

## VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

sur les projets de réseau de transport public du Grand Paris et de l'Interconnexion Sud LGV

*Réunion commune organisée et animée par les Commissions particulières du débat public*

*13 janvier 2011*

*Orly*

### **MEMBRES DES COMMISSIONS PARTICULIÈRES DU DÉBAT PUBLIC :**

#### **Projet de réseau de transport public du Grand Paris :**

- Paul CARRIOT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Claude BERNET, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Michel ROSTAGNAT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

#### **Projet Interconnexion Sud LGV :**

- François PERDRIZET, Président de la CPDP sur le projet Interconnexion Sud LGV
- Jacques DUCOUT, membre de la CPDP sur le projet Interconnexion Sud LGV
- Michèle TILMONT, membre de la CPDP sur le projet Interconnexion Sud LGV

### **MAITRISES D'OUVRAGE :**

#### **SGP (Société du Grand Paris) :**

- Didier BENSE, Membre du directoire de la SGP
- Claire-Hélène COUX, Société du Grand Paris
- Cyrille TRICOT, Société du Grand Paris

#### **RFF (Réseau ferré de France) :**

- François-Régis ORIZET, Directeur régional Ile-de-France
- Tristan BARRÈS, Chef de projet Interconnexion Sud
- François GULIANA, chargé de projet Interconnexion Sud

*La séance est ouverte à 20 h 09 sous la présidence de François PERDRIZET, président de la Commission particulière du débat public sur le projet d'Interconnexion Sud LGV.*

**Christine JANODET, maire d'Orly :** bonsoir. Madame, Monsieur, je vous souhaite la bienvenue à Orly, dans cette salle du centre culturel Louis Aragon, pour la tenue de ce débat sur le réseau du transport du Grand Paris, et sur le projet de l'Interconnexion Sud LGV. Je me réjouis que ces projets fassent l'objet d'un débat public large et ouvert. Je souhaite qu'il nous apporte des précisions sur les impacts réels de certains choix, par exemple sur les tracés de lignes LGV, pour pouvoir se positionner en toute connaissance de cause. C'est le début d'une longue concertation qu'il faudra poursuivre, bien évidemment, localement. Merci, et je passe la parole à Monsieur le Président.

*Applaudissements*

*Diffusion d'un document PowerPoint*

**François PERDRIZET, président de la Commission particulière du débat public Interconnexion Sud LGV :** bienvenue à toutes et à tous. Je vérifie que cela s'affiche. Je verrai bien. Merci de votre accueil, Madame la Maire. Nous sommes très contents d'être à Orly, dans cette belle salle. C'est une réunion publique un peu exceptionnelle, parce que c'est la rencontre de deux démarches de débat public, la démarche du Grand Paris et celle de l'Interconnexion Sud des lignes LGV. Je crois que chacun commence à être familier avec cette notion de débat public, c'est-à-dire une concertation à la naissance des projets, qui permet de comprendre ce que nous allons voir, d'exposer notre point de vue et d'argumenter. Pour en venir à ce caractère un peu exceptionnel, il a été voulu par la Commission nationale du débat public (qui met en place les commissions particulières), la Commission particulière de l'Interconnexion Sud, dont je suis le président, et Monsieur CARRIOT qui représente le Président de la Commission particulière du Grand Paris. Il a été voulu, pour mettre en relief les interférences et les synergies entre un projet de métro automatique et des lignes pour les TGV, car ces projets ont des points communs. Ils ont des points communs notamment à Massy et ils ont surtout des points communs à Orly, où se dessine la perspective, je ne sais pas comment l'appeler, un pôle multimodal, une étoile de lignes de transport, que ce soit des lignes de métro, des lignes de RER, des lignes aériennes, ou que ce soit même le Val.

Dans cette réunion, plus précisément, nous allons aborder les thèmes suivants. J'ai retenu 4 thèmes, mais bien sûr je pense que vous élargirez le débat. Premier thème, c'est l'évolution du trafic aérien, et de la plateforme de l'aéroport d'Orly. Deuxième thème, c'est la desserte de ce territoire vers Paris et vers Roissy. Troisième thème, c'est l'évolution et la transformation des territoires autour d'Orly. Et quatrième thème, ce sera des questions à enjeu, dont l'une me paraît tout à fait importante, c'est la localisation des gares TGV à proximité d'Orly. Bien sûr, nous nous intéresserons aux perspectives de développement, mais aussi à tout ce qui fait les problèmes présents.

Maintenant, je voudrais un peu rappeler la déontologie de la Commission, les principes du débat, et puis après je rappellerai les "règles du jeu" de cette soirée. Sur les principes du débat, je crois que très souvent, on confond les commissions particulières avec une instance d'expertise ou un super conseiller du maître d'ouvrage. C'est complètement faux. Nous, les commissions, sommes responsables de la qualité du débat. Et pour exercer cette qualité, nous avons recours à un certain nombre de repères qui se traduisent par le signe ETAIN, comme le métal. L'E, c'est l'équivalence, c'est-à-dire que chacun d'entre nous, ici, est équivalent à l'autre, donc a autant le droit de parole que l'autre et peut émettre une question, un avis. Il n'y a pas de protocole particulier pour demander la parole. Et puis surtout, nous cherchons à pouvoir entendre les gens que nous n'entendons jamais, ce que les sociologues appellent les inouïs. Deuxième principe, la transparence, c'est que chaque commission du débat public essaie de promouvoir : une accessibilité à l'information, aux différents messages. C'est-à-dire éviter autant que possible des rétentions d'information qui pourraient nuire à la compréhension des problèmes et donc à la position que nous prenons. Après, il y a l'argumentation. Là, j'insiste beaucoup. Nous pouvons dire beaucoup de choses sur les positions, chacun a le droit d'avoir des positions. Elles sont d'autant plus recevables qu'elles sont argumentées et qu'elles pourront donner lieu à un dialogue. Donc l'argumentation est vraiment un principe que chacun d'entre nous doit respecter. Après, il y a deux principes qui s'appliquent plutôt à la Commission. Il y a l'indépendance, pour rappeler que les commissions particulières de débat public sont indépendantes du maître d'ouvrage et de tout autre intérêt. Elles sont indemnisées par la Commission nationale. Simplement, les frais matériels relatifs au débat sont portés par les maîtres d'ouvrage. Et dernière chose, la neutralité, chaque commission est là pour animer le débat et n'a pas de position à prendre. Le compte-rendu que nous allons faire, à la fin, portera sur ce qui s'est passé dans le débat, quelles ont été les positions en présence et quels ont été les arguments échangés. Nous rendons compte du débat, nous ne donnons pas un avis sur l'opportunité, la pertinence du projet. Voilà ce que je voulais rappeler.

De façon pratique, ces principes se traduisent dans chaque séance. Et aujourd'hui, il y a 3 formes d'interventions possibles dans le débat. D'abord des prises de parole que j'appelle simples : une question, un avis, une position. Le temps sera limité à 3 minutes, et je rappelle qu'au bout de 3 minutes, nous avons l'habitude d'éteindre le micro pour être sûrs que le résultat est atteint. Deuxième forme d'intervention, des interventions plus longues et plus structurées, sur des éclairages, pour développer certaines positions. Là, en général, nous nous entendons préalablement avec les gens qui vont intervenir, dans ce cadre-là. Ce sont notamment les gens qui vont exposer des cahiers d'acteurs. Ce soir, vous en verrez 4 de ce type. Troisième forme d'intervention, des questions écrites en séance, que nous traiterons, et nous essaierons de donner des réponses, pour certaines d'entre elles, au fur et à mesure des séances de questions. Ensuite, je rappellerai simplement que toute séance est suivie d'un mot à mot, ce que nous appelons un verbatim. Chacun peut y retrouver ce qu'il a dit. Il y a aussi une note de synthèse.

Maintenant, j'en viens au programme. Le programme, nous pouvons l'afficher. Voici le

déroulé de la réunion : Vous voyez d'abord qu'il y a l'accueil qui a été fait par Madame la Maire. Une première intervention de ma part qui sera suivie par une intervention de mon homologue, Monsieur CARRIOT. Il y a ensuite les maîtres d'ouvrage, que sont RFF, qui est là à ma gauche, et le Grand Paris, qui exposeront leur projet, et notamment feront un zoom particulier sur les territoires qui nous concernent ce soir. Ensuite, nous aurons un certain nombre d'échanges avec la salle. C'est marqué en rouge. Ensuite, nous aurons des contributions diverses. Un premier paquet qui est relatif à l'aérien, qui sera fait pas la Direction générale de l'aviation civile, et Aéroports de Paris. Après, il y aura un échange de questions, et ensuite une deuxième série d'interventions plus relatives à l'aménagement du territoire et au développement économique. Il y aura notamment la mairie d'Orly, et il y aura l'association de développement Orly-Rungis (ADOR). Ensuite, nous continuerons par des questions. À un moment, nous ferons une restitution partielle pour nous obliger à faire le point sur ce que nous avons dit jusqu'à présent. Et nous terminerons par des questions. Pas seulement par des questions, nous vous inviterons aussi à un petit pot d'échange pour que certains d'entre vous puissent continuer les conversations avec les intervenants auxquels ils ont des questions à poser. Voilà ce que je voulais dire comme intervention pour lancer le débat. Je vais donner maintenant la parole à Monsieur CARRIOT, qui représente la Commission particulière du débat public du Grand Paris.

**Paul CARRIOT, membre de la Commission particulière du Débat public "Réseau de transport public du Grand Paris"** : merci, Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Ce soir, la Commission particulière du débat public sur le réseau de transport du Grand Paris, nous dirons Grand Paris pour simplifier, est organisée dans sa 41<sup>e</sup> session. 41<sup>e</sup>, bientôt 56. Nous allons vers la soixantaine de réunions, et ceux peut-être parmi vous qui nous ont suivis sauront que ce débat a été particulièrement suivi parce qu'il y a environ, maintenant, 10 à 15 000 personnes qui ont fréquenté nos réunions. Cette Commission particulière du débat public est présidée par François LEBLOND, que j'ai l'honneur ce soir de représenter. Elle a commencé son parcours le 30 septembre dernier et le terminera le 31 janvier au soir.

Je voudrais souligner, à la suite de Monsieur le Président PERDRIZET, 4 points qui concernent ce grand débat public sur le Grand Paris. D'abord, vous dire que ce débat est caractéristique par son ampleur. J'ai dit qu'il y avait environ une soixantaine de réunions publiques, c'est dire qu'il est considérable en termes d'impact et de fréquentation, dans plusieurs villes d'Ile-de-France. Il est évidemment important par son impact, sur le terrain, la résonance que peut donner un tel projet. Nous entendrons tout à l'heure le maître d'ouvrage qui présentera son projet lui-même. 40 gares sont prévues, 19 ont été proposées à la suite des débats. Vous voyez qu'il y a là matière à réfléchir. Et la CPDP du Grand Paris a été créée par la loi du 3 juin 2010. C'est important de le dire parce que c'est une des spécificités de cette Commission. Elle a été créée par une loi, ce qui est une innovation. C'est dire l'importance où le législateur situe ce projet. La troisième particularité sur laquelle je voulais insister, c'est dire qu'elle est parallèle, et là tout le monde en a entendu parler, à un autre débat qui s'appelle Arc Express, réseau porté par le STIF (Syndicat des transports d'Ile de France).

Comme vous avez pu le constater récemment dans la presse, nous parlons de plus en plus de convergence aujourd'hui entre le projet du Grand Paris et le projet Arc Express. Ce projet de convergence, je n'en dirai pas plus parce que je suis un peu comme vous, j'écoute et j'attends les nouvelles. Mais comme vous le savez, le Gouvernement a voulu, en la personne de son ministre de la Ville, Maurice LEROY, faire en sorte qu'il y ait une convergence. Cela correspond à une demande très fortement exprimée par les uns et les autres au cours des derniers débats. Cette convergence qui a été réclamée n'empêche pas que le débat continue et j'ai envie de dire que ce soir, avec mes collègues, Michel ROSTAGNAT et Claude BERNET, à ma droite, nous sommes tout à fait disposés et très heureux de pouvoir, ici à Orly, organiser avec le Président PERDRIZET ce débat biprojet si je puis dire, puisqu'il s'agit de deux projets très importants.

De nombreux points communs vont être débattus, à commencer par l'emplacement de la gare. Je pense que ce projet arrivera certainement, cette idée-là, au cours de la soirée. Mais ce n'est certainement pas la seule, et le Président a signalé d'autres aspects, qui sont très importants. Au plan financier, bien sûr, au plan environnemental, s'il s'agit d'une gare souterraine ou pas, donc ce sont des enjeux, et au plan humain, pour l'implication pour les populations. Avant de laisser la parole aux représentants du maître d'ouvrage, qui s'appellent Monsieur Didier BENSE, qui est membre du directoire de la Société du Grand Paris, Madame Claire-Hélène COUX, Monsieur Cyrille TRICOT, tous deux membres du Grand Paris. Je voudrais encore une fois répéter, après le Président PERDRIZET, que nous sommes très attachés ici à ce que le public s'exprime. Je ne reviens pas sur les règles que vous avez entendues tout à l'heure, mais notre plus grande satisfaction serait que le maximum de gens prennent la parole, dans les limites des règles signalées, parce que c'est ce qui fait la richesse du débat, qui fera la richesse des arguments qui figureront dans les comptes-rendus qui seront remis aux maîtres d'ouvrage respectifs qui sont à ma gauche. Je vous remercie, Mesdames et Messieurs, et je vous souhaite une bonne soirée.

