3	Le fret et le projet	50
H4	L'évolution de l'aéroport d'Orly	51
I	La concertation après le débat	52
J	Réflexions sur le débat et sa suite	53
J1	En tirant les enseignements directs du débat	53
J2	A partir d'un questionnaire sur l'avenir du projet	54
J3	En faisant état de manques de portée générale	56
III.	Annexes	57
	Décisions de la CNDP	58
	Glossaire	61
	Liste des rencontres préalables de la CPDP	62



I

L'organisation du débat public Interconnexion Sud LGV

I.1 ► La préparation du débat

La Commission nationale décide d'un débat public

Réseau ferré de France a saisi la Commission nationale du débat public en date du 31 mars 2010. Lors de sa séance du 5 mai, la Commission nationale décide de l'opportunité d'un débat public sur la base des considérations suivantes :

- le projet d'interconnexion des lignes à grande vitesse au Sud de l'Île-de-France est inscrit dans la loi Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 et revêt un caractère d'intérêt national car "il tend à développer et améliorer les déplacements province-province ainsi que l'intermodalité air/fer en facilitant l'accès aux aéroports d'Orly et de Roissy,
- les enjeux socio-économiques sont importants pour le développement du pôle d'Orly et l'amélioration du fonctionnement du réseau express régional,
- les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, la zone comprenant plusieurs espaces à

forts enjeux environnementaux et des secteurs fortement urbanisés".

François Perdrizet est nommé président de la Commission particulière en date du 2 juin et constitue alors sa commission dont les cinq membres seront au complet le 7 juillet.

Cumuler les compétences et les sensibilités

François Perdrizet est ingénieur général honoraire des ponts et chaussées et ancien élève de Polytechnique. Il a exercé plusieurs métiers au sein du ministère de l'Équipement : ingénieur d'arrondissement autoroutier, responsable d'urbanisme, directeur de l'Équipement. Après avoir dirigé le port de Marseille, il fut nommé directeur de l'École des ingénieurs des travaux publics de l'État (ENTPE) à Vaulx en Velin et son cursus s'acheva en étant directeur de la Recherche au ministère MEEDDAT. Concerné et mobilisé par la participation des publics, il fut membre de la Commission particulière de débat pour le projet d'extension du port de

Calais en 2009. Il a souhaité s'entourer de compétences complémentaires, de cursus variés tout en se souciant de la parité.

Olivier Klein est chercheur au Laboratoire d'économie des transports (LET) et enseignant à l'Université de Lyon. Il a mené de nombreux travaux concernant la politique des transports, la mobilité en France et Europe, l'évaluation d'infrastructures, les pratiques de déplacements à grande vitesse et leurs impacts. Il intervient régulièrement sur ces thématiques, tant auprès d'organismes officiels que d'associations, et a déjà été membre de deux commissions particulières de débat public sur des projets de lignes à grande vitesse (LGV).

Après le débat public sur le projet de terminal méthanier de Dunkerque, **Camille Saisset** a "repris du service". Titulaire d'un DESS de journalisme scientifique, d'une maîtrise de physique théorique nucléaire et atomique, elle écrit depuis une dizaine d'années, initialement en presse hebdomadaire régionale en Pays de la Loire, puis vers la "science en train de se faire" sur des problématiques environnementales : agriculture biologique, déchets, eau et assainissement, santé, éco-mobilité, etc. Elle a publié divers articles et collaboré à trois ouvrages. De statut indépendant, elle contribue au site *actu-environnement.com* et est membre du bureau de l'Association des journalistes de l'environnement (AJE).

Jacques Ducout, général de brigade aérienne, a été pilote de chasse et a commandé diverses unités opérationnelles de l'Armée de l'air. Il a dirigé une base aérienne, géré des opérations de guerre puis a participé à l'administration territoriale de l'Armée de l'Air (personnel, infrastructures, environnement). A sa retraite, il s'est établi en région bordelaise. Depuis 11 ans, il est inscrit sur la liste d'aptitude des commissaires-enquêteurs de la Gironde et réalise régulièrement des enquêtes publiques, en tant que tel ou en tant que président de commission. Il participe à la gestion de leur association.

Architecte DPLG et docteur de 3^e cycle en urbanisme, **Michèle Tilmont** a récemment terminé sa carrière professionnelle au Ministère de l'écologie comme déléguée ministérielle à l'accessibilité des personnes handicapées. Elle a auparavant assuré de hautes fonctions administratives publiques, intervenant en tant que Secrétaire permanent du Plan Urbanisme Construction Architecture, concernant les problématiques de l'architecture, du développement urbain, de l'énergie dans le bâtiment, de l'aménagement, de la politique foncière, de la protection du patrimoine. Sur ces sujets, elle a publié divers articles sur des supports



professionnels internationaux et mené plusieurs missions sur la maîtrise d'ouvrage publique.

Pour accompagner la Commission, assurer la coordination du débat, la CPDP a choisi un secrétaire général, Jérôme Lavaux (cabinet conseil Ides consultants) qui avait déjà organisé plusieurs débats en France dans les domaines de l'énergie et du transport. Il a été épaulé par Camille Sourbet qui a assuré notamment la permanence à Massy et fut l'interlocutrice au quotidien du grand public. La présence d'une seconde personne pour optimiser le contenu du site internet et faire l'interface avec les acteurs n'a pu être obtenue, limitant ainsi la capacité d'action du secrétariat général.

Choisir des locaux accessibles à tous

La Commission s'est mise en quête de bureaux pour à la fois servir de lieu de travail interne et être en capacité de recevoir du public. Compte tenu de la faible durée d'occupation envisagée (moins d'un an), les offres ne sont pas très nombreuses. Pour que l'implantation ne soit pas susceptible d'être interprétée dans le contexte des différentes variantes du projet, la Commission a retenu Massy, point présenté comme invariable du projet mis en débat, pour s'y installer. Plutôt que de retenir l'hypothèse d'une pépinière d'entreprises, elle a opté pour un local avec vitrine, visible de l'extérieur et facilement identifiable, placé à la sortie de la station du RER B et à quelques dizaines de mètres de la gare TGV. Même si la fréquentation fut faible, l'habillage de la vitrine a permis aux passants de disposer de quelques informations simples (carte du projet, calendrier des dates des réunions publiques...) et cette présence a illustré l'encouragement à la participation. Ces bureaux ont permis d'y accueillir des réunions préalables de travail avec différents acteurs et avec le maître d'ouvrage, de recevoir des représentants associatifs en cours de débat.

Sélectionner des prestataires opérationnels

Pour être en conformité avec les règles du service des marchés de Réseau ferré de France, plusieurs lots ont été identifiés pour sélectionner des prestataires en fonction des besoins exprimés par la CPDP. C'est ainsi que sur la base des expériences passées et de l'intention de rester totalement maître des orientations du débat, la Commission n'a pas souhaité de conseil en stratégie de communication. Elle a opté pour une mobilisation essentiellement de proximité ciblée autant que possible (tractage sur des lieux de vie, affichage...) dans les communes accueillant des réunions et de l'achat d'espaces dans la presse quotidienne régionale. Un appel d'offres regroupait ainsi un lot dédié aux relations avec la presse, un lot à la conception des différents supports de communication, un troisième lot à la fabrication et la diffusion de ces derniers. Indépendamment un appel d'offres a été lancé pour l'organisation logistique des réunions, incluant la retransmission en direct des réunions publiques sur le site internet dédié au débat.

L'animation et l'hébergement du site internet www.debatpublic-interconnexionSudlgv.org ont été confiés à Aléaur, fournisseur du site de la Commission nationale du débat public et rompu à l'exercice.

A l'issue de l'examen des offres et de la réception des candidats, la CPDP a retenu la société Campardou pour les relations presse, CDV Evénements pour la logistique (à qui furent également attribuées les rédactions des verbatims et des synthèses de chacune des réunions) et Happy Day pour la conception et la fabrication des supports.

La mobilisation du territoire en amont

Dès sa nomination, la Commission a cherché à rencontrer un certain nombre d'acteurs du territoire avec plusieurs objectifs :

- ◆ Présenter la Commission et la manière dont le débat est envisagé,
- ◆ Préciser les principes généraux et les règles propres au débat public (équivalence, transparence, argumentation, indépendance et neutralité de la Commission...),
- ◆ Fournir quelques éléments simples d'information sur le projet visiblement méconnu,
- ◆ Recueillir les attentes des interlocuteurs vis-à-vis du débat, sur le fond comme sur la forme.

Après les premiers contacts avec les animateurs du Comité de pilotage du projet, c'est ainsi qu'ont été approchés les préfets de Région et de département, les représentants des services locaux de l'Etat, les élus des collectivités territoriales à tous les échelons (Régions, conseils généraux, intercommunalités, communes, syndicats mixtes...), les responsables associatifs

(associations d'usagers des transports, de protection de l'environnement, de riverains, comités divers...), les représentants du tissu économique dont les chambres consulaires, les conseils de développement ou les conseils économiques sociaux et environnementaux régionaux, les responsables de diverses autorités organisatrices de transports en commun, les représentants des syndicats de salariés de l'univers ferroviaire...

Les premiers interlocuteurs rencontrés ont parfois recommandé eux-mêmes à la Commission de s'adresser à tel ou tel organisme, amplifiant ainsi la démarche initiée. Les quelque 100 rendez-vous ont permis de dialoguer avec près de 200 personnes, d'évoquer avec elles les thèmes les plus "porteurs" et les lieux les plus opportuns pour accueillir les réunions publiques. Avec l'ambition de construire un calendrier adapté et rationnel, la Commission a ainsi progressivement retenu certaines communes et évalué la pertinence de tenir une ou plusieurs réunions en province pour satisfaire la dimension nationale du projet, répondre à la mobilisation déjà ancienne d'acteurs, notamment sur la façade atlantique.

Pendant cette période de juillet à novembre 2010, la Commission s'est également imprégnée du projet lors de réunions de travail avec différents représentants de Réseau ferré de France. Ce fut l'occasion d'entamer le cheminement du Dossier du débat avec les représentants de l'équipe projet François Régis Orizet, directeur régional Île-de-France ; Tristan Barrès, chef de projet ; François Guliana, chargé de projet ; Matthieu Bony, chargé de concertation du projet- et leurs différents conseils. La Commission s'est attachée à alerter le maître d'ouvrage sur l'accessibilité des termes techniques et du vocabulaire en général, sur la cohérence d'ensemble du document, sur le niveau de précision des informations délivrées et sur l'exhaustivité des sujets traités. Une visite en car des territoires directement concernés par les différentes variantes du projet a permis concrètement de prendre conscience de certains des enjeux évoqués. Ultérieurement la SNCF a proposé à la Commission le parcours de Massy à Roissy Charles de Gaulle en cabine de pilotage du TGV pour percevoir les diverses incidences de la mixité des voies sur le trafic ferroviaire dans sa situation actuelle.

Les différents échanges sur le contenu du Dossier du débat, dont la responsabilité revient au maître d'ouvrage, ont justifié en date du 18 octobre la demande (acceptée) à la Commission nationale de débat public d'un délai supplémentaire de deux semaines "pour approfondir quelques points", en accord avec la CPDP.

Le 1^{er} décembre 2010, François Perdrizet présentait à la CNDP le principe du calendrier prévisionnel des réunions publiques qui répondait à un certain nombre de contraintes :

- ◆ Tenir une réunion commune avec le débat public portant

sur le projet de réseau de transport du Grand Paris, ouvert le 30 septembre 2010 et clos le 30 janvier 2011, et traiter notamment à cette occasion le sujet commun aux deux projets du site d'Orly.

- ▶ Avoir organisé auparavant deux réunions publiques dont celle d'ouverture pour "camper le décor", initier le sujet auprès du grand public avant de traiter d'Orly qui n'est qu'un des volets du projet.
- ▶ Prévoir une interruption du débat au moment des élections cantonales pour éviter que les réunions publiques soient détournées de leur objet et puissent être utilisées comme des tribunes partisans. Sans compter que les campagnes électorales ne sont pas forcément propices à l'expression de positions pas forcément populaires.
- ▶ Maintenir une durée de débat conforme à la loi, c'est-à-dire de quatre mois au global.
- ▶ Intégrer le mieux possible les dates des vacances scolaires de Noël, de février et de Pâques pour pénaliser le moins possible la participation des citoyens aux réunions publiques.
- ▶ S'efforcer de publier le compte rendu (Commission particulière) et le bilan (Commission nationale) du débat avant le 14 juillet 2011, les journalistes et les différents acteurs ayant vraisemblablement ensuite des préoccupations plus estivales.

Si seule la première partie allant jusqu'à la suspension de fin février était programmée dans le détail, les grands principes de la seconde étaient présentés dès cette réunion : communes envisagées, thématiques restant à traiter. Au total une douzaine de réunions était prévue avec alternance entre des réunions dites "de proximité territoriale" où la parole est d'abord aux participants qui choisissent les sujets qu'ils veulent voir traiter et les réunions thématiques où la priorité est donnée à une des facettes du projet. Les thématiques retenues furent : les scénarios du projet, l'évolution du secteur d'Orly, les impacts environnementaux du projet, les impacts socio-économiques du projet, l'influence du projet sur l'aménagement du territoire, la faisabilité et le financement du projet. La Commission peut alors solliciter des experts extérieurs qui viennent faciliter la compréhension des enjeux et le maître d'ouvrage est encouragé à traiter le thème abordé. Cette distinction n'empêche pas pour autant d'adapter le déroulement de chacune des réunions en fonction des aspirations des participants.

La CNDP ayant validé le contenu du Dossier du débat, l'ayant considéré comme suffisamment complet, l'impression en fut immédiatement lancée pour respecter le calendrier tendu évoqué ci-dessus.

I.2 ▶ Le déroulement du débat

Tenter de mobiliser la presse

C'est dans les locaux de la CNDP (Paris 7^e) que la conférence de presse de lancement du débat a été organisée le 9 décembre 2010 pour favoriser la présence des représentants de la presse nationale en complément de celle des correspondants locaux (Essonne, Seine-et-Marne, Val-de-Marne) et illustrer le caractère hexagonal du projet. Le président de la CNDP, Philippe Deslandes, a rappelé les lois qui régissent le débat public, situé ce débat dans l'actualité des autres débats notamment de ceux des transports publics de l'Île-de-France (Roissy Picardie, Eole, Grand Paris, Arc Express...) et indiqué les suites ou résultats des débats rétrospectivement.

La Commission particulière a présenté devant sept journalistes (Journal du dimanche, Le Parisien, l'Agence France Presse, l'Alsace, Le Moniteur des travaux publics, Essonne Infos, Transports publics...) les ambitions du débat, le travail mené en amont, le Dossier du débat et bien évidemment ce qu'elle pouvait espérer de leur part : annoncer le débat pour contribuer à la mobilisation du grand public et en rendre compte autant que possible. Les responsables de Réseau ferré de France en charge du projet ont répondu aux questions portant sur la manière dont ils avaient préparé le débat jusqu'à maintenant, les raisons qui justifiaient la présence de différents scénarios.



Ouvrir les échanges à Massy

Avec la même logique que pour l'implantation des bureaux de la Commission particulière, Massy a été retenue pour la réunion publique d'ouverture le 13 décembre à 20 heures. Malgré le faible délai de quatre jours depuis l'ouverture officielle du débat pour prendre connaissance du Dossier du

débat, près de 200 personnes étaient présentes pour découvrir le programme du débat, sa place dans le cheminement d'un projet, ses modalités de fonctionnement, les dispositifs d'expression prévus dont les cahiers d'acteurs.

Du côté de Réseau ferré de France c'est le président Hubert du Mesnil qui est venu rappeler l'historique du projet, expliquer la place de l'Interconnexion Sud dans le réseau national de la grande vitesse. La Commission a proposé à des représentants des acteurs dans différents domaines de faire part de leur perception première des enjeux du projet. Ainsi la fédération France nature environnement, la Fédération nationale des usagers des transports et l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France sont intervenus en tribune. Si cette première réunion publique fut animée par le François Perdrizet, président de la Commission particulière, les rôles des différents membres lors des réunions à suivre furent affectés alternativement parfois en fonction des thématiques abordées : animation, suivi des questions écrites ou provenant du site internet où la retransmission en direct fut assurée, production d'une brève synthèse orale en fin d'échanges...

Réunion commune avec la CPDP projet du Grand Paris à Orly

Comme l'avait souhaité la Commission nationale pour intégrer les possibles incidences réciproques des deux projets -réseau de transport du Grand Paris / interconnexion des lignes à grande vitesse au Sud de l'Île-de-France- sur le pôle d'Orly, une réunion publique commune fut organisée le 13 janvier. Devant une salle de près de 250 personnes, les deux commissions particulières et les deux porteurs de projet, les représentants de la Direction générale de l'aviation civile et ceux d'Aéroports de Paris ont alimenté les discussions avec la salle.

Réunion hors Île-de-France à Nantes

La Commission particulière avait rencontré l'association "Interconnexion Sud", créée par des acteurs institutionnels en 1999 et domiciliée à Nantes mais régulièrement présente à Paris, qui l'avait vivement encouragée à tenir une réunion dans la région nantaise. Cette sollicitation fut satisfaite le 17 février au Centre de communication de l'Ouest, après avoir mobilisé durant les deux semaines précédentes à la fois la presse locale et quelques relais d'opinion (élus locaux, représentants associatifs, instances économiques).

L'importante fréquentation de la salle a montré que malgré l'éloignement géographique le projet suscitait de l'intérêt auprès d'acteurs et que la nature des enjeux perçus, le contenu des arguments développés méritaient d'y porter attention. La Commission s'est alors posé la question d'une seconde réunion "excentrée" par rapport au territoire premier du projet. Les explorations dans l'Est de la France, dans les

régions Alsace, Champagne-Ardennes ou Lorraine n'ont pas laissé espérer une sensibilisation suffisante de la population car le projet est, contrairement aux régions de l'Ouest, presque inconnu. La succession des périodes de vacances a laissé trop peu de temps de réaction et a finalement eu raison du projet d'une seconde réunion publique en province, laissant quelques regrets à la Commission.

Principes des ateliers techniques

Si les thématiques envisagées en décembre 2010 ont été traitées progressivement, certaines nécessitant même d'y revenir comme à Longjumeau le 11 mai où il a paru important de confronter les arguments sur les scénarios qui n'avaient jusqu'alors été traités que partiellement, deux sujets se sont révélés comme devant être approfondis sur un format plus restreint que celui de la réunion publique classique. Ainsi "les capacités ferroviaires" et "le financement du projet" ont fait l'objet d'ateliers techniques respectivement les 8 février et 28 avril, en présence de 40 à 50 personnes pré-inscrites spontanément. D'une durée de deux heures 30, ces ateliers ont permis de se concentrer sur une question exclusive, d'être plus pointu techniquement. Permettant sur ces thèmes de partager un diagnostic, d'identifier à la fois les points d'accord et de désaccord, ils ont fait l'objet d'une synthèse validée par les participants et mise en ligne sur le site internet dédié au débat.



Atelier technique sur les capacités ferroviaires le 8 février

Des appels à venir voir "sur place"

A plusieurs reprises en réunion publique des participants ont appelé, à propos de trafics et de nuisances subies, à constater dans leur quartier, voire à leur domicile, la situation vécue. Au-delà des plans, des schémas de principe projetés, des habitants ont ainsi souhaité montrer l'état de l'existant et l'aspect concret des enjeux du projet pour eux.

Ainsi la Commission s'est déplacée sur le site du passage à niveau de Fontaine Michalon, a organisé une visite du secteur de Massy Verrières avec RFF, des représentants associatifs et des communes, une seconde à Villeneuve-le-Roi dans les quartiers du Grand godet et du Côteau.



Organisation d'une visite du secteur de Massy Verrières

Deux jours pleins pour auditionner les acteurs

Ouvert début décembre et suspendu six semaines pour le scrutin cantonal, le débat a montré à partir d'avril qu'il était un processus cumulatif, que les positions pouvaient évoluer, que de nouvelles questions émergeaient. Certains acteurs avaient fait part de leur point de vue au lancement du débat et pouvaient avoir besoin d'apporter des compléments à mesure que la clôture se rapprochait.

Dans l'optique d'intégrer ces nouveaux arguments et de mieux comprendre le contenu des cahiers d'acteurs, la Commission particulière a organisé à Massy les 9, 10 et 11 mai l'audition de toutes les structures ayant pris soin d'en rédiger un. 24 ont répondu favorablement à l'invitation, pour un échange de 20 minutes et avec la possibilité d'y assister librement. A noter que sur les 74 édités une part très importante est arrivée la dernière semaine et leurs auteurs n'étaient donc pas concernés par une actualisation de leur avis.

L'expression d'experts pour un plus pédagogique

Les interférences potentielles entre les trafics, le montage financier d'un projet ferroviaire d'envergure, les exigences techniques ou géologiques de la construction de tunnels, le sens que peut avoir une infrastructure de transport sur l'aménagement du territoire, les perspectives de l'intermodalité air/fer sont des exemples de sujets qui nécessitent un propos préalable pour les comprendre mieux. Dans cet esprit, la Commission a régulièrement sollicité la présence d'experts sélectionnés par ses soins, en amont du traitement d'une thématique particulière.

De son côté une association de riverains a fait part de son souhait de voir étudiée l'hypothèse d'une variante autour de la gare de Massy par un intervenant indépendant de Réseau ferré de France. Cette démarche s'est concrétisée par la mise en ligne d'une note validée par le CETU¹.

Initier la restitution globale lors de la réunion de clôture

Entamé à l'espace Liberté de Massy, le programme des

réunions publiques y est revenu pour la clôture le 18 mai. La Commission a alors présenté les premiers enseignements du débat répartis en cinq chapitres, destinés à être enrichis, corrigés voire contestés par les participants. Ces derniers, au même titre que Réseau ferré de France d'ailleurs, ont pu alerter sur les perceptions des analyses, sur le langage utilisé et ainsi aider la Commission à se rapprocher de l'objectivité si difficile à atteindre.



Réunion de clôture le 18 mai à Massy

Quelques chiffres sur l'audience du débat

Si la valeur d'un débat ne se résume pas aux aspects quantitatifs, la Commission a recensé quelques indicateurs sur l'audience du débat :

13 réunions publiques :

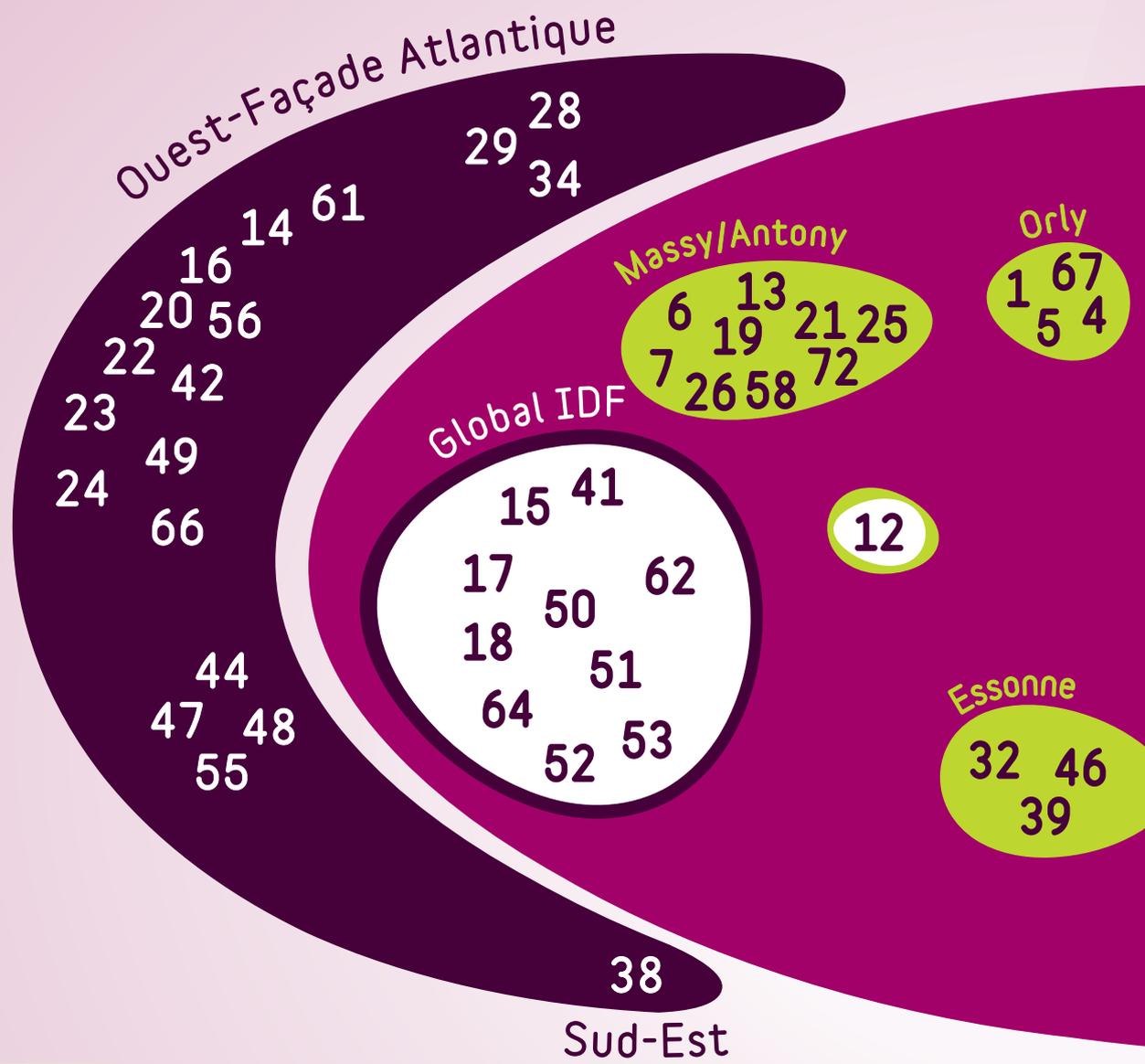
- ◆ Massy (91) le 13 décembre
- ◆ Juvisy (91) le 5 janvier
- ◆ Orly (94) le 13 janvier
- ◆ Villeneuve-Saint-Georges (94) le 20 janvier
- ◆ Melun (77) le 25 janvier
- ◆ Nantes (44) le 17 février
- ◆ Antony (92) le 5 avril
- ◆ Yerres (91) le 21 avril
- ◆ Sénart (77) le 27 avril
- ◆ Villeneuve-le-Roi (94) le 2 mai
- ◆ Créteil (94) le 5 mai
- ◆ Longjumeau (91) le 11 mai
- ◆ Massy (91) le 18 mai

1 930 personnes présentes en réunion publique, soit 150 en moyenne sans compter les ateliers techniques

931 internautes ont suivi une réunion publique en direct et ont pu poser leur question à distance

21 960 connexions sur le site internet dédié au débat entre le 9 décembre 2010 et le 20 mai 2011, avec une moyenne quotidienne atteignant 180 pour le mois de mai.

¹ CETU : Centre d'étude des tunnels.



Hors Île-de-France

- 14. CESER Pays de la Loire
- 16. Association Interconnexion Sud
- 20. NEXUS
- 22. CCI Pays de la Loire
- 23. Région Bretagne
- 24. CESER Poitou-Charentes
- 28. CCIR Haute Normandie
- 29. CESER Bretagne
- 34. CCI Bretagne
- 38. Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est
- 42. Altro
- 44. CESER Centre
- 47. CCI Eure-et-Loire
- 48. TGV Grand Centre Auvergne
- 49. FNAUT Pays de la Loire
- 55. CCI Centre
- 56. Région Pays de la Loire

- 61. Pdt conseil dev Ouest
- 66. Angers Loire Métropole

Île-de-France

Echelle régionale

- 15. CRCI
- 17. Association jeunesse en mouvement
- 18. CESER IDF
- 41. FNAUT
- 50. Elus PS du conseil régional d'Île-de-France et du conseil général du Val-de-Marne
- 51. CCIP
- 52. Région IDF
- 53. STIF
- 62. IDFE
- 64. Europe écologie les Verts conseil régional d'Île-de-France

Echelle locale

Essonne

- 32. CCI Essonne
- 39. CG Essonne
- 46. Europe Essonne

Massy/Antony

- 06. CELFI IDF
- 07. Citoyens à Antony
- 13. Mairie de Massy
- 19. Association pour l'environnement et le patrimoine de Wissous
- 21. CDR Mal Val
- 25. Ville d'Antony
- 26. Ville de Wissous
- 58. Circule
- 72. Syndicat de la Plaine de Montjean

Île-de-France

Villeneuve-le-Roi

37 10
40 27

Villeneuve-St-Georges

3 69 71 57
65 9 60 33
43 68 74

Val-de-Seine

2 36

Sénart

8 11 30 45
31 35 70 73
59 54 63

Cartographie des auteurs des cahiers d'acteurs

Orly

- 01. ADOR
- 04. Aéroports de Paris
- 05. Ville d'Orly
- 67. Pôle d'Orly

Sénart

- 08. Conseil général Seine-et-Marne
- 11. SAN Sénart
- 30. Seine-et-Marne développement
- 31. SMEP Melun
- 35. Sénart entreprises
- 45. Communauté d'agglo Melun Val-de-Seine
- 54. CCI 77
- 59. SADUR

63. Val d'Yerres

- 70. Centre Carré Sénart
- 73. Ville de Périgny-sur-Yerres

Val-de-Seine

- 02. Communauté d'agglomération Sénart Val-de-Seine
- 36. Ville de Crosne

Villeneuve-le-Roi

- 10. Didier Gonzales
- 27. Asso Imagine Villeneuve
- 37. Villeneuve-le-Roi
- 40. Daniel Guérin

Villeneuve-Saint-Georges

- 03. Ville de Villeneuve-saint-Georges
- 09. Asso "Agir pour Villeneuve"
- 33. Ville de Valenton
- 43. Ville de Limeil-Brévannes
- 57. CG Val-de-Marne
- 60. Plateau Briard
- 65. Élus Limeil-Brévannes autrement
- 68. Valenton Autrement
- 69. Front de gauche conseil général du Val-de-Marne
- 71. CGT cheminots Villeneuve-Saint-Georges
- 74. Communauté de communes du Plateau Briard

Acteurs transversaux

- 12. SNCF

I.3 ➤ Les enseignements sur la forme du débat

Un projet complexe et méconnu

Si Réseau ferré de France a régulièrement qualifié le projet d'interconnexion Sud d'atypique, au sens où, contrairement à la presque totalité des projets ferroviaires, celui-ci n'apporte pas de gains de temps en train et ne dessert pas de nouvelles régions, ce projet est également complexe à décrire succinctement. Les liaisons concernées existent déjà, le projet vise à les rendre plus fiables, plus régulières et plus nombreuses. La valeur ajoutée attendue n'est pas facile à présenter au citoyen courant, elle paraît abstraite et cela se complique s'il n'est pas usager du TGV.

Le mot lui-même d'interconnexion fait d'ailleurs allusion à un point de contact alors que le projet est un tracé de 18 à 31 km selon les variantes. Le jargon difficilement contournable des TGV "intersecteurs" ou "radiaux", de la "robustesse du réseau" n'a pas favorisé la mobilisation du grand public.

Le prestataire de la Commission en charge des relations avec la presse a d'ailleurs indiqué que les journalistes -presse écrite, radio, télévisions locales- ont également été difficiles à sensibiliser.

A l'ombre des débats du Grand Paris et d'Arc Express

Le débat de l'interconnexion a été ouvert le 9 décembre et a eu de la difficulté à se faire une place lisible entre les débats alors en cours sur le Grand Paris (plus de 50 réunions publiques en quatre mois) et Arc Express qui absorbent la médiatisation régionale et nationale. La superposition des projets en tant que tels et des enjeux politiques correspondants a pris une place majeure sur la période allant jusqu'à fin janvier 2011. Si la connaissance du principe du débat public a indéniablement progressé, surtout parmi les élus locaux avec l'obligation légale (loi pour le Grand Paris) faite aux communes de se prononcer sur les projets, la Commission a pu ressentir une saturation des acteurs et des représentants de la presse, ne serait-ce que par rapport au temps à y consacrer qui n'est pas définitivement extensible.

Plus de participation en se rapprochant du tracé

Lors de la conception du calendrier du débat, la Commission s'est régulièrement posé les questions des sites de réunion publique. L'importance des villes encourage leur sélection avec l'espoir de toucher un public nombreux et c'est ainsi qu'Evry, Créteil et Melun, villes préfectorales départementales, ont été envisagées. Les réunions organisées dans les deux dernières en janvier et mai ne sont pas parvenues à attirer le grand public vraisemblablement parce que trop éloignées

des différents tracés du projet présentés.