**François PERDRIZET :** Juste un point, vous me faites remarquer que j'ai manqué à mes devoirs en ne présentant pas ma propre Commission particulière. Donc, il y a à ma gauche Michèle TILMONT qui est architecte-urbaniste honoraire, qui a été notamment responsable d'un centre de recherche, qui a été aussi déléguée ministérielle à l'accessibilité des personnes handicapées, aux transports aussi. Ensuite, tout à fait à ma droite il y a Jacques DUCOUT, qui est un ancien général d'aviation, qui est commissaire-enquêteur dans la région de Bordeaux. Et puis dans le fond de la salle, sur la gauche, là-bas, avec le polo jaune, nous avons Olivier KLEIN, qui est un chercheur du Laboratoire d'économie des transports. La dernière personne, qui n'est pas là parce qu'elle a été victime d'une chute dans le métro, en sortant de la dernière réunion de Juvisy, est une journaliste d'environnement qui s'appelle Camille SAÏSSET. Et puis nous avons notre secrétaire général, qui doit être quelque part dans la salle. Nous ne le voyons pas d'ici. Je redonne la parole à votre maître d'ouvrage du Grand Paris.

**Paul CARRIOT :** vous avez la parole. C'est Monsieur BENSE ? Monsieur TRICOT ? Très bien.

**Cyrille TRICOT, Société du Grand Paris :** bonsoir à toutes et à tous. En premier lieu, permettez-moi de vous souhaiter une très bonne année 2011. Pour bien la commencer, la Société du Grand Paris, mes collègues et moi-même sommes très heureux de vous présenter le Métro Grand Paris, et d'en débattre avec vous. Le débat de ce soir sera le 41e débat sur le Grand Paris. Les premiers débats ont permis de faire évoluer le projet. Des discussions sont en cours entre l'État et la Région pour aboutir à une vision partagée du futur réseau de transport francilien. Toutefois, à ce stade, nous souhaitons vous présenter le projet tel que nous l'avons exposé dans les autres communes. Nous allons commencer notre présentation par un film de quelques minutes, qui va vous donner un premier éclairage sur ce projet et son ambition. On peut lancer le film, s'il vous plaît ?

*Projection d'un film*

*Diffusion d'un document PowerPoint*

Nous allons maintenant vous présenter les principales caractéristiques du Métro Grand Paris et ce qu'il va changer dans votre vie quotidienne. Nous regarderons ensuite le tracé des 3 lignes qui le composent et les bénéfices que nous pourrions tous en tirer, les habitants d'Orly et les salariés du pôle d'Orly, et plus généralement les Val-de-Marnais et tous les Franciliens. Nous terminerons par la mise en œuvre du projet, son coût, ses délais de réalisation.

Pour commencer, rappelons d'abord les enjeux auxquels doit répondre le futur réseau de métro que nous souhaitons construire. En Ile-de-France, il y a aujourd'hui un écart très important entre l'offre de transports en commun dans Paris intramuros et l'offre de transports en commun en banlieue. Ainsi, à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 %. En zone dense, le département du Val-de-Marne est d'ailleurs le moins bien servi, avec 18 % de déplacements en transports en commun. D'une manière générale, les déplacements en transports en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, notamment parce que le réseau de transports d'Ile-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale. Ce qui oblige certains à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Prenons par exemple les utilisateurs du métro : 10 % d'entre eux passent par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner, dans ces conditions, que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue en Ile-de-France s'effectuent en voiture et que nous trouvions dans le Val-de-Marne, à Nogent, le plus gros bouchon d'Europe, sur le tronçon commun A4/A86 ? Nous sommes donc aujourd'hui confrontés à un défi, répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Le Métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi.

Le Métro Grand Paris est un réseau en rocade de 3 lignes de métro automatique, en souterrain, desservant une quarantaine de gares nouvelles, la plupart en correspondance avec le réseau de transports existant. Sur la diapositive, derrière moi, vous voyez les nouvelles gares du Val-de-Marne qui clignotent. Avec ces 155 km de voies nouvelles et le jeu

des correspondances, les déplacements de banlieue à banlieue vont être considérablement facilités. Ainsi, le Métro Grand Paris répond aux attentes des habitants de l'Île-de-France. Ils emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs, et pour toutes les démarches de la vie quotidienne. Le Métro Grand Paris va aussi permettre d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement. Le Métro Grand Paris répond donc aussi aux attentes des entreprises, qui ont besoin d'un réseau de transports fiable, rapide et efficace pour se développer. Les études de trafic montrent ainsi que nous serons 2 millions à emprunter chaque jour le Métro Grand Paris à sa mise en service. Ce chiffre correspond au trafic actuel des lignes de RER B, C, D et E réunies. Ce trafic pourra être porté à 3 millions, compte tenu de la capacité du Métro Grand Paris.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le Métro Grand Paris est un métro automatique qui va nous faire gagner du temps. 65 km/h de vitesse en moyenne, avec un intervalle de 85 secondes entre 2 trains aux heures de pointe. Les quais des gares font 120 mètres de long, les trains de 8 voitures permettent de transporter près de 1 000 voyageurs en tout confort. Ainsi, le Métro Grand Paris peut répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain. Les gares et les rames sont accessibles et équipées des derniers systèmes d'information voyageurs, pour faciliter le déplacement des personnes à besoin spécifique, personnes à mobilité réduite, personnes avec handicap, parents avec une poussette ou voyageurs encombrés de valises. Les quais sont équipés de façades qui éviteront les chutes sur les voies et permettront une meilleure régularité. Le Métro Grand Paris est donc un métro qui propose une qualité de service optimale : régularité, souplesse, adaptabilité à la demande et sécurité.

Le Métro Grand Paris, ce sont 3 lignes nouvelles, mais aussi des gares nouvelles. Les gares du Métro Grand Paris sont un lieu d'échange avec les autres modes de transport. Les nouvelles gares vont permettre aux voyageurs d'être en correspondance avec toutes les lignes du réseau Transilien, toutes les lignes de RER, 5 lignes de métro, 6 lignes de tramway. La gare est en connexion avec le réseau de bus, elle comprend une zone de dépose-minute pour les voitures, de services d'autopartage et de covoiturage, des stations Vélib. Quand cela est nécessaire, la gare dispose de parkings de rabattement pour les voitures. La gare du Métro Grand Paris est aussi un espace de vie, nous y accédons facilement depuis le quartier environnant, à pied ou à vélo. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des voyageurs et des habitants du quartier. Au service de la ville, la gare de demain est donc aussi un outil de développement urbain.

Revenons maintenant sur chacune des 3 lignes de métro. La ligne rouge est une rocade. Elle fait 60 km de long et offre à la banlieue 23 nouvelles gares, dont 8 dans le Val-de-Marne. Cette rocade répond aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue. Nous prévoyons ainsi que 800 000 voyageurs l'emprunteront chaque jour. La rocade dessert des pôles d'emplois importants comme La Défense et Marne-la-Vallée, et des zones d'habitat dense comme Chelles ou Clichy-Montfermeil. Dans le Val-de-Marne, la ligne rouge reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival, depuis Bagneux jusque Villiers-sur-

Marne. La rocade facilite les déplacements dans toutes les directions, grâce à ses correspondances. À Bagneux, elle se connecte au prolongement du métro ligne 4. À Arcueil-Cachan, elle se connecte au RER B, à Villejuif à l'institut Gustave Roussy (IGR), à la ligne 14 prolongée, à la gare de Vitry-centre, elle se connecte au futur tramway sur la RD5. Aux Ardoines, elle se connecte au RER C. À Vert-de-Maisons, c'est la connexion au RER D qui permettra aux habitants de l'Essonne et de la Seine-et-Marne de rejoindre la rocade. À Créteil-L'Échat, elle se connecte à la ligne 8 du métro. À Champigny-centre, c'est la connexion avec le projet de tangentielle est, depuis Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay. Dans le secteur de Bry, Villiers et Champigny, c'est l'interconnexion avec le RER E. C'est également dans ce secteur que nous prévoyons le site de maintenance des 85 trains de la rocade et son principal centre de remisage. Durant les 36 débats qui ont eu lieu en 2010 sur le Métro Grand Paris, dont 6 dans le Val-de-Marne, la ligne rouge entre Châtillon-Montrouge et Le Blanc-Mesnil, qui intègre le tracé d'Orbival, a recueilli jusqu'à présent une approbation unanime, à l'exception de la commune de Saint-Maur, très partagée. Nous pouvons sans aucun doute lier cette mobilisation du public au travail réalisé depuis plus de 4 ans par l'association Orbival en faveur d'un projet de métro dans le Val-de-Marne. Dès lors, du fait de ce consensus fort qui s'est exprimé tout au long des différents débats publics, il est désormais possible de lancer par anticipation des études plus approfondies sur le tracé d'Orbival, dès le début 2011. Je pense que nous allons pouvoir répondre à vos questions tout à l'heure.

La ligne verte est une seconde rocade. Elle compte 75 km et 16 gares. Elle va créer une nouvelle liaison directe avec l'aéroport de Roissy au nord, et avec l'aéroport d'Orly au sud. Du nord au sud, elle dessert le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense et de Rueil-Malmaison. À l'ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne et offre un nouveau maillage avec le RER C, à Versailles. Elle va également desservir le plateau de Saclay qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au sud, elle se connecte avec le département de l'Essonne, au niveau du pôle de Massy, où elle fait la jonction avec les RER B et C, et avec les lignes TGV. Enfin, la ligne verte contribue bien entendu à la desserte en transport en commun de la plateforme aéroportuaire d'Orly. À noter qu'il subsiste des variantes sur ce tracé, que vous voyez apparaître en vert clair sur l'écran. Par exemple, dans le nord des Hauts-de-Seine entre Saint-Denis et La Défense.

La ligne bleue, c'est le prolongement de la ligne 14 existante, au nord et au sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les 3 aéroports de Roissy, du Bourget et d'Orly, ainsi que plusieurs gares TGV, la gare de Roissy et la gare de Lyon, et également de futures gares TGV à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la région-capitale. Sa longueur est de 50 km, dont 9 km correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a un tronç commun avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy. Elle comprend 22 gares, dont 13 gares nouvelles. Faisons un zoom sur cette ligne dans le Val-de-Marne. Au nord, il est prévu une nouvelle gare au niveau du centre hospitalier universitaire de Bicêtre. Elle permettra notamment de

faciliter l'accès au CHU, pour ses 11 000 salariés et visiteurs quotidiens. Une autre gare est prévue au niveau de l'institut Gustave Roussy à Villejuif. L'IGR est le premier centre européen de lutte contre le cancer. Il représente 2 500 salariés, 150 000 consultations par an et 11 000 patients pris en charge en 2009. Nous descendons ensuite vers la gare Marché de Rungis/Porte de Thiais où s'effectue la correspondance avec le TVM et le futur tramway T7, actuellement en cours de construction. Cette gare facilitera l'accès au MIN de Rungis pour ses 12 000 salariés. Pour tous, c'est également un accès facilité aux centres commerciaux de Belle-Epine et Thiais-Village. Nous arrivons enfin à l'aéroport d'Orly et à la future gare TGV qui va être créée dans le secteur. Nous en débattons ce soir, avec nos collègues de RFF. Rappelons que le pôle d'Orly est le premier pôle économique du Sud francilien, avec ses 173 000 emplois. Il intègre des zones d'activités et de bureaux. Il est au cœur de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine-Amont. Grâce à la ligne bleue au sud, le pôle d'Orly devient un véritable pôle multimodal de transports aérien, ferré et urbain, qui facilitera la vie des voyageurs comme celle des salariés, notamment ceux habitant dans l'Est parisien. Le prolongement de la ligne 14 au sud a reçu un soutien très fort lors des réunions publiques. L'hypothèse, évoquée lors de la réunion de Villejuif, d'un prolongement de la ligne 7 du métro jusqu'à Orly a fait l'objet d'un rejet massif de la part des habitants des villes concernées. En effet, ce prolongement ne permettrait pas de desservir l'IGR et l'opération Cancer-Campus. Il rendrait nécessaire pour les voyageurs une correspondance à Maison-Blanche, alors qu'aujourd'hui leur trajet en direction de Paris est direct. Enfin, le prolongement de la ligne 7 irriguerait a priori les mêmes territoires que le tramway T7, que vous voyez en noir sur la diapositive. À l'inverse, le prolongement de la ligne 14, comme nous l'avons vu, permettrait d'irriguer de nouveaux territoires, et de soulager les RER B et C, ainsi que la branche de la ligne 7 qui part vers Villejuif.

**François PERDRIZET** : Monsieur l'intervenant, 5 minutes s'il vous plaît, vous m'obligerez.

**Cyrille TRICOT** : je suis très proche de la fin. Le Métro Grand Paris va apporter des bénéfices pour la collectivité dans 3 domaines. Il va améliorer les déplacements pour tous, soutenir le développement économique et territorial, participer au développement durable. Nous pouvons voir la slide suivante, s'il vous plaît.

Sur cette carte, vous voyez le Métro Grand Paris en violet, et la gare de l'aéroport d'Orly qui clignote. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transports en commun. Lorsque vous allez dans une zone en vert foncé, vous gagnez au moins 20 min par rapport à aujourd'hui. À titre d'exemple, de Créteil-L'Échat, métro ligne 8, à l'aéroport d'Orly, ce sera 20 minutes de trajet au lieu de 55 minutes actuellement. D'Olympiades, Paris XIIIe, à l'aéroport d'Orly, ce sera un trajet de 11 minutes au lieu de 50 minutes actuellement. C'est un résultat spectaculaire qui montre bien l'intérêt de notre projet pour les territoires. C'est un résultat qui est obtenu grâce à la combinaison des 3 lignes de métro qui forment le Métro Grand Paris et grâce à la qualité et la pertinence de son maillage avec le réseau existant.

Nous venons de le voir, le Métro Grand Paris facilite les déplacements en transports en

commun dans des secteurs comme celui du pôle d'Orly. L'autre effet bénéfique du Métro Grand Paris est qu'il va alléger la charge sur le réseau ferré existant. Ainsi, avec le Métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. La ligne 13 voit son trafic allégé de près de 25 %, le RER B, une diminution de 30 %, pour le RER A, une diminution de 15 %. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs, sans compter qu'une ligne désaturée n'est pas seulement une ligne moins bondée, c'est aussi une ligne qui marche mieux. La série suivante, s'il vous plaît.

La slide suivante était une rapide présentation sur les secteurs de développement. Nous y reviendrons par la suite. Je passe également l'approche du développement durable. Pour conclure, le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national. Il nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros, selon les variantes de tracés, le nombre de gares retenues et la proportion de sections aériennes finalement choisies. Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du matériel roulant et également celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquions dans notre film d'introduction, à une troisième génération d'investissements, après la création du métropolitain il y a plus d'un siècle et la création du RER il y a 40 ans. Nous sommes aujourd'hui dans la période de fin du débat public. À la fin du mois, à la clôture du débat, la loi impose à la SGP de proposer un schéma d'ensemble, avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble tiendra compte des observations et avis collectés par la Commission du débat public et devra constituer une base largement partagée. S'en suivra une période de 18 mois, pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, avec les élus, avec les partenaires seront permanentes pour élaborer la programmation et concevoir finement les ouvrages. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023. Après l'exposé de nos collègues de RFF sur l'Interconnexion Sud, nous serons à votre disposition pour débattre de notre projet avec vous. Je vous remercie pour votre attention.

*Applaudissements*

**François PERDRIZET** : merci. Maintenant, je vais donner la parole à Réseau ferré de France, en rappelant l'objectif visé pour le temps, de 20 minutes.

**François-Régis ORIZET, directeur régional Ile-de-France** : bonsoir, nous représentons l'autre projet, l'Interconnexion Sud des TGV, Réseau ferré de France. Nous sommes 3 à la table, dont Tristan BARRÈS, à ma gauche Tristan BARRÈS, qui est le chef de projet Interconnexion Sud des TGV, François GULIANA, est son adjoint, également en charge complètement du projet, et moi-même, François-Régis ORIZET, qui suis directeur régional de Réseau ferré de France pour l'Ile-de-France.

En 2 mots, et très brièvement, Réseau ferré de France, nous sommes un peu plus anciens que la Société du Grand Paris, pas encore très connus mais nous sommes le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferré national. C'est-à-dire que nous avons en charge la maintenance,

l'exploitation, mais aussi la modernisation et l'extension du réseau, et dans le cadre de cette dernière mission d'extension que nous sommes ici ce soir devant vous. Juste un mot également pour vous dire que nous sommes assez habitués au débat public. Nous en sommes à notre 13e débat public. Mais celui-ci est quand même pour nous assez atypique. Généralement, Réseau ferré de France a des projets d'extension pour essayer d'aller plus vite, à Strasbourg, à Bordeaux, des projets d'extension de lignes qui vont plus vite depuis Paris. Là, nous sommes dans un projet complètement différent, l'Interconnexion Sud des TGV, que nous pouvons caractériser par 2 ou 3 caractéristiques principales. La première, c'est un projet d'amélioration du réseau (cela va être expliqué dans quelques instants) à grande vitesse, pour qu'il fonctionne mieux. Deuxièmement, c'est un projet qui a une très très large dimension d'aménagement du territoire à travers les gares franciliennes, et c'est ici, à Orly précisément, qu'un de ces 2 aspects (parce qu'il y a un autre projet éventuel de gare, c'est pour cela que je dis ces 2 aspects) de cette dimension va être débattu ce soir. Et puis enfin, je veux également indiquer que si ce n'est pas un projet qui concerne directement les transports de la vie quotidienne des Franciliens, c'est un projet qui contribue, modestement, mais plutôt à améliorer un certain nombre de questions relatives au transport de la vie quotidienne. J'en ai terminé, je passe la parole à Tristan BARRÈS.

*Diffusion d'un document PowerPoint*

**Tristan BARRÈS, chef de projet Interconnexion Sud :** merci, bonsoir. Le projet Interconnexion Sud repose sur deux idées fondamentales : la création d'une ligne dédiée d'une part, et la création sur cette ligne de nouvelles gares TGV franciliennes. Avant de vous présenter en détail le projet, je souhaiterais d'abord vous décrire le fonctionnement du réseau grande vitesse en Ile-de-France. À ce jour, vous avez quatre radiales, qui convergent sur Paris, ce que nous appelons les lignes à grande vitesse radiales, LGV, sur lesquelles les Paris-Lyon, Paris-Strasbourg, Paris-Lille, Paris-Bordeaux. Trois de ces quatre radiales sont aujourd'hui connectées entre elles par une ligne transversale appelée Interconnexion Est, qui permet la circulation fluide des TGV allant de province à province sans passer par Paris. C'est ce que nous appelons, dans notre jargon, les « TGV intersecteurs ». L'une de ces 4 radiales, la seule, la LGV Atlantique n'est pas connectée au reste du réseau. Les TGV Atlantique sont ainsi obligés, pour aller de la ligne Atlantique au reste du réseau grande vitesse d'emprunter la Grande ceinture et à se mélanger avec les flux du RER C et du fret. Le système grande vitesse en Ile-de-France se caractérise également par 3 gares TGV franciliennes : une à Massy, c'est Massy TGV, une deuxième à Marne-la-Vallée-Chessy, et une troisième connectée à l'aéroport de Roissy.

Si nous prenons l'exemple d'un Bordeaux-Lille qui circule sur ce réseau, vous voyez que ce train circule sur la LGV Atlantique, s'arrête à Massy, emprunte ensuite la Grande ceinture (c'est ce que je vous ai expliqué tout à l'heure), en se mélangeant aux RER C, pour rejoindre le reste du réseau grande vitesse. Ici, il a rejoint le réseau, il continue sur l'Interconnexion Est, s'arrête à Marne-la-Vallée-Chessy, continue. S'il allait à Strasbourg, il continuerait sur la droite. Ensuite, il continue, dessert Roissy et continue sur la LGV Nord. Le projet Interconnexion Sud vise justement à rétablir cette continuité manquante qui existe entre la

LGV Atlantique et le reste du réseau, en créant une nouvelle ligne depuis Massy jusqu'à la LGV Sud-est, la ligne Paris-Lyon. Ce projet consiste également à créer de nouvelles gares sur cette ligne, une gare TGV connectée à l'aéroport d'Orly et éventuellement une deuxième gare, soit dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges soit dans le secteur de Sénart.

Le débat public est un moment important du projet et nous rentrons dans ce débat avec des convictions, je viens de vous les expliquer, une ligne dédiée et des gares TGV franciliennes, mais également des questions sur les meilleurs choix à prendre pour réaliser au mieux cette infrastructure. Parmi les questions que nous nous posons, il y a celle : où positionner la gare TGV d'Orly ? Vous verrez tout à l'heure que 4 localisations sont proposées. Deuxième question : est-ce qu'il faut réaliser une deuxième gare ? Et si oui, où ? Les deux secteurs de Sénart ou Villeneuve-Saint-Georges. Et puis enfin, comment relier ces gares entre elles, c'est-à-dire quel fuseau, option de passage devons-nous choisir pour relier l'ensemble de ces éléments ? Donc, nous vous proposons de débattre de l'ensemble de ces éléments autour de trois scénarios A, B, C, et leurs variantes, que nous vous présenterons tout à l'heure.

Pourquoi voulons-nous une ligne dédiée au TGV ? Cette ligne dédiée s'inscrit dans un réseau, qui est le réseau ferré national, qui aujourd'hui compte 1 847 km de lignes à grande vitesse. C'est un réseau qui se développe. À titre d'illustration, très concrètement, vous avez 5 projets aujourd'hui de lignes à grande vitesse qui sont en travaux, en cours de lancement, et qui seront mis en service d'ici 2017. Je ne les cite pas toutes, mais nous pouvons seulement citer Bretagne-Pays de la Loire et le projet Tour-Bordeaux. La loi Grenelle a inscrit le lancement de 2 000 km supplémentaires pour compléter ce réseau, et l'Interconnexion Sud constitue un élément stratégique, car c'est en quelque sorte une clé de voûte de l'ensemble de ces réseaux, qui permet à l'ensemble des TGV de l'Ouest et du Sud-ouest de la France de passer dans le reste du réseau grande vitesse, c'est-à-dire au Sud-est, à l'Est et au Nord. Cette Interconnexion Sud sera fréquentée par des TGV intersecteurs et nous constatons depuis une dizaine d'années une croissance très forte de ces TGV. 8 % de croissance pour ce trafic intersecteurs, contre 4 % pour le trafic TGV global. Alors, à quoi est due cette croissance forte, pour le TGV intersecteurs ? Principalement à 3 raisons. La première, c'est le développement des échanges entre les régions françaises. La deuxième raison, c'est le développement du réseau ferré national. Chaque fois qu'on crée une nouvelle ligne, quelque part en France, cela a un effet démultiplicateur sur le trafic intersecteurs. Et puis la troisième raison, c'est la forte attractivité des gares TGV franciliennes qui jouent un véritable rôle moteur dans le trafic intersecteurs. Nous y reviendrons tout à l'heure.

Alors, ce réseau en Ile-de-France comporte une fragilité, qui est le tronçon Massy-Valenton. Reprenons le même TGV que tout à l'heure, qui lui, s'insère dans la ligne Massy-Valenton en se mélangeant au RER C. Vous voyez que sa marche est très dépendante de la marche du RER C, dans lequel il doit s'inscrire. Ensuite, ce TGV ne doit pas manquer son rendez-vous, car il doit s'insérer sur la ligne Paris-Lyon, que vous voyez à droite, entre deux batteries de TGV radiaux. Nous allons voir maintenant un exemple où il y a un problème sur le RER. Nous allons constater les dégradations qu'il occasionne. Par exemple, là vous avez un RER qui,

pour une raison quelconque, s'arrête. Le TGV qui est sur cette ligne doit s'arrêter également : première source de retard. Et du fait de ce retard, lorsque le RER reprend sa route, le TGV n'est pas au rendez-vous pour s'insérer sur la ligne Paris-Lyon : deuxième source de retard. Donc nous voyons bien ici qu'il y a une très grande interdépendance entre les RER C et les TGV, et l'Interconnexion Sud vise justement à découpler ces flux en séparant le flux TGV et RER C de manière à rendre le réseau beaucoup plus robuste et d'accompagner la croissance des TGV intersecteurs dans les prochaines années.

Ce projet est également un projet de gares, de gares TGV franciliennes. Il existe aujourd'hui deux types de gares, les gares parisiennes, qui sont celles que vous connaissez, des gares terminus à l'intérieur de Paris, qui accueillent les TGV, Gare de Lyon, Gare Montparnasse, Gare du Nord et Gare de l'Est, mais il existe également en banlieue des gares TGV franciliennes qui accueillent exclusivement des TGV : Roissy Charles-de-Gaulle, Marne-la-Vallée-Chessy, et Massy TGV. Ces deux types de gares ont des caractéristiques très distinctes. La gare parisienne sera toujours plus grosse qu'une gare TGV francilienne : 84 millions d'usagers pour l'ensemble des gares parisiennes, contre 8 millions pour les gares TGV franciliennes. Mais les gares franciliennes comportent d'autres atouts. D'abord, elles sont très dynamiques, elles ont une croissance très forte. Depuis les trois dernières années, nous constatons une croissance de 17 %, contre 6 % pour les gares parisiennes. Et puis surtout ce sont des gares multidirectionnelles. C'est-à-dire qu'à partir de n'importe laquelle de ces gares, vous pouvez aller partout en France. Vous avez ici un petit schéma qui vous illustre la palette des destinations qui est offerte depuis la gare de Massy TGV. C'est une palette beaucoup plus grande que par exemple la gare Montparnasse qui, comme vous le savez, est cloisonnée au secteur ouest et sud-ouest de la France. On constate que ces gares TGV franciliennes sont inégalement réparties sur le territoire de l'Ile-de-France. Si Paris et la proche couronne sont assez bien desservies, en vert, vous voyez que la grande partie de l'Ile-de-France reste encore très loin des gares TGV franciliennes. C'est la partie orange. De plus, nous constatons qu'au sud de l'Ile-de-France, il existe un équipement majeur qui n'est toujours pas connecté au TGV, c'est l'aéroport d'Orly, qui est tout de même le deuxième aéroport français, le dixième en Europe en termes de trafic. Le projet Interconnexion Sud vise une complémentarité réussie entre le TGV et l'avion, en développant ce que nous appelons l'intermodalité air-fer, c'est-à-dire la possibilité pour les voyageurs de faire de la correspondance entre le TGV et l'avion. C'est ce qui se passe aujourd'hui à Roissy, et c'est une complémentarité réussie puisque 2,4 millions de voyageurs utilisent chaque année ce type de correspondance entre un avion à Roissy et le TGV. À Orly, on attend un trafic de 1,1 million de voyageurs qui utiliseraient ce type de correspondance.