Les participants étaient essentiellement des décideurs locaux et les représentants d'organismes divers ayant tenu à s'exprimer lors de nombreuses réunions, et devenant les "habitués" ou les "supporters" du débat. A noter d'ailleurs que nombreux d'entre eux ont vivement remercié oralement ou par écrit la Commission de l'offre d'expression et de dialogue qu'a constituée le débat. Les citoyens individuels furent d'évidence plus difficiles à mobiliser

Un succès croissant des cahiers d'acteurs

La Commission particulière a vivement encouragé les interlocuteurs rencontrés en amont du débat à la rédaction de cahiers d'acteurs. Si à mi-débat, lors de la suspension pour les élections cantonales, une quinzaine d'exemplaires était disponible, le sprint final des deux dernières semaines a porté le total à 74 dont :

Chambres de commerce et acteurs économiques	14
CESER	5
Communes, intercommunalités, syndicats mixtes	19
Associations	19
Régions et conseils généraux	6
Partis politiques et syndicats	7
Organismes transport (STIF, SNCF...)	4

(Cf cartographie pages 12 et 13)

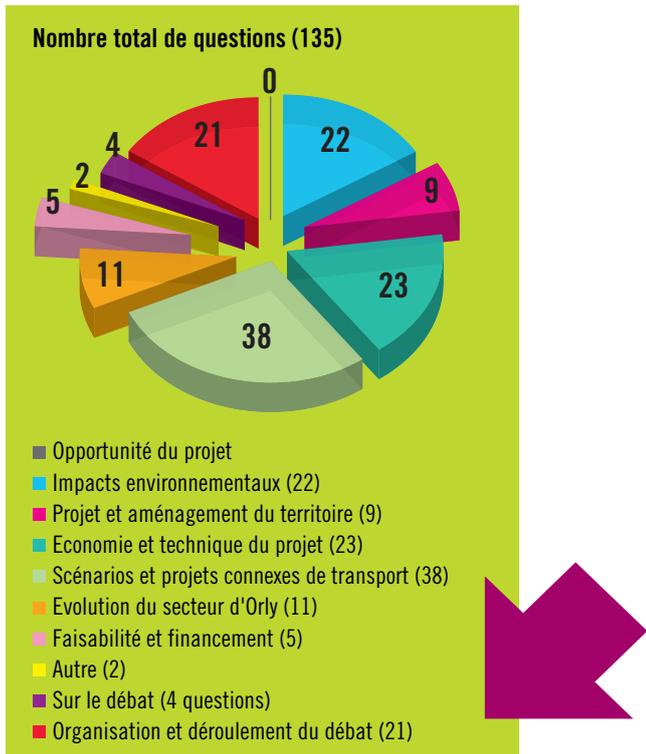
Une participation aussi "sur la toile"



En complément des internautes qui ont suivi en direct les réunions publiques sur le site internet du débat mentionnés précédemment, 135 questions ont été posées dont les réponses étaient sollicitées tantôt auprès de RFF, de la CPDP sur l'organisation du débat, de la SNCF, du STIF.

La Commission a mis en ligne, avec les synthèses et les verbatims exhaustifs, les documents projetés par les différents intervenants. La rubrique des éléments

d'information du maître d'ouvrage a été régulièrement alimentée en cours de débat par des études particulières, des schémas pédagogiques, des notes explicatives sur des points précis.



Extérieurs au débat, plusieurs blogs d'acteurs locaux -institutionnels ou individuels- ont parfois annoncé le calendrier des réunions, fait part de leur position sur le projet ou rendu compte de la manière dont leur auteur avait perçu la réunion publique précédente.

Un très faible relais du débat par la presse

Aussi bien pour annoncer les réunions du débat que pour en rendre compte, les articles ont été très rares. La présence dans la presse quotidienne régionale provenait essentiellement des encarts achetés dans la semaine qui précédait chaque réunion.

Constatant ce déficit, Réseau ferré de France a organisé lors de la reprise du débat début avril un point presse qui a suscité quelques retombées notamment à partir d'une dépêche AFP.

La presse professionnelle ou la presse thématique n'ont guère été plus réceptives puisqu'il fut par exemple impossible d'avoir un seul article dans le magazine du TGV diffusé dans les trains et touchant par conséquent une cible directement concernée par le projet, si ce n'est par le débat.

Certains journalistes ont semblé regretter l'absence de leaders politiques régionaux majeurs aux réunions -que la Commission avait pourtant rencontrés lors des rendez-vous préalables-, ce qui aurait stimulé leur participation.

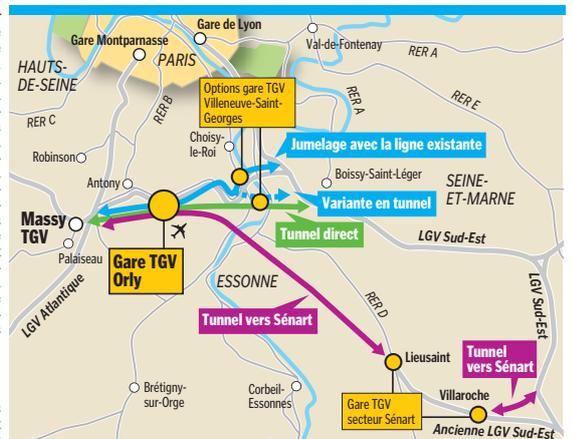
VIII | ILE-DE-FRANCE

24 heures | sport | transports

L'INFO DU JOUR

Interconnexion TGV : la guerre des tracés

Comment relier les lignes de TGV Atlantique et celles du sud-est de la France ? Lundi soir la question était de nouveau posée lors d'un débat public organisé à Villeneuve-le-Roi (Val-de-Marne). Depuis la mi-décembre, les populations de plusieurs départements franciliens mais aussi des villes de province, et notamment Nantes (Loire-Atlantique), sont invitées à donner leur avis sur le tracé de cette interconnexion TGV prévue dans le sud francilien.



Objectif : désengorger le RER C
Un projet de plusieurs milliards d'euros dont l'objectif principal est de désengorger la ligne C

du RER. Actuellement, entre Massy (Essonne) et Valenton (Val-de-Marne), le TGV emprunte les mêmes voies que le train express régional pour rejoindre les autres lignes grande vitesse. Conséquences, un TGV en retard provoque le retard de cinq RER et inversement. Un goulet d'étranglement que la nouvelle liaison doit faire sauter. Trois scénarios sont proposés. Si tous partent de Massy (Essonne) et passent par Orly

(Val-de-Marne), les tracés vert et bleu prennent la direction de Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne) tandis que le tracé violet plonge vers Sénart (Seine-et-Marne). Après plus de cinq mois de débat, seulement interrompu par les élections cantonales, deux projets ont les faveurs des élus et des riverains : le vert et le violet. Exit le tracé bleu jugé trop bruyant par les populations et notamment par les habitants de Villeneuve-le-Roi.

Si la SNCF ne cache pas sa préférence pour un tracé qui passerait par Villeneuve-Saint-Georges, Réseau Ferré de France (RFF) penche plutôt pour le scénario C et une gare dans le secteur de Sénart (Lieuxaint ou Villaroche). Un choix que le problème crucial de son financement viendra sans doute trancher. La question devrait être abordée dès demain soir, à Créteil, lors d'un nouveau débat public.

Le Parisien - 4 mai 2011

La concertation post-débat intéresse le public

Nouveau sujet à intégrer dans le périmètre du débat public depuis la loi Grenelle de l'environnement, le dispositif de concertation envisagé par le maître d'ouvrage à l'issue du débat public et si le projet se poursuit a intéressé les participants. La réunion de Longjumeau a permis à RFF de faire témoigner le responsable d'un autre projet ferroviaire et d'indiquer les principes qui dicteraient les épisodes suivants. Plusieurs représentants associatifs ont manifesté leur intérêt et demandé comment y être associés.

Le budget du débat

Sur la base des éléments connus le 25 juin :

Secrétariat général	195 100
Bureaux et consommations diverses	59 000
Organisation des réunions publiques	248 600
Relations presse	27 600
Edition et diffusion des supports de communication	188 800
Achats d'espaces	48 700
Site internet	20 500
Interventions d'experts	6 300
Total	794 600



© Joël Fibert

II

Restitution des échanges

A ➤ Préambule

Il est difficile de rendre compte de la richesse et de la diversité des échanges qui sont intervenus lors du débat public relatif à l'Interconnexion Sud LGV en Île-de-France. En effet les échanges ont révélé une grande diversité tant au niveau de la forme qu'à celui de la perspective sur le projet.

Ainsi l'expression peut revêtir aussi bien l'aspect d'une invocation que celui d'un exposé technique, et les points de vue peuvent varier suivant les priorités des finalités.

De plus, la grande ouverture des scénarios proposés par RFF a été un facteur de foisonnement important des idées. Il a demandé un effort pour appréhender globalement les enjeux et a sans doute retardé l'émergence de nouveaux scénarios...

Enfin, lors du déroulement du débat, la CPDP a constaté des évolutions dans les positions des acteurs vis-à-vis du projet, comme en témoigne la formation de coalitions. De plus la prise de conscience de la dimension "financement" a fait évoluer certaines stratégies.

Cette difficulté à restituer de façon fidèle et complète notre débat constitue pour la Commission particulière un appel à être très modeste quant à la portée du compte rendu qui va suivre. Cette modestie doit inciter le lecteur à se référer aussi souvent qu'il en ressent le besoin au matériau de base du débat que sont les cahiers d'acteurs, les questions réponses, les verbatim des réunions et leur synthèse.



B ➤ Introduction à la restitution

Tel qu'il a été soumis au débat public, le projet d'interconnexion Sud de lignes LGV¹ en Île-de-France consiste en la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire, réservée aux TGV, qui relie la LGV Atlantique aux autres lignes LGV Sud-Est, Est européenne, et Nord et permet ainsi de mieux contourner Paris.

Ce projet, inscrit dans la loi "Grenelle" de 2009 au titre des projets à lancer avant 2020, a une longueur qui varie de 18 km à 31 km suivant les scénarios, avec une variation dans les coûts de 1,4 milliard à 3,3 milliards d'euros, des montants élevés du fait d'une proportion importante de tunnels pour toutes les variantes².

Pour prendre connaissance du projet, réécoutons ce qu'en ont dit les représentants de RFF lors de la séance inaugurale à Massy le 13 décembre 2010.

Pour le président de cet établissement, "ce projet se situe à la rencontre de trois enjeux.

Le premier, c'est le développement de la grande vitesse en France, notamment dans le cadre de l'objectif de Grenelle qui prévoit de lancer 2 000 km de lignes nouvelles avant 2020.

Le deuxième enjeu a trait à l'amélioration des transports en Île-de-France, et notamment celle des conditions de transport ainsi que l'accès des Franciliens aux TGV.

Enfin dernier enjeu, c'est la création d'un espace complémentaire entre l'avion et le fer avec la possibilité de créer une gare au niveau d'Orly."

L'intervention suivante du chef de projet a souligné les deux idées sur lesquelles repose le projet d'interconnexion.

Il s'agit d'abord de concevoir une ligne dédiée, c'est-à-dire

réservée aux TGV, afin de mettre fin à un mélange de trafic (RER, TGV, fret) qui crée des difficultés d'exploitation.

Il s'agit ensuite de créer des gares franciliennes³, avec une gare à Orly et, éventuellement une gare à Villeneuve-Saint-Georges ou à Lieusaint dans la ville nouvelle de Sénart.

De fait, l'espace des choix proposés par RFF est résumé par le schéma ci dessus.

Avec quatre questions clés pour le débat formulées par le chargé de mission du projet :

- où implanter la gare TGV à Orly ?
- faut-il une deuxième gare en plus de celle d'Orly ?
- si oui, où localiser cette gare ?
- enfin, comment relier alors les gares entre-elles ?

Faisons maintenant état d'une analyse plus précise des fonctionnalités du projet.

Son importance a été mise en relief lors des ateliers techniques car il est apparu alors clairement à tous que le projet d'interconnexion ne se réduit pas à une amélioration des capacités ferroviaires et que par ailleurs, d'éventuels financeurs potentiels privilégieront certaines fonctionnalités dans l'appréhension de la valeur qu'ils attacheront au projet.

- 1 C'est-à-dire : lignes à grande vitesse
- 2 A titre indicatif une LGV à deux voies "en rase campagne" coûte de l'ordre de 15 millions d'euros par km, alors qu'en tunnel, c'est plutôt de l'ordre de 80 à 100 millions d'euros par km
- 3 Hors Paris

De façon concrète, un début d'analyse des fonctionnalités peut se présenter de la façon suivante¹:

- améliorer les liaisons de province-province
- renforcer les capacités des LGV et contribuer à la robustesse du réseau national
- desservir par TGV l'aéroport d'Orly et le relier au Nord vers Roissy
- améliorer la desserte TGV de l'Île-de-France
- contribuer à la dé-saturation des gares parisiennes
- contribuer à l'amélioration des dessertes franciliennes particulièrement du RER C
- favoriser le fret dans sa traverse de l'agglomération
- participer aux grands choix d'aménagement du territoire

Il est sans doute important de garder en mémoire cette première approche des fonctions car d'une part, elle permet de rendre compte des prises de position lors du débat et d'autre part, elle constitue, avec la prise en compte du respect de l'environnement et l'approche économique et financière, l'un des trois facteurs majeurs pour des choix à venir.

Enfin, terminons cette introduction avec une rapide reconnaissance de la nature des convergences et des divergences, c'est-à-dire des enjeux que nous avons rencontrés dans le débat.

Il y a d'abord l'enjeu de la politique nationale qui consiste à privilégier les TGV pour les déplacements à moyenne distance. C'est ensuite un enjeu de priorité entre le développement des

LGV et l'amélioration des transports collectifs urbains. C'est également l'acceptation, ou la mise à l'écart du cadre des scénarios proposés par RFF.

Il y a enfin les différentes prises de position sur les gares et les scénarios évoqués dans le dossier du débat, avec parfois un consensus fort et parfois des confrontations de positions et d'arguments.

Il reste maintenant à présenter la structure de ce compte rendu. Nous avons souhaité retrouver dans cette dernière les différentes étapes des réunions et les responsabilités de chaque membre de la CPDP dans l'animation.

Ce souhait se traduit par le plan suivant :

- C** ► L'aménagement des territoires
- D** ► L'environnement
- E** ► L'Interconnexion Sud et les ramifications de transport en commun
- F** ► Le trafic, l'évolution socio-économique et le financement
- G** ► A propos des scénarios et de la confrontation des arguments
- H** ► Quelques thématiques complémentaires
- I** ► La concertation d'après-débat
- J** ► Réflexions sur le débat et sa suite.

Il nous a permis d'organiser une restitution à plusieurs voix dont nous espérons que la diversité ne compromet pas la cohérence.

C ► L'aménagement des territoires

Le projet d'interconnexion Sud, présenté par de nombreux acteurs comme la clef de voûte structurante du réseau, semble dépasser la seule logique transports et être vu comme un levier d'aménagement des territoires. Le développement de la grande vitesse en France, objectif clé du Grenelle de l'Environnement, avec une dimension internationale en phase avec le développement d'un réseau à grande vitesse européen, intéresse tout autant

les régions de province que l'Île-de-France, en reliant les métropoles régionales entre elles et en les raccordant au réseau européen. Les arguments du débat échangés lors des réunions publiques et les positions des acteurs au travers des cahiers publiés se déclinent selon trois différentes échelles d'aménagement des territoires, aux plans national, régional et local.

C1 ► A l'échelle nationale, les arguments unanimes de plusieurs institutions régionales en France sur l'opportunité du projet

Le très grand nombre de cahiers d'acteurs, publics comme privés, principalement issus du "grand Ouest", à l'initiative de Conseils économiques, sociaux, environnementaux régionaux (CESER), de chambres de commerce et d'industrie, de métropoles régionales, ou encore d'associations représentatives des milieux économiques et des entreprises, témoignent de l'intérêt très fort que ces acteurs portent à ce projet d'interconnexion Sud, instrument du développement économique aux plans national et européen. Ils font valoir leurs arguments avec

conviction et expriment un choix unanime en faveur du tracé le plus court qui engendre le moins de perte de temps.

Au premier rang des 18 cahiers d'acteurs relevant de ces territoires, figure celui (n°16) de l'Association Interconnexion Sud (AIS) TGV en Île-de-France créée il y a une dizaine d'années, pour militer en faveur du projet et qui regroupe 120 adhérents dont 12 Régions. Elle se prononce pour une gare à Orly permettant une intermodalité air-fer. Dans un contexte de concurrence



très forte et dans une économie mondialisée avec une mobilité en progression constante, l'interconnexion lui apparaît comme un enjeu majeur pour l'aménagement des territoires, la compétitivité des entreprises et le développement économique des régions.

Il s'agit d'anticiper un certain nombre de perspectives d'avenir comme :

- ◆ une augmentation du trafic ferroviaire avec une prévision de doublement d'ici 2020 sur le tronçon Massy-Valenton ;
- ◆ des déplacements province-province en forte augmentation avec une croissance de 8 % par an ces dernières années contre 4 % le trafic TGV total ;
- ◆ un besoin de correspondance train-avion en forte croissance : l'inter modalité air-fer entre Orly et le réseau TGV représente un potentiel de 2 millions de voyageurs par an à horizon 2020 contre 1 million actuellement.

L'AIS, considérant qu'un tracé en souterrain sur la totalité du parcours est à privilégier et que la gare d'Orly doit être au plus près des aéroports, estime que le scénario A répond le mieux à ses priorités. Selon elle, ce scénario est le plus à même de favoriser la nécessaire synergie entre les enjeux nationaux et franciliens. La réalisation d'une deuxième gare dans le secteur de Villeneuve lui apparaît comme une option intéressante, sous réserve d'une analyse complémentaire de son impact sur les liaisons province/province. L'association estime que le scénario C répond également à ces enjeux mais dans une moindre mesure, eu égard notamment à son coût et au temps de parcours Atlantique Est et Atlantique Nord.

Le projet d'interconnexion Sud recueille lors de la réunion organisée à Nantes, le 17 février, un soutien particulièrement fort et argumenté. *Le Conseil économique, social et environnemental régional* ainsi que *le Conseil régional Pays de la Loire* expliquent que l'interconnexion des TGV au réseau LGV européen est une priorité nationale. Ce projet suscite de fortes attentes des populations de l'Ouest en répondant à une logique d'aménagement du territoire national et international qui concerne les 15 millions d'habitants des six régions de l'Ouest de la France. Les intervenants y voient un levier de développement et de désenclavement de leurs régions et soulignent à plusieurs reprises leur croissance démographique, le

développement à venir des déplacements de région à région, l'augmentation des mobilités professionnelles et de loisirs. Le *CESER* tout comme les représentants de *Rennes Métropole* et de *Nantes Métropole* s'associent pour défendre ce projet où se joue l'avenir des métropoles de l'Ouest et l'intégration de la façade atlantique dans une dynamique de développement aux plans national et européen.

Cependant, quelques voix s'élèvent contre le tropisme parisien. Les associations *FNAUT Pays de Loire* et *ALTRO*¹ dénoncent un projet conçu en premier lieu pour traiter les problèmes d'encombrement de l'Île-de-France et une France ferroviaire défigurée lorsque pour rejoindre Lyon à partir de Nantes, il faut remonter vers Paris. L'influence des LGV conduit, selon eux, les sièges des entreprises à déménager en Île-de-France, concentrant trop fortement la population des cadres et créant des déséquilibres territoriaux.

C2 ◆ A l'échelle régionale : l'inscription de l'interconnexion Sud dans le développement urbain de la Région capitale

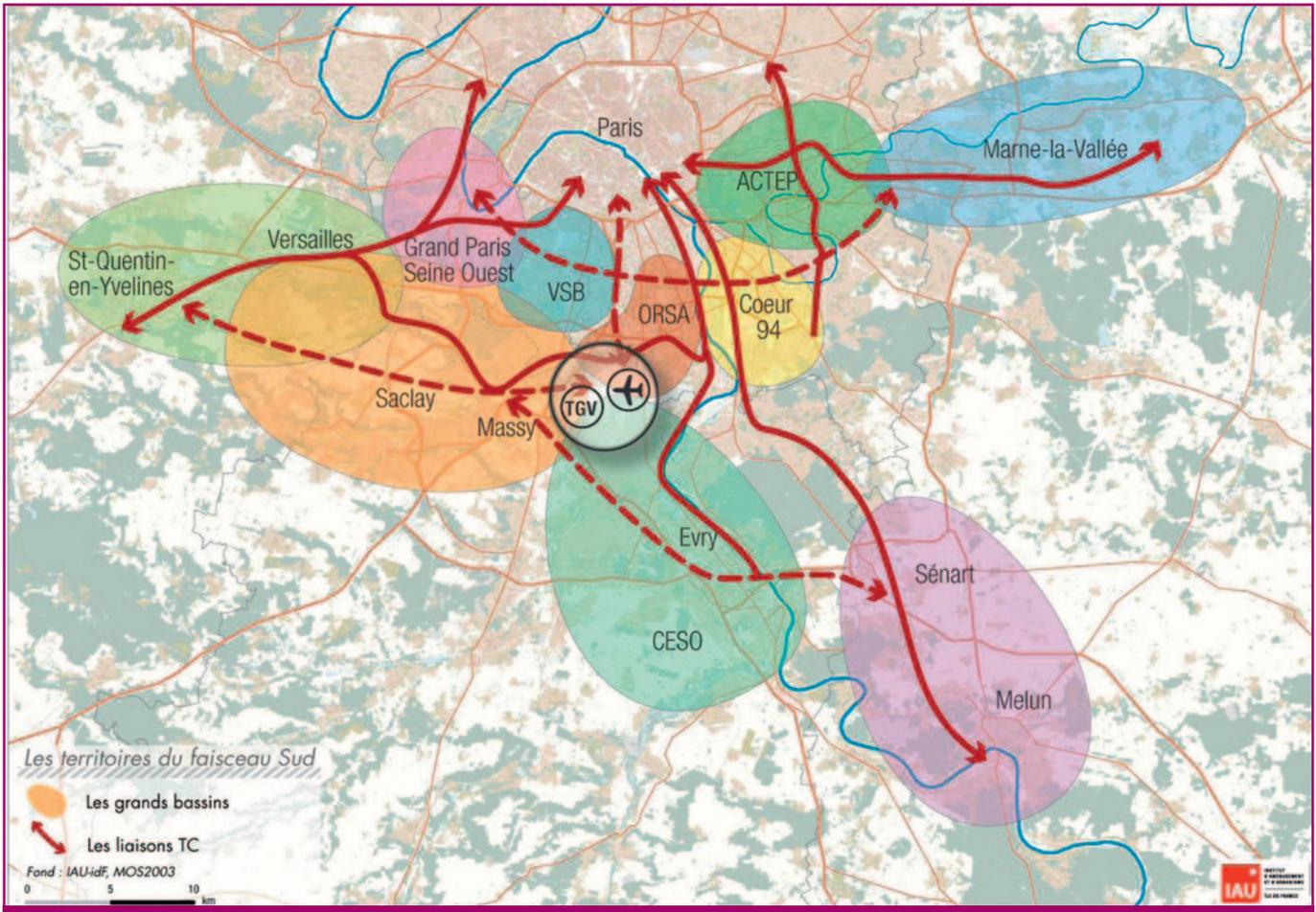
Au cours des réunions, un constat sévère sur les difficultés de déplacement des franciliens est établi pour dénoncer :

- ◆ des territoires inégalement desservis en rocade par les transports en commun, un oubli des transports du quotidien ;
 - ◆ des territoires fragmentés, en manque d'urbanité du fait des découpages physiques et administratifs, des coupures urbaines : autoroutes, voies ferrées, fleuves...
- Plusieurs acteurs présentent leurs territoires comme "oubliés du réseau Grand Paris Express".

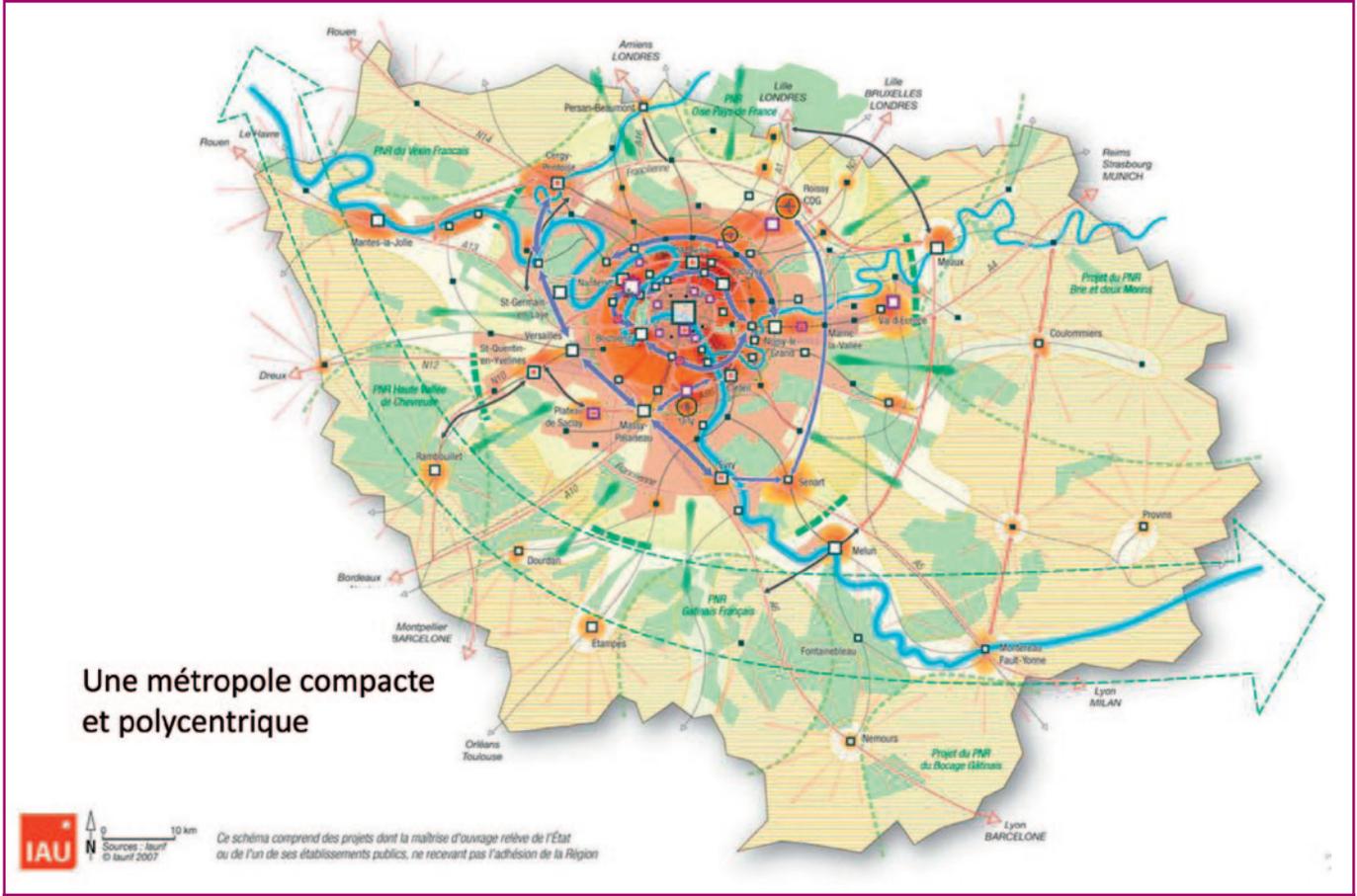
Le *Conseil régional d'Île-de-France* qui préside le Syndicat des transports d'Île-de-France s'est engagé dans la modernisation des transports franciliens avec notamment les Conseils généraux et l'Etat. Il se déclare favorable au projet d'interconnexion Sud². Solidaire des autres Régions,

◆1 Voir cahiers 42 et 49

◆2 Voir cahier 52



Les territoires du Sud de la Métropole parisienne (source IAU)



Le projet spatial régional du projet de SDRIF 2008

il estime nécessaire d'accroître et de fiabiliser le trafic TGV inter-régional, affirme son soutien au projet qui représente un levier pour le Sud et le Sud-Est francilien et un atout pour le développement durable des territoires, pour l'environnement, l'emploi et le logement. *La Région Île-de-France* soutient la création de nouvelles gares LGV : elles permettent à plus de Franciliens d'accéder à la grande vitesse et contribuent à la désaturation des gares parisiennes et au rééquilibrage de l'Île-de-France. Document d'aménagement du territoire et d'urbanisme, le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), établi par le Conseil régional en association avec l'Etat, planifie l'avenir jusqu'en 2030. Adopté en 2008, il marque une volonté de densification des espaces urbains de l'agglomération pour une ville durable, la priorité donnée à la mutation des friches et à l'aménagement des espaces les mieux desservis y est affirmée.

Le 11 mai à Longjumeau est présentée son évolution : le SDRIF de 1994, encore en vigueur aujourd'hui, organisait une région polycentrique servie par un développement routier : Massy et Orly n'étaient pas des zones privilégiées mais Sénart était très soutenue en tant que ville nouvelle. Le projet de SDRIF de 2008 repose sur une vision d'une région polycentrique plus compacte, accompagnée par un réseau de transports en commun maillé, avec un réseau ferré en proche couronne (Arc express), une tangentielle reliant les lignes nouvelles en moyenne couronne, et l'Interconnexion Sud des LGV pour désaturer les gares parisiennes. Aujourd'hui, le projet Grand Paris Express va conduire à revoir ce schéma en matière de desserte des territoires.

Plusieurs Opérations d'intérêt national (OIN) sont menées à l'initiative de l'Etat sur ces territoires.

L'OIN de Massy-Saclay, créée en 2009, pilotée par l'Etablissement public Paris-Saclay, s'étend sur un territoire situé à l'Ouest de l'aéroport d'Orly, regroupe 49 communes et 4 communautés d'agglomération, 23 établissements d'enseignement supérieur et de recherche, 3 pôles de compétitivité. L'ambitieux projet de territoire du plateau de Saclay doit accueillir des activités économiques d'excellence dans les domaines technologique et scientifique. En 30 ans, ce territoire devrait voir la création de 90 000 logements et presque autant d'emplois nouveaux. Il bénéficie de raccordements efficaces aux transports collectifs, notamment par le Grand Paris Express.

Lors de la réunion à Antony, le plateau de Saclay, la "Silicon valley française" est évoqué par un intervenant qui s'étonne du développement d'un campus à 2 milliards sans infrastructures de transport et défend l'idée de mutualiser la future LGV avec le réseau Grand Paris Express.

L'OIN Orly-Rungis-Seine Amont porte sur les territoires de 12 communes du Val-de-Marne représentant un tiers de la superficie du département. Le pôle d'Orly-Rungis, seconde concentration d'emplois de l'Île-de-France, est encore amené à se développer : il est en effet l'un des rares territoires de la petite couronne disposant d'opportunités foncières et immobilières à destination des entreprises. Sur le territoire de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine Amont, est prévue la création de 60 000 logements et de 60 000 emplois d'ici 2015. L'implantation d'un centre de congrès international à proximité de l'aéroport doit profiter de son accessibilité nationale et internationale pour favoriser la construction d'un ensemble exemplaire en matière d'emplois avec une accessibilité renforcée par la mise en place de transports en site propre. Le dynamisme de ce territoire est abondamment souligné¹ et l'opportunité d'une gare dans la zone Orly-Rungis n'a pas été contestée

La ville nouvelle de Sénart est réaffirmée par le SDRIF au cœur d'un quadrant Sud-Est de 800 000 habitants. Ce secteur stratégique du Sud de l'Île-de-France est qualifié de territoire d'intérêt régional et national (TIRN) et le principe d'une gare à Lieusaint y est inscrit. De 97 000 habitants en 2007, 112 000 aujourd'hui, Sénart espère créer 30 000 emplois et logements dans les 20 ans. Elle dispose avec son potentiel foncier de grandes capacités de construction de logements.

Comme l'exprime le cahier d'acteurs du *Conseil régional d'Île-de-France*², "situé à l'interface entre l'agglomération centrale et les territoires hors agglomération centrale, Sénart doit privilégier la densification et l'intensification urbaine autour des pôles gare. C'est pourquoi ce site a été retenu au Schéma directeur comme un des sites à même d'accueillir une gare TGV".