Avec ses gares et sa ligne dédiée, l'Interconnexion Sud permettra d'améliorer les liaisons entre les différentes régions françaises, en faisant sauter ce barreau bloquant que constitue la ligne Massy-Valenton. Deuxième bénéficiaire, la correspondance entre l'avion et le train sera développée. C'est ce que j'ai évoqué à l'instant avec la création de la gare d'Orly. Et puis troisième bénéficiaire, une meilleure accessibilité à la grande vitesse en Ile-de-France, à la fois pour les Provinciaux et les Franciliens. Alors, l'effet corollaire de ce projet, c'est la bouffée

d'oxygène que l'Interconnexion Sud et ses gares donnent aux gares parisiennes. Car comme nous le voyons, l'ensemble des usagers qui transiteront par ces gares n'aura plus à transiter par les gares parisiennes, et nous nous attendons à un report de 1,4 à 2,4 millions de voyageurs des gares parisiennes vers les gares franciliennes. Donc, nous voyons bien ici que l'Interconnexion Sud n'est pas, comme il a été dit en introduction, un projet qui cherche à gagner de la vitesse, à gagner du temps, mais plutôt un projet qui cherche à améliorer la robustesse d'exploitation d'un réseau et qui surtout cherche à améliorer l'accessibilité à la grande vitesse en Ile-de-France. Je passe maintenant la parole à François GULIANA qui va vous présenter plus en détail les composantes de ce projet.

**François GULIANA, chargé de projet Interconnexion Sud :** merci Tristan. Nous venons d'aborder les grands objectifs et principes du projet, mais le débat public est également l'occasion d'en préciser les principales caractéristiques. Pour cela, nous venons au débat avec 4 questions, qui ne sont pas des questions de rhétorique mais au contraire des questions qui nous ont aidés à définir le projet. Le schéma à droite résume assez bien ce cheminement. Vous avez la LGV Atlantique à gauche, la LGV Sud-est à droite, la ligne d'Interconnexion Est aussi, et en bas à droite l'ancienne branche de la LGV sud-est. Nous voulons des gares, première chose. Il y a Massy à gauche, nous voulons une gare à Orly, nous proposons en option une seconde gare à Villeneuve-Saint-Georges au nord ou à Sénart au sud. Et une fois la desserte territoriale définie, comment relier ces gares entre elles ? Alors entre Orly et Massy, par un tunnel, commun aux 3 scénarios, et entre Orly et l'Est, deux options : soit en ligne directe vers Limeil-Brévannes, soit en plongeant vers le Sud-est pour desservir Sénart. Ce qui définit nos deux options. Cela nous a permis de définir 3 scénarios, que je vous présenterai un peu plus tard.

D'abord, attardons-nous sur la question de la desserte du territoire. Tout d'abord Orly, il faut bien avoir à l'esprit que c'est une gare qui a une double fonction. C'est aussi bien une gare de territoire qu'une gare d'aéroport. En cela, 50 % de son trafic serait intéressé par de la correspondance entre le train et l'avion, 50 % le serait pour la desserte du territoire. Si la question était aussi facile, nous aurions évoqué une localisation qui paraît spontanée, c'est-à-dire au plus près des aéroports. Or, la question est plus ténue, du fait de cette double fonction, c'est pour cela que nous avons été amenés à envisager d'autres localisations, que nous proposons au débat : Cœur d'Orly, un projet immobilier porté par Aéroports de Paris, Rungis-la-Fraternelle sur le RER C, et Pont de Rungis également sur le RER C. Je reviendrai sur ces éléments plus tard dans le débat. En tout cas, nous sommes très contents de pouvoir ouvrir ce soir l'interrogation sur la localisation de la gare d'Orly, parce que c'est un point important du débat, et nous sommes contents que les 4 prochains mois permettent de développer ces arguments-là.

Concernant la seconde gare, tout d'abord, deux localisations, sur le RER D, Villeneuve-Saint-Georges au nord et Sénart au sud. Ce serait l'intérêt d'avoir au sud de l'Ile-de-France les 3 lignes de RER connectées au réseau TGV. Également, ce serait un atout supplémentaire pour le projet, car ce serait davantage de populations et d'emplois, à proximité d'une gare TGV. Ainsi, nous estimons à 1 million de passagers supplémentaires que permettrait cette

seconde gare, pour les TGV intersecteurs.

Nous allons maintenant parler de scénarios mais, comme la semaine dernière nous avons eu le temps de les approfondir, je vais les passer rapidement. Tout est présent dans les documents du débat, et nous pourrions bien entendu reparler de tout cela plus tard. Le scénario A, en ligne, en tunnel direct entre Massy, Orly et Limeil-Brévannes, avec une gare à Orly. Il permet, en vert sur la carte, une gare en option à Villeneuve-Saint-Georges. Le scénario B, qui consiste en un jumelage avec la ligne existante. Il consiste en un tunnel à l'est d'Orly, parce que c'est techniquement envisageable du fait de la présence d'une troisième voie le long de la ligne de la Grande ceinture. Nous pouvons envisager la nouvelle infrastructure en jumelage avec l'infrastructure actuelle en surface. Donc en bleu sur la carte, ce scénario permet une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Pour améliorer l'insertion environnementale de ce scénario, nous avons étudié une variante, en tunnel à l'est d'Orly-Ville, qui permet de plonger dans le tunnel, comme le scénario A, vers le secteur de Limeil-Brévannes. Il permet lui aussi une gare à Villeneuve-Saint-Georges, en souterrain, en vert. Le scénario C, quant à lui, a été conçu pour aller desservir le secteur de Sénart. Il consiste en un tunnel entre Massy, Orly et Lieusaint. Il nécessite un raccordement, en bas à droite, au niveau de Crisenoy pour remonter vers l'Interconnexion Est, et deux localisations pour la gare de Sénart, soit à Lieusaint-Moissy, en connexion avec le RER D, soit à proximité de l'aérodrome de Villaroche.

Comme c'est l'objet, en partie, du débat de ce soir, je vais insister maintenant sur la gare d'Orly. Je rappelle que c'est une gare d'aéroport et une gare de territoire. Si nous prenons en comparaison l'aéroport de Roissy CDG et de la gare qui y est implantée au niveau du terminal 2 et de la gare du RER, nous constatons que 70 % du trafic de cette gare correspond à ces personnes qui effectuent une correspondance entre le train et l'avion, et seulement 20 % du trafic est de la desserte locale. Nous pouvons nous demander pourquoi cette gare n'arrive pas à accentuer cette fonction de desserte locale. C'est en partie dû à la connexion encore incomplète de l'aéroport avec le tissu urbain qui l'entoure. À Orly, nous souhaitons vraiment trouver un bon équilibre entre ces deux fonctions de la gare, gare d'aéroport et gare de territoire. C'est pour cela que nous avons défini 4 localisations. Vous avez en jaune le RER C, en violet Orlyval. Nous proposons donc : Au plus près des aérogares, ensuite, Cœur d'Orly, Rungis-le-Fraternelle et Pont de Rungis.

Nous allons pouvoir définir tout cela à travers différents critères de comparaison. Le premier critère est les caractéristiques techniques et le coût. Au plus près des aérogares, la gare serait située entre les 2 terminaux, en souterrain, à une profondeur de 30 m. À Cœur d'Orly, la gare nécessiterait un prolongement d'Orlyval et serait située en souterrain également, dans le projet immobilier d'Aéroports de Paris. À Rungis-la-Fraternelle, la gare serait soit en surface soit en souterrain, avec la création d'une station Orlyval et à Pont-de-Rungis, également en surface ou en souterrain, là aussi en connexion avec le RER C, et nous prévoyons en hypothèse de travail le prolongement d'Orlyval. Donc les coûts d'une gare à Orly sont indiqués sur le schéma, et ils incluent les potentiels aménagements d'Orlyval pour assurer la correspondance avec l'aéroport. Au plus près des aérogares et Cœur d'Orly sont

des hypothèses compatibles avec seulement 2 scénarios, A et C, alors que Rungis-la-Fraternelle et Pont de Rungis sont compatibles avec les 3 scénarios. En termes de correspondances, qu'est-ce que cela signifie avec l'aéroport ? Tout d'abord, il faut se demander qui va effectuer une correspondance entre le train et l'avion à Orly. Ce sont essentiellement des personnes qui effectuent un voyage moyen ou long-courrier, de plusieurs heures de vol, notamment vers l'Outre-mer. Ils effectueraient un premier trajet en train pour rejoindre l'aéroport d'Orly, et ensuite un trajet beaucoup plus long. En cela, en fonction des hypothèses de travail sur la correspondance, nous avons évalué les temps de parcours vers l'aéroport. Ils sont évalués entre 5 minutes 30 min et 11 minutes, c'est-à-dire 15 minutes maximum de l'aéroport. C'est à comparer avec les temps de précaution qu'il est d'usage de prendre lorsque nous effectuons un aussi long voyage, et notamment cela est nettement inférieur aux temps de correspondance actuels constatés entre Paris et l'aéroport.

Je vous disais que c'était une gare d'aéroport. C'est aussi une gare de territoire, et c'est en cela qu'elle doit être inscrite dans le réseau de transport qui l'entoure. Il y a énormément de projets actuellement qui visent à améliorer l'accessibilité de l'aéroport et des bassins d'emplois qui l'entourent. Il y a le tramway T7, en orange sur la carte, qui est en cours de construction et qui devrait être prolongé jusqu'à Juvisy. Il y a également les projets de métro vers Orly, que la société du Grand Paris vient de vous présenter, en vert et en bleu sur la carte. Le STIF, le Syndicat des transports de l'Île de France, porte lui aussi d'autres projets, notamment des lignes de bus pour accéder à Orly plus facilement. Et en fonction de la localisation de la gare, bien entendu, le schéma de desserte territoriale serait amené à évoluer. Une gare de territoire est aussi une gare qui contribue à l'aménagement local. Vous avez ici les grandes zones d'aménagement du territoire. Je pense que d'autres pourront mieux vanter les atouts de ce territoire. Nous y reviendrons plus tard dans la soirée. Voilà, en synthèse, les 3 scénarios, et je repasse la parole à Tristan, pour qu'il conclue.

**Tristan BARRÈS :** aujourd'hui, nous sommes au stade du débat public. 5 mois après le débat public, le maître d'ouvrage prendra une décision à la lumière de ce qui aura été dit pendant ce débat et sur la base du bilan de la CNDP. Cette décision portera sur la pertinence ou pas de poursuivre le projet et, dans l'hypothèse favorable, de définir les grandes caractéristiques que devra comporter ce projet dans la suite des études. Une fois cette décision prise s'ensuit une série d'études qui sont traditionnelles dans ce type de projet. Sous réserve de la mise en place des financements nécessaires, les travaux et la livraison de l'infrastructure pourraient intervenir à l'horizon 2020-2025. Comme vous avez pu le constater dans la présentation, il ne s'agit pas seulement d'un projet de transports, mais également un projet avec des choix d'aménagement du territoire. Et la gare d'Orly est un élément crucial de ce projet, de par l'importance de sa fonction. Comme nous l'avons dit c'est une gare intermodale et également de territoire mais aussi parce que sa localisation peut conditionner les grandes caractéristiques qui seront données à ce projet, et donc leur coût. Je vous remercie.

*Applaudissements*

**François PERDRIZET** : merci. Merci aux deux intervenants. Nous allons passer maintenant à une phase de questions. D'ailleurs, avant de passer à cette phase de questions, je voudrais aussi remercier les internautes, parce qu'il y a un certain nombre d'internautes qui regardent notre séance en direct et qui ont même la faculté de poser des questions. Nous verrons peut-être certaines questions qu'ils sont en train de poser ou qu'ils vont poser. Sur les questions, simplement s'il y a des questions sur le débat, nous pouvons les prendre d'abord, mais en fait, nous sommes très libres pour organiser le système de questions, donc est-ce qu'il y a des questions sur le débat ? Oui, allons-y.

**Michel BRAS, Juvisy** : bonsoir, Michel BRAS, citoyen de Juvisy. J'étais déjà à Juvisy la semaine dernière et le président de séance avait montré à juste titre à quel point nous n'étions pas beaucoup intervenus dans la salle sur le choix des 3 scénarios présentés par RFF. Donc ma première intervention ne portera que sur la liaison Interconnexion et les gens de Réseau ferré.

Sur les 3 tracés, nous ne nous sommes pas prononcés. La semaine dernière, je les ai regardés. En ce qui me concerne, simple citoyen qui s'intéresse à l'ensemble des problèmes de transport de l'Essonne. Je mets de côté une casquette d'ancien d'Aéroports de Paris qui n'a pas lieu d'être de soir, compte tenu des gens qui sont présents. Je veux dire que sur les 3 scénarios, en aucun cas je ne me suis posé la question de pouvoir choisir. Nous allons les prendre dans le nord, le B, le A et le C, nous avons fait en sorte de mettre B, A, C, en partant du nord au sud. Celui qui va à Lieusaint, ce n'est pas évident d'y aller, nous n'en avons pas beaucoup parlé, nous ne voyons pas beaucoup l'intérêt, mais surtout nous faisons le plus grand des tunnels et donc sûrement le plus grand des coûts. Donc celui-ci, je l'ai très facilement enlevé. Il restait donc A et B. Et compte tenu de ce que je vous dirai après sur la gare, entre A et B, il n'y a vraiment aucune discussion. Donc le B au-dessus, c'est la reprise de la ligne existante, avec éventuellement une variante avec un tunnel et le A c'est donc le tunnel direct vers une gare de Villeneuve-Saint-Georges. Il est évident que du point de vue des coûts, tout ce qui sera enterré, par définition (vous le dites d'ailleurs dans votre document), sera forcément toujours plus cher. Mais dans le cas particulier, il n'y a qu'un petit tunnel qui améliore, à mon avis, nettement la solution B. Donc la solution A retient très facilement mon choix. D'autant plus, que comme nous allons forcément parler de l'implantation des gares, le choix B conduit forcément, dans ce que vous dites, à une gare qui devient être en surface. Comme, pour moi, sur Orly, la seule gare TGV qui peut être en place ne peut être que la gare en souterrain qui est la plus proche des 2 gares. J'ai d'ailleurs vu dans votre projet à quel point cette gare est bien située : quand on viendra de Massy, ceux qui seront en tête du train auront une sortie directe vers Orly-sud, ceux qui seront à gauche du TGV auront une sortie directe vers Orly-ouest. Donc l'intérêt de cette gare, c'est que de toute façon elle correspond tout à fait pour moi au tracé A. En conclusion, puisqu'il me reste 20 secondes, le tracé A l'emporte de très loin, et pour la gare, je ne sais pas la position d'Aéroports de Paris, nous verrons plus tard, elle doit forcément être en souterrain et au plus proche des deux gares. Merci.

**François PERDRIZET** : merci. Nous allons prendre 2, 3 questions, ou prises de position.

D'autres réactions, là ? Il y a un Monsieur, au milieu.

**Béatrice COLLET, Maire adjoint de Villeneuve-le-Roi :** bonsoir, Béatrice COLLET, maire adjoint à Villeneuve-le-Roi. Je représente la mairie de Villeneuve-le-Roi, et notre député-maire qui malheureusement est absent. Mieux interconnecter le réseau TGV, il va de soi, c'est dans le bon sens. Toutefois, je ne suis pas tout à fait d'accord avec le monsieur précédent. Ce projet doit satisfaire à 2 principes, pour nous. Nous préférons l'hypothèse C. Pourquoi ? Parce que déjà, j'habite Villeneuve-le-Roi, qui se trouve entre Orly et Villeneuve-Saint-Georges. Il faut premièrement préserver nos communes. Il faut savoir que nous subissons déjà de nombreuses nuisances, dont le trafic aérien. Ensuite, nous avons un site Seveso, une zone inondable, déjà un train de marchandises en souterrain. Donc je pense que nous sommes gâtés là-dessus, et qu'il n'est pas nécessaire d'en rajouter.

Ensuite, Orly-Villeneuve-Saint-Georges, il y a 4 km. Quel est l'intérêt de faire 2 gares TGV ? Ensuite, quand on parle de Villeneuve-Saint-Georges, c'est tout de suite pour parler du pont de Villeneuve-Saint-Georges, de la RN6. Il y a déjà un trafic vraiment très important. Qui dit gare TGV dit parking. C'est vrai qu'il y a déjà un parking important à Villeneuve-Saint-Georges, mais il faut savoir qu'il est déjà bien occupé, il faut savoir que ce parking est fermé temporairement quelques jours en hiver à cause des inondations.

Ensuite, mon deuxième est valoriser notre territoire. En effet, les lignes TGV, si elles passent par notre territoire, cela doit d'abord être l'occasion d'apporter un plus à nos communes, en être un levier d'aménagement. Par exemple, deux gares intelligemment implantées sur le pôle d'Orly et Sénart, c'est le cas de l'hypothèse C... et d'ailleurs, l'étude RFF par rapport au nombre de voyageurs dit que c'est la troisième hypothèse où il y aurait plus de voyageurs. Donc je pense que c'est votre intérêt aussi que ce soit l'hypothèse C. Et puis celle-ci permettrait en outre de libérer des sillons de la ligne C du RER et de rendre celui-ci plus performant, au service des habitants de nos communes, et de ne pas engorger la Grande ceinture. Je vous remercie de m'avoir écoutée.

*Applaudissements*

**François PERDRIZET :** merci beaucoup, Madame. Il y a deux demandes, à droite. Oui, allez-y.

**Joël JOSSO, Conseiller municipal Villeneuve-le-Roi :** bonjour, 3 minutes pour deux débats publics, c'est forcément un petit peu complexe. Je me présente déjà, je m'appelle Joël JOSSO. Je suis ravi de parler après Madame COLLET, parce que je suis également un élu de Villeneuve-le-Roi. Je parle au nom du groupe des élus communistes Europe Ecologie-Les Verts et citoyens, et nous avons une vision assez sensiblement différente de celle qui vient d'être présentée. Mais nous sommes surtout surpris d'avoir besoin de venir à Orly pour débattre, parce qu'il n'y a pas moyen d'en débattre sur notre commune.

**François PERDRIZET :** mais attendez, vous aurez l'occasion d'en débattre à Villeneuve-le-Roi.

**Joël JOSSO :** à Villeneuve-Saint-Georges, dans 8 jours, je suis élu de Villeneuve-le-Roi.

**François PERDRIZET** : à Villeneuve-Saint-Georges dans 8 jours et à Villeneuve-le-Roi après les élections.

**Joël JOSSO** : en tout cas, la première chose est que nous tenons à réaffirmer notre attachement au service public ferroviaire, à l'amélioration de la desserte TGV, c'est l'objet de tout cela, mais aussi à l'amélioration de la desserte de nos territoires en RER. Ce n'est pas l'objet du débat mais c'est quand même un souci très important. Pour nous, ce soir, le débat n'est pas seulement l'emplacement de la gare à Orly mais c'est bien l'intérêt général, l'intérêt de mieux circuler et la redynamisation de nos territoires. Moi, je n'ai pas de position réelle sur la question d'une des 4 gares à Orly, mais il faudra bien prendre en compte ces deux aspects-là. Par contre, nous soutenons la position de la Ville d'Orly qui est celle d'avoir une gare supplémentaire sur le prolongement de la ligne 14 à Pont de Rungis parce que cela contribuera également à desservir nos territoires. Le territoire de Villeneuve-le-Roi, nous l'avons vu sur les cartes présentées, a été complètement oublié dans le projet du Grand Paris.

La seconde rocade, verte, n'est pas terminée à l'est, termine en cul-de-sac sur Orly. C'est ce qu'on appelle une zone blanche en téléphonie. Vous voyez que toute la 3e circonscription est une zone blanche où il n'y a quasiment aucun moyen, en transport en commun, d'aller vers l'aéroport, vers la SILIC, Rungis ou Belle-Epine. Donc, nous, nous disons très clairement « oui à l'Interconnexion Sud des TGV », avec passage en souterrain sous Villeneuve-le-Roi, le scénario A ou le B avec sa variante. Nous disons également très clairement « oui à une gare à Villeneuve-Saint-Georges » et « oui à un accès à la gare de Villeneuve-Saint-Georges par le territoire de Villeneuve-le-Roi », puisqu'il n'y a que la Seine qui nous sépare. Nous croyons en effet que le TGV est une opportunité pour un développement harmonieux de ces territoires. Il faut des logements, mais il faut aussi des emplois.

Notre Député-maire dit, sans aucun débat sur la ville, en jouant sur la peur des gens face à un tunnel, grosso modo qu'il faut mettre les nuisances ailleurs. Cela ne peut pas être une position ni raisonnable ni responsable. Nous, par contre, demandons clairement à RFF de nous dire si le passage, souterrain, sous ces zones fortement urbanisées de Villeneuve-le-Roi, mais d'Orly également, sans doute techniquement à une profondeur de 25 ou 30 mètres, créera des nuisances ultérieures pour les habitants, et nous attendons ce soir qu'on nous réponde clairement sur ces aspects-là.

Enfin, on vient de nous dire, il y a quelques instants que la RN6 est saturée. Oui, elle est saturée, ce n'est pas d'aujourd'hui. C'est la RN6, et sur notre ville, l'avenue Le Foll, c'est les quais de Seine, c'est Ablon, c'est tout cela, et nous croyons que cette opportunité de l'interconnexion d'une future gare TGV puisse servir d'effet de levier pour enfin engager la déviation de la RN6, enfin engager une véritable liaison forte, ou RER ou d'une autre manière, entre toute cette zone et l'aéroport d'Orly. Pour cela, nous croyons effectivement que c'est un formidable outil, les deux aspects, deux moyens de réparer ce qui a été oublié par le Grand Paris, et nous ne voulons pas être encore pour de très longues années et une bonne partie du XXIe siècle les oubliés de tout cela.

*Applaudissements*

**François PERDRIZET :** d'accord, merci. Nous donnerons la parole après à RFF, pour commenter. Nous avons vu qu'il y avait 4 prises de position et toutes avec des arguments. Chacun d'entre nous a pu évaluer la solidité de ces arguments, qui se tiennent tous. Peut-être que RFF pourrait commenter, non pas les positions, mais dans les arguments avancés, qu'est-ce qui vous semble tout à fait à souligner, en positif ou en négatif ? Il y a peut-être des arguments qui sont plus fragiles que d'autres.

**Tristan BARRÈS :** en fait, au niveau d'Orly, puisque nous parlons de la gare d'Orly, ces 4 gares répondent à des caractéristiques différentes. Ces différences sont d'abord techniques. Vous avez vu que vous avez « Au plus proche des aérogares » et « Cœur d'Orly » qui sont plutôt des gares souterraines, donc avec un coût qui est lié, de l'ordre de 600 millions d'euros. Et puis vous avez Pont de Rungis et Rungis-le-Fraternelle qui sont plutôt des gares TGV qui, bien que pouvant être souterraines, peuvent également être en aérien, et donc qui présentent dans cette hypothèse des coûts moins importants, de l'ordre de 50 millions d'euros. Deuxième caractéristique, c'est l'accessibilité de la gare à l'aéroport. Évidemment, quand nous sommes sous l'aéroport, l'accessibilité se fait directement par un escalator. Il faut toutefois rappeler que nous sommes à peu près à 30 mètres de profondeur et même si nous sommes, sur une vue aérienne, pile sur l'aéroport, il y a quand même cette ascension de 30 mètres à faire, qui n'est pas négligeable. C'est en soi une rupture de charge que de prendre aussi des escalators pour monter de cette profondeur. À Rungis-la-Fraternelle, Pont de Rungis et Cœur d'Orly, comme nous l'avons expliqué, ces gares étant plus éloignées de l'aéroport, elles doivent être connectées à l'aéroport par soit un aménagement de l'Orlyval (c'est le cas à Rungis-la-Fraternelle) en créant un arrêt de l'Orlyval, soit en étendant l'Orlyval à Cœur d'Orly et à Pont de Rungis. Voilà, ce sont les principales caractéristiques techniques de ces gares. Je souligne quand même l'importance du coût. Ces gares ont des coûts différents mais elles conditionnent les faisceaux de passage qui, notamment à l'est d'Orly, composeront le projet, qui ont également des coûts différents. Alors le débat public permet justement de révéler les préférences des différents acteurs mais il faut bien avoir en tête que ces préférences sont liées derrière à un coût qui est différent en fonction du positionnement des gares et en fonction du scénario qui découle de ce positionnement. Il y avait une autre question.

**François PERDRIZET :** oui, il y avait deux choses que j'avais relevées, notamment de chacun des interlocuteurs de Villeneuve-le-Roi. Il y avait la question de l'intérêt de faire 2 gares aussi proches. C'était une des premières questions. Et puis il y avait une autre question, qui venait aussi de Villeneuve-le-Roi, mais de l'autre côté, c'était de savoir si le passage en souterrain est dangereux ou pas, quelles en sont les nuisances qui sont liées. Sur ces deux points-là, pouvons-nous apporter un complément ?