C3 ▶ A l'échelle locale Une gare TGV à Orly : gare intermodale et/ou territoriale ?

Deux des critères de comparaison entre les quatre localisations proposées par RFF pour la gare TGV d'Orly sont son accessibilité et son impact sur le territoire en termes d'aménagement. C'est l'opportunité de redonner à Orly une place majeure à deux conditions :

- ▶ un positionnement de la gare TGV au plus près des deux terminaux ;
- ▶ une accessibilité améliorée de tous les territoires très urbanisés du Sud de l'agglomération parisienne qui comptent 5 millions d'habitants et un ensemble d'activités qui se positionne dans l'économie

▶1 Voir cahiers d'acteurs de l'ADOR n°1 et de la Ville d'Orly n°4

▶2 Voir cahier d'acteurs n°52

internationale avec ses 173 000 emplois sur le territoire de proximité d'Orly, au grand potentiel de développement économique et urbain.

Les débats à Juvisy le 5 janvier et à Orly le 13 montrent que les opinions peuvent refléter les deux dimensions de la gare inter-modale et/ou territoriale. Cependant, si la vocation de desserte du territoire d'une gare à Orly est souvent mentionnée, peu de participants mettent cette fonctionnalité avec son positionnement sur le RER C en cohérence avec le scénario B pour accompagner le développement économique des secteurs de la SILIC et de Cœur d'Orly où est prévue la création de 1 million de m² de bureaux. Par contre, une très forte majorité des participants, au cours des réunions, marquent leurs préférences pour une gare TGV à Orly au plus près des aéroports. Aéroports de Paris défend également ce positionnement, le seul qui permet selon lui d'assurer l'efficacité de l'inter modalité air-fer en évitant les ruptures de charge et en confortant ainsi la dimension internationale de la Région capitale. Ce choix très largement majoritaire, exprimé lors des débats est repris dans de nombreux cahiers d'acteurs dont ceux de l'ADOR¹ et du pôle d'Orly².

L'hypothèse d'une deuxième gare reliée au RER D

Selon les tracés retenus pour l'interconnexion Sud, la localisation de cette deuxième gare peut être différente. Les choix entre localisation des gares et scénarios proposés sont inter-dépendants.

- La création d'une seconde gare TGV après celle d'Orly à Villeneuve-Saint-Georges, au centre-ville, en souterrain, est prévue par le scénario A en tunnel direct entre Massy-Orly et Limeil-Brévannes et également par le scénario B dans sa variante en tunnel à l'Est ;
- Le jumelage de la ligne nouvelle avec la ligne existante proposé par le scénario B impose que la gare d'Orly soit située à Rungis-la-Fraternelle ou Pont-de-Rungis et la deuxième gare en surface à Villeneuve-Triage ;
- Dans l'hypothèse du scénario C, cette seconde gare TGV se situe en surface, à Lieusaint.

Ces trois scénarios, outre leurs coûts distinctifs, diffèrent en termes d'enjeux d'aménagement du territoire national et francilien et d'impacts sur le développement local. La dimension territoriale du projet s'exprime pleinement à travers les débats sur la localisation d'une seconde gare dont le principe recueille une forte majorité d'avis favorables. Les avantages d'une seconde gare sont confirmés lors du débat. Ainsi, après la gare d'Orly, une seconde gare sur la rive droite de la Seine connectée au RER D, compte-tenu de la densité d'emploi et de population qu'elle peut desservir, conduit à un accroissement du

nombre de voyageurs compris entre 1 et 1,5 million pour les TGV inter-secteurs.

Complémentarité ou concurrence entre gares TGV

Si tous les intervenants s'accordent sur la création d'une seconde gare qui augmente la rentabilité du projet, certains s'interrogent sur la pertinence de positionner trois gares -Massy, Orly et Villeneuve- à des distances si proches. D'autres reprennent la position défendue par la SNCF pour affirmer que les gares seront complémentaires, ne desservant ni les mêmes bassins de population ou zones de chalandise, ni les mêmes lignes de transport. Le député-maire de Villeneuve-le-Roi³ s'inscrit en faux et défend le positionnement de la seconde gare à Lieusaint qui a l'avantage de desservir plus de populations. Certains acteurs considèrent Villeneuve et Orly, "à moins de 5 km de distance", "comme trop proches et donc concurrentes". De même, le *Conseil général de Seine-et-Marne* estime que les gares d'Orly et de Villeneuve desservent les mêmes zones de chalandise. Selon RFF, le trafic prévu à la gare d'Orly, dans le cas d'un scénario à une seule gare, se compose d'un trafic air-fer pour 1 million de voyageurs et d'un trafic territorial de 1,4 million de voyageurs. Dans le cas d'un scénario à deux gares et toujours selon RFF, Villeneuve-Saint-Georges détourne à son profit la moitié de ce trafic territorial, soit 700 000 voyageurs, alors que dans le cas de la gare de Lieusaint, c'est seulement 100 000 voyageurs qui sont prélevés sur le trafic prévu à Orly. Le *Conseil général du Val-de-Marne*⁴, quant à lui, adopte une position ouverte sur la localisation d'une éventuelle deuxième gare. Il insiste plutôt sur l'insertion urbaine des gares. Selon lui, les gares TGV sont les fers de lance d'une mutation profonde des secteurs dans lesquels elles seront implantées. Leur ambition architecturale et urbaine doit servir de modèle et avoir, à plus large échelle, des effets de levier sur l'aménagement des territoires. Des coalitions d'opinion se créent selon les choix de localisation d'une deuxième gare, entre le secteur de Villeneuve-Saint-Georges et celui de Sénart.

C4 ► les gares et les enjeux urbains Pour une gare à Villeneuve-Saint-Georges ?

Des divergences d'opinion s'expriment à propos d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges. La *municipalité* indique⁵ que cela représente un atout pour le développement des activités et de l'emploi dans le périmètre Orly-Massy-Rungis, au cœur de l'Opération d'intérêt national en cours. A la condition cependant que soit facilité l'accès à la zone Orly-Rungis depuis Villeneuve-Saint-Georges par une organisation plus efficace des transports du

quotidien en rocade de moyenne couronne. Pour elle, une gare à Villeneuve-Saint-Georges favorise la diminution incontournable de l'étalement urbain en Île-de-France puisqu'elle se situe au cœur d'un espace urbanisé. Le groupe *Europe Ecologie les Verts du Conseil régional d'Île-de-France* ainsi que *les conseillers généraux EELV du Val-de-Marne* défendent cette localisation qui permet de renforcer les fonctions métropolitaines, selon deux priorités : faire des gares des pôles de centralité urbaine et également interconnecter les transports en commun et ferroviaires pour faciliter l'inter modalité et réduire l'impact environnemental des déplacements.

Lors de la réunion tenue dans sa commune, la municipalité a défendu l'implantation d'une gare TGV à Villeneuve. Jusque là considérée comme territoire "servant" Paris, Villeneuve-Saint-Georges a payé un lourd tribut au développement de la capitale. Sa situation fait supporter de nombreuses nuisances à la population sans que celle-ci ne bénéficie d'un retour suffisant. Ville parmi les plus pauvres du Val-de-Marne, elle se bat pour gagner les moyens de son développement et exige notamment un droit à réparation. Cela se traduit par plusieurs opérations comme la rénovation du centre ancien dans le cadre du Programme national de rénovation des quartiers anciens dégradés (PNRQAD). Des projets importants sont aussi à l'étude sur le quartier de Villeneuve-Triage. Le cahier d'acteurs des *élus Front de gauche du Conseil général du Val-de-Marne et du Conseil régional d'Île-de-France* reprend cet objectif de rénovation urbaine en estimant qu'une gare dans le centre de Villeneuve-Saint Georges créerait un effet de levier dans ce sens.

L'implantation d'une gare TGV est une opportunité importante pour développer son attractivité vis-à-vis des investisseurs. Cette gare sous la Seine permet aussi de créer un accès depuis Villeneuve-le-Roi. Ce projet est l'occasion de désenclaver ce territoire que l'ensemble des participants à la réunion à Villeneuve-Saint-Georges considère comme en proie à de graves difficultés de circulation. Il apparaît évident à tous que la localisation d'une gare ne peut se faire sans réaliser un nouveau franchissement de la Seine, le contournement de la RN6 ainsi que l'amélioration du RER D. Pour les citoyens et la municipalité, l'enjeu dépasse l'interconnexion Sud car ce projet est un levier important pour peser sur la réalisation de la déviation de la RN6 attendue depuis de très longues années.

Un second débat porte sur le choix de la localisation de la gare à Villeneuve-Saint-Georges.

La *majorité municipale*, appuyée du syndicat *CGT*, est favorable au positionnement de la gare en centre-ville en souterrain sous la Seine et présente des arguments contre une gare à Villeneuve-Triage qui impacterait de façon irréversible les installations du triage ferroviaire et empêcherait définitivement la réactivation de l'activité fret menacée pour laquelle elle se bat. Par contre, l'association *Agir pour Villeneuve-Saint-Georges*⁸ se désolidarise de la majorité municipale. A ses yeux, le choix d'une localisation au centre-ville présente deux difficultés majeures : d'une part, comment positionner des infrastructures de surface comme des parkings dans cette zone saturée et d'autre part, ce choix conduirait à faire passer les lignes TGV sous un dépôt pétrolier classé SEVESO du côté de Villeneuve-le-Roi. Le choix de Villeneuve-Triage, pour elle, est porteur d'une dynamique économique et sociale de reconversion de nombreux espaces disponibles, friches industrielles et bâtiments désaffectés, en décongestionnant le centre-ville et en permettant plusieurs correspondances avec d'autres lignes de transport urbain. Le seul enjeu technique abordé est la difficulté de construire une gare sous fluviale, sous la Seine, sous Villeneuve-Saint-Georges et sous Villeneuve-le Roi. En effet, la gare présente deux fois deux voies en largeur sur plus d'un kilomètre de long et dépasse forcément le bassin de la Seine et va au-delà de ses rives. RFF précise que ce n'est pas infaisable mais que c'est une difficulté supplémentaire avec un coût de réalisation élevé.

A l'opposé, lors de cette réunion, de nombreux détracteurs d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges s'expriment catégoriquement contre ce choix. Leurs arguments seront repris lors de la réunion du 2 mai à Villeneuve-le-Roi, et en premier, de façon radicale par son *député-maire* qui affirme⁷ que le cadre de vie des habitants n'est pas négociable et doit être préservé de tout impact environnemental. Il soutient le scénario C avec une LGV en tunnel et deux gares à Orly et Sénart pour préserver et valoriser le Sud du Val-de-Marne ainsi que pour renforcer le pôle de Sénart. Toutefois, des clivages d'opinion se font jour au sein des municipalités. Ainsi, alors que *Limeil-Brévannes*, à la fois soutient une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges et propose une autre localisation sur son territoire⁸, *Limeil-Brévannes autrement*, groupe d'élus d'opposition au Conseil municipal⁹, refuse ce choix aux motifs du respect du cadre de vie des habitants et de leur environnement

➤1 Voir cahier d'acteurs n°1 (Association pour le développement d'Orly)

➤2 Voir cahier d'acteurs n°67

➤3 Circonscription composée des communes de : Ablon-sur-Seine, Boissy-Saint-Léger, Limeil Brévannes, Mandres-les-Roses, Marolles-en-Brie, Périgny-sur-Yerres, Santeny, Valenton, Villecresnes, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges

➤4 Voir cahier n°57

➤5 Voir cahier n°3

➤6 Voir cahier n°9

➤7 Voir cahier n°10

➤8 Voir cahier n°43

➤9 Voir cahier n°65

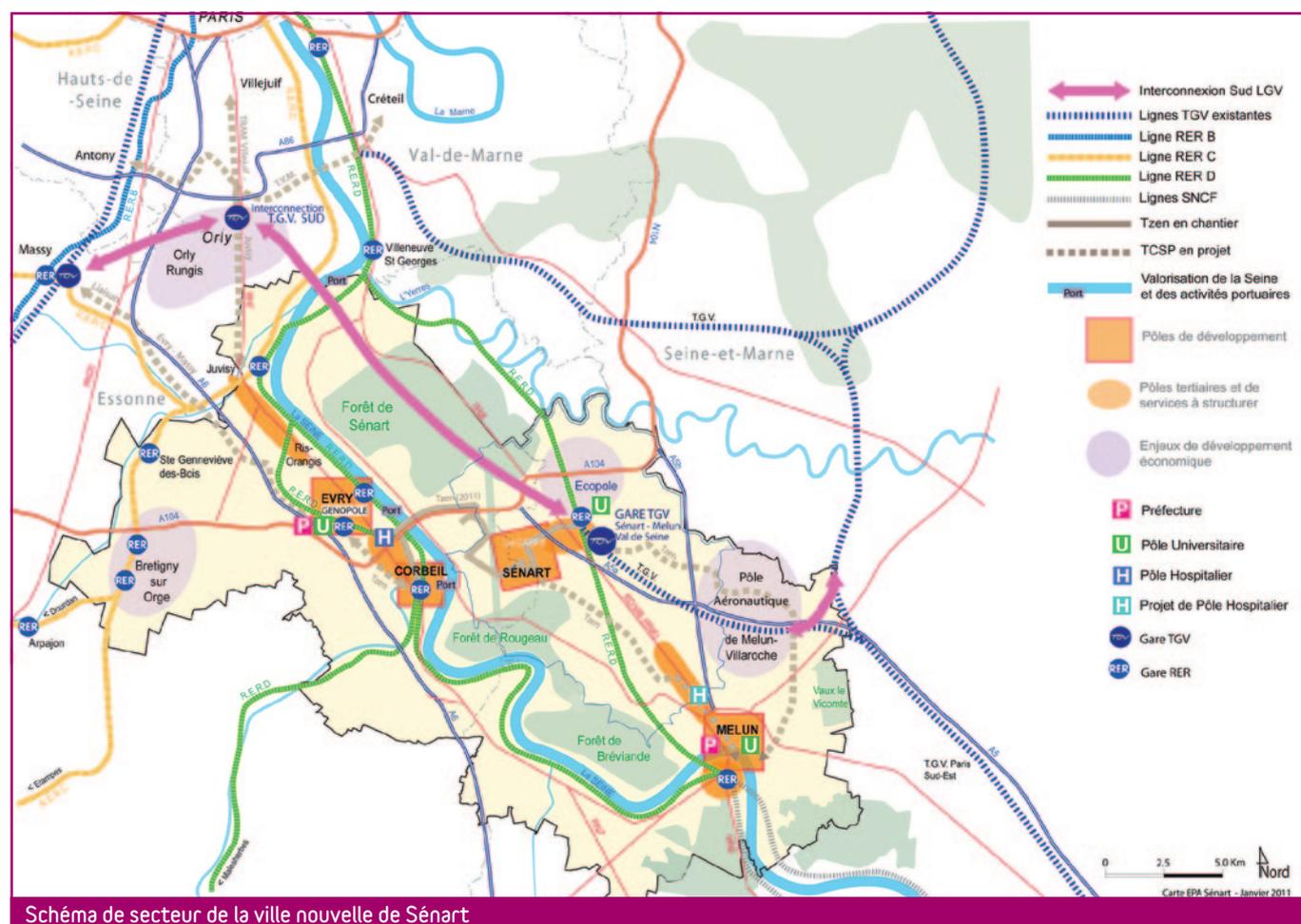


et notamment s'oppose aux passages en tunnel sous le Bois de la Grange envisagés dans les scénarios A et B. L'association *Valenton¹ autrement* tient le même discours au contraire du choix exprimé par la municipalité². Le représentant de la *Chambre régionale de commerce et d'industrie*, à la réunion publique de Créteil, le 5 mai, reviendra sur ce sujet pour dénoncer le tronçon déjà saturé entre Massy et Valenton et le site encaissé de Villeneuve-Saint-Georges qui représentent un accès difficile et des coûts d'investissement disproportionnés. Il se déclare favorable au scénario C, dont le taux de rendement interne (TRI) est élevé, même s'il est légèrement inférieur à celui du scénario B. Il défend une gare à Sénart au vu du potentiel de développement de ce territoire.

Quelle dynamique urbaine pour une gare à Lieusaint ?

Un large consensus politique du quadrant Sud-Est francilien s'exprime pour une gare TGV à Lieusaint. Le projet d'interconnexion Sud suscite un enthousiasme fort sur ce territoire regroupant quatre agglomérations dont deux villes nouvelles, Evry et Sénart. Leurs acteurs institutionnels ont adopté une position commune au-delà de leurs appartenances politiques, le cahier d'acteurs du *Conseil général de Seine-et-Marne* en témoigne. Ce consensus s'est d'abord traduit par l'abandon de

l'hypothèse d'une gare TGV à Villaroche, pour un choix unanime en faveur de Lieusaint desservi par le RER D. Sénart, Melun, Evry, Corbeil constituent un bassin de vie qui représente 800 000 habitants aujourd'hui, pour atteindre 1 million d'habitants d'ici 2020, avec une croissance démographique parmi les plus fortes d'Île-de-France et un fort potentiel de développement économique. Sénart comme l'indique l'*Etablissement public*, c'est 1 700 habitants et 1 000 à 1 500 emplois de plus chaque année. Leur volonté, conforme à la vision polycentrique du SDRIF, est de créer un grand pôle de vie dans ce quadrant Sud-Est qui inclut deux préfectures, de grands centres commerciaux, des centres de formation, des pôles de haute technologie et de compétitivité et un parc immobilier de logements important. Une gare TGV, c'est un atout majeur pour accueillir et concrétiser des potentialités de développement économique, universitaire, touristique. La réunion à Lieusaint, le 27 avril, est l'occasion d'entendre un plaidoyer unanime de tous les acteurs du Sud-Est francilien pour une gare à Lieusaint et pour le président du *Conseil général de Seine-et-Marne*, cette union des élus est la clé de réussite du projet. De même, les élus des *groupes PS, MRC et PRG-MUP du Conseil régional*, et notamment son président, ainsi que les élus du *groupe PS et Républicains du Conseil général du Val-de-Marne³* se prononcent collectivement en faveur du projet prévu au SDRIF de 2008 : une LGV en tunnel (tracé C), une gare à Orly et une gare à Lieusaint.



Le choix de Sénart est présenté avec différents atouts. Pour le vice-président du *Conseil général de l'Essonne*, ce qui se joue c'est le rééquilibrage de l'Île-de-France au Sud. L'adjoint au *maire de Melun* rappelle que les habitants se sentent oubliés du Grand Paris et met en regard le coût de ce projet de l'ordre de 32 milliards avec celui de l'interconnexion Sud. Une intervention de la présidente de l'université Paris Est Créteil Val-de-Marne vient nourrir l'argumentaire en faveur du scénario C, en mettant en avant les liens entre développement économique et enseignement supérieur : les nœuds de transport doivent être pensés en cohérence avec les potentiels de développement qui sont aussi des potentiels de développement universitaire et de formation. Pour le président du *Conseil général de Seine-et-Marne*, la démographie justifie à elle seule cette infrastructure afin de répondre aux besoins d'un bassin de vie d'un million d'habitants. Il affirme le double atout de la ville nouvelle qui réunit volonté politique et moyens d'agir par la disponibilité foncière avec un potentiel de croissance sans équivalent en Île-de-France. De plus, Sénart est présenté comme un laboratoire de projets innovants capable de créer la gare TGV du 21^e siècle. Les représentants des communes du Plateau briard, à leur tour, considèrent leur territoire comme isolé et pour eux l'interconnexion Sud est stratégique pour aider à diminuer l'écart considérable de développement entre l'Ouest et l'Est et le Sud-Est de la région. Pour eux, l'emplacement d'une gare à Lieusaint est impératif, accompagné par la programmation d'un réseau de transports en commun entre la gare de Lieusaint, la ligne du TZen et la RN19. Différents critères de comparaison, différents arguments s'expriment au cours des débats sur les choix de localisation des gares TGV.

Deux visions différentes de la ville future

Est-il plus pertinent d'accroître la densité urbaine de la zone de Villeneuve-Saint-Georges ou de contribuer au développement du nouveau pôle d'agglomération de Lieusaint ? Expansion urbaine contre densification, cette question est au cœur du débat du 20 janvier. Une gare à Villeneuve dessert les populations proches de Paris alors qu'une gare à Lieusaint permet de relier à la grande vitesse des populations plus éloignées. Pour certains, il faut répondre aux besoins de déplacements des habitants existants plutôt que d'envisager le développement de pôles plus éloignés. Pour l'*association Imagine Villeneuve*, la ville nouvelle de Sénart a pour marque de fabrique l'étalement urbain alors que le développement durable

c'est la densification et ils s'étonnent que l'on puisse envisager de mettre une gare "dans les champs de betterave".

A l'opposé, pour les défenseurs de Lieusaint, le pôle de Melun-Sénart est un des pôles décentralisés en Île-de-France inscrits au Grenelle de l'environnement sur lesquels doivent converger les investissements publics d'ici 2025. L'*Etablissement public de Sénart* fait remarquer que Sénart n'est plus un site champêtre, qu'il est très largement urbanisé selon des procédures publiques de développement et de densification, sur des sites qui sont propriété de l'Etat depuis plus de 30 ans. La maîtrise foncière des terrains sur plus de 3 000 hectares à Sénart et 7 000 hectares à moins de 30 minutes de la gare, ce qui évite des expropriations, est un argument de poids, rappelé par la *Chambre régionale de commerce et de l'industrie* et par celle de *Seine-et-Marne*⁴.

C5 ▶ Compétitivité et accessibilité Le développement de la compétitivité économique de la Région Île-de-France

Le développement du réseau à grande vitesse en Île-de-France est un levier pour accroître la compétitivité économique à la condition d'un maillage avec le réseau des transports en commun. L'ensemble des *Chambres de commerce d'Île-de-France* partagent la même vision économique du projet et défendent une gare à Lieusaint. Ils mettent en avant la plus forte rentabilité du scénario C malgré son coût légèrement supérieur par rapport au scénario A, les atouts dont dispose la zone de Sénart pour accueillir une gare et les gains en temps de transport.

L'accessibilité aux gares et les temps de parcours

Critère important d'appréciation et de comparaison entre variantes d'un projet, il faut retenir que les gains de trafic se composent de trafic nouveau par report modal de voyageurs qui se déplaçaient auparavant en voiture ou par avion ou d'un trafic induit par l'offre de transports de personnes qui ne se déplaçaient pas auparavant, ainsi que de trafic capté sur les gares parisiennes ou d'autres gares.

D'après Réseau ferré de France⁵, le choix de Lieusaint garantit les fréquentations les plus élevées avec 3,6 millions de voyageurs par an dont 1,2 million de nouveaux usagers et 2,4 millions de voyageurs captés avec un désengorgement maximal des gares parisiennes. Dans l'hypothèse d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges, le trafic

▶1 Voir cahier n°68

▶2 Voir cahier n°33

▶3 Voir cahier n°50

▶4 Voir cahiers n°15 et n°54

▶5 Voir sur le site du débat "analyse de l'accessibilité au réseau LGV en Île-de-France"

inter-secteurs est estimé à 3,3 millions dont 1 million de voyageurs nouveaux et 2,3 millions de voyageurs captés. Ces gains dépendent fortement de l'accessibilité aux gares et des perspectives d'accroissement de la population et de l'emploi.

En premier, des divergences d'opinions se font jour sur le potentiel de population concerné selon l'hypothèse de localisation de cette seconde gare. Pour les élus du quadrant Sud-Est francilien, la gare de Lieusaint dessert les populations les plus éloignées et pourra devenir une des gares les plus fréquentées en France, avec plus de 1 million d'habitants à moins de 30 minutes. Celle envisagée à Villeneuve-Saint-Georges ne sera pas accessible à moins d'une heure pour tout le Sud-Est francilien. *SNCF Voyages* fait entendre un point de vue différent. Son représentant fait valoir qu'une gare à Villeneuve-Saint-Georges située sur le tronc commun du RER D est un avantage en termes d'accessibilité et fait état de résultats d'études divergents¹ de ceux de Réseau ferré de France. Les études de RFF prennent en compte les projets routiers et l'accessibilité en véhicules particuliers comparée entre les deux hypothèses de localisation des gares TGV. Ces différences d'appréciation ont cependant en commun de mêmes ordres de grandeur. Il s'agit là d'une question sensible éclairée par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement Île-de-France, lors de la réunion à Créteil, le 5 mai, qui constate au niveau des résultats des écarts peu significatifs de l'ordre de plus ou moins 10 %, liés aux méthodologies d'étude utilisées par RFF et par la SNCF. Ensuite, l'accessibilité aux gares se différencie selon le mode de déplacement. A titre de comparaison, 60 % des voyageurs TGV se rendent à la gare de Massy en véhicule particulier, 35 % en transports en commun et 5 % en modes doux. Seulement 20 % des voyageurs qui viennent en voiture utilisent le parking longue durée. A Marne-la-Vallée, hors trafic Disney, on constate une répartition différente avec 70 % des voyageurs qui accèdent en voitures et 27 % seulement en transports collectifs.

Sur l'accessibilité en véhicules particuliers, RFF partage le constat qu'il existe un différentiel entre Sénart et Villeneuve. La gare de Lieusaint, au cœur d'un nœud routier avec l'A5, l'A6, la N 104, la RD 306, apparaît nettement plus accessible par la route à la fois pour les populations locales, pour le Sud-Est francilien et également pour une partie de l'Yonne et du Loiret. Les études montrent qu'avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges 65 000 habitants et emplois verraient leur temps d'accès à une gare TGV passer à moins de 30 minutes en véhicule particulier, alors que l'on compte 1,4 million d'habitants et d'emplois dans le cas d'une gare à Lieusaint. Sur l'accessibilité en transports en commun, ces mêmes études montrent que la gare TGV de Lieusaint desservirait des populations et des emplois jusqu'au Sud du département

et Fontainebleau : cela représenterait 580 000 habitants et emplois dont le temps d'accès à une gare passerait à moins de 30 minutes, soit 120 000 de plus que dans l'hypothèse de Villeneuve-Saint-Georges.

Ainsi, les études socio-économiques menées par RFF amènent des arguments favorables à une gare TGV à Lieusaint avec des gains de trafic plus importants qu'à Villeneuve-Saint-Georges. Lieusaint draine un bassin de populations et d'emplois plus important à moins de 30 minutes puisqu'elle est plus accessible surtout en véhicule particulier et qu'elle ne sera pas en concurrence avec la gare TGV d'Orly. De plus, elle permet un report attractif depuis les gares parisiennes. Enfin elle autorise des gains de temps d'accès au TGV plus importants que depuis la première couronne de Paris.

Néanmoins, la question des gains de temps et donc des temps de parcours revient à plusieurs reprises dans le débat. Selon RFF, une gare à Lieusaint entraîne un temps de parcours province-province plus long comparé à Villeneuve-Saint-Georges² mais cela ne conduit pas à une baisse de trafic. En revanche, le positionnement d'une gare à Lieusaint permet un gain de temps d'environ 38 minutes pour les voyageurs Île-de-France province car le rabattement vers Paris est plus long, à comparer avec un gain de 12 minutes seulement dans l'hypothèse d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges.

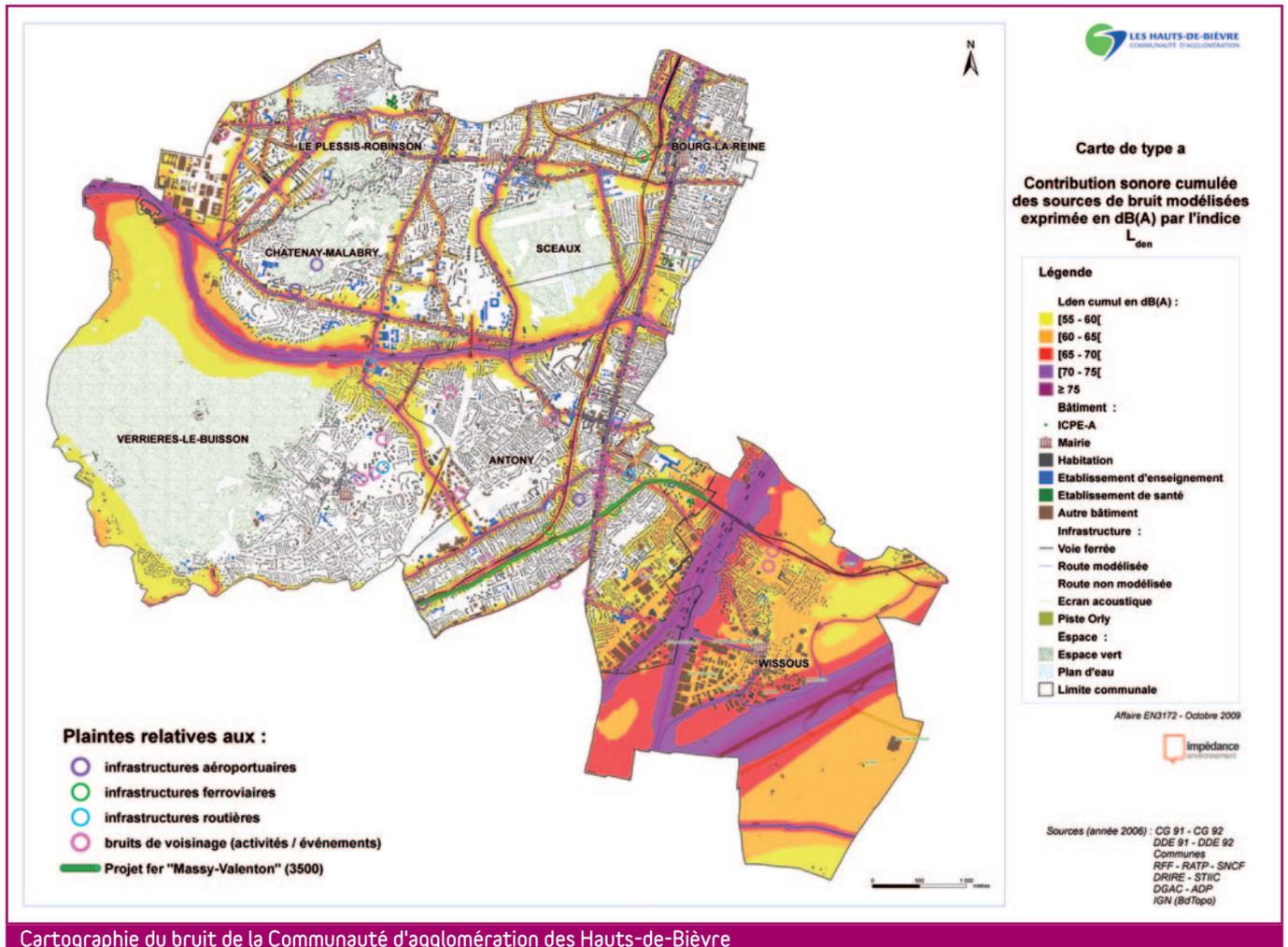
Le projet d'interconnexion Sud ne vise pas de gain de temps province-province mais un gain de temps Île-de-France-province et vice-versa, en évitant, pour les Franciliens, un passage par les gares parisiennes. D'autant que les gains de trafic et d'accessibilité à la grande vitesse viennent compenser les pertes de temps sur des trajets de province à province. Le fait de créer au-delà de Massy, la gare d'Orly et une 2^{ème} gare permettra des fréquences de trains plus fortes dans la limite de capacité des voies. Les représentants des *Régions* ont conscience que l'Interconnexion Sud ne permettra pas de gains de temps. Cependant comme l'exprime la *Région Pays-de-la-Loire*, des gains de temps variant de 6 à 8 minutes sur des parcours de plus de 3 à 4 heures ne doivent pas être l'élément premier à prendre en compte par rapport à une meilleure robustesse des liaisons.

En conclusion, l'interconnexion Sud revêt un intérêt stratégique pour l'amélioration du réseau à grande vitesse et tout autant, représente un fort levier d'aménagement du territoire. Ce projet présenté comme atypique par Réseau Ferré de France vise d'autres gains que des gains de vitesse :

- des gains traditionnels, gains d'accessibilité, gains de fréquence et gains environnementaux et humains liés aux reports modaux ;
- des gains atypiques comme la robustesse du réseau, des gains de régularité, la mutation de l'aéroport d'Orly, la décongestion des gares parisiennes et également sur les transports en commun et l'aménagement des territoires.