**Tristan BARRÈS :** nous constatons que les gares TGV franciliennes qui existent aujourd'hui, Massy, Marne-la-Vallée et Roissy, sont des gares qui fonctionnent très bien. Pourquoi ? Parce que chacune d'entre elles répond à l'une des 2 caractéristiques suivantes : soit elle est

connectée à un réseau de transport régional structurant, prenons le cas de Massy où il y a le RER B et le C, soit elle est connectée à un équipement d'envergure régionale, voire nationale majeur. Nous prenons l'exemple de la gare de Roissy, qui est connectée à l'aéroport. Deuxièmement, il faut avoir à l'esprit, et cela a été dit dans la présentation, que les TGV intersecteurs, les seuls TGV qui s'arrêtent dans ces gares, sont pratiquement à moitié remplis, statistiquement à 40 % remplis, par des gens non pas qui font le trajet province-province, mais par des gens qui font province-Île-de-France. Prenez un Bordeaux-Lille : vous avez 40 % des gens qui ne sont pas intéressés pour aller de Bordeaux à Lille, mais ils sont intéressés pour faire Bordeaux-Ile-de-France ou Ile-de-France-Lille. Finalement, ces TGV intersecteurs, plus ils s'arrêtent dans des gares en Ile-de-France, plus ils se remplissent, et donc quelque part, plus ils trouvent leur économie. Donc arrêter les TGV intersecteurs dans différentes gares, même si ces dernières sont proches, n'est pas anti-économique. Au contraire, cela remplit les trains, à condition que ces gares soient bien connectées à un réseau de transport régional structurant ou bien un équipement majeur. C'est le cas de la gare TGV d'Orly que nous proposons, équipement majeur, l'aéroport. C'est le cas également de Villeneuve-Saint-Georges et de Sénart, qui sont toutes les deux connectées au RER D.

Alors, il y avait la deuxième question, sur le tunnel. Les tunnels, comme vous l'avez précisé, se situent entre 20 et 30 mètres de profondeur. Au niveau des nuisances, j'en vois deux, mais nous pourrions peut-être discuter de ce sujet plus tard. Nous parlons souvent des émergences, c'est à dire que si nous faisons un tunnel, il y aura forcément des émergences en surface qui vont nous gêner. Ce que nous privilégions, dans ce projet, c'est des tunnels en bi-tubes. Un bi-tube, c'est deux tubes avec un tube pour l'aller et un autre pour le retour. Le fait de faire des tunnels en bi-tubes et non pas en monotube, c'est-à-dire un gros tube où les trains circulent dans le même tuyau en sens inverse, permet d'après les réglementations d'éviter d'avoir des sorties de secours tous les kilomètres, à condition que nous fassions ce que nous appelons des branches entre les deux tuyaux, pour permettre l'évacuation en cas d'incendie. C'est ce qui se passe dans le tunnel sous la Manche : si vous avez un incendie dans un tuyau, les gens sont évacués dans le deuxième. Ce qui évite évidemment d'avoir des émergences en surface. Alors deuxième nuisance dont on nous parle souvent, ce sont les vibrations. Les vibrations, dans un tunnel, sont dues aux frottements entre la roue du train et le rail. Et ces vibrations, comme toute onde, se propagent ensuite dans le sol. Plus la roche est dure, plus les ondes se propagent facilement. Ce n'est pas un terme géologique, excusez-moi, mais plus la roche est molle, plus les vibrations s'atténuent. Et nous avons la chance, dans ce secteur du Val-de-Marne et de l'Essonne, d'être dans une configuration où nous avons le tunnel qui est construit dans de la roche dure, qui permet une construction efficace du tunnel, mais qui est surmontée d'une couche molle de limon, d'argile verte qui permettra d'atténuer ces vibrations. Et de toute façon, nous sommes, je le rappelle, à 25 ou 30 m de profondeur, et pas à la profondeur d'un métro parisien.

**François PERDRIZET** : merci, Monsieur BARRÈS. Je crois d'ailleurs que nous aurons une thématique environnement où nous allons peut-être approfondir ce que vient de dire Monsieur BARRÈS, pour bien convaincre les gens des conséquences d'un tunnel. Nous

prenons une deuxième batterie de questions, là-bas à gauche, puis là-bas à droite, et puis vers le fond aussi. Allons-y. Il ne veut pas parler ?

**Marcelo PICCIOTO, Citoyen** : bonsoir, je suis Monsieur PICCIOTO, à l'état civil. J'avais d'une part une opposition de principe aux projets dans la mesure où je redoutais...

**François PERDRIZET** : quel projet ? Grand Paris ou l'Interconnexion ?

**Marcelo PICCIOTO** : je vais intervenir pour les deux, en fait, puisque les deux s'entremêlent dans leurs conséquences. Je craignais que RFF ne reproduise l'aveuglement de la SNCF qui avait consisté à négliger les transversales en province, au profit de ses radiales TGV. Donc, je souhaitais savoir si RFF étudiait la possibilité, en province, de moderniser, d'électrifier, ou de rouvrir des lignes permettant le raccourcissement des distances, des temps de parcours. En sachant que, le réseau ayant été extrêmement négligé durant ces dernières décennies, il y a beaucoup de choses à reprendre. Voilà pour RFF.

Ensuite, concernant particulièrement Orlyval, je voulais savoir par qui il était géré. Parce que j'avais entendu, dans le débat public sur Arc Express il me semble, que son avenir était assez bref, qu'à terme il était question de le remplacer. Il serait nécessaire de prendre en compte ceci, en particulier pour la raison que cela permettrait un raccordement des aérogares au RER qui avait été négligé il y a 25 ans, précisément au moment de la construction d'Orlyval, qui était en fait une mauvaise solution pour la desserte de l'aéroport. Enfin...

**François PERDRIZET** : vous y reviendrez, vous avez déjà deux questions sur le feu.

**Marcelo PICCIOTO** : voilà, si j'ai la possibilité, j'interviendrai. Je vous remercie.

*Applaudissements*

**François PERDRIZET** : autre intervention ? La dame derrière, oui.

**Marie-Noëlle NOEL, Habitante de Villeneuve-le-Roi** : bonsoir. J'habite Villeneuve-le-Roi aussi. Je suis Madame NOEL. J'utilise les transports en commun tous les jours et pour tous mes déplacements, loisirs ou professionnels. La question que j'ai est pour le bien-fondé des gares sur Orly. Si j'en juge par la Fraternelle et Pont d'Orly, elles sont situées sur un axe de RER qui est un omnibus. Je ne comprends pas l'intérêt qu'auraient les voyageurs pour l'aéroport d'Orly à emprunter cette ligne qui n'est quand même pas fiable, très très souvent à l'arrêt, avec des problèmes réguliers, comme ce soir avec le MONA. Je me demande quel intérêt auraient les voyageurs qui vont sur l'aéroport à utiliser ces gares.

En revanche, je me positionne pour des voyageurs, comme vous dites, qui emprunteraient ce genre de gares qui sont quand même des gares plus déplacements professionnels longue distance. Je pense que le prolongement de la ligne 14, qui donne un accès direct sur Paris avec beaucoup de facilité, beaucoup de changements de programmes, de gares (etc.), même voire je repars sur Roissy, est quand même nettement plus fluide et plus tentant pour les gens qui font des déplacements professionnels que Pont de Rungis ou la Fraternelle.

Et la 4e gare, Cœur d'Orly, j'aimerais bien savoir ce que vous entendez exactement par Cœur d'Orly, où cela se situe. Où est-ce qu'elle est ?

**François PERDRIZET** : d'accord. Autre question, devant. Il y a une dame, là-bas. Il faut prendre les gens qui ne sont pas directement en face. Allons-y, les deux pourront parler.

**Guillaume POIRET, Géographe/urbaniste, Habitant de Villeneuve-le-Roi, Militant socialiste** : bonjour, je m'appelle Guillaume POIRET. Je suis géographe et urbaniste et puis je suis habitant de Villeneuve-le-Roi, aussi. Cela peut aider. Il va de soi que je vais quand même être assez intéressé par la question de la LGV. Il se trouve que je suis militant socialiste et que j'ai coordonné une réunion, qui a eu lieu, de toutes les sections socialistes sur le tracé du scénario A. Je vais aussi reprendre les conclusions que nous avons eu ensemble, parce que pour une fois que nous arrivons à nous mettre à peu près d'accord autour d'une table avant le débat, c'est quand même pas mal. Cela change de l'UMP, parce que Monsieur le Maire de Villeneuve-le-Roi a oublié de vous dire quand même que Villeneuve-Saint-Georges UMP, n'est pas du tout sur la même ligne que lui. C'est quand même assez comique. Nous, nous avons la même vision qui est de dire que nous voulons un tracé souterrain. Parce qu'effectivement, nous avons déjà l'aéroport, ce n'est pas pour avoir en plus des TGV qui passent plus ou moins à fond la caisse et qui vont entraîner des vibrations en aérien. Et c'est important. La deuxième chose, c'est justement une gare souterraine, éventuellement plus proche des aérogares, parce que nous pensons, à tort ou à raison, que cela favorisera davantage les interconnexions air-fer. Cela peut se discuter, mais en tout cas c'est notre point de vue. Et puis cela facilite, quand nous choisissons d'emblée de le mettre sous l'aéroport, un réseau souterrain.

Le deuxième point, et je remercie Joël d'avoir posé la question, nous voulons être sûrs qu'il n'y aura pas de nuisances en termes de vibrations. Nous sommes rassurés à ce niveau-là. C'est quand même bien que RFF ait précisé parce qu'on joue beaucoup là-dessus et je pense que c'est un faux débat.

Le troisième point, c'est qu'effectivement, nous avons tous en tête, nous habitons tous un peu le quartier, nous savons quand même vaguement que c'est très difficile à l'heure actuelle, quand nous prenons le RER C, d'avoir des liaisons à partir de Villeneuve-le-Roi, d'aller dans d'autres coins du Val-de-Marne, et nous constatons que la LGV ne règle pas le problème. C'est-à-dire qu'on nous fait des gares TGV et on ne s'intéresse pas de savoir comment les gens vont s'y rendre. Et nous étions tous d'accord pour dire que, sans un réseau local, ce projet n'a que peu d'intérêt pour les habitants du Val-de-Marne. J'entends bien que c'est un intérêt pour les habitants des régions atlantiques et des régions également de l'Est ou du Nord, nous sommes tous d'accord, mais pour les habitants du Val-de-Marne, je ne vois pas l'intérêt que cela peut avoir. Parce que nous, nous voulons avoir ces gares TGV, nous serons quand même très contents de les avoir à côté de nous. Seulement, il n'y a pas de parking, précisément cela a été dit, ce serait bien que dans ce cas-là, nous ayons un réseau de transport en commun qui nous permette de le faire. Villeneuve-le-Roi n'est toujours pas reliée à l'aéroport d'Orly. Nous sommes obligés de prendre la voiture pour y

aller. Je trouve anormal que nous ayons les avions au-dessus de nos têtes, et le jour où nous voulons vraiment en profiter, ne pas pouvoir le faire. Accessoirement, nous parlions de la RN6. Il serait bien que nous en profitions, si nous faisons cette gare à Villeneuve-Saint-Georges, pour refaire complètement ce quartier. Il y a une vision d'ensemble. C'est cela être visionnaire, c'est avoir une vision un peu autre que de se dire que nous ne pouvons pas le faire à cause d'un pont. Oui, nous sommes bien d'accord, il y a un pont à l'heure actuelle. La question est de savoir ce que nous faisons dans 15 ans. Et c'est cela l'idée que nous avons tous, de nous demander qui sont les acteurs qui sont prêts à se mettre autour de la table pour savoir, si la gare est à Villeneuve-Saint-Georges, comment faire pour refaire intégralement le quartier. Parce qu'il faut, pour les Villeneuvois aussi, arrêter avec cet enfer du pont de Villeneuve-Saint-Georges. C'est vraiment impossible pour les riverains.

Et le dernier point, j'insiste là-dessus, par rapport au Grand Paris. Les architectes du Grand Paris ont quand même proposé quelque chose qui est très intéressant et qui nous concerne, c'est de reprendre aussi l'existant. C'est bien de faire des tunnels. C'est intéressant, je n'ai rien contre. Maintenant, il y a aussi des lignes de fret à l'heure actuelle qui sont aériennes. Pourquoi ne les utilisons-nous pas aussi accessoirement pour permettre des liaisons, entre par exemple toutes les Valenton, Limeil-Brévannes (etc.), les Saules et l'aéroport d'Orly ? Ce serait intéressant, pas très cher, et cela nous permettrait d'avoir un accès à la gare TGV et également à l'aéroport plus facilement. Je trouve que ce serait une bonne idée.

#### *Applaudissements*

**François PERDRIZET** : dernière intervention de la batterie.

**Éliane POUJOL, Conseillère municipale de Wissous** : bonsoir, Éliane POUJOL, je suis de Wissous et je représente Régis ROY-CHEVALIER, notre maire, qui n'a pas pu se libérer pour ce soir. Je voulais tout d'abord rappeler à nouveau à quel point la commune de Wissous connaît déjà de très nombreuses nuisances (autoroutes, voies ferrées, pistes d'aéroport) et ne bénéficie pour l'instant d'aucun transport en commun de qualité.

C'est donc l'aspect de la protection de la population que nous voudrions mettre en avant ce soir. Nous avons des exigences très fortes sur la commune pour la mise en souterrain de la ligne TGV, pour refuser des voies supplémentaires, parce qu'un des projets propose que la ligne C passe à 4 voies, qui ne seraient pas couvertes, contre le passage des TGV normands en surface et surtout contre la présence de la gare, sa mise en place à la Fraternelle.