D ► L'environnement

D1 ► Le souci du respect de l'environnement



Cartographie du bruit de la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre

Nous allons maintenant rendre compte des échanges relatifs à cette dimension essentielle du projet qui a fait l'objet de prises de position très engagées.

Parmi les réunions du débat qui ont été consacrées plus particulièrement à ce thème de l'environnement, mentionnons la réunion du 5 avril à Antony, celle du 27 avril à Yerres, ainsi que celle du 2 mai à Villeneuve-le-Roi.

Rappelons que le projet d'interconnexion Sud fait partie de la loi "Grenelle 1" au titre des infrastructures ferroviaires à lancer en priorité avant 2020.

Cette loi a notamment comme finalité de limiter l'usage de la voiture et de l'avion sur les moyennes et longues distances dans un souci d'efficacité énergétique et de contrôle des émissions de CO_2 .

Dans cet esprit, ce projet présente une "vocation écologique".

Qui plus est, bon nombre des fonctionnalités de ce projet relèvent également d'un souci du respect de

l'environnement. Mentionnons en particulier la création de l'intermodalité air/fer à Orly, la contribution aux dessertes de transports en commun au niveau du RER C notamment, ou encore l'amélioration de l'accès à la Grande Vitesse en Île-de-France.

Au niveau du projet, le maître d'ouvrage a examiné de façon détaillée³ les enjeux environnementaux du périmètre du territoire concerné. Ce territoire apparaît comme un tissu urbain dense exposé à de multiples nuisances sonores (avions, trains, automobiles), qui bénéficie cependant de ressources naturelles (eau, forêt, ...).

Le maître d'ouvrage a également reconnu les divers impacts potentiels des scénarios de tracé sur l'environnement : insertion urbaine, vibrations, bruits.

Il s'est également intéressé à des critères environnementaux, comme l'efficacité énergétique ou le bilan carbone, et il a procédé à une première comparaison environnementale.

►1 Quelques chiffres SNCF à venir

►2 + 8 minutes pour un Nantes-Lille, par exemple

►3 Pages 27 à 31 et 88 à 94 du Dossier du débat réalisé par RFF

A ce niveau, il faut surtout rappeler que la plupart des scénarios comporte une grande partie en tunnel¹, et qu'à ce titre cela peut contribuer à réduire les nuisances actuelles.

Au plan général, l'extension du réseau national des TGV a été bien accueillie, si ce n'est la crainte de l'un des acteurs² d'assister à une disparition du service public.

Par ailleurs, la perspective de réaliser une intermodalité air/fer à Orly n'a pas été véritablement discutée en réunion. Cependant, l'un des cahiers d'acteurs la remet en cause à travers un nouveau scénario³ et une contribution l'a évoquée.

Par contre, à plusieurs reprises, les participants ont souhaité entendre confirmé le maintien actuel du plafonnement des créneaux aériens autorisés⁴.

D2 ▶ Un trop plein de nuisances

Avant d'évoquer des thèmes particuliers ou des lieux sensibles relatifs à l'impact environnemental du projet d'interconnexion et de ses scénarios, intéressons-nous à un sentiment global de saturation de nuisances mêlé à de la crainte d'une dégradation supplémentaire du cadre de vie.

Ce sentiment, qui est partagé par plusieurs acteurs⁵, fait référence à un cortège de nuisances, comme l'illustre l'extrait ci-dessous d'un cahier d'acteurs :

"Notre qualité de vie n'est pas négociable

La commune de Villeneuve-le-Roi est déjà marquée par de nombreuses nuisances :

- ▶ 120 000 avions par an la survolent à très basse altitude de 6h à 23h30,
- ▶ 3 voies ferrées traversent le territoire (points noirs bruit),
- ▶ un dépôt pétrolier classé Seveso II est implanté sous les avions et en zone inondable,
- ▶ la traversée de Seine par le pont de Villeneuve est fréquemment encombrée, causant un bouchon qui remonte tout le long de la RD 32.

Les Villeneuvois sont donc opposés à la création de nuisances supplémentaires."



Ce sentiment renvoie également à une mémoire douloureuse où l'on a l'impression d'être des oubliés ou des sacrifiés, qui doivent bénéficier quelque part d'une réparation.

C'est aussi une mémoire qui rappelle des combats difficiles, comme à Villecresnes pour exiger la couverture de la ligne TGV dans la commune, ou comme à Antony pour refuser le projet Massy-Valenton.

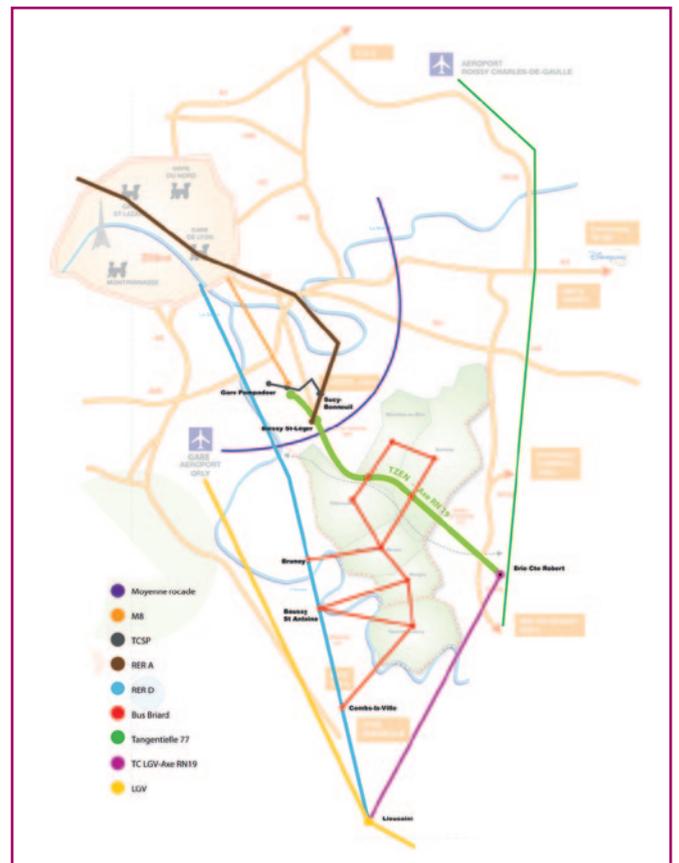
Il s'accompagne de la conscience d'être mal desservi ou enclavé, c'est-à-dire de subir des nuisances extérieures sans en tirer parti en termes de services⁶.

C'est par exemple le constat d'enclavement de la commune de Wissous.

Ainsi, la Communauté de communes du Plateau briard déclare :

"Nous sommes très isolés sur le plan des transports en commun, et nous sommes saturés pour le transport routier."

(cf. cahier d'acteurs 74)



Un grand schéma cohérent de transports au Sud-Est de la métropole

Ce sentiment quand il est trop prononcé engendre naturellement la méfiance ; et cela se manifeste par des positions qui échappent à l'exercice de la raison partagée et qui rendent difficile et l'entrée vers un dialogue constructif. Cette situation de trop plein de nuisances explique en partie que les acteurs ont du mal à envisager l'idée d'un bilan global des nuisances et de son évolution en matière d'environnement, un bilan qui prenne en compte les améliorations apportées par certains aspects du projet⁷. Enfin l'espoir est toujours permis de voir s'enclencher

des discussions et il ressemble à cette femme du silence qui lors de la réunion publique particulièrement animée de Villeneuve-le-Roi se faisait expliquer en langage des signes les tenants et aboutissants du projet d'interconnexion.

D3 ► Ce scénario B, le mal aimé

Le scénario⁸ privilégie le jumelage avec le corridor ferroviaire existant de la grande ceinture. Ainsi il comporte une partie en tunnel entre Massy et Wissous, une gare à Rungis la Fraternelle ou à Pont de Rungis, un tracé à l'air libre entre cette gare et Valenton, avec en option une autre gare en surface connectée au RER D à Villeneuve-Saint-Georges.

Ce scénario présente 16 km de voies nouvelles, et son coût s'élève à 1,4 milliard d'euros ; c'est la solution la moins coûteuse de celles présentées par RFF.

Il a également un taux de rentabilité (TRI) le plus élevé parmi les scénarios du fait de sa réalisation en surface.

En fait, il n'a guère été approfondi par le maître ouvrage ; notamment son passage délicat à Villeneuve-le-Roi, entre le quartier du Coteau et celui du Grand Godet, n'a pas été vraiment reconnu, en particulier au niveau des protections envisageables contre les nuisances.

Les riverains concernés se sont d'ailleurs exprimés fortement à la réunion du 2 mai à Villeneuve-le-Roi pour exclure ce scénario.

Ce rejet prévisible avait d'ailleurs conduit RFF à imaginer une variante qui, peu avant la gare d'Orly du RER C, plonge vers la Seine en tunnel en passant sous Villeneuve-Saint-Georges. Cependant cette variante n'a pas été réellement discutée dans le débat.

En effet, le scénario B ainsi que sa variante, comporte une gare d'accès à l'aéroport, sur le tracé du RER C, et la rupture de charge que cela suppose a été écartée par tous les participants d'une gare sous les aéroports.

Enfin notons cependant que deux intervenants⁹, dans une optique de réalisation fractionnée du projet d'interconnexion Sud, n'ont pas été loin de réhabiliter ce scénario, au moins à travers une variante comportant un jumelage avec la grande ceinture à l'Est du Cor de chasse¹⁰.

D4 ► Des sujets particuliers et des sites sensibles

Le thème le plus abordé dans le débat a été l'impact des tunnels¹¹, tant en construction qu'en service. Ce thème a été évoqué notamment à travers les sites sensibles que constituent les débouchés du tunnel à l'air libre.

Nous commenterons également d'autres thèmes qui ont été abordés de façon plus brève. Citons le bruit, la congestion routière, les milieux agricoles et l'étalement urbain...

Et à la frontière du projet d'interconnexion il y a eu de nombreuses interventions sur la liaison Massy-Valenton.



Des tunneliers pour le creusement et l'excavation

►1 35 % pour le scénario B, 95 % pour le scénario A, et 85 % pour le scénario C

►2 Voir cahier d'acteurs FNAUT Pays de Loire n° 49

►3 Voir cahier d'acteurs "Citoyens d'Antony"

►4 Par exemple voir les réunions de Massy (ouverture), de Villeneuve le Roi et de Longjumeau ainsi que le cahier d'acteurs n°40

►5 Voir les cahiers d'acteurs n° 10 et 40, n°6, 7, 21 et 25, n° 19 et 26, n°60 et 74

►6 Certains parlent de territoire servant. Pour des territoires alentour

►7 Voir réunion de Villeneuve-le-Roi, mise en place de compensation

►8 Voir Dossier du débat, pages 78/79

►9 FNAUT Île-de-France cahier d'acteur. Ainsi que les contributions de Bernard Gobitz mises en ligne sur le site internet du débat

►10 Nœud ferroviaire situé sur Villeneuve le Roi

►11 Voir Dossier du débat, pages 89 et 90

Un rappel sur les tunnels et la géologie du périmètre d'études¹

C'est sans doute lors des réunions de Yerres et de Villeneuve-le-Roi que les participants ont été le mieux informés sur les tunnels grâce aux interventions d'un expert de RFF et de deux autres mandatés par la CPDP.

Le creusement du tunnel se fera par un tunnelier, c'est-à-dire une machine qui de façon continue creuse, évacue les déblais hors de terre, et met en place le soutènement du tube destiné à la pose des lignes et au passage des trains au fur et à mesure de son avancement.

Avec un diamètre qui peut dépasser 10 mètres, il permet de creuser des tunnels de plusieurs kilomètres, trois fois plus vite qu'avec la méthode traditionnelle. Il garantit une étanchéité du tunnel, ce qui évite les tassements en surface pendant et après les travaux.

A propos de la géologie du périmètre d'études², un habitant d'Antony a fait état d'une roche marneuse et argileuse très fragile dans le secteur d'Antony, et il a souhaité obtenir des éclaircissements, notamment en matière de vibrations.

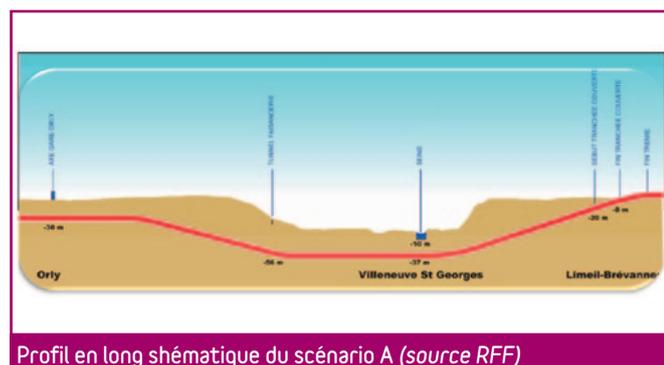
Cela a conduit lors de la réunion de Yerres à préciser que les tunnels envisagés, à 20 ou 30 mètres de profondeur, se situeraient dans les roches dures avec au-dessus une couche de marnes argileuses qui viendraient atténuer les vibrations.

D'autre part, à cette réunion un expert mandaté par la CPDP a rendu compte de la reconnaissance géologique à laquelle il avait procédé.

Il a affirmé qu'il n'y aurait aucun problème avec les terrains traversés, que ce soit dans la vallée de la Seine, le territoire d'Orly, ou la forêt de Sénart, sauf peut-être à la remontée des tunnels, là où ils interceptent les nappes phréatiques.

Pour terminer cette vue générale, RFF mentionne qu'il s'agit de bi-tubes (deux tubes séparés, une LGV dans chacun), avec pour avantage d'avoir un dispositif de sécurité ne nécessitant pas de cheminées de secours.

Le passage d'un tunnel sous un secteur d'habitat



Profil en long schématique du scénario A (source RFF)

Il y a là un motif d'inquiétude fort chez certains intervenants, même si le tunnel est à 20 ou 30 mètres de profondeur et diffère complètement d'une tranchée couverte analogue à celle de Villecresnes.

Cette inquiétude conduit par exemple la commune de Villeneuve-le-Roi à refuser tout tracé souterrain sous les parties urbanisées de la commune.

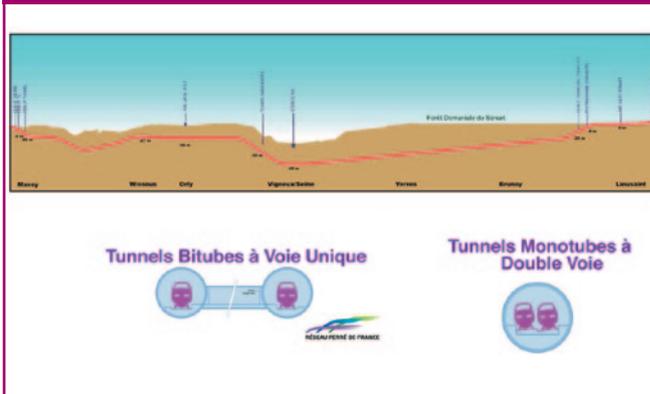
Pour tenter de relativiser ces inquiétudes, les experts ont passé en revue les impacts principaux :

- ◆ au niveau de la conception. Il existe un enjeu acoustique important aux entrées-sorties de tunnel et une étude approfondie est à mener pour protéger les bâtiments à proximité. Par ailleurs, l'insertion urbaine des tunnels est délicate puisqu'elle implique la mise en place d'une trémie, puis d'une tranchée couverte, et ensuite du tunnel proprement dit³.
- ◆ pendant les travaux. Il s'agit de l'impact sur le bâti (tassements, fissures) qui devrait être limité s'il est correctement suivi. Il y a aussi l'évacuation et le transport des déblais en grande quantité dont il convient de maîtriser les nuisances.
- ◆ lors de l'exploitation. Outre la question du bruit, il y a celle des vibrations provenant du contact roue-rail qui devraient être limités comme cela a été rappelé plus haut.

La traversée de la forêt de Sénart et le raccordement au Bois de la Grange

Lors de la réunion de Yerres, le représentant de la Communauté d'agglomération Sénart Val-de-Seine⁴ (CASVS) s'est prononcé contre le scénario C afin de protéger la forêt. Il a rappelé que la Communauté d'agglomération avait

Profil en long schématique du scénario C (source RFF)



contribué à la faire classer "forêt de protection nationale" en 1995⁵ en vue de la faire sanctuarisée. Par ailleurs il a mentionné également l'existence d'une charte forestière. De son côté, la Communauté du Val d'Yerres a annoncé qu'elle ne prendra une décision sur les scénarios que lorsque elle aura toutes les conditions et assurances réunies afin d'éviter un "massacre de la forêt de Sénart et du Bois de la Grange".

Lors de cette réunion ou dans celles qui ont suivi, il a été fait état par les experts et par RFF de la compatibilité du projet d'interconnexion avec à la fois le statut de forêt de protection et la charte forestière. Il a été mentionné aussi l'absence d'impact hydrogéologique, en particulier sur les zones humides, et un débouché à l'Est hors de la forêt de Sénart.

Cela ne paraît pas avoir convaincu les opposants au tracé C qui présente pourtant un tunnel à 30 mètres de profondeur. Quant au Bois de la Grange, l'insertion du tracé A entre le tunnel de Limeil-Brévannes et la tranchée couverte de Valenton a fait l'objet d'une présentation détaillée à Yerres et certaines oppositions se sont manifestées dans des cahiers d'acteurs⁶.

L'insertion du tunnel à Massy

Lors de la réunion d'Antony début d'avril, un débat a eu lieu sur la question de l'entrée-sortie du tunnel, commun à tous les scénarios de Massy Orly, au droit de la gare de Massy Verrières.

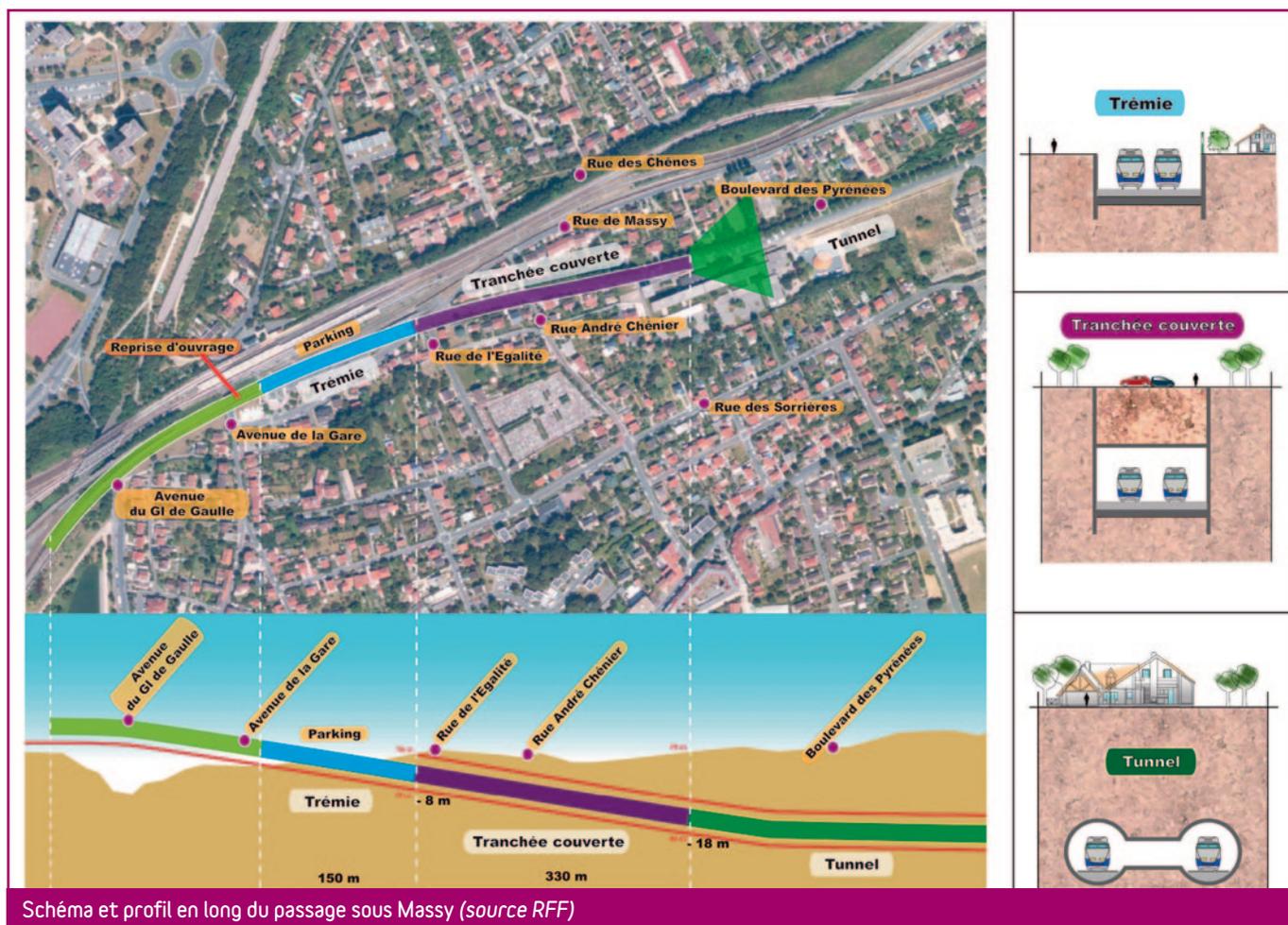
A cette occasion RFF a précisé que la descente vers la partie en tunnel ne pouvait s'entamer qu'au viaduc de l'avenue Charles de Gaulle, avec une pente de 35 pour 1 000, c'est-à-dire accentuée par rapport à la règle habituelle.

Cela a pour conséquence que la tranchée couverte commencerait au niveau du parking au Nord de la gare, et se prolongerait sur Antony au début du boulevard des Pyrénées⁷, en étant ensuite en tunnel au niveau du quartier du Grand Ensemble.

Les intervenants d'Antony, soucieux de respecter le cadre de vie des habitants, ont demandé à RFF que soit étudiée la solution d'un enfouissement de l'interconnexion Sud en amont, au Sud de la gare de Massy TGV.

Une pré-étude a été réalisée par RFF. Ses principales conclusions ont été jugées cohérentes par un expert indépendant de RFF auquel la CPDP l'a soumise ; elle a confirmé l'ordre de grandeur de 1 milliard d'euros pour le coût de cette solution, confirmant ce qui avait été annoncé lors de la réunion d'Antony.

Par ailleurs, les riverains s'inquiètent des nuisances liées



➤1 Voir Dossier du débat, page 27

➤2 Voir la réunion d'Antony du 5 avril

➤3 Voir par exemple la réunion du 2 mai à Villeneuve-le-Roi

➤4 Voir le cahier d'acteurs n°2

➤5 Toute modification doit passer devant le Conseil d'Etat

➤6 Voir n°45 et 68

➤7 Au droit de maisons individuelles

aux travaux ainsi que du bruit et des vibrations. A cette occasion, il a été précisé par RFF que la vitesse d'entrée dans le tunnel serait de 70 km/h environ. A mentionner lors de la réunion de Villeneuve-le-Roi la proposition d'une association d'Antony concernant le projet. Au terme de celle-ci, les riverains imposeraient eux-mêmes les mesures de construction et d'exploitation pour préserver leur environnement, comme la limitation de vitesse, l'utilisation de longs rails soudés et des patins. Il est vraisemblable que cette question de l'insertion du tunnel à Massy donnera lieu à de nombreux échanges et concertations.

Le raccordement des trains normands à Wissous

Dans leurs cahiers d'acteurs, la *commune de Wissous et l'APEPAW*¹ demandent un ré-examen de la connexion des TGV normands qui empruntent la grande ceinture et doivent gagner la future ligne souterraine. Le projet actuel empêcherait notamment la réouverture attendue de la gare de Wissous.

Ce sujet a également été abordé lors de la réunion d'Antony où une carte détaillée du raccordement a été présentée par RFF. Il a été également précisé qu'il s'agit de 6 TGV par jour. Enfin, lors de la réunion de clôture à Massy, la représentante de la commune s'est étonnée de l'ampleur et du coût d'un tel raccordement pour un si petit nombre de TGV annoncés.

De son côté la *CCIR de Haute Normandie*² déclare que la question du raccordement entre l'interconnexion Sud et la ligne empruntée par les TGV normands est à ses yeux un des éléments prioritaires du projet.

Sujets ayant émergé

Mentionnons brièvement d'autres sujets d'environnement évoqués lors des réunions.

A Villeneuve-le-Roi, les habitants du Grand godet et ceux du quartier de Coteau s'inquiètent de voir un accroissement de trafic et donc de nuisances³. Ils sont donc opposés aux tracés A et B.

Un intervenant au nom de l'association *Imagine Villeneuve-le-Roi* favorable au scénario A s'est élevé contre cette position⁴ en mettant en avant qu'il y aurait de toute façon un souterrain sous la commune.

D'autre part, une majorité de participants à cette réunion refuse la perspective d'un engorgement routier décuplé avec le scénario A et une gare à Villeneuve-Saint-Georges. A l'inverse, sans gare, comment se rendre à Orly si ce n'est pas en voiture ? commente un adepte d'une "solution durable".

A Massy, lors de la réunion de clôture, la représentante

de *Wissous* s'est inquiétée de la croissance du trafic du RER C en espérant que les protections contre les nuisances seraient réalisées.

A Lieusaint, des questions ont été posées sur l'utilisation des terres agricoles pour construire la future ligne. D'après RFF, certaines acquisitions ou expropriations seront à envisager pour la partie sortie du tunnel vers Lieusaint et pour compléter le triangle de Crisenoy.

Toujours à cette réunion, un intervenant a exprimé un souci de préservation des espaces agricoles et le représentant de l'EPA de Sénart a précisé que même avec un portefeuille foncier important de l'Etat, l'établissement public n'était pas dans une logique de dilapidation et qu'une réflexion sur l'équilibre des terres entre urbanisation et agriculture est en cours dans le cadre d'un schéma territorial.

Enfin, au cours des différentes réunions, il n'y a pas eu d'échange à propos du bilan carbone du projet.

D5 ► La liaison Massy-Valenton et les associations d'Antony

Nous n'allons pas aborder maintenant la situation controversée de l'opération d'aménagement de la liaison (partie Ouest) vis à vis du projet de l'Interconnexion Sud : doit-elle faire partie ou non du projet de l'interconnexion ? Contentons nous ici d'éclairer les apports dans le domaine de l'environnement de trois associations d'Antony, à savoir : *CDR Ma Val*, *Celfi Île-de-France-Sud*, et *Citoyens d'Antony*⁵, qui à partir de leur engagement contre l'aménagement de Massy-Valenton ont eu un rôle important dans l'animation de ce débat⁶.

Il est possible d'en résumer le contenu de la façon suivante :

► Du côté de *CDR Ma Val*

Ce comité de défense des riverains centre son intervention principalement sur la liaison Massy-Valenton dont il demande l'abandon pur et simple au profit de l'Interconnexion Sud.

Dans son cahier d'acteurs, il dresse un panorama des points sensibles sur le tracé du RER C ; en particulier il signale le passage à niveau de Fontaine-Michalon et de la rue des Chênes.

Il fait également état des questions de santé (insomnies, stress...) en mentionnant un avis du Ministère de la Santé de 2001 sur le projet Massy-Valenton⁷.

► Du côté de *CELFI*

Ce comité environnement des lignes ferroviaires s'est opposé au projet Massy-Valenton en proposant des solutions alternatives et en promouvant une interconnexion en site propre entre Massy TGV avec une intermodalité air/fer à Orly (scénario A).

Il fait souvent référence à une vision stratégique de long

terme, d'où une préférence affirmée pour des solutions de qualité.

Cette association rappelle qu'elle a proposé vers 2006 un projet d'enfouissement partiel du tronçon Ouest de Massy-Valenton, d'un coût de l'ordre de 300 millions d'euros ; et dans ce débat, elle s'est intéressée aux modalités de financement de l'interconnexion Sud.

► *Du côté de Citoyens d'Antony*

Cette association a pour objectif l'action politique locale en privilégiant l'écoute des habitants et le travail de terrain, c'est-à-dire un champ d'intervention plus large que celui des deux associations précédentes.

Dans ce débat, elle a sensibilisé la CPDP à la traversée

en souterrain du projet concernant le quartier du Grand ensemble où vient de se dérouler une opération ANRU.

Elle aussi a précisé être à l'origine d'une proposition variante pour l'interconnexion sous la forme d'un barreau ferroviaire Est-Ouest plus au Sud, à la hauteur de Lieusaint.

Elle a aussi recommandé l'évitement de la première couronne pour le transport de fret et de marchandises dangereuses.

Enfin, pour la liaison Massy-Valenton, elle admet l'affectation de la ligne actuelle au seul trafic du RER C, même doublé, et suggère de supprimer tous les passages à niveau en sauvegardant la vie des quartiers concernés.

- 1 n°19 et 26
- 2 Cahier d'acteurs n°28
- 3 Il s'agit sans doute de vibrations et du bruit
- 4 Voir aussi cahier d'acteurs n°27
- 5 Voir les cahiers d'acteurs 6 et 7 et 21 ainsi que la contribution du CELFI datée du 19/05/2011
- 6 Essentiel de ces apports, cf. compte rendu de la réunion d'Antony, cahiers d'acteurs de ces associations, sans omettre les interventions de la Ville d'Antony et son cahier d'acteurs (n°28)
- 7 Malgré sa demande, la CPDP n'a pu connaître la teneur exacte de cet avis



E ► L'Interconnexion Sud et les ramifications des projets de transport en commun

L'évocation du projet d'interconnexion en Île-de-France a conduit à s'interroger sur les transports collectifs, en particulier sur l'articulation au niveau des futures gares de ces transports avec les TGV. Pour rendre compte des débats, nous allons examiner

successivement la revendication forte en faveur de l'amélioration des transports collectifs existants, les grands projets à moyen terme, les gares en tant que "hubs" de transports, et les projets en cours de germination.

E1 ► Priorité à l'amélioration de l'existant

Au cours du débat s'est exprimée une protestation forte contre les conditions intolérables des déplacements sur le réseau transilien dans le Sud de l'Île-de-France¹: retards et suppression de trains, rames bondées, insécurité dans les transports, tarifs élevés...

Beaucoup ont alors comparé le coût du projet d'interconnexion Sud avec le montant des opérations à réaliser pour obtenir des conditions décentes de voyage dans les transports en commun, en regardant en particulier le nombre de personnes concernées par ces deux modes de transport². Et cette comparaison les conduit à douter de la priorité, voire de l'utilité du projet d'interconnexion.