Pour ce qui concerne notre commune, reprenons l'idée de mise en souterrain de la ligne GV sur l'ouest. Vous indiquez, dans l'une de vos réponses, qu'elle ressortirait en surface dans le secteur de la voie des Jumeaux, chez nous, qui est d'après vous à l'extrémité des zones urbanisées, ce qui n'est pas exactement le cas. Dans ce cas, que prévoyez-vous pour protéger les habitants des nouvelles nuisances qui vont arriver ? Nous sommes également très attachés à la protection du quartier de la Fraternelle. Si sur Rungis, ce quartier est un quartier de SILIC, sur Wissous c'est un quartier pavillonnaire. Que prévoyez-vous là aussi pour protéger la population de ces pavillons ? La gare de la Fraternelle, pour l'instant, est

très enclavée, très mal desservie. Comment pensez-vous créer des accès routiers, des parkings sans rajouter à nouveau des nuisances ? Et dernière question, en attendant, que va-t-il se passer ? Vous nous avez prévu cette mise en place de l'Interconnexion pour 2025. Il sera jusque-là nécessaire d'utiliser la ligne C. Et il est prévu, si j'ai bien compris, de faire circuler 74 TGV, et plutôt sur des périodes de journée, plus des TGV normands. On nous promet que le RER C va passer au minimum un RER toutes les 15 minutes. Il y a encore des frets qui passent sur cette ligne. Cette voie traverse des zones avec une urbanisation importante. Qu'avez-vous prévu, à ce niveau-là aussi, en attendant 2025, pour protéger les populations de toutes ces nouvelles nuisances ?

*Applaudissements*

**François PERDRIZET** : merci. Donc nous avons plusieurs prises de position et questions, notamment de questions qui sont assez simples, la gestion d'Orlyval par exemple, ce qu'est le Cœur d'Orly. Il y a aussi des questions plus complexes sur la politique de la SNCF concernant les transversales. Nous avons quelqu'un de la SNCF. Nous avons aussi une autre vision, en utilisant les infrastructures existantes, et puis nous avons tous les problèmes de Wissous que vient de soulever Madame. Ce que je voudrais, c'est peut-être d'abord donner la parole aux gens du Grand Paris, parce que cela les concerne, disons un petit peu quand même, ce questionnement que nous venons d'écouter.

**Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris** : oui, bonsoir à tous. Merci de me donner la parole. Rappeler déjà que dans le cadre du projet présenté par la Société du Grand Paris, les gares qui sont proposées aux extrémités de la ligne verte et de la bleue sont situées évidemment à proximité des aéroports, dans une position qui reste à définir, notamment en fonction des décisions qui sont à prendre sur l'implantation définitive de la gare TGV dans le secteur. Cette proposition est faite parce qu'elle est nécessaire, notamment pour réparer cette erreur historique d'un aéroport d'envergure internationale, même s'il n'est pas dans les premiers rangs au niveau européen, qui a consisté à ne jamais le relier directement en particulier au centre de la capitale. Nous citons tout à l'heure Orlyval. Je crois que c'est l'exemple type. Nous savons maintenant que ce n'est pas du tout ce qu'il fallait faire. Orlyval a fait rapidement faillite. Les installations ont été versées, pour le franc symbolique, à l'époque je crois, à la RATP. Et aujourd'hui, ce système est exploité pour une filiale. C'est un premier élément de réponse. Nous demandons simplement à cette société d'équilibrer les comptes d'exploitation, et lorsqu'il y a des travaux à faire, ce sont des cofinancements supportés à moitié par la RATP et à moitié par la Région et le STIF. Voilà pour qui gère aujourd'hui Orlyval. L'avenir d'Orlyval, dans le cadre du Grand Paris : il est clair que le trafic, qui est assez intéressant aujourd'hui, Orlyval atteint à peu près ses objectifs, va totalement s'écrouler. Puisqu'il aura en concurrence une ligne rapide vers le centre de la capitale, intégrée, nous l'espérons, au système tarifaire unique de l'Ile-de-France, et donc nous voyons bien que cette ligne à tarif particulier, mise à part se dessert interne de l'aéroport, a un intérêt extrêmement limité. Donc il appartiendra aux personnes en charge de décider de l'avenir de cette ligne. Je rappelle simplement que la compétence de la SGP se limite exclusivement à proposer, concevoir et réaliser une infrastructure de métro

automatique à l'échelle régionale, qui desserve les territoires et en particulier les aéroports.

Juste une petite incidence, même si nous ne sommes pas les mieux placés, je viens de dire justement que la SGP n'était pas spécialement compétente pour ce qui concerne les infrastructures ferroviaires existantes. Les gens qui sont en responsabilité sont en particulier là, avec le STIF. Simplement nous, nous avons travaillé en articulation avec les idées de développement de transports existants. Je fais un peu un élément de réponse au monsieur qui citait, en contrepoint du Grand Paris, pourquoi ne pas réutiliser les infrastructures existantes : nous avons très clairement des propositions complémentaires. Nous avons cité, dans la présentation, le cas de la liaison au centre de la Seine-Saint-Denis, vers Val-de-Fontenay et plus bas vers Champigny. C'est une réutilisation d'infrastructures ferroviaires existantes. Et dans tous les débats auxquels nous avons pris part, nous avons sans arrêt soutenu, lorsque c'était pertinent, l'idée d'utiliser le tangentiel, que ce soit le prolongement de la tangentielle ouest, à Cergy, idée qui fait son chemin, ou l'utilisation et la bonne articulation du Métro Grand Paris, avec la tangentielle nord qui, elle, rendra le service attendu dans le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis. Ce qui compte, c'est la complémentarité de tous ces modes. Et dans la richesse des débats qui animent aujourd'hui l'Île-de-France, nous avons contribué à cela, les architectes que Monsieur citait ont contribué également à cela. Donc nous voyons bien que toutes ces idées sont en l'air. Maintenant, ce sera dit par d'autres, mieux que moi, à moindre coût et rapidement réutiliser les infrastructures existantes, parfois c'est un peu plus compliqué que cela. Nous avons des exemples aujourd'hui de la mise en œuvre de la tangentielle nord. Ce sont des vrais projets avec des vrais coûts, et cela prend vraiment du temps, et les gens attendent.

**François PERDRIZET** : merci beaucoup. Monsieur BARRÈS, je fais appel à vous pour essayer d'apporter quelques éléments de réponse, ou à votre collègue, en essayant d'être le plus bref possible, parce que nous avons une intervention après, et nous sommes en train de prendre un peu de retard.

**François GULIANA** : alors il y a eu beaucoup d'interventions, notamment des prises de position. Mais ce que je retiens de certains questionnements qui ont pu être cités, c'est que cette gare à Orly doit avant tout être une gare de territoire. C'était la fin de ma présentation tout à l'heure, c'est-à-dire une gare connectée avec les réseaux de transport, pour se rendre dans le bassin de population, que ce soit dans le nord de l'Essonne, jusqu'à Juvisy notamment ou dans le Val-de-Marne. C'est pour cela que nous proposons 4 localisations et pas simplement celle « Au plus près des aéroports », parce que pour nous le RER C reste tout à fait pertinent, d'autant que le projet d'Interconnexion Sud participe à une amélioration de son fonctionnement. Alors, il y a d'autres projets, que j'ai pu vous citer. Il y avait tout à l'heure le tramway T7, en cours de construction, également le réseau de transport du Métro Grand Paris, mais également le STIF porte d'autres projets de ligne de bus. Nous avons vraiment conscience que la question de l'accessibilité à la gare est un enjeu fort. Il a été dit tout à l'heure que justement, mettre une gare sur un territoire est aussi un levier d'aménagement pour celui-ci. Par exemple, à Villeneuve-Saint-Georges, et cela a été beaucoup dit, cela pourrait être l'occasion de revoir le cœur de la ville et également la

desserte routière.

Celle-ci aussi a été évoquée. Comment faire pour ne pas trop rajouter des routes à droite et à gauche ? Ce sont des éléments qu'il va falloir préciser dans la vie du projet. Cela a été dit, un projet à horizon 2020-2025, nous en sommes vraiment très en amont. Nous avançons pas à pas donc nous n'avons pas aujourd'hui réponse à tout. Simplement, ce sont des questionnements en effet qu'il faut préciser. En termes de parking, bien entendu que les gares que nous prévoyons en auront. Ils seront dimensionnés en fonction des trafics qu'ils pourront accueillir.

Alors, par rapport au projet Cœur d'Orly, et je pense qu'Aéroports de Paris (ADP) y reviendra, c'est un projet qui vise à créer une continuité urbaine entre l'aéroport et le reste du territoire. Donc c'est un projet immobilier pour créer des surfaces de bureaux et notamment un centre de congrès. Nous avons bien noté les différentes positions, notamment en faveur de tracé souterrain, et les inquiétudes par rapport aux vibrations. Tristan y a répondu tout à l'heure. Et également par rapport à la commune de Wissous qui soulignait certains aspects, je repasse la parole à Tristan.

**François PERDRIZET** : oui, parce qu'il y avait des aspects sur les 74 (trains) et ce que nous faisons en attendant, et puis il y avait l'aspect de l'impact de la sortie du tunnel et où elle se situe exactement.

**Tristan BARRÈS** : l'Interconnexion Sud consiste à mettre les TGV, qui aujourd'hui circulent en surface, et d'ici 2020 continueront à circuler en surface, dans le tunnel. Si la gare TGV est sous les aérogares ou à Cœur d'Orly, le tunnel va de Massy jusqu'à la gare TGV d'Orly. Si nous avons une gare TGV d'Orly, au niveau de Pont de Rungis, ou Rungis-la-Fraternelle, c'est uniquement dans ce cas-là que le tunnel de l'Interconnexion Sud remonte à la surface pour pouvoir amener les trains en surface, à Rungis-la-Fraternelle ou à Pont de Rungis. Il y a effectivement ces trains-là qui remontent à la surface, et donc, comme vous l'avez indiqué, à l'est de la voie des Jumeaux, au niveau de Wissous, il faut aussi voir que l'ensemble des TGV, les 74 que vous avez évoqués, qui circulaient sur la voie existante en surface au niveau de Wissous, ont disparu. Ils sont passés dans le tunnel. Donc il y a à certains endroits des nuisances en plus qu'il faudra traiter et c'est dans les secteurs les moins urbanisés de cette zone. Mais il y a également des nuisances en moins au droit de Wissous, parce que les TGV seront passés dans le tunnel. Vous parlez des 74. Ce n'est pas 74 plus 6 TGV normands, c'est 74 dont les 6 TGV normands. En clair, en 2020, avant l'Interconnexion Sud, il y a 74 TGV qui devraient en principe circuler en surface sur la ligne actuelle. Avec l'Interconnexion Sud, c'est 80 TGV qui passent dans le tunnel, et 6 seulement qui restent en surface. En surface, nous passons de 74 à 6, au droit de la zone urbanisée de Wissous. Et puis après, les 80 TGV que j'ai évoqués, remontent à la surface, jusqu'à Rungis-la-Fraternelle.

Les nuisances sonores seront une préoccupation cruciale. Ce qui est prévu dans la suite des études de l'Interconnexion Sud, c'est de faire des diagnostics, regarder l'état aujourd'hui des nuisances sonores, simuler l'état futur des nuisances sonores avant et juste après

l'Interconnexion Sud et de travailler ensemble sur les mesures qu'il faut prendre pour pallier à ces nuisances. Il y avait une dernière question, sur les transversales.

**François PERDRIZET** : nous y reviendrons. Maintenant, j'aimerais peut-être les interventions que nous avons prévues, qui sont d'abord la Direction générale de l'aviation civile, parce que nous sommes sur la plateforme d'Orly, donc nous nous demandons comment va évoluer le trafic aérien en général et ce qui va se passer sur la plateforme d'Orly. Donc, nous allons avoir une contribution au débat par la Direction de l'aviation civile. Monsieur LUCIANI.

**Pascal LUCIANI, DGAC, Sous-direction au développement durable, Présentation au pupitre** : merci bien. Mon nom est Pascal LUCIANI, au sein de la Direction générale de l'aviation civile, je suis responsable de la Sous-direction du développement durable ; la DGAC elle-même est membre de ce nouveau grand ministère de l'Écologie rassemblée, qui existe depuis 2007.

Je souhaitais vous parler aujourd'hui, et je remercie le président PERDRIZET de nous avoir invités, de l'enjeu pour Orly, pour le projet de TGV, des différentes options qui sont offertes. Bien évidemment, par rapport à tout ce qui a été exposé, l'aéroport d'Orly n'est qu'un enjeu parmi d'autres, mais je voudrais dire que pour l'aéroport d'Orly, si vous me permettez cette expression, la venue de ce TGV, de cette Interconnexion, c'est les prémisses et la promesse d'une rencontre comme il en arrive très très peu dans une vie, qui peuvent justement changer la vie.

*Diffusion d'un document PowerPoint.*

L'idée est bien de rechercher en quoi le projet d'Orly peut apporter un bénéfice au projet ferroviaire d'Interconnexion, et en quoi le projet d'Interconnexion peut apporter un bénéfice à Orly, et en quoi ce projet peut permettre une meilleure intégration de cet aéroport d'Orly dans son territoire puisque l'aéroport n'est pas seulement là pour faire voler les avions, mais il est là aussi pour participer à la vie économique du territoire dans lequel il est implanté.