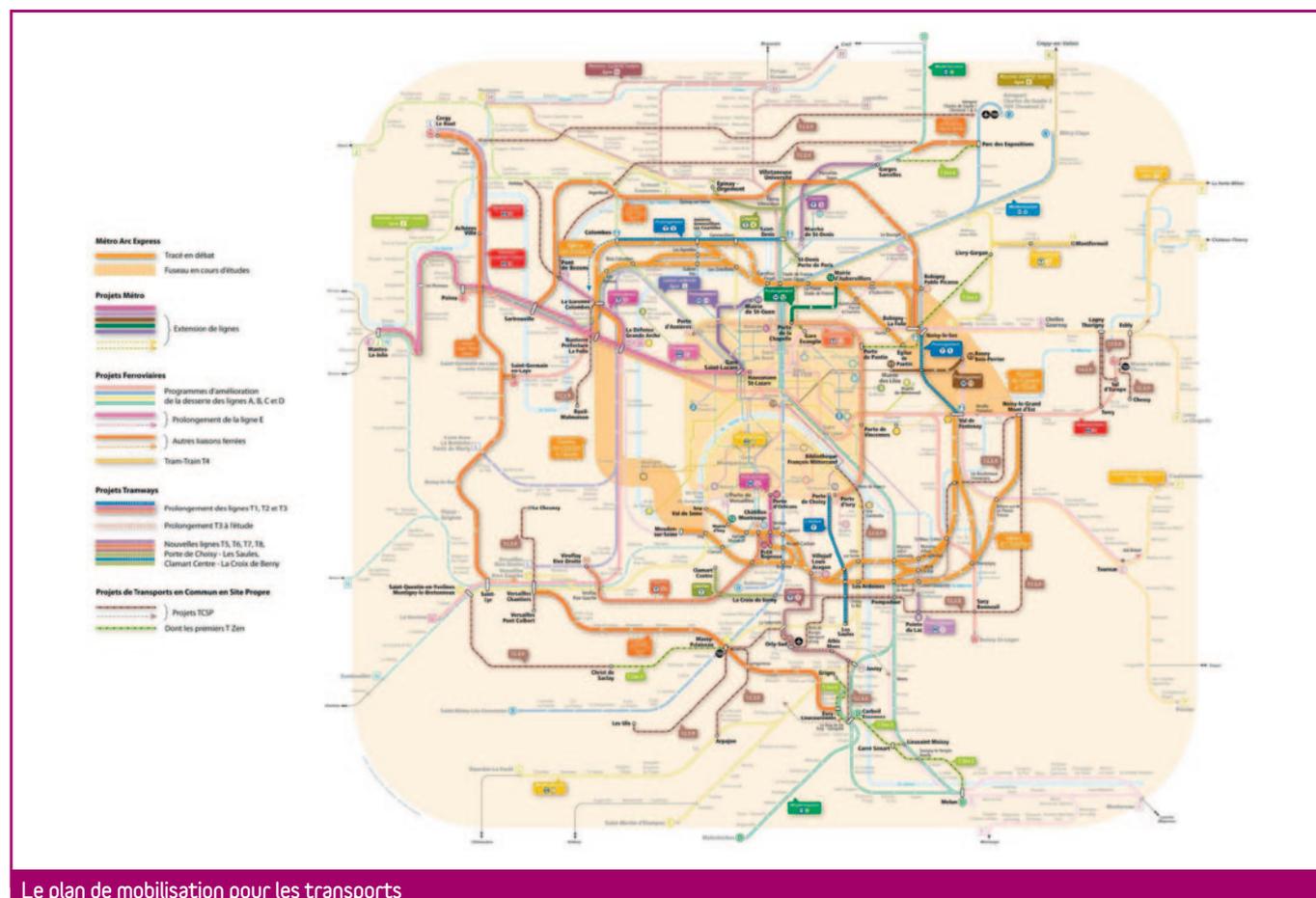
d'investissements nécessaires d'1 milliard d'euros auquel il faut rajouter un plan de modernisation du matériel roulant³.

Le RER C fait également l'objet de critiques et l'association des usagers Circule insiste sur l'urgence des travaux d'amélioration du tronçon existant qui permettront en particulier le passage au ¼ d'heure⁴. Elle refuse par ailleurs de se prononcer sur les scénarios tant que les besoins des travailleurs de la zone d'Orly en transports en commun ne sont pas pris en compte.

A ce propos, signalons une inquiétude exprimée sur l'avenir de la branche Orly-Massy du RER C, provoquée par l'impression d'une surabondance possible à terme de lignes de transport collectif : liaison verte du Grand Paris, Orlyval, RER C.

Devant cet appel à répondre de façon urgente à des besoins aigus, les responsables s'organisent avec des plans et des projets à moyen terme que nous allons examiner.

Cette situation s'illustre tout particulièrement avec le RER D, pour lequel la protestation est unanime. Et les intervenants, collectivités locales ou associations, font état d'un montant



Le plan de mobilisation pour les transports

E2 ▶ Les grands projets déterminants à moyen terme

Il s'agit d'un côté de la création du réseau du Grand Paris et de l'autre du plan de mobilisation des transports en Île-de-France, avec la signature d'un protocole entre l'Etat et la Région le 26 janvier 2011.

A propos du projet Grand Paris, il a été organisé le 13 janvier une réunion commune entre le débat public du Grand Paris et celui de l'Interconnexion Sud. A cette réunion ont été présentées par RFF les quatre possibilités d'implantation d'une gare à Orly. Les participants ont constaté la convergence des réseaux vert et bleu vers l'aéroport d'Orly, sans qu'il soit fait état des divergences concernant la ligne verte entre la Région et l'Etat. Par ailleurs, la Société du Grand Paris, à l'occasion d'une demande d'implantation d'une gare à Pont-de-Rungis, a précisé les critères qui présideraient au choix des gares.

Depuis le mois de janvier, il semble qu'une solution de substitution se soit élaborée pour la ligne verte entre Massy et Orly (voir par exemple les journaux de mai, mais pour l'instant la décision n'est pas encore officialisée), avec l'éventualité d'une gare sur la ligne bleu à Pont-de-Rungis.

Venons-en maintenant au plan de mobilisation 2007/2020 tel qu'il figure dans le protocole de janvier 2011. Dans les urgences, il comprend des actions sur le RER D et le RER C, la réalisation d'un tram-train entre Massy et Evry, puis entre Massy et Versailles, la réalisation du tramway T7 entre Villejuif et Juvisy, le projet de tramway entre Paris, Choisy et Orly ainsi que le Tzen (BHNS) entre Sénart-Melun, Corbeil et Evry. Ces réalisations à venir ont été évoquées lors des diverses

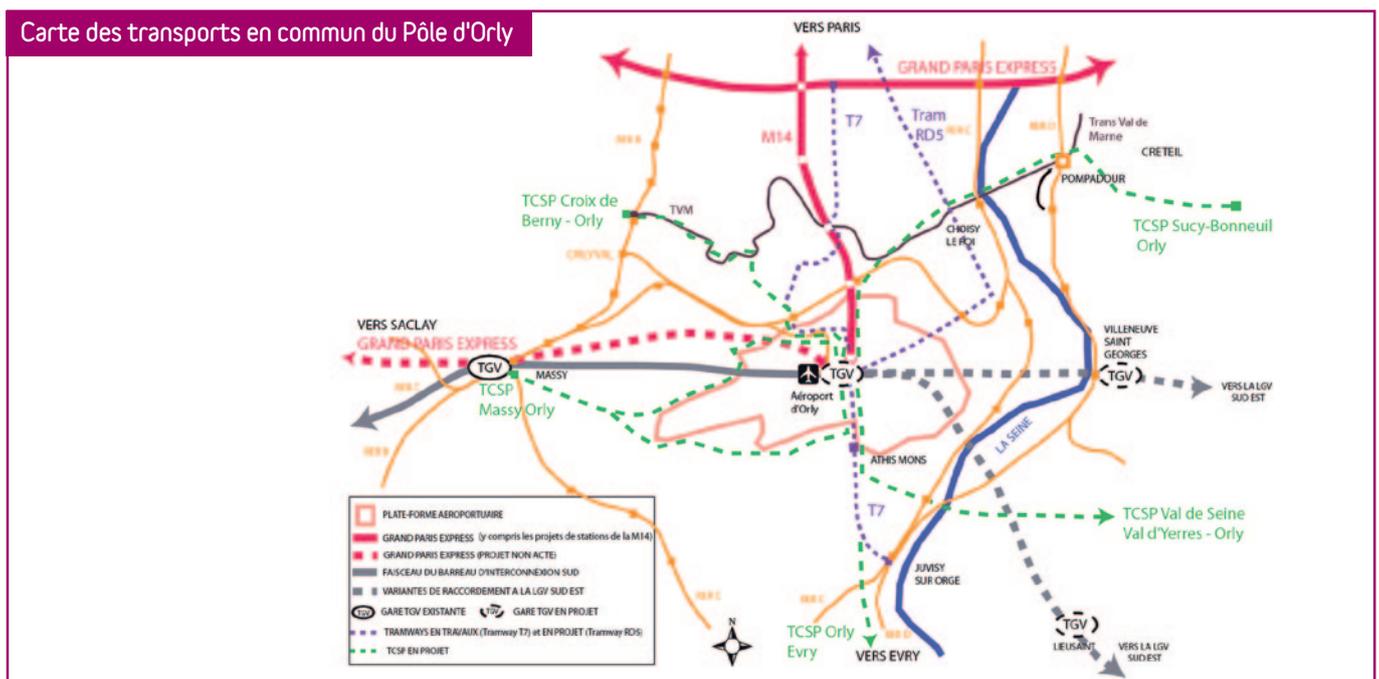
réunions. En particulier, à la réunion de Juvisy, a été soulignée la difficulté du montage financier de la section du T7 entre Athis-Mons et Juvisy⁵.

E3 ▶ Les gares en tant que hub

Tous les acteurs sont conscients que la réussite de l'implantation d'une gare TGV passe par une articulation performante avec le réseau des transports en commun et encore mieux s'il est possible de créer un hub multimodal. A ce niveau, rendons compte de l'apport du débat.

Du côté du Pôle d'Orly, la totalité des acteurs économiques et des collectivités locales, en même temps qu'ils privilégiaient une implantation de la gare TGV sous les aéroports font état de la création d'un puissant pôle régional de transport en commun afin d'améliorer l'accessibilité et la desserte d'Orly. A la suite d'une étude 2009 de la desserte du Pôle d'Orly, cette orientation peut se traduire par le schéma ci-dessous.

Nous retrouvons bien sûr les projets Grand Paris (prolongement de la ligne 14, ligne bleue) et ceux du plan de mobilisation : tramway T7, renforcement du RER C, tram RD5, ainsi que plusieurs lignes nouvelles de TCSP, vers le Val d'Yerres, vers Massy, vers la Croix-de-Berny ou vers SENIA et Sucy- Bonneuil. Des réflexions sont sans doute à poursuivre pour affiner cet ensemble de projets et à préciser des calendriers. Au cours de notre débat a été souvent évoquée l'évolution à la fois du RER C et d'Orlyval. Pour ce dernier que faut-il penser d'une extension possible et d'une modification de la tarification ? Enfin, il a été mentionné que l'amélioration de



➤1 Voir cahiers d'acteurs n° 59, n°63, 36 et 41

➤2 20 000 voyageurs TGV par jour contre 550 000 usagers du RER D selon le député maire de Yerres

➤3 Sans compter le doublement du tunnel de l'ordre de 1,5 milliard d'euros selon le cahier n°63

➤4 Aujourd'hui la fréquence est la demi-heure sur cette section du RER C entre Pont de Rungis et Massy

➤5 Voir cahier d'acteurs n°58

l'accessibilité du Pôle d'Orly passait aussi par l'amélioration du réseau routier "magistral".

Du côté de Massy-Palaiseau, avec la gare TGV et celle des RER B et C, la gare routière et ses réseaux de bus, qui dépassent largement la ville, avec la mise en place à court terme de TCSP, vers Saclay et Orly, Massy est d'ores et déjà un véritable hub de transports en commun.

Les projets en cours d'examen du Grand Paris et de l'Interconnexion Sud ou du tram/train Evry-Massy vont par ailleurs le conforter.

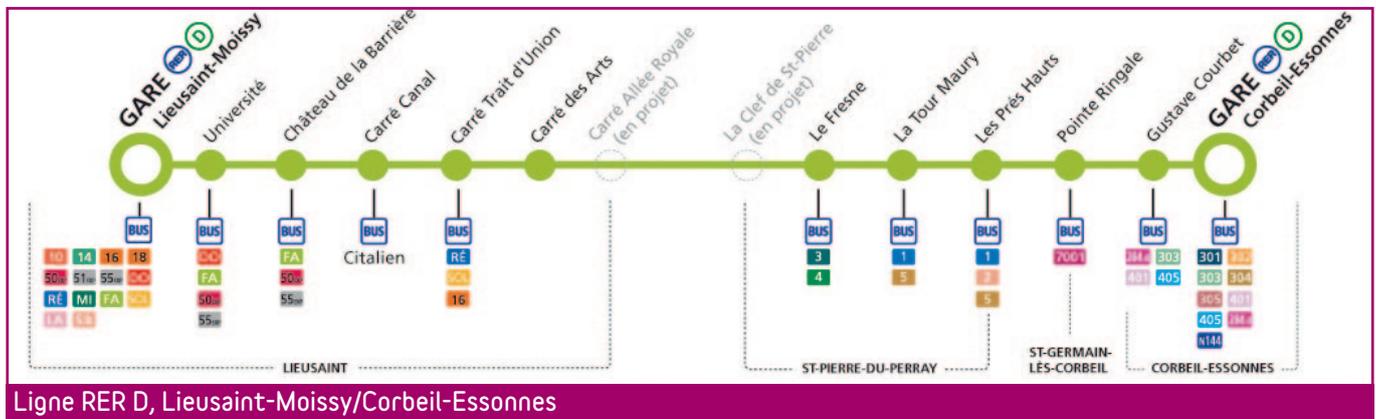
Dans le cadre du débat, a été évoqué le positionnement du départ de l'Interconnexion Sud en tunnel au niveau de Massy (Massy-Verrières ou au Sud de la gare TGV, ainsi que la possibilité de rattacher les trains normands à l'interconnexion). Par ailleurs, a été lancée l'idée d'une mutualisation des nouvelles infrastructures que sont la ligne verte du Grand Paris et l'Interconnexion Sud, qui paraît d'après RFF, difficile

à mettre en œuvre avec un mauvais bilan avantages/inconvénients.

Du côté de Villeneuve-Saint-Georges, la présence du tronçon commun du RER D est un atout de premier plan pour une localisation de la gare TGV. En revanche, comme le soulignent tous les acteurs du secteur, une condition indispensable de réussite passe par la réalisation d'une déviation de la RN 6 et la réalisation d'un franchissement sur la Seine pour conforter les liaisons en transports en commun entre ce territoire et le pôle d'Orly. A noter également le TransVal-de-Marne qui est une liaison est-Ouest importante dans ce secteur.

Du côté de Lieusaint, ce sont les perspectives de développement du Tzen qui vont structurer ce territoire entre Sénart, Melun, Evry et Corbeil.

Il faut noter la desserte routière satisfaisante avec l'autoroute A5 et la Francilienne.



E 4 ► Projets en germination

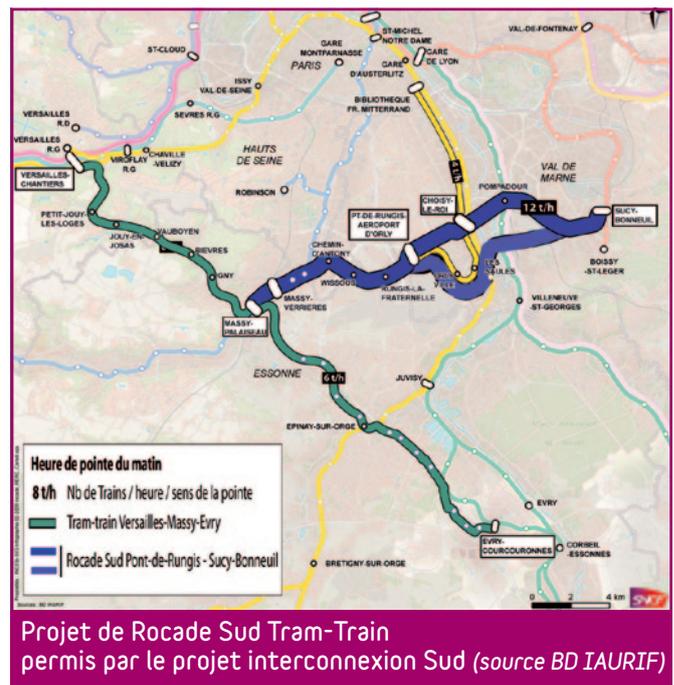
A ce niveau, il nous faut mentionner des projets qu'ont évoqués souvent les participants.

Il s'agit de la rocade ferrée de moyenne couronne envisagée par la SNCF afin de renforcer la liaison Est-Ouest entre Massy et Sucy-en-Brie, sous la forme d'un tram-train avec une fréquence de pointe de 12 trains à l'heure.

Il s'agit aussi de l'idée d'une navette TGV, utilisant les lignes LGV d'interconnexion.

Son étude est souhaitée par de nombreux acteurs, comme l'association *Nexus*¹, *SADUR*² et le *STIF*.

Cette possibilité de profiter de la faible utilisation initiale de la ligne dédiée à la grande vitesse pourrait permettre de développer un service de cabotage par navette rapide entre Massy et Roissy. Répétant à plusieurs reprises que cette navette ne figure pas dans le projet d'interconnexion et que sa réalisation dépend d'autres acteurs que lui, RFF juge que le doublement Crisenoy-Coubert ou Valenton-Coubert serait indispensable, que la solution de Crisenoy paraît la moins chère (300 millions d'euros contre 1 milliard) et la plus simple à intégrer.



- 1 Cahier d'acteurs n°20
- 2 Cahier d'acteurs n°59

F ➤ Trafic, socio-économie et financement : des questions difficiles mais largement abordées par les acteurs du débat

Un débat public sur un projet d'infrastructure fait s'entrecroiser de multiples dimensions de l'aménagement envisagé. Certaines sont aisément saisies par le public parce qu'elles touchent à son expérience vécue, à des représentations et des savoirs partagés. D'autres aspects semblent plus abstraits et paraissent demander une sensibilité ou des compétences plus spécifiques à certaines personnes. Les prévisions de trafic, qui imposent de se projeter à l'horizon éloigné du projet, les estimations financières qui concernent des sommes peu habituelles, l'évaluation socio-économique qui oblige à un lourd effort d'abstraction pour comparer des gains de temps, des nuisances environnementales et des dépenses monétaires, ont en commun cette difficulté d'accès qui découle de leur éloignement du sens commun.

Pourtant, ces questions forment à l'évidence un pan important de l'appréciation d'un projet. Pour la CPDP, il convenait qu'elles puissent être débattues. Pour ce faire, il importe que ces questions soient rendues accessibles au plus grand nombre. Deux "ateliers techniques", dont la conception a déjà été présentée dans ce compte rendu, ont été organisés dans cette optique et la CPDP constate avec satisfaction que ces thématiques ont été largement abordées par les acteurs du débat.

Le présent chapitre rend compte de ces débats. Il est organisé en trois parties, la première consacrée aux questions de trafic et de capacité des infrastructures, la seconde aux effets habituellement dénommés "socio-économiques" et la troisième traite des questions de financement.

F1 ➤ Trafic et congestion des infrastructures

Les estimations de trafic, exprimées en nombre de voyageurs, constituent une donnée fondamentale d'un projet de transport. Elles fondent une part importante de ses justifications et sont un paramètre-clé de la détermination des financements qui pourraient être mobilisés. Par ailleurs, le trafic exprimé en nombre de trains est également un élément important. C'est une caractéristique essentielle de l'offre mise à disposition des voyageurs. Mais il détermine aussi les besoins en équipements ferroviaires. De fait, dans le débat sur le projet interconnexion Sud des LGV, la question de la

capacité des lignes existantes ou futures a pris un relief certain.

Les chiffres clés, rétrospectives et prévisions

Les estimations de trafic présentées par RFF rendent compte de différences importantes entre les scénarios. Elles distinguent cependant principalement les scénarios à une gare (+2,4 millions de voyageurs annuels dans le scénario A à une gare) des scénarios à deux gares (respectivement +3,3 et 3,6 millions de voyageurs annuels pour les scénarios A et C à deux gares). L'intérêt d'une seconde gare est ainsi justifié par de nombreux acteurs franciliens¹.

Contrairement à d'autres projets ferroviaires, le débat public sur le projet interconnexion Sud des LGV n'a pas révélé de très fortes controverses sur l'estimation du trafic global du projet présenté par RFF. Celles concernant l'aire de chalandise des éventuelles futures gares en Île-de-France sont abordées au point suivant de ce compte rendu. Les questions sur les méthodes de détermination de ces prévisions sont restées peu nombreuses et leurs mises en cause presque absentes.

Il convient cependant de mentionner une interrogation sur les hypothèses de prix du pétrole avec lesquelles les prévisions ont été établies et la dénonciation par certains acteurs, lors de la réunion publique d'Antony, de ce qui leur apparaît comme une incohérence des chiffres présentés par RFF aux différentes étapes de discussion du projet d'aménagement de la ligne existante entre Massy et Valenton. RFF est alors soupçonné de partialité² en cherchant à renforcer la justification de cet aménagement décrié par les riverains.

Les estimations de trafic des gares de Villeneuve-Saint-Georges et de Lieusaint

Des estimations différentes des trafics captés par les deux gares nouvelles envisagées à Villeneuve-Saint-Georges ou à Lieusaint ont été présentées par RFF d'une part et la SNCF d'autre part. Ces chiffres ont été repris par de nombreux acteurs défendant l'une ou l'autre des implantations. Un exposé préparé par la DREIA à la demande de la CPDP a permis d'explicitier ces différences. Sur la base d'hypothèses

➤1 Voir par exemple les cahiers d'acteurs 15 (CRCI Paris Île-de-France), 52 (Conseil régional Île-de-France)

➤2 Voir aussi la question/réponse du site internet n°64

proches et cohérentes, les modèles utilisés dans les deux études fournissent des résultats largement convergents et des écarts peu significatifs. Cependant, il semble que le modèle SNCF privilégie l'accessibilité en transports en commun (au bénéfice de Villeneuve-Saint-Georges) alors que celui mis en œuvre pour RFF prend davantage en compte le rabattement routier au bénéfice de Lieusaint.

On retrouve derrière ces différences le positionnement plus global des supporters de chacune des localisations. L'étendue de la zone de chalandise (routière pour l'essentiel) de la gare de Lieusaint, qui rayonne sur le Sud de la Seine-et-Marne, de l'Essonne et déborde sur les départements de l'Aube et de l'Yonne, est mise en avant par les tenants de la localisation dans la ville nouvelle¹. Elle est parfois dénoncée par défenseurs d'une solution à Villeneuve-Saint-Georges comme un élément favorisant la périurbanisation². A l'inverse, la bonne accessibilité en transport collectif de Villeneuve-Saint-Georges³, dont on souligne qu'elle est sur le tronç commun RER D et concerne des territoires à forte densité de population et d'emplois, est à son tour dénoncée en soulignant les bouchons routiers récurrents dans ce secteur et la saturation chronique de ce même RER D⁴.

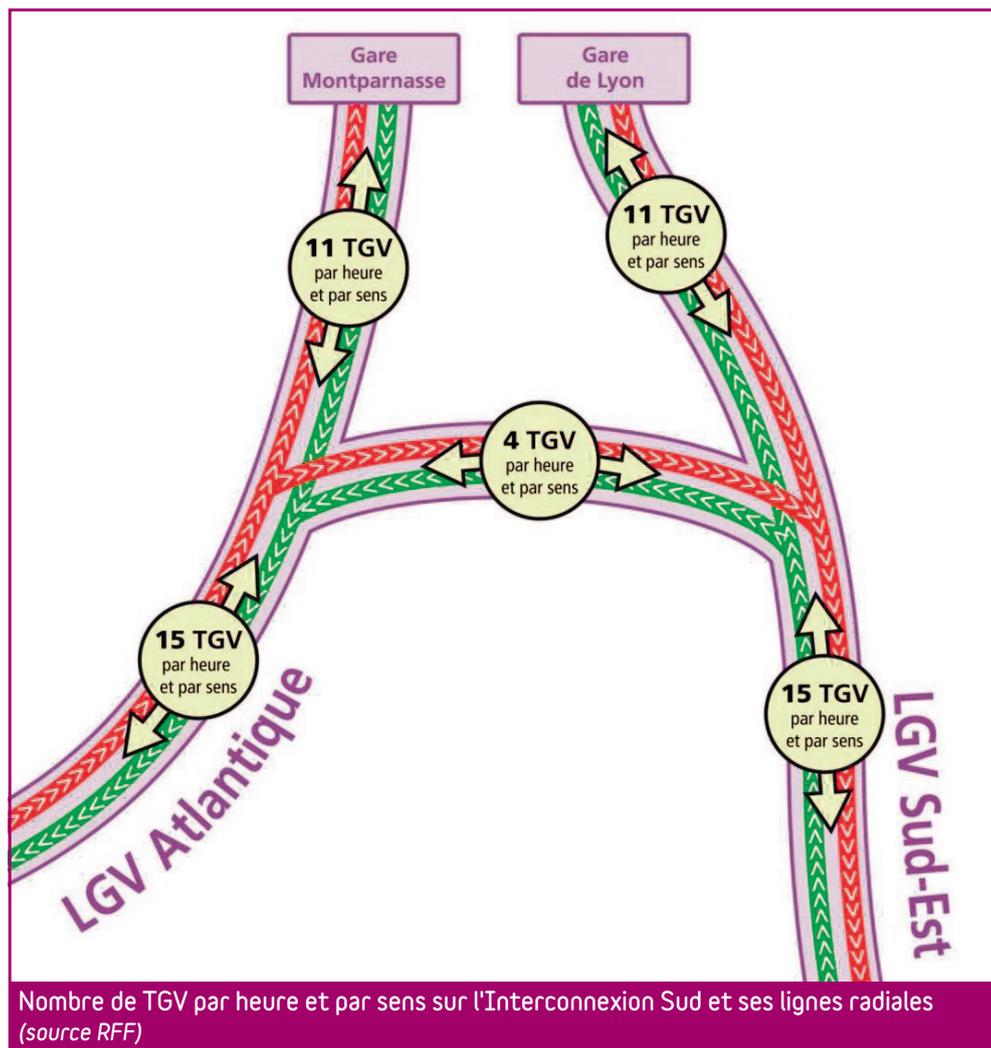
Enfin, le recouvrement des zones d'attraction des différentes gares est soulignée au profit de Lieusaint en dénonçant la proximité de Villeneuve-Saint-Georges et d'Orly, mais de

multiples interventions soulignent la coupure que constitue la traversée de la Seine dans ce secteur de l'Île-de-France et que l'accès à Orly est difficile en voiture et impossible en transports en commun depuis le Sud-Est du Val-de-Marne et le Nord-Est de l'Essonne. La question du recouvrement des zones de clientèle des gares TGV d'Orly et de Massy a également été parfois posée sans que les affirmations de relative étanchéité de la part de RFF ne fassent véritablement débat. Quoiqu'il en soit, il est apparu que de nouvelles estimations des aires d'attraction des différentes gares devront être conduites en vue d'intégrer le projet Grand Paris Express, dont l'influence à Massy, Orly et Villeneuve-Saint-Georges devrait être importante en augmentant non seulement le recouvrement des aires d'attraction des gares, mais aussi leur dimension.

Permettre de comprendre les enjeux techniques de la capacité des infrastructures ferroviaires : un élément d'éclairage du débat

La congestion des infrastructures ferroviaires a été un argument souvent employé au cours du débat. RFF a illustré à chaque réunion publique les difficultés résultant de la coexistence sur la même infrastructure de la circulation de

TGV et du RER C. L'importance des retards qui en découlent pour les TGV "intersecteurs" et les RER est abondamment dénoncée⁵. Mais cette question de la capacité des infrastructures revient aussi à propos de l'explication par RFF de la capacité maximale des LGV radiales et de la limite du nombre de TGV "intersecteurs" qui en résulte. Elle apparaît encore concernant l'opportunité de navettes franciliennes circulant sur la rocade LGV qui serait constituée entre Roissy et Massy. La CPDP a donc pris l'initiative d'organiser un "atelier technique" sur le sujet, et d'y inviter un expert indépendant (Luigi Stähli du bureau suisse SMA+, à la compétence fortement reconnue sur la question de l'organisation des circulations ferroviaires), afin que les acteurs partagent un diagnostic sur cette question



et identifient leurs points d'accord et de désaccord.

Cette approche technique a sans doute permis de dépassionner ce point précis en donnant à différents acteurs des clés de compréhension de la complexité de la régulation des horaires ferroviaires. Il a permis de mettre en lumière la distinction entre deux contraintes qui expliquent les chiffres annoncés : celle, technique, qui limite le débit instantané d'une ligne et s'exprime en nombre de trains par heure en heure de pointe, et celle, commerciale, qui résulte du volume de trafic escompté et s'exprime en nombre de train par jour.

En situation de projet, RFF annonce 4 TGV par heure au maximum et 86 TGV "intersecteurs" par jour dans la période suivant la mise en service du projet. Ensuite, ce dernier chiffre pourrait augmenter en fonction de l'évolution du trafic alors que le premier restera fixe. L'incertitude est plus grande concernant le trafic en situation "de référence" (celle prévalant "juste avant" la mise en service du projet, avec l'hypothèse de réalisation des aménagements restreints Massy-Valenton) : RFF annonce un maximum de 3 TGV/heure et 74 TGV/jour mais la possibilité de dépasser ces valeurs au prix d'une dégradation de la régularité a été évoquée. De là naissent deux questions adressées à RFF :

- ▶ L'une concerne l'utilité globale d'un projet onéreux qui ne permettrait d'augmenter que de 12 TGV/jour la trame de desserte préexistante,
- ▶ L'autre, fortement portée par l'association CELFI, pointe la disproportion relative entre l'investissement restreint consenti sur Massy-Valenton pour pousser la capacité maximale de 2 (actuellement) à 3 TGV/h par sens⁶ et celui, très important, nécessaire pour réaliser le projet et passer ce chiffre à 4 TGV/h par sens.

Dans les deux cas, s'exprime l'inquiétude de voir durer la solution, présentée comme transitoire, de l'aménagement de Massy-Valenton.

La saturation des tronçons Valenton-Coubert ou Coubert-Crisenoy : un point de controverse

L'argument de la saturation des infrastructures est également repris par certains acteurs en faveur du scénario C⁷ qui expliquent qu'à terme, pour mettre en place des navettes

franciliennes à grande vitesse entre Massy/Orly et Roissy, il faudra doubler le tronçon que la rocade d'interconnexion des LGV partage avec la LGV Paris-Lyon. Dans le scénario A ce tronçon s'étend des environs de Valenton jusqu'à Coubert et RFF annonce un coût de doublement de 1 milliard. Dans le scénario C, le tronçon à dédoubler courrait de Crisenoy à Coubert pour un coût de 300 millions selon RFF⁸. RFF et la Région Île-de-France et le STIF mettent en avant le fait que l'opportunité pour la collectivité de créer de tels services de navettes est à étudier et qu'aucune décision n'a encore été prise à ce sujet. C'est donc dans une optique de préservation d'une option incertaine que cet argument peut être retenu. Par ailleurs, concernant l'insertion des TGV d'interconnexion dans le réseau des LGV, l'expert indépendant invité par la CPDP a défendu un point de vue très marqué : il a estimé que le scénario C, tel que présenté par RFF, "pose un problème majeur de capacité" sur les LGV radiales existantes.

A l'Est, a-t-il avancé, l'insertion des TGV "intersecteurs" sur la LGV Paris-Lyon au niveau du "triangle de Crisenoy" consommerait 20 sillons supplémentaires par rapport à une insertion au Nord de Coubert, ce qu'il juge impossible sur une ligne déjà en limite de capacité. Sur ce point précis, RFF a reconnu la difficulté née du déséquilibre des flux vers le Nord-Est et vers le Sud-Est et a suggéré de la gérer à travers un jumelage plus systématique de rames TGV avec des missions différentes pour limiter le nombre de trains d'interconnexion. Concernant le raccordement du projet interconnexion Sud des LGV avec la LGV-Atlantique à l'Ouest, l'expert invité a considéré que le modèle d'optimisation des circulations des TGV imposait de dédier aux TGV "intersecteurs", dans le cas du scénario C, non pas 4 mais 8 sillons par heure aux heures de pointe sur un tronçon, entre Massy et Courtaulin, déjà surchargé. Sur ce second point RFF n'a pas apporté de réponse. Ces éléments sont repris dans la note de synthèse sur la capacité des infrastructures, rédigée par la CPDP à l'issue de l'atelier technique et validée par l'ensemble des participants avant sa diffusion.

Au regard de la compétence de l'expert convoqué par la CPDP, cet avis ne semble pas pouvoir être ignoré. Dans l'hypothèse d'une décision de poursuivre le projet, il semble urgent d'expertiser ce point pour faire apparaître les conditions auxquelles le scénario C présenté par RFF répond aux exigences de l'exploitation du réseau des LGV.

▶1 Voir par exemple cahiers d'acteurs 11 (SAN Sénart), 30 (Seine-et-Marne développement), 45 (Communauté d'agglomération Melun - Val-de-Seine), 54 (CCI Seine-et-Marne)...

▶2 Voir par exemple cahiers d'acteurs 27 (Villeneuve autrement), 64 (groupe EELV du Conseil régional Île-de-France)

▶3 Voir par exemple cahiers d'acteurs 2 (Communauté d'agglomération Sénart Val-de-Seine), 3 (Ville de Villeneuve-Saint-Georges), 36 (Ville de Crosne), 69 (Groupes Front de gauche du Conseil régional d'Île-de-France et du Conseil général du Val-de-Marne)

▶4 Outre les acteurs du 77 (voir note 1) : Voir par exemple cahiers d'acteurs 60

(Plateau Briard), 68 (Valenton autrement)

▶5 Voir, par exemple, les cahiers d'acteurs 12 (SNCF), 16 (Association Interconnexion Sud TGV en Île-de-France), 46 (Europ'Essonne), 55 (CCI Région Centre), 58 (Circule) ou le cahier d'acteurs de la Ville d'Orly, commun aux deux débats publics Grand Paris et interconnexion Sud des LGV

▶6 Ceci suppose la mise en place de l'ERTMS

▶7 Voir par exemple le cahier d'acteurs 54 (CCI Seine-et-Marne)

▶8 Voir par exemple les cahiers d'acteurs 8 (CG 77 et acteurs du Sud-est francilien), 30 (Seine-et-Marne développement), 54 (CCI Seine-et-Marne)



F2 ▶ Quelles justifications supplémentaires au projet ?

Les indicateurs de trafic s'imposent d'évidence parmi les outils permettant d'apprécier un projet de transport. Pourtant, les conséquences de tels projets dépassent habituellement ce seul cadre étroit. Concernant les projets de LGV, des indicateurs de gains de temps, de variation des émissions atmosphériques de gaz à effet de serre (GES) ou de polluants sont communément utilisés. Ils sont couramment désignés, dans le jargon des spécialistes, sous le vocable "d'effets socio-économiques". En reprenant la distinction opérée par RFF au cours du débat, on rendra compte ici des discussions sur ces aspects en traitant d'abord des effets socio-économiques "classiques", puis de ceux, qui semblent plus spécifiques du projet interconnexion Sud des LGV, qualifiés "d'atypiques".

Des effets socio-économiques "classiques" peu discriminants selon les scénarios

RFF a constamment défendu l'intérêt du projet en soulignant la multiplicité de ses avantages. Le maître d'ouvrage mentionne ainsi que si les avantages de réduction du temps de parcours procurés aux voyageurs des TGV sont faibles relativement à d'autres projets de LGV, ils sont en revanche importants en termes d'accessibilité aux gares en Île-de-France, de gains de trafic résultant de l'augmentation des fréquences "intersecteurs" et de gains environnementaux liés aux reports de trafic des modes routiers et aériens vers le TGV. Ces avantages, classiques pour ce type d'investissement et souvent évoqués de façon globale et peu précise dans le débat, n'ont cependant pas donné lieu à beaucoup de discussions.

De fait, selon les chiffres annoncés par RFF, les estimations du trafic détourné des modes de transport plus générateurs de nuisances par le TGV ne permettent guère que de mieux valoriser les scénarios à deux gares en comparaison de ceux à une gare dont les trafics sont moindres. En revanche, à nombre de gares équivalent, ces estimations n'ont pas semblé présenter de différences sensibles selon les scénarios et leur utilisation comme argument de différenciation a pu s'appuyer tantôt sur les chiffres produits par la SNCF (plutôt favorables à Villeneuve-Saint-Georges)¹, tantôt sur ceux issus des études RFF (plus favorables à Lieusaint)². Ils sont plus généralement mobilisés, notamment par les acteurs de province, pour justifier de l'intérêt du projet et de son urgence³.

Cependant, certains acteurs ont plutôt défendu une approche différente, moins comptable, en faisant valoir

que l'intérêt de ce projet devait en premier lieu être évalué globalement et sur le très long terme. Reprenant l'image du président de l' AIS, le projet était alors posé comme la "clé de voûte" de l'ensemble du réseau des LGV en France, qui permet son bon fonctionnement d'ensemble. Ces acteurs soulignent alors l'envergure nationale voire européenne de ce projet qui intéresse l'Île-de-France comme les régions de province.

D'autres avantages, "atypiques", dont l'évaluation reste à approfondir

En plus des questions de capacité, RFF a également mis en avant l'existence d'autres sources importantes de "gains", qualifiés "d'atypiques" en comparaison d'autres projets de LGV et qui lui semble venir renforcer l'utilité du projet :

- ▶ Gains d'accessibilité au TGV pour l'Île-de-France
- ▶ Robustesse du réseau TGV
- ▶ Amélioration de la régularité du RER C
- ▶ Décongestion des gares parisiennes
- ▶ Connexion air/fer à Orly
- ▶ Aménagement du territoire et valorisation foncière.

Ces avantages socio-économiques ont été largement admis dans leurs principes et reconnus comme des éléments importants des choix à opérer. Cependant, la traduction concrète de ces impacts socio-économiques et leur chiffrage n'ont que rarement été explicités et ont rarement fait débat.

RFF a tenté d'expliquer que ces gains renvoyaient pour partie à des acteurs extérieurs au système ferroviaire qui pouvaient dès lors y trouver matière à justifier leur engagement dans le projet. On ne peut cependant que constater que ces contributeurs potentiels sont restés plutôt prudents durant le débat pour endosser tel ou tel avantage apporté par le projet. Il convient néanmoins de souligner la proposition de la commune de Massy⁴ de voir les acteurs et les usagers des futures gares contribuer à leur financement.

RFF a proposé que l'approfondissement de ces thématiques fasse l'objet, à l'issue du débat et si le projet se poursuit, d'un groupe de travail rassemblant les partenaires potentiels du projet et des experts et scientifiques spécialistes de ces questions. Cette proposition a été peu commentée. Elle a pu paraître adressée non pas aux participants du débat, usagers ou riverains qui peuvent pourtant être concernés par les externalités dont il s'agit, mais à des partenaires qui souhaitent rester prudents sur leurs engagements et à des chercheurs et spécialistes qui ne sont pas présents dans le débat. Il a été suggéré d'ouvrir ces réflexions à d'autres partenaires⁵.

F3 ▶ Les incertitudes du financement

Le thème du financement est forcément un peu aride, mais évidemment important. La CPDP a veillé à ce qu'il puisse être soumis au débat. Elle a pris l'initiative d'organiser un second "atelier technique" portant sur cette thématique, toujours afin de permettre aux acteurs intéressés de s'emparer du sujet, de partager les savoirs et de constater les points de controverse éventuels.

Au total ce thème a été relativement souvent abordé au cours du débat. Des informations ont pu être délivrées, par exemple à travers l'explicitation par RFF en réponses à de nombreuses questions, des contributeurs potentiels d'un tel projet. En revanche, il demeure que le financement est un thème difficile à approfondir dans le cadre d'un débat public. De nombreux acteurs parmi les plus concernés ont fait valoir qu'à cette étape, il est prématuré de préciser une répartition du financement du projet entre contributeurs potentiels. Il semble même difficile à ces acteurs de fournir des ordres de grandeur chiffrés qui pourraient être interprétés, estiment-ils, comme des engagements de leur part dans les négociations à venir. De fait, en dépit des efforts de la CPDP et de l'exigence du public, il s'agit-là d'un sujet sur lequel les "grands acteurs", indépendamment de leur "bonne volonté", ne sont pas toujours en mesure d'apporter la transparence répondant aux principes du débat public.

Opportunité et priorité du projet

En matière de financement, on peut d'abord souligner que l'opportunité du projet a souvent été abordée "en creux", à travers une insistance particulière de nombreux acteurs sur l'urgence du financement du réseau de transport existant en Île-de-France, en particulier des RER D et C⁶, et quelques fois de liaisons complémentaires (de l'Essonne ou du Val-de-Seine vers Orly par exemple⁷, ou encore le réaménagement de la ligne OrlyVal et la suppression de sa tarification spéciale⁸). Cette urgence a parfois été mise en concurrence avec le projet Interconnexion Sud des LGV ou avec certaines de ses fonctionnalités et

d'autres fois présentée comme apportant, en outre, un complément d'accessibilité aux gares du projet⁹.

Cette interpellation "en creux" de l'opportunité du projet interconnexion Sud des LGV au regard des enjeux des transports en Île-de-France a cependant aussi parfois débouché plus explicitement sur sa mise en cause. Une véritable contestation de l'opportunité du projet peut en effet être entendue dans le rapprochement qui a été fait plusieurs fois du coût élevé de l'ouvrage d'une part au nombre relativement faible de voyageurs quotidiens concernés d'autre part par rapport au même ratio coût/trafic des aménagements envisagés pour les RER C et D¹⁰. La question de l'opportunité a également été abordée à travers l'expression d'inquiétudes quant au réalisme du projet dans le contexte économique actuel ou à la situation financière du système ferroviaire. Ces interrogations ont souvent conduit à rapporter le projet à l'importance du besoin de financement du programme de LGV du Grenelle. La question du degré de priorité à accorder au projet interconnexion Sud LGV a été posée. Plus souvent encore, c'est une réponse insistant sur la forte priorité dont ce projet doit bénéficier qui a été apportée.

Enfin, l'importance des enveloppes financières annoncées pour le projet de métro du Grand Paris a suscité une certaine incompréhension des difficultés de financement que rencontrent certains aménagements connexes au projet Interconnexion Sud des LGV (prolongement du T7, amélioration des RER C et D...) ou que pourrait rencontrer ce projet lui-même¹¹.

Temporalité de réalisation du projet

La question de l'opportunité du projet se prolonge à travers celle de son délai de réalisation. De nombreux acteurs évoquant cette question en affirment l'urgence¹². On a entendu la revendication d'un financement immédiat les études pour une enquête publique en 2012 de la part d'acteurs du Grand Ouest. Dans le même esprit, l'importance des conditions de négociation du montage financier dans l'optique d'une réalisation rapide du projet a été soulignée.

➤1 Voir par exemple les cahiers d'acteurs (groupe EELV du Conseil régional Île-de-France), 69 (Groupes Front de gauche du Conseil régional d'Île-de-France et du Conseil général du Val-de-Marne)

➤2 Voir par exemple le cahier d'acteurs 32 (CCI de l'Essonne)

➤3 Voir par exemple les cahiers d'acteurs 20 (Nexus), 24 (CESER Poitou-Charentes), 29 (CESER Bretagne), 34 (CRCI de Bretagne), 56 (Région des Pays de la Loire)

➤4 Voir le cahier d'acteurs 13 (Mairie de Massy)

➤5 Des acteurs d'Antony, au cours de la séance d'atelier technique "financement", ont réclamé d'accéder à ces travaux

➤6 Voir par exemple les cahiers d'acteurs 10 (Didier Gonzales), 37 (Commune de Villeneuve-le-Roi), 39 (CG 91), 41 (FNAUT) 58 (Circule), 59 (Association SADUR), 63 (Communauté d'agglomération du Val d'Yerres), 71 (Syndicat CGT des cheminots

de Villeneuve-Saint-Georges), 73 (Ville de Périgny-sur-Yerres)

➤7 Voir par exemple le cahier d'acteurs 63 (Communauté d'agglomération du Val d'Yerres)

➤8 Voir par exemple les cahiers d'acteurs 17 (Jeunesse en mouvement), 18 (CESER Île-de-France). Il faut noter que le STIF (cahier d'acteurs 53) repousse cette hypothèse qui nécessiterait une refonte complète de la ligne.

➤9 Voir par exemple le cahier d'acteurs de la Ville d'Orly, commun aux deux débats publics Grand Paris et Interconnexion Sud des LGV

➤10 Voir par exemple le cahier d'acteurs 63 (Ville d'Yerres)

➤11 Voir par exemple le cahier d'acteurs 19 (APEPAW)

➤12 Voir par exemple les cahiers d'acteurs 6 (CELFI Île-de-France Sud), 8 (CG77 et acteurs du Sud-est francilien), 16 (AIS), 19 (APEPAW), 57 (Conseil général du Val-de-Marne)

La question du phasage de la réalisation du projet a été abordée d'un premier point de vue à travers des questions sur la possibilité d'une réalisation anticipée du tronçon Ouest (Massy-Orly/Rungis). L'équipe projet du maître d'ouvrage a tout d'abord défendu l'idée selon laquelle la dissociation de ce tronçon Ouest ne permet pas d'en accélérer la réalisation.

Les délais de réalisation des études nécessaires pour une telle infrastructure ont été présentés comme relativement incompressibles. Les délais de construction, eux-mêmes, découlent du rythme d'avancement des tunneliers. Avec des engins qui opéreraient simultanément sur les tronçons Est et Ouest du projet, la réalisation du seul tronçon Ouest ne peut pas permettre d'anticiper sa mise en service. RFF a aussi développé un second argumentaire visant à s'opposer à une réalisation phasée du projet autour des surcoûts qui en résulteraient : une connexion avec la ligne existante à la hauteur de Rungis, et peut-être une gare provisoire, qui seraient inutiles une fois le projet réalisé entièrement.

L'idée de phasage a été développée par d'autres acteurs dans une optique différente¹ : ces contributions ont cherché à redéfinir le projet dans le sens d'un programme d'aménagement passant progressivement de la liaison actuelle à un projet qui pourrait ressembler in fine aux scénarios A ou B proposés par RFF. C'est une autre philosophie de conception du projet qu'ont défendue ces propositions, accordant une plus grande importance à l'amélioration rapide des lignes existantes, à la protection de leurs riverains, à l'adaptation de l'investissement et de son rythme aux moyens disponibles...

La question de la temporalité de réalisation du projet interconnexion Sud des LGV a enfin beaucoup été interrogée au regard des enjeux du projet "connexe" d'aménagement de la ligne actuelle Massy-Valenton. Ce chapitre important du débat a donné lieu à l'expression de deux prises de positions :

- Réaliser rapidement l'interconnexion Sud et abandonner l'aménagement de Massy-Valenton² ;
- Ou mettre des moyens importants dans la réalisation de Massy-Valenton afin de financer les protections (phoniques) des riverains et prévenir ainsi les conséquences d'un retard de la réalisation du projet interconnexion Sud des LGV³.

Malgré leur opposition apparente, ces deux propositions sont suscitées par la même crainte de voir se réaliser un aménagement Massy-Valenton ne protégeant pas suffisamment les riverains alors que les difficultés de financement du projet interconnexion Sud des LGV ferait durer une situation que RFF annonce comme transitoire sans pouvoir garantir son délai de fin.

En réponse, RFF, soutenu sur ce point par de nombreux autres acteurs⁴, a maintenu qu'il était indispensable de réaliser les aménagements prévus sur Massy-Valenton

avant la réalisation du projet interconnexion Sud des LGV. Le maître d'ouvrage n'a pas non plus souhaité engager dans le cadre du débat public du projet interconnexion Sud des LGV de discussion sur le montant d'investissement à consentir sur Massy-Valenton, repoussant aussi l'idée que cet aménagement, dans une version "lourde", puisse constituer la première phase du projet interconnexion Sud des LGV.

Quels besoins de financement ?

L'atelier technique, entre autres, a été l'occasion pour RFF de faire état de la faiblesse relative du revenu commercial supplémentaire directement généré par le projet et donc de sa faible "capacité contributive" à ce projet qui dépend peu du scénario. Les prévisions de trafic sur lesquelles reposent ces estimations n'ont pas été contestées.

En conséquence, l'importance du financement public complémentaire à rassembler a été soulignée par de nombreux acteurs.

Une autre caractéristique du projet présenté tient aux écarts de coûts directs entre les scénarios qui sont importants (selon les chiffres de RFF : 1,4 milliard pour le scénario B avec une seule gare, 3 milliards pour le scénario A à deux gares et 3,3 milliards pour le scénario C). Néanmoins, le scénario B a été assez unanimement rejeté pour des raisons d'insertion environnementale sans que son faible coût vienne nuancer ces prises de position. De même, la différence de coût entre les scénarios A et C, qui ont reçu le plus de soutiens, a été discutée. Mise en avant par les défenseurs d'une solution desservant Villeneuve-Saint-Georges⁵, elle a été jugée non significative par les tenants d'une solution via Lieusaint⁶ à travers la perspective d'un nécessaire doublement de Valenton-Coubert, l'incertitude du coût final de la construction d'une gare sous fluviale, ou le meilleur bilan socio-économique à long terme⁷.

A ce titre, la fiabilité des estimations de coûts a parfois été questionnée. Le risque de dérive de scénarios comprenant de longs tunnels et des gares souterraines complexes a été mentionné. Enfin, il semble que l'estimation de coût des différents scénarios produite par RFF soit fondée sur l'hypothèse d'un tunnel monotube à large section alors que la solution d'un tunnel bitubes, vraisemblablement plus onéreuse, a constamment été présentée comme nécessaire au cours du débat. Une réévaluation du coût des différents scénarios sur cette base s'impose donc. Dans le même esprit, la question a été débattue des investissements complémentaires non inclus dans le chiffrage initial, mais que la réalisation de tel ou tel scénario rendrait obligatoire. La question de l'éventualité d'un doublement des tronçons Valenton-Coubert ou Coubert-Crisenoy a déjà été traitée dans le compte rendu. Pour mettre en cause la construction dans cette

ville d'une gare TGV, des acteurs⁸ ont réclamé que le coût de la déviation de la RN6 à Villeneuve-Saint-Georges ou d'une nouvelle traversée routière de la Seine soit intégré au coût du scénario A. Leurs contradicteurs ont fait valoir que ces deux projets sont déjà inscrits au SDRIF et que

leur nécessité est reconnue indépendamment du projet interconnexion Sud des LGV⁹.

Enfin, l'intérêt d'un financement dans le cadre d'un partenariat public-privé a fait l'objet de quelques questions et d'une prise de position ouvertement contre¹⁰.

- 1 Voir le cahier d'acteurs 41 (FNAUT) et les 2 contributions écrites de M. B. Gobitz
- 2 Voir par exemple les cahiers d'acteurs 19 (APEPAW), 21 (CDR Ma Val), 25 (Ville d'Antony)
- 3 Plusieurs interventions en réunions publiques du représentant du CELFI Île-de-France Sud ont insisté sur cette idée
- 4 Voir par exemple les cahiers d'acteurs 16 (AIS), 24 (CESER Poitou-Charentes), 34 (CRCL de Bretagne), 46 (Europ'Essonne)
- 5 Voir par exemple les cahiers d'acteurs 3 (Ville de Villeneuve-Saint-Georges), 36 (Ville de Crosne), 69 (Groupes Front de gauche du Conseil régional d'Île-de-France et du Conseil général du Val-de-Marne)

- 6 Voir par exemple le cahier d'acteurs 54 (CCI Seine-et-Marne)
- 7 Voir par exemple les cahiers d'acteurs 15 (CRCL Paris Île-de-France), 50 (élus des groupes PS, MRG et PRG-MUP du Conseil régional d'Île-de-France et PS et Républicains du Conseil général du Val-de-Marne)
- 8 Voir par exemple le cahier d'acteurs 40 (Daniel Guérin)
- 9 Voir par exemple les cahiers d'acteurs 27 (Imagine Villeneuve-le-Roi), 69 (Groupes Front de gauche du Conseil régional d'Île-de-France et du Conseil général du Val-de-Marne)
- 10 Cahier d'acteurs 71 (Syndicat CGT des cheminots de Villeneuve-Saint-Georges)

G ➤ À propos des scénarios et de la confrontation des arguments

Prendre position vis-à-vis des scénarios, en développant des arguments, a été une préoccupation centrale du débat et de sa préparation, comme en attestent le Dossier du débat¹¹, les comptes rendus de réunions et les cahiers d'acteurs¹².

Cette préoccupation a même été au centre de la réunion du 11 mai à Longjumeau, où la CPDP a souhaité rompre avec la présence d'une position dominante à chaque réunion, et a organisé des échanges où chacun pouvait entendre des points de vue différents du sien, à travers une confrontation des arguments.

Pour rendre compte du jeu de ces différences, nous avons choisi d'examiner d'abord les avantages et les inconvénients

de trois scénarios majeurs proposés par RFF.

Ceux-ci ont donné lieu à la naissance de coalitions d'acteurs avec des arguments qui s'opposaient. Ainsi nous n'avons pas sélectionné le scénario B (ou ses variantes) car il a fait l'objet d'une double unanimité dans le rejet, à la fois en raison de son éloignement des aéroports et à la fois pour des questions d'environnement sur Villeneuve-le-Roi.

Ensuite dans un deuxième temps, il sera exposé des variantes originales hors du cadre proposé par RFF. Elles mettent l'accent sur des priorités de fonctions qui diffèrent de celles retenues par RFF, ce qui donne à réfléchir.

Enfin, nous mettrons en relief la possibilité de variantes locales, dont l'évocation est susceptible de persister dans la suite éventuelle de l'élaboration du projet d'interconnexion.

G1 ➤ Le scénario A, tunnel direct avec une seule gare

Dans ce scénario, après la gare d'Orly, les voies continuent vers l'Est en souterrain, passent sous la Seine et, sans arrêt à Villeneuve-Saint-Georges, vont se raccorder à la LGV Sud-est après le tunnel de Limeil-Brévannes au niveau du bois de la Grange.

Ce scénario privilégie la fonction gain de temps pour les relations province-province et, de ce fait, c'est une préférence naturelle pour les acteurs de la façade atlantique intéressés par l'interconnexion Sud¹³.

Avant de restituer successivement les arguments de transport, d'aménagement du territoire, et d'environnement... et de faisabilité en général, rappelons quelques données du dossier du débat :

Longueur du tracé	18 km
Coût en milliards d'euro	2,5
Trafic 2020 des gares TGV du Sud	
<i>(en millions de voyageurs)</i>	3,95
Accessibilité habitants et emplois passant à moins de 30 minutes <i>(en million)</i>	1,0
Taux de rentabilité interne	4,2 %
Gain de temps province-province <i>(en minutes)</i>	2,50
Gain de trafic annuel <i>(en millions de voyageurs)</i>	2,4
Bilan carbone	
<i>(en millions de tonnes d'équivalent CO₂ évitées sur 50 ans)</i>	4,8

- 11 Voir Dossier du débat, pages 69 à 98
- 12 Voir par exemple cahiers d'acteurs n°12 SNCF, n°3 Villeneuve-Saint-Georges, n°8 Conseil général de Seine-et-Marne, n° 16 AIS...
- 13 Voir par exemple le cahier d'acteurs n°16

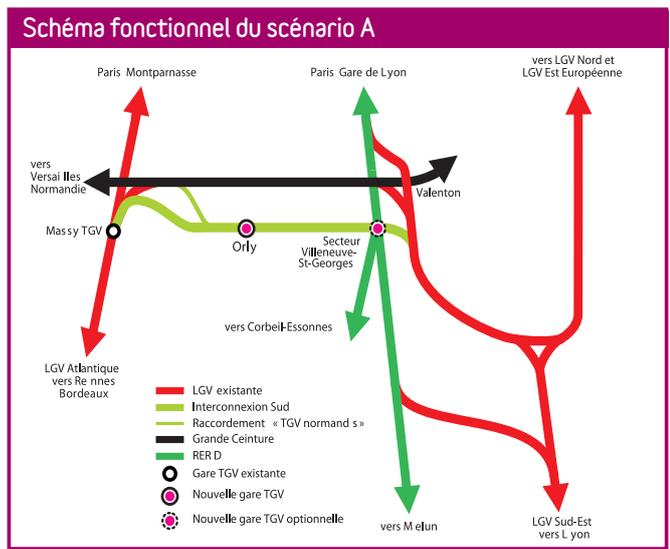
En matière de trafic et de déplacements, il a été fait remarquer¹ la faiblesse du gain de temps province-province dans cette solution.

D'autre part, selon la SNCF, ce scénario n'optimise pas l'effet général d'interconnexion, à savoir la dé-saturation des gares parisiennes et l'augmentation de l'offre TGV pour la province.

Enfin, certains intervenants comme Île-de-France Environnement manifestent une préférence pour ce scénario qui privilégie la mission essentielle de l'Interconnexion Sud : favoriser les liaisons rapides inter-métropoles régionales. D'autres encore craignaient une trop grande concurrence entre gares dans l'hypothèse d'une seconde gare.

Dans le domaine de l'aménagement du territoire, ce scénario n'aura d'influence que sur le Pôle d'Orly et l'aéroport. Cela incitera sans doute à une réalisation rapide du "Hub" des transports en commun à partir de la gare de TGV et des aéroports.

Pour ce qui concerne l'environnement, les points sensibles selon les intervenants sont les entrées de tunnel à Massy comme pour toutes les variantes, et le débouché au bois de la Grange à côté de Villecresnes comme cela a été mentionné dans le débat².



Notons également la prise de position de la municipalité de Villeneuve-le-Roi qui rejette ce scénario en mettant en avant un excès de nuisances sur la commune.

Au niveau de la faisabilité, plusieurs acteurs de province ont demandé une réalisation rapide, avec par exemple une déclaration d'utilité publique en 2012.

De plus, si on souhaite utiliser l'Interconnexion Sud pour faire circuler ultérieurement des navettes LGV, cela nécessitera d'augmenter la capacité de la ligne LGV Sud-Est entre Valenton et Coubert pour un coût de l'ordre de 1 milliard d'euros. Cette perspective rencontre une franche hostilité de la part de la commune de Villecresnes et du Plateau briard.

8 + 6 = ?

Le directeur Voyages Europe de la SNCF a tenté de faire comprendre avec un humour certain l'intérêt des gares franciliennes (en Île-de-France hors Paris). Outre le fait qu'elles donnent accès à plus de destinations que les gares parisiennes qui sont orientées vers un seul des points cardinaux, elles dé-saturent ces dernières.

La SNCF annonce "8 millions de voyageurs qui prennent le TGV dans les gares franciliennes et vous avez 6 millions de voyageurs qui font le trafic province-province.

Pour comprendre l'interconnexion, il faut faire la somme de 8 + 6. Mais l'arithmétique de l'interconnexion est un peu bizarre, parce que cette somme ne donne pas 14, mais elle donne 20 lorsque l'on se place à Paris. Pourquoi ? Imaginons qu'on supprime l'interconnexion, qu'est-ce qui se passerait ? Les 8 millions de voyageurs viendraient dans Paris pour le prendre, et donc on aurait 8 millions de voyageurs en plus à la gare du Nord et à la gare de Lyon ou Montparnasse. Et les 6 millions de voyageurs province-province qui font, par exemple, Bordeaux-Lille, ils passeraient à Montparnasse et à la gare du Nord, c'est-à-dire dans deux gares. C'est-à-dire que ces 6 millions, ils feraient 12 millions de voyageurs dans les gares de Paris. Donc 12 + 8, cela fait 20. Cela veut dire que, grâce à l'interconnexion, nous évitons 20 millions de voyageurs dans les gares de Paris".

"Mais dans l'arithmétique de l'interconnexion, les additions n'ont pas qu'un seul résultat, 8 + 6, cela fait 10 quand on se place dans les trains qui tournent autour de Paris. Pourquoi ? Parce que vous avez 6 millions de voyageurs province-province qui font le trajet, presque de bout en bout, c'est-à-dire du Nord au Sud ou de l'Est à l'Ouest, et les voyageurs qui sont de l'Île-de-France ne font que la moitié du trajet. Vous avez, par exemple, un Bordeaux-Roissy. Après, ils laissent une place vide qui va être remplie par un deuxième voyageur qui fera Roissy-Lille. Autrement dit, les voyageurs parisiens ne comptent que pour 1/2 si je prends le trajet de bout en bout, si bien que 6 millions de voyageurs province-province plus la moitié des 8 millions, cela fait 10 millions."

L'arithmétique de la SNCF

G2 ➤ Le scénario A avec deux gares

Ce scénario est une variante du précédent³ qui comprend une gare souterraine près du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges, permettant une correspondance avec le RER D.

Il remplit de façon satisfaisante l'ensemble des fonctionnalités évoquées dans l'introduction, en particulier la desserte TGV du Sud de l'Île-de-France, la dé-saturation des gares parisiennes,

ainsi que l'aménagement du territoire dans le cadre d'une rénovation de la ville de Villeneuve-Saint-Georges.

Ce scénario correspond à une préférence marquée de la *Ville de Villeneuve-Saint-Georges*, de certains acteurs du *Val-de-Marne*, ainsi que de la *SNCF*⁴. Il a été tout particulièrement préféré le 20 janvier lors de la réunion de Villeneuve-Saint-Georges.

Rappelons quelques données figurant dans le dossier du débat :

Longueur du tracé	18 km
Coût en milliards d'euro	3,0
Trafic 2020 des gares TGV du Sud	
(en millions de voyageurs)	5,1
dont Orly	1,7
dont Villeneuve Saint Georges	2,2
Accessibilité habitants et emplois passant à moins de 30 minutes (en millions)	1,7
Taux de rentabilité interne	4,2 %
Perte de temps province-province (en minutes)	2,0
Gain de trafic annuel (en millions de voyageurs)	3,3
Bilan carbone	
(en millions de tonnes d'équivalent CO ₂ évitées sur 50 ans)	5,7

En matière de trafic et de déplacements, remarquons d'abord que la perte de temps province/province est très peu significative.

En revanche, on note un trafic des gares TGV du Sud de l'Île-de-France en nette augmentation vis à vis du scénario précédent. Au niveau des avantages, la SNCF avec d'autres acteurs a fait remarquer⁵ la situation de la future gare sur le tronçon commun du RER D, la bonne dé-saturation des gares parisiennes et le caractère direct du tracé.

Elle a de plus souligné la très bonne accessibilité de cette gare par les RER.

Du côté des inconvénients, il a été mentionné à plusieurs reprises une forme possible de "cannibalisation" de la gare de Villeneuve-Saint-Georges sur celles d'Orly, compte tenu des faibles distances entre ces gares⁶.

Par ailleurs, tous les acteurs ont fait état de la congestion routière dans ce territoire, ce qui entraînerait dans l'état actuel une très mauvaise accessibilité routière pour la future gare.

Et chacun admet la nécessité de créer dans ce secteur de nouvelles infrastructures routières : franchissement de la Seine, déviation de la RN 6..., sans oublier une forte amélioration de la qualité du RER D.

Au niveau de l'enjeu urbain lié à cette future implantation de gare, il y a eu beaucoup d'échanges comme nous l'avons vu précédemment⁷, avec des clivages d'opinion même au sein d'une même municipalité.

Pour illustrer ces échanges, faisons un retour sur la réunion du 11 mai à Longjumeau. A cette occasion, la ville de *Villeneuve-Saint-Georges* a réaffirmé une vision "polycentrique compacte" qui privilégie la densité urbaine, les transports collectifs, et la rénovation, en étant conscient que cette option est plus difficile et plus coûteuse que celle consistant à urbaniser à partir de terrains vierges avec une desserte automobile.

Par ailleurs, la ville est convaincue que la création d'une gare TGV est un levier pour surmonter les difficultés auxquelles elle est confrontée et pour rénover la ville. Elle a aussi fait état de son ancrage culturel dans les chemins de fer.

Du côté des faiblesses de la position de la ville, il y a l'ampleur des aménagements d'accompagnement à réaliser conjointement à la gare.

Et l'un des intervenants a fait remarquer qu'une gare TGV ne donnait pas aux habitants de la région de Villeneuve-Saint-Georges un accès satisfaisant en transports en commun aux emplois du Pôle d'Orly.

Quant aux arguments d'environnement et techniques pour ce scénario, ils sont identiques à ceux mis en relief dans le scénario A sans gare, si ce n'est la vulnérabilité d'une gare sous le niveau de la Seine, en particulier en cas d'inondations liées à des crues, et ses aléas et surcoûts de réalisation.

G3 ▶ Le scénario C avec une gare à Lieusaint

Dans ce scénario, après la partie en souterrain entre Massy TGV et l'aéroport d'Orly, le tracé s'infléchit vers le Sud-Est, toujours en tunnel, et il passe sous la Seine, puis sous la forêt de Sénart, avant de se raccorder à l'ancienne ligne LGV Sud-Est et au RER D au niveau de Lieusaint, dans la ville nouvelle de Sénart.

Ce scénario met un accent très fort sur le développement du Sud-Est de l'Île-de-France. Il a obtenu deux consensus remarquables, celui de tous les acteurs de Seine-et-Marne⁸, et celui de la très grande majorité des institutions à vocation économique⁹.

Enfin mentionnons que ce scénario a été au cœur des débats lors de la réunion du 20 janvier à Villeneuve-Saint-Georges et lors de celle du 27 avril à Lieusaint.

▶1 Aussi bien par RFF que par la SNCF

▶2 Voir par exemple les cahiers d'acteurs n° 43 et 65, et les interventions à Longjumeau

▶3 Voir pages 76 et 77 du Dossier du débat

▶4 Voir par exemple les cahiers d'acteurs n°3 Villeneuve-Saint-Georges, n°12 SNCF, n°33 Valenton... ou n°69 Front de gauche du Val-de-Marne

▶5 Cahier d'acteurs n°12, par exemple

▶6 Voir par exemple le cahier d'acteurs n°40

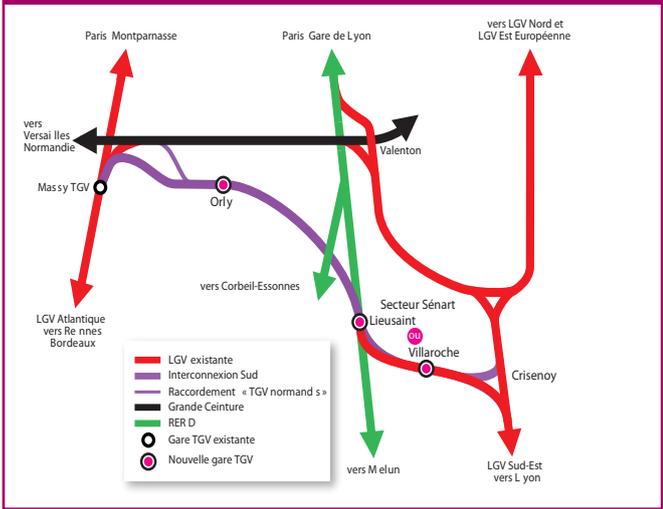
▶7 Se reporter au chapitre C

▶8 Se référer aux 10 cahiers d'acteurs, dont n°8 Conseil général de Seine-et-Marne qui a été signé par 10 acteurs, et celui de la Ville nouvelle de Sénart n°11

▶9 Mentionnons la Chambre régionale de commerce et d'industrie, les CCI de Paris et de Seine de Marne, le CESER de l'Île-de-France



Schéma fonctionnel du scénario C



Venons maintenant à rappeler quelques données qui figurent dans le Dossier du débat :

Longueur du tracé	31 km
Coût en milliards d'euro	3,3
Trafic 2020 des gares TGV du Sud	
(en millions de voyageurs)	5,65
dont Orly	2,5
dont Lieusaint	1,9
Accessibilité habitants et emplois passant à moins de 30 minutes d'une gare TGV (en millions de personnes)	2,8
Taux de rentabilité interne	5,2 %
Perte de temps de parcours province-province	
(en minutes) pour Atlantique/Nord et Est	8,30
Gain de trafic annuel (en millions de voyageurs) :	3,6
Bilan carbone	
(en millions de tonnes d'équivalent CO2 évitées sur 50 ans)	5,7

Remarquons que le coût de ce scénario est à peine plus élevé que celui du scénario A à deux gares (3,3 contre 3,0), comme si la plus grande longueur du tracé C était compensée par le moindre coût de la gare de Lieusaint. En matière de trafic et de déplacements, les acteurs favorables à cette solution ont souvent mentionné le gain de trafic annuel de 3,6 millions de voyageurs qui est le plus important parmi tous les scénarios envisagés par RFF.

Cela s'explique par la remarquable accessibilité de la future gare TGV qui draine un bassin de vie d'un million d'habitants¹.

Parmi les critiques émises à ce niveau, la principale porte sur une perte de temps de 8 minutes pour le temps de parcours province/province en TGV sur la liaison atlantique/Nord-est². Ce que d'aucuns ont relativisé en comparant ce chiffre à la durée totale du voyage en TGV ou encore au gain de temps moyen de 38 minutes que pourraient gagner les voyageurs pour accéder au TGV par la gare de Lieusaint.

De plus, pour une extension future de capacité ferroviaire,

par exemple pour créer un service de navettes rapides, plusieurs intervenants ont mis en avant que cela pouvait s'envisager par un renforcement de la ligne LGV entre Crisenoy et Coubert à un coût raisonnable³.

Dans le domaine de l'aménagement du territoire, la dynamique urbaine que peut susciter une gare à Lieusaint a été largement évoquée⁴.

Aussi nous en retracerons quelques grandes lignes en prenant appui principalement sur les propos échangés lors de la réunion de Longjumeau.

C'est ainsi que le *maire de Lieusaint, président de l'EPA de Sénart*, a défendu la création de pôles urbains équilibrés. Il a fait remarquer que le territoire de Sénart, ville nouvelle, est mentionné dans le SDRIF de 2008 comme un territoire d'intérêt national et régional.

Le maire a mis l'accent sur les fonctions d'excellence du quadrant Sud-Est de l'Île-de-France, en citant en particulier la présence du groupe Snecma (8 000 à 9 000 emplois) et le Génopôle sur Evry.

Il a fait références au dynamisme de certaines activités comme le tourisme, la production agricole ou la logistique. Plus généralement parmi les atouts mis en avant par les responsables de Seine-et-Marne⁵, il faut mentionner, outre le potentiel de développement du territoire et les réserves foncières de la ville nouvelle, la situation stratégique de Hub Sud francilien, avec les lignes Tzen⁶ en cours de création ainsi qu'un réseau départemental performant, sans omettre la présence d'un nœud routier important au niveau du site de la gare.

Du côté de ses opposants, ce scénario correspond à un projet du passé qui va susciter un recours accru à la voiture, d'autant qu'il est concerné seulement par une seule branche du RER D.

Enfin mentionnons que lors de la réunion de Longjumeau, à plusieurs reprises, les intervenants ont rappelé l'oubli du territoire Sud-Est de l'Île-de-France par le Grand Paris, alors que ce scénario pourrait être "un levier de cohérence et de réussite du Grand Paris". De plus, a été présenté le cahier d'acteurs⁷ rédigé par les élus socialistes de la Région qui prend nettement parti pour le scénario C.

Dans le domaine de l'environnement, des craintes se sont exprimées lors des réunions de Villeneuve-Saint-Georges et de Yerres à propos du passage en souterrain à plus de 30 mètres de profondeur sous la forêt de Sénart, et l'intervention d'experts n'a pas réussi à calmer ces inquiétudes associées à l'idée de "sanctuarisation". Par ailleurs, des échanges ont eu lieu sur les terres agricoles détenues par la Ville nouvelle et leur avenir.

G4 ► Des variantes originales

Commençons par la variante proposée par l'association Citoyens à Antony⁸.

Il s'agit d'une ligne d'une quarantaine de kilomètres, Est-

Ouest à la hauteur de Lieusaint, réalisable en grande partie en aérien, entre la LGV Atlantique et l'ancienne branche de la LGV Sud Est⁹.

Cette variante remet en cause le principe de passage de l'Interconnexion Sud par Massy et Orly.

Sur le fond, les auteurs critiquent l'intérêt de l'intermodalité air/fer à Orly en mettant en avant que les principales destinations aériennes au départ d'Orly à l'horizon 2020 seront atteignables en TGV.

Ils nient aussi l'intérêt d'un changement de mode à Orly alors que d'autres solutions directes peuvent exister.

Cette variante, en fait, ressemble au "barreau Sud"¹⁰, un projet envisagé par la SNCF vers les années 1990, qui a été vivement contesté par les habitants de l'Essonne.

En réponse, RFF a fait valoir qu'en se détachant du milieu urbain relativement dense avec une visée environnementale, cette variante néglige plusieurs fonctionnalités importantes, à savoir l'amélioration de l'accès des Franciliens à la grande vitesse¹¹, la dé-saturation des gares parisiennes, et le renforcement du Pôle d'Orly et de la plate-forme aérienne

avec l'intermodalité air/fer.

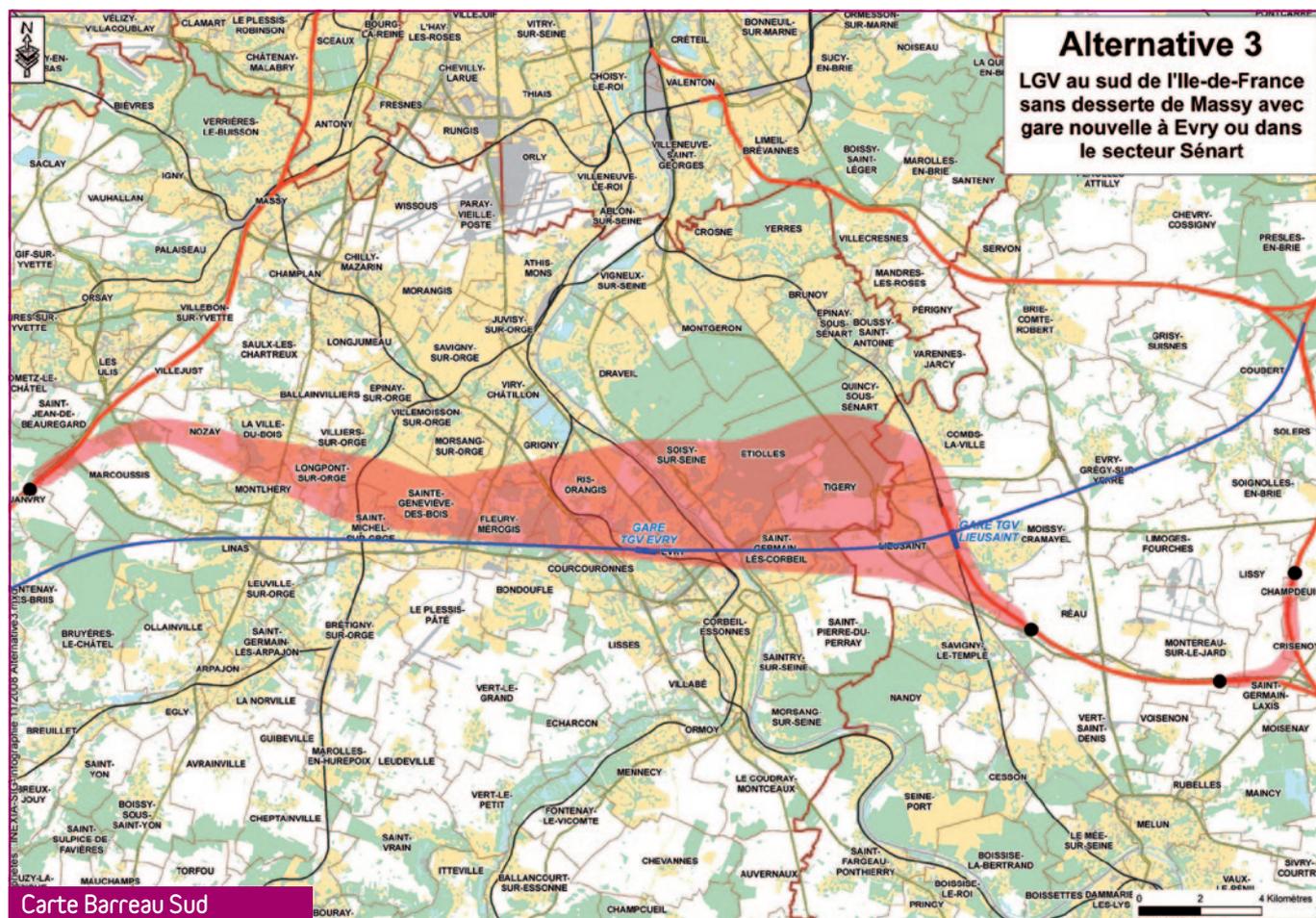
Poursuivons avec la variante présentée par la *FNAUT Île-de-France*, comme une succession d'opérations avec plusieurs horizons temporels de réalisation.

À l'origine de cette façon de voir, il y a un scepticisme certain à propos du financement du projet de l'interconnexion Sud, et l'affirmation de la priorité de l'enjeu de l'accessibilité régionale du pôle d'Orly sur la desserte de l'aéroport d'Orly par TGV.

De façon plus concrète les auteurs proposent deux étapes principales dans cette variante.

Dans la première étape, ils distinguent trois actions :

- ◆ la réalisation des projets ferroviaires engagés, soit le T7 jusqu'à Juvisy et les travaux de l'aménagement de la liaison Massy-Valenton,
- ◆ la mise en place urgente d'une intermodalité air/fer à l'aide de navettes routières spécifiques pour le TGV, entre Massy et Orly,
- ◆ la création d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges en aérien, le long de la grande ceinture ferroviaire.



- ◆1 En particulier ce bassin englobe Corbeil, Evry, Melun et Sénart
- ◆2 Pour la liaison atlantique /Sud-Est elle n'est que de 1 minute 30
- ◆3 De l'ordre de 300 millions d'euros
- ◆4 Voir chapitre C
- ◆5 Voir cahier d'acteurs n°8
- ◆6 Il s'agit d'un nouveau mode de transport entre le bus et le tramway, dont l'implantation va permettre de relier Corbeil, Lieusaint, Evry, Melun
- ◆7 C'est le n°50
- ◆8 Voir le cahier n°7 et la contribution de Bruno Edouard
- ◆9 En matière de coût de cette variante, voir les échanges sur ce thème à la réunion de clôture de MAssy
- ◆10 Voir Dossier du débat, page 47
- ◆11 Par exemple : comment fera-t-on pour aller de Massy vers l'est de la France ?

Dans la deuxième étape il y aurait réalisation d'une infrastructure dédiée pour assurer une véritable interconnexion avec une gare TGV à l'aéroport d'Orly ainsi qu'un tunnel entre Massy et le site du Corps de Chasse sur Villeneuve-le-Roi.

Cette proposition est à rapprocher d'une contribution de Bernard Gobitz en date du 15 mai qui expose ses idées sur les opportunités offertes par le scénario B, les faiblesses de la solution d'une gare TGV à Orly au plus près des aéroports, et les opportunités liées à l'implantation d'une gare TGV sur le site du triage de Villeneuve-Saint-Georges.

Continuons encore par un bref aperçu sur le cahier d'acteurs¹ de Circule, le comité des usagers du RER C. L'idée de base est de différer le choix d'un scénario. Sa mise en œuvre se traduit par :

- mener à bien les travaux engagés, T7 jusqu'à Juvisy et l'aménagement de la liaison Massy-Valenton,
- organiser la desserte d'Orly à partir des projets du Grand Paris et des autres projets de transport : prolongement de la ligne 14 et création d'un lien rapide entre Massy et Orly, prolonger OrlyVal jusqu'aux RER C et D² au tarif général Île-de-France.

Ensuite seulement, d'après l'association, il sera possible de se prononcer sur le projet d'interconnexion Sud et ses gares.

Terminons ce paragraphe en faisant état de deux variantes locales des scénarios proposés par RFF.

Cela concerne d'abord le débranchement de l'interconnexion et son enfouissement à Massy. En effet, des acteurs locaux³ demandent que soient étudiées des solutions préservant les zones urbanisées, notamment celle où l'entrée en tunnel se ferait en amont de la gare actuelle de Massy TGV.

Autre question délicate : le raccordement des TGV normands au projet d'interconnexion. La commune de Wissous proteste contre les solutions envisagées par RFF⁴ et demande de réexaminer la localisation de la connexion de ces TGV à la ligne souterraine. D'autre part, la *CCIR Haute Normandie* demande qu'un tel raccordement soit prévu dans le projet.

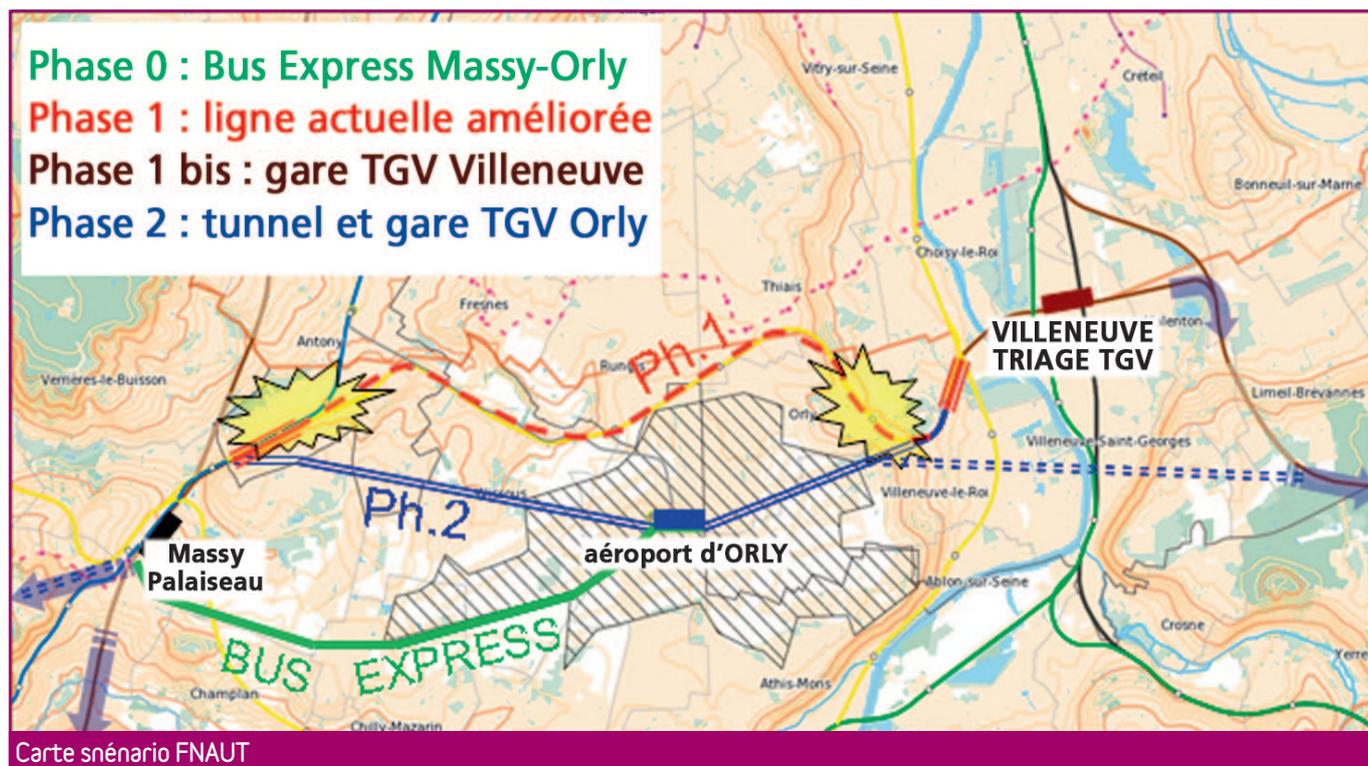
Et si l'on se souvient qu'il y aurait 6 TGV par jour et que ce raccordement est estimé entre 250 et 300 millions d'euros, on comprend le dilemme qu'il va falloir affronter.

➤1 Cahier d'acteurs n°38

➤2 C'est-à-dire Villeneuve-le-Roi, puis Villeneuve-Saint-Georges.

➤3 Voir les cahiers d'acteurs n°6 et 25 .

➤4 Voir le cahier d'acteurs n°26



Ainsi, à la demande de la CPDP, RFF est intervenu sur ce sujet lors de la réunion de Juvisy et a rédigé une note de synthèse pour la réunion de Créteil du 5 mai.

Il a notamment affirmé que POCL et l'interconnexion Sud avaient des objectifs distincts, qu'ils étaient indépendants, avec des scénarios compatibles. En particulier, cette note contient deux affirmations centrales :

"le marché inter-secteur de la LGV POCL et passant par l'Île-de-France est de faible importance",
 "les deux projets de l'interconnexion Sud et du POCL sont indépendants l'un de l'autre : le choix de l'interconnexion Sud ne dépend pas de la LGV POCL et vice versa. Néanmoins, le projet d'une gare à Orly est une opportunité dont peut bénéficier le POCL".

Par ailleurs la note fait état de deux scénarios dont l'un passe par Lieusaint et l'autre par Brétigny (voir schéma page 49).

De plus, il a été mentionné lors du débat¹:

- de l'intérêt qu'il y aurait eu de mener les deux débats POCL et interconnexion Sud en même temps
- de la possibilité, nuancée par RFF, d'utiliser pour le POCL une partie des infrastructures du scénario C entre Lieusaint et Orly
- de l'importance qu'il y aurait pour le POCL à desservir Orly
- de l'intérêt de cette nouvelle ligne pour le Centre Essonne

avec le souhait que l'interconnexion Sud n'empêche pas ce projet

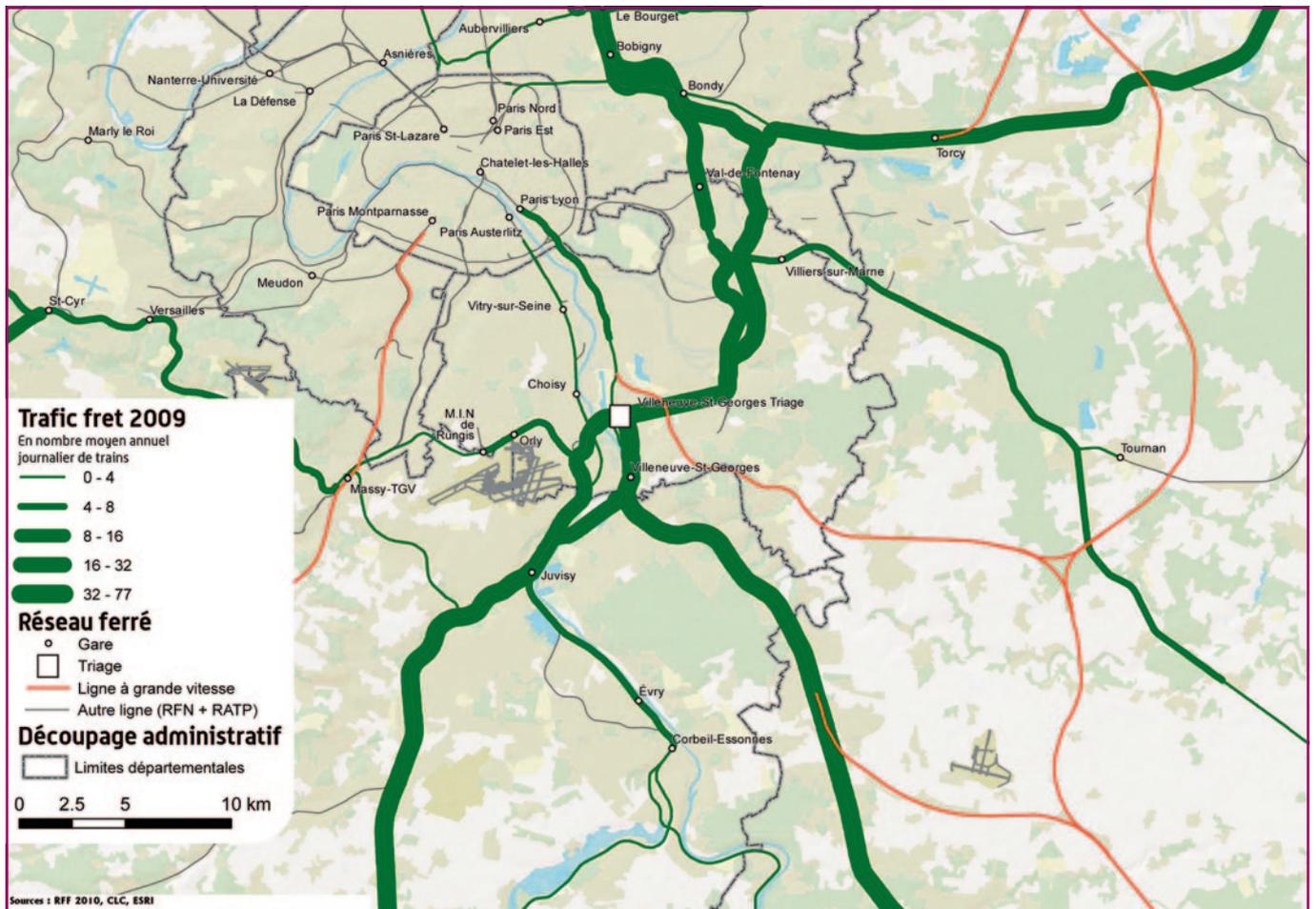
- d'une préférence pour le scénario A afin de raccorder au mieux le POCL.

H3 ► Le fret et le projet

Le projet d'interconnexion Sud concerne le fret dans la mesure où il libère des sillons sur la grande ceinture à la fois pour le RER C et pour les trains de fret. Ce thème a été évoqué à plusieurs reprises, notamment à la réunion de Juvisy, le 5 janvier.

Le cahier d'acteurs de la SNCF² souligne que le projet est nécessaire pour obtenir des trains plus fiables et il rappelle le dispositif logistique qui y est raccordé : le chantier de transport combiné de Valenton, le MIN, les terminaux ferroviaires particuliers (ciment, granulats...), les installations du port de Bonneuil. Il mentionne également la participation du tronçon entre la gare des Saules à Orly et Valenton au couloir européen Espagne, Nord et Est de la France où transitent de nombreux trains de fret.

A l'avenir il importe de sauvegarder des emprises pour permettre le développement de la fonction logistique et des sites multimodaux. Il s'agit en particulier du site fret de Villeneuve-Saint-Georges et de la zone logistique de Paris Sud, en gare de Lieusaint.



D'autre part, en réponse à la question 13, RFF a analysé la problématique du fret dans ce secteur, en particulier avec la carte ci-dessous.

Elle montre que la ligne Massy-Valenton est diversement concernée par le fret. Ainsi le tronçon entre la gare des Saules et Valenton supportent 56 trains jour et nuit, et il devrait accueillir en 2012 l'autoroute ferroviaire atlantique Ecofret. Une partie de ces trains alimentent le MIN (7 par jour) ou bien circulent jusqu'à Massy (2 par jour).

A court et moyen termes, en l'absence de projet de contournement de l'Île-de-France, la grande ceinture dont fait partie le tronçon Massy-Valenton demeure l'axe structurant du trafic fret.

Par ailleurs, l'engagement national pour le développement du fret ferroviaire prévoit un accroissement du transport combiné.

A noter à court terme la requalification du chantier combiné de Rungis ainsi que l'étude de nouvelles liaisons vers le Sud-est de la France et la Bretagne.

Une autre intervention significative à propos du fret a pour auteur une association Citoyens d'Antony. Elle propose³ de rationaliser les circulations de fret au niveau de la région parisienne, notamment pour en éloigner le fret lourd et parfois dangereux.

Elle suggère de privilégier les pôles multimodaux en grande banlieue pour éclater les chargements et de réhabiliter un anneau ferroviaire à environ 150 km de Paris afin accueillir les transports interrégionaux. Ainsi la circulation de trains de fret en Petite couronne devrait disparaître.

Parmi les sujets évoqués, par ailleurs, mentionnons aussi la gêne occasionnée par les trains de fret de nuit, ainsi que l'attente d'une plus grande ambition concernant l'engagement national.

H4 ► L'évolution de l'aéroport d'Orly

Nous avons eu l'occasion de rendre compte d'un argumentaire qui conteste l'intérêt d'une intermodalité air/fer à Orly⁴.

Il paraît équilibré de faire état de ce qui a été dit sur ce sujet à Orly par le représentant de la *DGAC*⁵ et le président d'*Aéroports de Paris*.

Rappelons d'abord ce qu'est l'aéroport d'Orly aujourd'hui⁶ avec ses 25 millions de passagers et ses 220 000 mouvements d'avions.

Surtout, en termes de liaisons assurées, c'est le lien avec l'Outre-mer (11 % des vols), avec tout un ensemble de destinations dont le bassin méditerranéen (45 % des vols), en plus d'être le lien avec les différentes villes de province. L'origine/destination des passagers est à 71 % l'Île-de-France et à 29 % les régions françaises et les pays étrangers.

Depuis 10 ans au moins, on assiste à une baisse continue du trafic intérieur avec la réduction des navettes au profit

des TGV, et il y a là une évolution inéluctable à terme.

Le défi de l'aéroport d'Orly est donc de recomposer son trafic et de développer de nouvelles lignes qui viendront en substitution de celles qui vont disparaître.

Pour relever dans de bonnes conditions ce défi, il est important d'avoir des gares de transports en commun ou des stations (pour la région parisienne) et une gare TGV (pour la province) au plus près des aérogares. Cela permettra de plus de bénéficier de l'infrastructure de l'aéroport en matière de circulation et d'irrigation en transports en commun.

Lors de la réunion d'Orly et au cours d'autres réunions⁷ l'importance de desservir à proximité des aérogares a été souvent évoquée.

De plus, il y a eu de fréquents appels à une non-remise en cause des restrictions de vol imposées actuellement, une mesure qui a été confirmée comme durable par un représentant d'*ADP*. Enfin, la modification à l'avenir de l'offre, avec le développement d'une offre moyen-long courrier, suscite des inquiétudes chez certains participants qui appréhendent une aggravation des nuisances.



- 1 Voir les réunions de Massy, de Juvisy, de Lieusaint, de Villeneuve-le-Roi, de Créteil. Pour les cahiers d'acteurs voir n°
- 2 Voir cahier d'acteurs n°12
- 3 Voir cahier d'acteurs n°7
- 4 Voir par exemple le cahier n°7
- 5 Direction générale de l'aviation civile
- 6 Voir aussi le dossier du débat, pages 24 et 25
- 7 Par exemple Juvisy

I ➤ La concertation après le débat¹

La loi Grenelle de juillet 2010, qui porte engagement national pour l'environnement, précise que tout débat public doit porter sur les modalités d'information et de participation du public après le débat.

Ainsi, la décision du maître d'ouvrage doit comprendre :

- les mesures qu'il est nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements du débat public
- l'information de la CNDP par le maître d'ouvrage sur les modalités d'information et de concertation mises en œuvre après le débat public
- la possibilité pour le maître d'ouvrage de solliciter la CNDP pour la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre de ces modalités².

C'est pourquoi ce thème a été mis en débat lors des réunions de Créteil et de Longjumeau.

A Créteil, le représentant de RFF a rappelé que la concertation post débat public était une pratique courante de la part de son établissement.

Il a par ailleurs fait état des quatre objectifs qui seraient poursuivis dans la construction du processus de concertation post-débat public, à savoir :

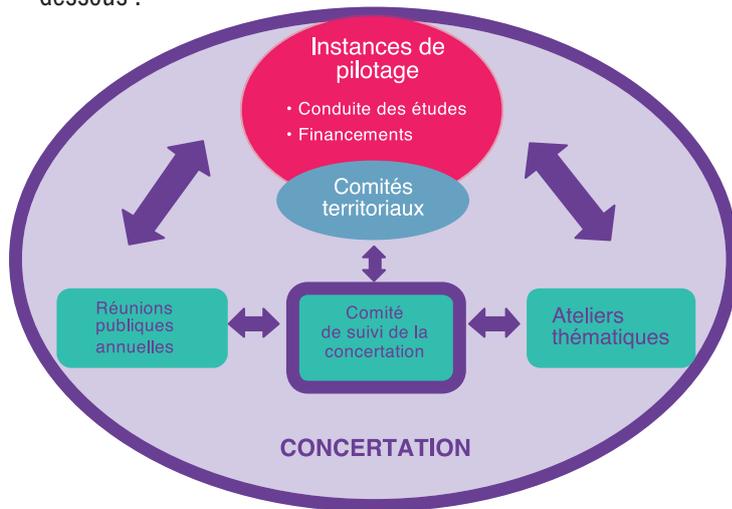
- informer et consulter le public sur l'avancée du projet
- impliquer chacun dans la concertation
- articuler celle-ci avec les problématiques concrètes du territoire
- adopter un dispositif de concertation qui soit efficace et simple. De plus, RFF s'est engagé à élaborer une charte de concertation qui soit collaborée, à mettre en place un comité "garant"³ et à organiser une fois par an une rencontre annuelle avec l'ensemble des acteurs pour rendre compte de l'avancée du projet.

La première rencontre annuelle aura lieu à l'automne 2011 pour présenter et expliquer la décision de RFF suite au présent débat.

Lors de la réunion suivante à Longjumeau, RFF a précisé le dispositif de concertation post-débat public.

En particulier, il sera organisé des ateliers de travail sur des thématiques sensibles, des groupes de réflexion ou des groupes de suivi d'étude. Les thèmes sensibles identifiés sont, pour l'instant, les entrées et sorties de tunnel, les impacts de l'itinéraire en souterrain et l'insertion des gares.

Le dispositif d'ensemble est récapitulé par le schéma ci-dessous :



Dispositif envisagé par RFF si le projet est poursuivi

Pour concrétiser cette proposition de concertation, il a été présenté lors de cette réunion un témoignage sur la concertation de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Dans la discussion qui suit, le représentant de la *FNAUT* s'interroge sur la place de l'Etat dans cette concertation et sur le processus de décision au sein du Conseil d'administration de RFF.

De son côté, le président de *CDR Ma Val* se pose la question de la crédibilité de cette concertation post-débat public, après la mauvaise expérience d'une concertation sur la liaison Massy-Valenton qui avait abouti à un rejet massif. Par ailleurs, l'association *CELF* demande à être intégrée au comité de pilotage.

Cette dernière demande paraît difficile à mettre en œuvre selon RFF, en l'absence d'une fédération des associations, car sinon le comité de pilotage devrait comprendre cinquante ou soixante personnes.

La réunion de Longjumeau s'est terminée par un appel du président de la CPDP pour des suggestions de chacun, afin de commencer à remplir le cadre de concertation proposé.

➤1 Voir aussi le Dossier du débat, pages 106 et 107.

➤2 Ce qui est déjà la pratique de RFF.

➤3 Appelé "comité de suivi et de concertation"

J ➤ Réflexions sur le débat et sa suite

Pour terminer cette restitution que nous avons souhaitée la plus fidèle possible, évoquons maintenant ce que le présent débat donne à penser à la CPDP, tant en enseignements

directs qu'en suggestions pour l'avenir du projet, s'il y a lieu, ou encore en termes d'amélioration des débats publics.

J1 ➤ En tirant les enseignements directs du débat

Un panorama du débat et de ses résultats

A la fin de la première étape, c'est-à-dire au début du mois de mars, les acquis du débat pouvaient se résumer ainsi :

- Un projet favorablement accueilli, voire attendu, en particulier par les régions de la façade Atlantique,
- Une unanimité autour d'une gare TGV à Orly, autour de l'intermodalité air/fer, et de son positionnement au plus près des aéroports,
- Une orientation majoritaire en faveur d'une deuxième gare sur la rive droite de la Seine, même si certains acteurs ne sont pas demandeurs et jugent qu'un scénario à une gare pourrait suffire,
- Un fort rejet du scénario B et l'adoption quasi unanime des options en souterrain,
- La formation de deux coalitions : d'une part autour du scénario A avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges, et d'autre part autour du scénario C avec une gare à Lieusaint.

La deuxième étape du débat, de son côté, a suscité plus d'implication et de critiques de la part des acteurs du fait des sujets abordés.

Ainsi, la prise en compte de l'environnement a soulevé les questions d'impacts des tunnels et notamment celles relatives à l'entrée des tunnels, avec la manifestation de sites sensibles : Antony, Wissous, Villeneuve-le-Roi, le Bois de la Grange, la forêt de Sénart, ...

Ainsi, l'atelier technique "financement" a ouvert la voie à des scénarios comportant une réalisation progressive.

Ainsi, il a été possible d'organiser une première confrontation d'arguments sur les scénarios.

Ainsi, même l'intermodalité air/fer a fait l'objet par certains d'une remise en cause et l'amélioration du RER a été plébiscitée au détriment des TGV.

Les options principales en matière de scénarios

A la fin du débat l'opportunité de l'interconnexion Sud est toujours largement acceptée.

En matière de scénarios, demeurent trois options principales. Chacune suscite une coalition d'acteurs et d'arguments qui

les soutiennent mais présente un degré de maturité différent :

- Le scénario C avec une gare à Lieusaint. Il dessert l'aéroport d'Orly, la ville nouvelle de Sénart, et tout le quadrant Sud-Est de l'Île-de-France. Le projet d'interconnexion Sud s'inscrit alors naturellement dans un projet urbain préexistant, comme outil de renforcement et de structuration d'un territoire à fort potentiel de développement.
- Le scénario A avec la gare de Villeneuve-Saint-Georges et une desserte qui privilégie les transports collectifs. Le projet d'interconnexion dans ce cas se présente comme un outil, un "levier" a-t-on entendu, de la requalification d'un territoire en crise dont le projet est encore en devenir.
- Le scénario d'aménagement progressif de l'existant¹. Ce projet traduit l'urgence de l'amélioration de l'existant au niveau de la régularité et de la fréquence des TGV et des RER, et également en matière de réduction des nuisances. Il s'adapte à des moyens limités.

Le choix entre ces scénarios dépendra bien sûr des financeurs potentiels et de leurs ressources mobilisables à plus ou moins brève échéance. Comme cela a été dit à plusieurs reprises, il compte une dimension d'aménagement du territoire qui exigera une véritable décision politique pour l'Île-de-France.

Diverses échelles de territoire

Comme l'a mis en relief le chapitre sur l'aménagement du territoire, le débat s'est exprimé au moins à trois échelles :

- Au plan national² ; c'est le niveau où se sont prononcées plusieurs régions de France, en liant développement économique et accès à des moyens rapides de transport comme l'avion et le TGV.
- Au plan régional ; c'est le niveau où se rencontrent les grandes options d'aménagement et d'urbanisme, comme l'illustrent le SDRIF ou les opérations d'intérêt national telles celles de Saclay, d'Orly-Rungis-Seine amont ou la ville nouvelle de Sénart.
- Au plan local ; c'est le niveau de prise en compte des instances territoriales comme les agglomérations ou les départements. A cette échelle, la focalisation a porté surtout sur les gares et sur leur influence en matière de rayonnement territorial.

➤1 Voir cahiers d'acteurs n°41 et 58

➤2 Pour l'Etat, voir plus loin

Dans le débat, les positions et les arguments ont surtout privilégié les échelles nationale et locale, en se souvenant que les choix entre scénarios relèveront principalement du niveau régional et de l'Etat.

A propos des échelles, il a été regretté de ne pas pouvoir disposer d'études générales sur une véritable prospective des déplacements entre régions ainsi que d'éléments sur les conditions de réussite de l'implantation des gares TGV. Par ailleurs, une quatrième dimension est apparue dans le débat lorsqu'ont été abordées les questions d'environnement de façon plus précise, comme celles relatives aux entrées de tunnel.

Ainsi il a été constaté que dans un milieu urbain dense, le débat doit aussi porter sur des sites sensibles avec un degré de précision suffisant, faute de quoi le débat comporte des vides.

L'amélioration de la liaison Massy-Valenton (partie Ouest), pierre de touche de la confiance

Quand les acteurs de terrain font état de la situation de cette liaison, ils insistent avec force sur le nez à nez des TGV, le passage à niveau de Fontaine-Michalon, et le pont des Baconnets... et la réaction première c'est : il faut faire quelque chose. Et cela appelle à la concertation de tous les acteurs.

Au niveau du projet d'interconnexion Sud, les propositions de RFF afin de nouer le dialogue post-débat public ont semblé être appréciées par les participants à la réunion d'Antony, mais demeure un lourd passif d'échec de concertation concernant la liaison Massy-Valenton¹.

Aussi la reprise d'une concertation à propos de Massy-Valenton, annoncée par le directeur régional de RFF, va devoir être exemplaire sous peine de compromettre tout dialogue à l'avenir.

Rappelons en passant quelques ingrédients de la confiance : des règles du jeu simples et élaborées en commun, le respect des engagements pris, le démarrage de réalisations concrètes², une posture qui privilégie l'ouverture et l'examen positif des suggestions, et surtout se mettre à la place de l'autre³.

Des enseignements particuliers sur les modalités du débat public

Mettons en valeur deux modalités qui ont été intéressantes :

► les ateliers techniques

La CPDP en a organisé deux, l'un sur la capacité ferroviaire et l'autre sur le financement, avec à chaque fois une cinquantaine de personnes.

Avec un peu de recul, l'apport de ces ateliers nous paraît très positif.

Une difficulté est de trouver un bon équilibre entre exposés

par des "sachants" et échanges entre les participants. Par ailleurs, il faut sans doute réfléchir à la façon de surmonter le clivage de connaissance entre ceux qui ont participé aux ateliers et les autres acteurs du débat.

► L'internet en direct

C'est une modalité qui a connu un succès constant au fil des réunions, parfois même avec une fréquentation qui atteignait celle de la réunion publique.

Cela nous a permis de convaincre le maître d'ouvrage de ne pas interrompre les retransmissions malgré le coût de la prestation. Dans notre cas, cette modalité a permis à des acteurs lointains, comme ceux de province, de suivre les débats⁴.

Mentionnons encore que, concernant son activité propre, la CPDP est consciente des marges de progrès existantes, elle va prochainement saisir la CNDP à ce sujet.

Enfin, il existe encore des tensions entre la volonté de la CPDP d'être indépendante et les contraintes de gestion financière imposées par le maître d'ouvrage en termes de gestion financière, qui peuvent pénaliser les initiatives de la Commission.

J2 ► A partir d'un questionnaire sur l'avenir du projet

Au cours du débat ont été émises de nombreuses suggestions qui pourraient être utiles pour l'avenir du projet, si la décision de RFF était d'en poursuivre l'avancement. Présentons certaines d'entre-elles qui nous paraissent contribuer à répondre à quatre questions naturelles.

Question n° 1 :

Un financement de l'opération "interconnexion Sud" peut-il se mettre en place à un horizon raisonnable, c'est-à-dire entre 5 et 10 ans ?

Comme éléments de réponse, deux suggestions ont été émises lors de l'atelier technique portant sur ce thème.

Il s'agit d'abord de mettre en place, comme RFF l'a proposé, un comité d'analyse des gains qui pourra préciser et objectiver les différents éléments constituant l'utilité de ce projet atypique.

Après une vérification des coûts des divers scénarios, il a été proposé ensuite d'installer une instance de médiation qui permette à l'Etat, à RFF, aux collectivités locales et partenaires pressentis... de se réunir le plus tôt possible pour apprendre à partager des raisonnements⁵.

Enfin, une inscription de ce tronçon d'interconnexion au réseau trans-européen aurait le mérite d'être un signe de reconnaissance fort de son utilité, indépendamment d'une possibilité de subvention.

Question n°2 :

Dispose-t-on d'éléments suffisants pour choisir le mieux possible le scénario à retenir ? En particulier entre le scénario A à deux gares et le scénario C ?

Remarquons d'abord que la réunion de Créteil n'a pas permis d'élucider complètement la raison des différences entre les études de RFF et de la SNCF concernant les trafics à attendre dans les deuxièmes gares de Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint.

De plus, lors de cette réunion, a été émise à deux reprises la suggestion de refaire ces études en tenant compte des projets envisagés dans Grand Paris Express, qui paraît tout à fait souhaitable.

Par ailleurs, d'après d'aucuns, il semble intéressant, pour une décision équilibrée entre les deux scénarios, de disposer d'un schéma de secteur englobant Villeneuve-Saint-Georges et les communes voisines.

Enfin, selon certains acteurs, il serait sans doute judicieux d'explorer pour les deux aires d'influence de Villeneuve-Saint-Georges et de Lieusaint les opérations qui permettraient de compenser l'absence éventuelle d'une gare TGV et d'établir un accès efficace à l'aéroport d'Orly et à l'interconnexion Sud⁶.

Question n°3 :

Au cas où il serait difficile de mobiliser l'ensemble du financement, y a-t-il des phases provisoires intéressantes en termes de fonctionnalité ?

Cette question de la "phasabilité" a été évoquée lors de l'atelier sur le financement⁷.

A cette occasion se sont affrontées deux façons de voir : "Le projet global doit déterminer d'éventuelles phases provisoires" ou "Ce sont les aménagements progressifs du réseau existant qui vont en pratique réaliser le projet d'infrastructure, ou plutôt ses finalités."

Au cours du débat, RFF s'est montré réticent devant la possibilité d'un phasage pour explorer ce sujet du phasage. Le maître d'ouvrage a expliqué que seul le scénario B offre à ses yeux une possibilité de phaser le projet pour un surcoût négligeable, avec pour première tranche la réalisation du tunnel entre Massy et une gare TGV sur la grande ceinture.

Sa réticence à envisager un phasage pour les autres scénarios a été justifiée par la nécessité de créer un raccordement coûteux⁸ dans ces cas entre la gare TGV près des aéroports et la grande ceinture, un raccordement qui deviendrait peu utile une fois le projet d'interconnexion complètement réalisé.

Néanmoins, ce sujet de la "phasabilité" est souvent revenu dans le débat, soit pour accélérer la réalisation du tronçon Massy-Orly, soit avec le souci de garantir la réalisation d'un projet d'ensemble "faisable". Cette option mérite de ne pas être écartée d'emblée, comme l'ont suggéré quelques cahiers d'acteurs, ne serait-ce qu'au regard d'un contexte économique évolutif. Son approfondissement, tant en termes de variantes et de fonctions, que de coûts, de délais entre le provisoire et le définitif, ou encore de réutilisation des tronçons provisoires, est un exercice qui renouvelle la culture habituelle des grands projets et demandera un effort de créativité important.

Question n°4 :

Quelles conditions à réunir pour mener à bien l'opération de la partie Ouest de Massy-Valenton ?

L'aménagement de cette liaison est de fait une phase du projet d'interconnexion Sud, il est apparu lors du débat que c'était jouer sur les mots de ne pas le reconnaître⁹.

Comme l'a souligné RFF, elle doit participer à faciliter la circulation des TGV et des RER, à renforcer la fréquence du RER C et à diminuer les nuisances pour les riverains.

Il y a donc lieu, comme avec toute phase provisoire, d'apprécier les valeurs attachées aux diverses fonctions, ainsi que les coûts à consentir pour une telle opération.

Indépendamment du caractère exemplaire que devrait revêtir la concertation pour cette liaison, le problème que constitue son aménagement est de nature "socio-technique". Ce terme signifie que la maîtrise des techniques du chemin de fer ne suffit pas à l'appréhender et que sa conception/réalisation doit faire appel également à des compétences croisées d'urbanisme, de sociologie,...

Pendant le débat, nous avons rencontré dans nos échanges un certain nombre de manques manifestes de portée générale. Rendons compte de quelques-uns d'entre-eux

➤1 Il convient de souligner que si les procédures de concertation des deux projets d'aménagement, de nature et de calendrier différents, sont distinctes, elles sont néanmoins intimement liées car elles impliquent pour partie les mêmes territoires et les mêmes acteurs dans la poursuite de solutions pour améliorer la circulation des TGV et RER

➤2 Par exemple les écrans anti-bruit sur la partie Est

➤3 Ainsi il est nécessaire d'intégrer les différences d'appréciation : 4 ans pour RFF n'a pas le même sens que 4 ans pour un riverain...

➤4 Cette facilité nuit-elle à la participation aux réunions publiques ? Il est délicat de

se prononcer de façon définitive car en regard de la tendance, qui n'est jamais mesurée, à suivre les débats de son salon, cette diffusion en direct est un moyen d'élargir l'audience du débat et un vecteur de "fidélisation" du public

➤5 Propos de M. Lieberman lors de l'atelier technique portant sur le "financement"

➤6 Voir par exemple la question 31 ou le cahier d'acteurs n°58

➤7 Se reporter aussi à la question/réponse n°12

➤8 Sans doute du même ordre de grandeur que le raccordement pour les TGV normands

➤9 Ce déni est un élément qui entretient la défiance à l'égard du maître d'ouvrage

J3 ► En faisant état de manques de portée générale

dans une visée de retour d'expérience pour les débats publics ultérieurs.

Une vision globale pour le réseau LGV

A l'occasion des réunions, et plus particulièrement lors de l'atelier technique sur les capacités des lignes ferroviaires, seules ont été prises en compte des analyses locales, c'est-à-dire ligne par ligne, de la saturation.

Cette approche locale ne permet pas de comprendre pourquoi le triangle de Coubert est un point névralgique du réseau à grande vitesse français, ou de donner un sens à la notion de robustesse du système d'interactions entre lignes au plan national.

A cette occasion, ce manque de vision systémique et prospective du réseau des lignes LGV a été souligné et cela peut conduire à surestimer la priorité des extensions de lignes au détriment d'opérations de capacité et de robustesse au niveau des nœuds ferroviaires ou de certains tronçons existants.

La réduction de l'incertitude liée au financement et la question des arbitrages

Le projet de l'interconnexion Sud est inscrit dans la loi de Grenelle de 2009, ainsi que dans le projet de SNIT¹, au titre des 18 opérations de développement ferroviaire à engager avant 2020.

L'existence d'une crise financière sévère et l'état des finances publiques ont ouvert un débat sur la possibilité de voir la totalité de ces opérations, d'un montant de 65 milliards d'euros, engagée d'ici 2020.

Aussi il est apparu qu'en l'absence d'un ordre de priorité indicatif établi parmi ces opérations, les débats publics correspondants connaîtront beaucoup d'incertitudes en matière de financement et risquent d'être considérés comme des démarches sans portée réelle.

Toujours dans ce domaine, il peut être souligné le caractère insolite du refus du projet d'interconnexion Sud par certains intervenants tant qu'il n'y a pas d'amélioration significative sur les RER.

Cela renvoie à un arbitrage entre les transports en communs urbains et les TGV dont le lieu ou l'instance nous échappe.

Enfin à manier dans ces débats des milliards d'euros, cela crée du désespoir chez certains opérationnels à la recherche d'un financement modeste pour une amélioration significative.

La présence de l'Etat dans le débat

L'absence de l'Etat a été soulignée par certains intervenants² et cette remarque rejoint un sentiment de regret de la part de la CPDP.

En effet, lors des 13 réunions du débat public, nous avons eu deux interventions sur des thèmes ciblés de représentants³ de l'Etat, et jamais une prise de parole par des directeurs d'administration ou de membres du corps préfectoral. De plus, l'Etat n'a présenté aucun cahier d'acteurs, même au titre de "porter à connaissance", et plusieurs responsables pressentis pour une intervention ont décliné notre invitation. Or ce projet d'interconnexion présente non seulement un aspect "transport" mais aussi un aspect "aménagement du territoire" susceptible de donner lieu à des engagements importants⁴ qui dépassent la responsabilité de RFF.

La présence de l'Etat aurait été de nature, à notre avis, à renforcer la crédibilité du débat et lui aurait permis de montrer son attachement à la loi sur la démocratie de proximité.

Un temps de maturation des acteurs

Le débat public de l'interconnexion Sud a dû être interrompu du 20 février au 4 avril pour tenir compte de la campagne électorale. Les réactions que nous avons enregistrées de la part des élus nous ont montré que, si la dynamique du débat avait pu quelque peu s'en trouver altérée, cette suspension s'est en réalité révélée tout à fait profitable.

Contrairement à ce que nous pensions, cette interruption des réunions publiques n'a pas démobilisé les acteurs et la reprise s'est faite sur un mode dynamique.

Cette coupure a permis de relancer de nouveaux thèmes comme l'environnement ou le financement. Elle a surtout semble-t-il permis à des groupes d'acteurs de mieux s'approprier le projet et ses enjeux.

Aussi il nous est apparu que dans certains cas la possibilité d'introduire une suspension de l'ordre d'un mois était de nature à faciliter cette appropriation.

Terminons ce texte avec un grand merci à tous les intervenants qui ont permis la tenue de ce débat dans de bonnes conditions de dialogue, avec une mention particulière pour le travail de RFF.

►1 Schéma national des infrastructures de transport

►2 Voir par exemple la réunion de Longjumeau

►3 DGAC et DRIEA Île-de-France

►4 En moyenne, l'apport financier de l'Etat pour un projet TGV se situe entre 25 % et 35 % au titre du développement local

III

Annexes

- Décisions de la CNDP
- Glossaire
- Liste des rencontres préalables de la CPDP



→ Décisions de la CNDP

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 5 MAI 2010

DÉCISION N° 2010/ 30 / ISUD / 1

PROJET D'INTERCONNEXION SUD DES LIGNES A GRANDE VITESSE EN ILE-DE-FRANCE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France en date du 30 mars 2010, reçue le 31 mars 2010, et le dossier joint relatif au projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France,

- après en avoir délibéré,

- considérant que le projet, inscrit dans la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, revêt un caractère d'intérêt national car il tend à développer et à améliorer les déplacements province-province et à développer l'intermodalité air – fer en facilitant l'accessibilité aux aéroports d'Orly et de Roissy,
- considérant que les enjeux socio-économiques sont importants pour le développement du pôle d'Orly et l'amélioration du fonctionnement du réseau express régional,
- considérant que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, la zone envisagée comprenant plusieurs espaces à forts enjeux environnementaux et des secteurs fortement urbanisés,

DÉCIDE :

Article unique :

Le projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.



Philippe DESLANDES

SEANCE DU 3 NOVEMBRE 2010

DÉCISION N° 2010/ 67 / ISUD / 4

**PROJET D'INTERCONNEXION SUD DES LIGNES A GRANDE
VITESSE EN ILE-DE-FRANCE**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France en date du 30 mars 2010, et le dossier joint relatif au projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France,
 - vu sa décision n° 2010/30/ISUD/1 du 5 mai 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/41/ISUD/2 du 2 juin 2010 nommant M. François PERDRIZET Président de la Commission particulière du débat public,
 - vu la lettre en date du 18 octobre 2010 du Président de Réseau Ferré de France, sollicitant un délai supplémentaire de deux semaines pour approfondir quelques points du dossier du débat, en accord avec la Commission particulière,
-
- sur proposition de M. François PERDRIZET,
 - après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Le délai de 6 mois prévu à l'article R. 121-7 II du code de l'environnement est prolongé de deux semaines.

Reulandes
Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 1^{er} DECEMBRE 2010

DÉCISION N° 2010/ 74 / ISUD / 5

**PROJET D'INTERCONNEXION SUD DES LIGNES A GRANDE
VITESSE EN ILE-DE-FRANCE**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France en date du 30 mars 2010, reçue le 31 mars 2010, et le dossier joint relatif au projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France,
 - vu sa décision n° 2010/30/ISUD/1 du 5 mai 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/41/ISUD/2 du 2 juin 2010 nommant M. François PERDRIZET Président de la Commission particulière du débat public,
 - vu la lettre du 15 novembre 2010 du Président de Réseau Ferré de France transmettant le projet de dossier du débat,
-
- sur proposition de M. François PERDRIZET,
 - après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2 :

Le débat public aura lieu du 9 décembre 2010 au 20 février 2011 et du 4 avril 2011 au 20 mai 2011.

Article 3 :

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le Président



Philippe DESLANDES

➤ Glossaire

- **ADP** Aéroports de Paris
 - **BHNS** Bus à haut niveau de service
 - **CCI** Chambre de commerce et d'industrie
 - **CDR MAVAL** Comité de défense des riverains Massy-Valenton
 - **CELFI** Comité environnemental des lignes ferroviaires et de l'interconnexion TGV
 - **CESER** Comité économique, social, environnemental régional
 - **CRCI** Chambre régionale de commerce et d'industrie
 - **DREIA** Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France
 - **EPA** Etablissement public d'aménagement
 - **ERTMS** European Rail Traffic Management System (Système européen de surveillance du trafic ferroviaire)
 - **FNAUT** Fédération nationale des associations d'usagers des transports
 - **FNE** France nature environnement
 - **LGV** Ligne à grande vitesse
 - **MIN** Marché d'intérêt national
 - **RFF** Réseau ferré de France
 - **SDRIF** Schéma directeur de la Région Île-de-France
 - **SAN** Syndicat d'agglomération nouvelle
 - **TCSP** Transport en commun en site propre
-
- **Hub** : plate-forme de correspondance pour les transports
 - **Intermodalité air-fer** : lien géographique de deux modes de transports tels que le train et l'avion. Suggère l'utilisation de ces deux modes de transports au cours d'un même déplacement.
 - **Opérations d'intérêt national (OIN)** : opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique spécial en raison de son intérêt majeur. Sur ces zones, l'Etat conserve la maîtrise de la politique d'urbanisme.
 - **Taux de rentabilité interne (TRI)** : outil de décision à l'investissement. Présente la rentabilité que le projet apporte à la collectivité.
 - **TGV inter-secteurs** : TGV qui relie directement deux régions de province sans passer par Paris
 - **TGV radiaux** : TGV reliant une gare parisienne à des gares de province par des lignes radiales indépendantes.
 - **Trémie** : tranchée d'accès à un souterrain
 - **Tunnel en bi tube** : deux tunnels permettant la circulation d'un train dans un tunnel et dans un sens et d'un second train dans un autre tunnel dans l'autre sens. Système qui évite les émergences en surface (type sorties de secours) à condition que les deux tubes soient reliés par des rameaux tous les kilomètres environ.



► Liste des rencontres préalables de la CPDP

- **28 juin 2010 :** M. Jean-Claude RUYSSCHAERT, préfet, directeur régional de l'Équipement
- **7 septembre 2010 :** M. Jacques REILLER, préfet de l'Essonne
- **8 septembre 2010 :** M. Bernard CATHELAIN, directeur du Pôle Aménagement d'Aéroport d'Orly
- **9 septembre 2010 :** M. Daniel GUERIN, conseiller général de Villeneuve-le-Roi et Ablon
- **10 septembre 2010 :** M. Christophe SAINTILLAN, directeur DGTIM
- **13 septembre 2010 :** M. Michel CAMUX, préfet du Val-de-Marne
- **14 septembre 2010 :** M. Michel DREVET, préfet de Seine-et-Marne
- **16 septembre 2010 :** M. Jean-Marc DELION, directeur général délégué RFF
- **23 septembre 2010 :** M. Daniel CANEPA, préfet de la Région Île-de-France
- **23 septembre 2010 :** M. Didier GONZALES, député-maire de Villeneuve-le-Roi
- **27 septembre 2010 :** M. Michel LEBOEUF, directeur Grands projets et prospective SNCF Voyages
- **28 septembre 2010 :** M. Patrick STRZODA, préfet des Hauts-de-Seine
- **28 septembre 2010 :** M. Jean-Louis COHEN, maire d'Ablon-sur-Seine
- **6 octobre 2010 :** M. Olivier MOULIN, directeur des transports du Conseil régional d'Île-de-France
- **6 octobre 2010 :** M. Alain MUSTIERE, président de l'AIS
- **6 octobre 2010 :** Mme Anne-Sophie KANDEL, société I&E
- **7 octobre 2010 :** M. Jean-Jacques FOURNIER, président du SAN de Sénart
- **7 octobre 2010 :** M. DELABRE, vice-président de l'association du Grand Godet
- **13 octobre 2010 :** Mme Sylvie ALTMAN, maire de Villeneuve-Saint-Georges
- **13 octobre 2010 :** M. Marc PELISSIER, correspondant Île-de-France de la FNAUT
- **14 octobre 2010 :** M. Vincent DELAHAYE, maire de Massy
- **14 octobre 2010 :** M. Jean-Pierre FARANDOU, directeur Transilien à la SNCF
- **14 octobre 2010 :** CPDP du Grand Paris
- **15 octobre 2010 :** M. Thierry MANDON, vice-président du Conseil général de l'Essonne
- **15 octobre 2010 :** M. Pierre-Alain ROCHE, DGA Pôle Aménagement du territoire au conseil général de Hauts-de-Seine
- **18 octobre 2010 :** M. SAINSON, responsable foncier à l'ONF
- **18 octobre 2010 :** M. Manuel VALLS, président de la communauté d'agglomération Evry Centre Essonne, maire d'Evry
- **18 octobre 2010 :** Mme Sophie MOUGARD, directrice générale du STIF
- **18 octobre 2010 :** M. Jean-Yves SENANT, maire d'Antony
- **19 octobre 2010 :** M. Jean-Marc FEUILLADE, président de l'association Citoyens à Antony
- **26 octobre 2010 :** M. Bruno DEPRESLE, directeur général de l'EPA Sénart



- **26 octobre 2010** : **M. Claude LEROI**, vice-président CESER Île-de-France
- **26 octobre 2010** : **M. Daniel BARNIER**, sous-préfet de Palaiseau
- **26 octobre 2010** : **M. Jacques TOUCHEFEU**, directeur de l'EPA ORSA
- **26 octobre 2010** : **M. Raymond CHARRESON**, maire de Rungis
- **27 octobre 2010** : **M. Naji RISK**, responsable POCL à RFF
- **28 octobre 2010** : **M. Thierry PERZO**, président de l'association CELFI Île-de-France
- **4 novembre 2010** : **M. DUCAMP**, FNAM
- **4 novembre 2010** : **M. Rémy PRADIER**, président de l'association SADUR
- **4 novembre 2010** : **Mme Marie-Carole CIUNTU**, maire de Sucy-en-Brie
- **4 novembre 2010** : **M. Michel DUBROMEL**, porte parole transports de France Nature Environnement
- **5 novembre 2010** : **Mme Christine JANODET**, maire d'Orly
- **9 novembre 2010** : **M. VERON**, président de la société du Grand Paris
- **10 novembre 2010** : **M. Vincent PICHOU**, SNCF fret
- **15 novembre 2010** : **M. Jean-Claude CIRET**, président de l'APEPAW
- **15 novembre 2010** : **M. Etienne CHAUFFOUR**, maire de Juvisy
- **15 novembre 2010** : **M. Pierre LEFORT**, président de l'ADOR
- **15 novembre 2010** : **M. Marc SPIERLEIN**, président directeur général de la SEMMARIS
- **16 novembre 2010** : **M. François TAINURIER**, directeur du développement, RFF
- **16 novembre 2010** : **M. Alain KAHN**, président d'ADEPHA
- **16 novembre 2010** : **M. Sylvain VENE**, directeur général adjoint de SILIC-SOCOMIE
- **16 novembre 2010** : **M. MOUREH**, président du CDR MaVal
- **18 novembre 2010** : **M. Claude CHARDON**, directeur de développement, CRCI Rhône-Alpes
- **19 novembre 2010** : **M. Jean-Claude LE BOUILLONNEC**, maire de Cachan
- **22 novembre 2010** : **M. Yves RAMETTE**, DGA Projets Ingénierie et investissements, RATP
- **22 novembre 2010** : **M. Guy GEOFFROY**, maire de Combs-la-Ville
- **22 novembre 2010** : **M. Daniel DAVISSE**, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne
- **23 novembre 2010** : **M. Gérard HUOT**, président CCI Essonne
- **24 novembre 2010** : **M. Pierre LORY**, président du Conseil de développement de l'agglomération de Melun/Val de Seine
- **24 novembre 2010** : **M. Thierry MICHELON**, adjoint chef d'escale à Orly pour Air France
- **25 novembre 2010** : **M. Alain GIRARD**, maire de Crosne
- **26 novembre 2010** : **Mme François BAUD**, maire de Valenton



- **26 novembre 2010** : **M. Jean-Jacques BRIDEY**, maire de Fresnes
- **26 novembre 2010** : **M. François GARCIA**, maire d'Athis-Mons
- **29 novembre 2010** : **M. Georges SIFFREDI**, président de la Communauté d'agglomération des Hauts de Bièvre
- **30 novembre 2010** : **M. Daniel WAPPLER**, maire de Villecresnes
- **2 décembre 2010** : **M. Gérard MILLET**, maire de Melun
- **2 décembre 2010** : **M. Vincent EBLE**, président du Conseil général de Seine-et-Marne
- **6 décembre 2010** : **M. Jean-Vincent PLACE**, vice président du Conseil régional d'Île-de-France
- **7 décembre 2010** : **M. Régis ROY-CHEVALIER**, maire de Wissous
- **7 décembre 2010** : **Mme Maryvonne NOEL**, présidente de l'association CIRCULE RERC
- **7 décembre 2010** : **M. Alain DELOGIS**, directeur de la SNECMA
- **17 décembre 2010** : **M. Jacques LEPETIER**, maire adjoint de Longjumeau chargé de l'urbanisme
- **21 décembre 2010** : **M. Christian HERVY**, maire de Chevilly-Larue
- **5 janvier 2011** : **M. Philippe GAUDIN**, président de l'association Agir pour Villeneuve-Saint-Georges
- **12 janvier 2011** : **M. Laurent CATHALAT**, maire de Créteil
- **27 janvier 2011** : **M. Pascal MIGNEREY**, conseiller développement durable transports et métropole, DATAR
- **4 février 2011** : **M. Jean DAUBIGNY**, préfet de la région Pays-de-la-Loire
- **7 février 2011** : **M. Francis ROL TANGUY**, directeur de l'APUR
- **7 février 2011** : **M. Georges TRON**, maire de Draveil
- **10 février 2011** : **M. Xavier PETILLON**, président de l'association ADDA
- **14 février 2011** : **M. Richard DELL'AGNOLA**, maire de Thiais
- **5 mars 2011** : **M. Nicolas DUPONT-AIGNAN**, maire de Yerres
- **22 mars 2011** : **Mme Katy NARCY**, adjointe à la direction des territoires de la préfecture de l'Essonne
- **11 avril 2011** : **M. Jean-Paul HUCHON**, président de la Région Île-de-France
- **12 avril 2011** : **M. Pierre VELTZ**, président directeur général de l'Établissement public Paris-Saclay
- **22 avril 2011** : **M. Pierre DARTOUT**, préfet du Val-de-Marne



Débat Public

**Inter
connexion
Sud LGV**