Passons au slide suivant. Un bref rappel sur ce qu'est l'aéroport d'Orly aujourd'hui, avec ses 25 millions de passagers, ses 220 000 mouvements d'avions. Surtout, en termes de liaisons assurées, l'aéroport d'Orly, c'est le lien avec l'Outre-mer, avec tout un ensemble de destinations, le bassin méditerranéen, en plus d'être le lien avec les différentes villes de province. Orly, c'est la porte d'entrée de Paris et de la région parisienne sur l'ensemble du territoire national. En effet, quelles sont les origines des passagers ? Nous avons, quand nous regardons la domiciliation ou la destination des passagers, environ 71 % qui vont en région parisienne et 30 % qui vont en région et à l'étranger, et qui assurent donc une part importante de la clientèle de l'aéroport d'Orly. Et c'est en particulier à cette clientèle-là que nous pensons.

Pouvez-vous passer au transparent suivant, s'il vous plaît ? Donc, je l'ai dit, il s'agit aujourd'hui de changer la vie de cet aéroport avec ce projet. En effet, la chance unique qui se présente aujourd'hui, c'est celle d'une véritable connexion intermodale avec un réseau de

TGV. Aujourd'hui vous pouvez, et d'ailleurs beaucoup de gens le font, venir d'Orly et prendre le train. Vous devez prendre l'Orlyval, après le RER B, après le métro, vous arrivez à votre gare et ensuite vous prenez votre train. C'est évidemment assez compliqué. La promesse de demain est celle d'une interconnexion directe qui permettra à tous ceux qui vont ou qui viennent de l'Outre-mer d'aller directement dans leur lieu de destination lorsque celui-ci n'est pas situé en région parisienne. Cela permettra également tout un ensemble de nouvelles liaisons et une véritable connexion du territoire à cet aéroport, de façon à permettre d'acheminer les passagers au mieux et au plus efficace.

L'enjeu de cette intermodalité, en effet, réside dans les ruptures de charge. Quand nous regardons ce qu'est, pour un aéroport, la difficulté de l'intermodalité, il y a évidemment le temps. Mais il y a surtout le caractère pratique et le caractère très difficile d'une rupture de charge. C'est une chose de prendre le changement à Opéra pour aller à Bastille, quand on est les mains dans les poches et qu'on a juste son portefeuille à porter. C'en est une autre, quand on a fait 6 heures de vol depuis l'Outre-mer, quand on a 2 enfants pour lesquels il faut trouver une place assise, quand il faut vérifier qu'on a tous ses bagages, qu'on ne laisse rien à bord, et chaque rupture de charge, ceux qui ont utilisé Orlyval le savent, est quelque chose d'extrêmement pénible. Ce qui veut dire que l'intégration de cet aéroport, et de cette ligne TGV devra se faire avec le minimum de ruptures de charge possible. À la clé, ce qu'il y a, c'est le renouvellement de toute l'approche d'Orly par rapport à son trafic, c'est le développement de nouvelles lignes qui vont venir en substitution des lignes aujourd'hui de navettes. Il y a une évolution inéluctable vers la réduction des navettes (les Paris-Lyon ont déjà disparu, les Paris-Strasbourg quasiment), vers d'autres destinations qui font beaucoup plus partie du domaine de pertinence de l'aviation civile, c'est-à-dire celui où il est le mode de transport le plus adapté. Par opposition à toutes les autres liaisons où c'est bien le transport ferroviaire qui est le plus adapté, et même les compagnies aériennes aujourd'hui en conviennent et s'en rendent compte. C'est l'évolution vers une meilleure intégration des différentes trajectoires, et c'est au final un projet qui correspond beaucoup mieux aux impératifs du développement durable.

Par rapport à cela, nous voulions rappeler cet enjeu. Évidemment, une desserte dans l'aéroport d'Orly présenterait bien des avantages par rapport à ce que j'ai exposé. D'autres solutions sont également possibles. Nous souhaitons que le projet qui sera fait, pour de nombreuses années, intègre bien cet impératif. Nous sommes conscients également du coût des éventuels tracés de projet en souterrain, même s'il faut aussi se souvenir que le coût, même élevé, est payé une fois, et qu'ensuite le bénéfice de la solution est retiré chaque année, à travers la qualité de service de transport et la qualité du projet qui est atteinte. Merci pour votre attention.

*Applaudissements*

**François PERDRIZET** : merci beaucoup d'avoir tenu les délais, et merci aussi pour la qualité de l'intervention. Nous allons voir maintenant, toujours en restant dans l'aérien, Aéroports de Paris, qui est représenté par le Directeur de l'aéroport.

**Franck GOLDNADEL, Président de l'Aéroport de Paris, Présentation au pupitre :** Messieurs les Présidents, merci, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Bonne année et tous mes vœux, c'est encore la période pour le dire. C'est pour Aéroports de Paris très important de pouvoir participer à ce double débat, et pour nous il est lié. Il est lié parce que comme vient de le dire le représentant de la Direction générale de l'aviation civile, mais je voudrais le dire au nom d'Aéroports de Paris, nous n'avons jamais imaginé que le train était un concurrent de l'aérien. Bien au contraire, nous préférons avoir une bonne interconnexion entre le train et l'avion plutôt que de ne pas avoir d'interconnexion, si nous voulons un aéroport fort qui permette d'avoir des destinations ouvertes vers le monde.

J'ai beaucoup discuté avec des représentants des communes environnantes sur leur souhait de voir se développer des lignes internationales pour le développement à la fois des riverains, pour éviter d'avoir à aller sur l'aéroport de Roissy CDG, ou pour les entreprises qui sont installées autour de l'aéroport d'Orly. Ce n'est pas l'aéroport qui décrète la possibilité d'avoir des liaisons internationales, c'est parce que le marché va permettre à ces compagnies de venir s'installer. Et pour qu'elles puissent venir s'installer, il faut qu'elles aient la place. L'objectif aujourd'hui, dans ce débat, est bien de dire que nous ne cherchons pas, au travers de ces moyens-là, à développer ou à passer outre des contraintes aujourd'hui qui sont fixées pour l'aéroport. Cela a été dit par la DGAC, nous sommes un aéroport limité en nombre de mouvements, et donc il faut pouvoir vivre un développement harmonieux à l'intérieur de ces contraintes.

Nous l'avons dit aussi, cela a été démontré par RFF tout à l'heure, que la venue du TGV, de façon plus massive dans le territoire national, fait qu'aujourd'hui, le client qui veut aller sur Toulouse, Strasbourg, Lyon, demain sur Clermont-Ferrand ou ailleurs, ne prendra plus l'avion. Il prendra le train et le TGV. Du coup, il libèrera des possibilités pour d'autres compagnies existantes de venir ouvrir des lignes sur des destinations plus internationales, et donc répondre aux attentes des personnes. Voilà pourquoi nous, Aéroports de Paris, sommes très concernés par le fait d'avoir à la fois ces 2 projets, le Grand Paris et la ligne TGV avec une gare TGV sur l'aéroport d'Orly, parce que c'est un maillage, que nous allons finir de compléter sur cet aéroport. Cela a été dit, ne refaisons pas les erreurs du passé. Il faut une gare au plus près des aérogares. Cela a été clairement dit il y a quelques minutes. Le passager aérien a bien souvent la caractéristique d'avoir des bagages. Il faut lui permettre d'avoir une connexion facile à l'aérien, sinon il ne prendra pas ce moyen-là pour venir sur l'aéroport et préférera un autre.

RFF a présenté aussi son projet, en disant qu'il y a 2 objectifs derrière cela : une gare territoriale et une gare de correspondance. Je crois qu'il faut avoir l'honnêteté de dire que nous ne pouvons pas avoir l'un sans l'autre. Il faut donc permettre à cette gare d'avoir ces 2 atouts dans son positionnement. Et le meilleur atout pour ce positionnement est d'avoir une gare au plus près des aérogares, qui permettra de bénéficier de l'infrastructure de l'aéroport en matière de circulation routière, d'irrigation par les transports en commun. Nous l'avons dit, il y a beaucoup de transports en commun qui sont en train de se développer, qui permettent aux riverains de venir plus facilement sur un domaine d'activités qui est

l'aéroport. Cela permettra aussi demain aux futurs clients de la gare TGV de venir des communes environnantes facilement, grâce à tout ce maillage de transport en commun entre le Grand Paris et cette future gare TGV et ses moyens TGV, au sein de l'aéroport.

Pour essayer de résumer un peu tous ces débats-là, nous croyons vraiment à cette intermodalité. Regardons ce qui s'est fait partout en Europe en matière de succès intermodalité air et fer, partout où cette gare, avec des liaisons rapides de train et l'aérien ont fonctionné, c'est là où nous avons pu mettre des gares au plus près des domaines des aérogares. Par contre, nous avons une chance, peut-être unique, pour une fois en France, et plus singulièrement sur l'aéroport d'Orly, c'est d'avoir à la fois cette intermodalité air-fer et tous les moyens de transport terrestre, que ce soit la voiture (même si nous souhaitons que ce soit plus faible), et puis tous ces transports en commun qui sont en train de se développer dans les régions autour de l'aéroport d'Orly, et qui irriguent les territoires. Nous avons parlé de ceux du Grand Paris, mais il y a tout le tramway, tout ce que les collectivités autour de l'aéroport sont en train de développer. Tout cela fera que nous aurons une vraie intermodalité air, fer et transport en commun. Voilà, j'espère être resté dans les 5 minutes, et je vous souhaite une bonne soirée.

#### *Applaudissements*

**François PERDRIZET** : merci. Nous allons prendre maintenant encore une batterie de 4 questions, et puis nous prendrons 2 questions écrites relatives au Grand Paris, parce que nous n'avons pas beaucoup parlé du Grand Paris. Allez-y, Monsieur GUÉRIN.

**Daniel GUÉRIN, Conseiller général du Val-de-Marne de Villeneuve-le-Roi et d'Ablon-sur-Seine** : Monsieur le Président, bonsoir. Daniel GUÉRIN, je suis le Conseiller général d'Ablon-sur-Seine et de Villeneuve-le-Roi. Historiquement, autour d'Orly, il y a 2 types de territoires. Orly, Thiais, plus loin Rungis, qui sont des communes valorisées par l'activité économique de l'aéroport. Elles ont peu de nuisances, beaucoup de recettes fiscales, du moins tant que la taxe professionnelle existait encore, et beaucoup d'emplois et d'activités. Et puis, les territoires sinistrés par la proximité d'Orly, par les nuisances aériennes, survolés par les avions. Et ce que je constate, je le dis d'abord aux représentants du Grand Paris, c'est que le projet de l'État sur le Grand Paris, conforte cette situation puisqu'il écarte complètement Villeneuve-le-Roi, Ablon, et au-delà, d'autres communes de tout projet d'infrastructure de proximité ferroviaire. Et en revanche, il prévoit, du moins dans deux des 3 hypothèses de l'Interconnexion, un passage d'une liaison en souterrain, sous nos 2 communes.

Je veux le dire très simplement. Je ne suis pas adversaire du TGV. Je ne suis pas adversaire d'une gare TGV à Orly, ni même de l'Interconnexion Sud des TGV. Je pense d'ailleurs que cette gare doit être située au plus près de l'activité, c'est-à-dire sous l'aéroport d'Orly, sous deux conditions. La première, et je suis un peu inquiet des propos de Monsieur LUCIANI, de la DGAC, c'est qu'on nous garantisse explicitement, fortement, que nous aurons le maintien de droits des riverains, le plafonnement du nombre de mouvements à 200 000, et ce n'est déjà plus le cas, et le couvre-feu bien sûr. Et puis, la deuxième option, c'est que nous

puissions accéder à cette gare et à l'aéroport plus facilement. Donc, comme le propos, je crois, de la municipalité d'Orly, et je partage totalement qu'une gare d'interconnexion entre la future extension de la ligne 14 et la ligne C soit développée à Pont de Rungis, et puis que nous améliorions, à travers un schéma directeur de la ligne C, la desserte sur cette ligne, que Madame NOEL, très justement, dénonçait, compte tenu des difficultés de circulation qu'il y a.

En revanche, je vous le dis avec beaucoup de franchise, et je crois que les principaux élus du canton de Villeneuve-Ablon, la municipalité de Villeneuve-le-Roi s'est exprimée tout à l'heure, je vois le maire d'Ablon, sont totalement opposés à la fois bien sûr au scénario B, celui en aérien qui traverserait notre commune, et même au scénario A, qui traverserait en souterrain notre commune. Pourquoi ? Tout simplement parce que d'abord, nous ne croyons pas à la viabilité d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges, aussi près de la gare TGV d'Orly, et puis compte tenu des problèmes liés aux nœuds routiers. Et puis ensuite parce que nous subissons déjà énormément de nuisances, et que malgré les bonnes paroles du représentant de RFF, dont je salue le professionnalisme, nous ne croyons pas qu'un passage en souterrain soit inopérant en termes de nuisances. Nous avons déjà des trains en souterrain sous Villeneuve-le-Roi et Ablon, nous savons ce que cela veut dire. Et puis, bien sûr, nous avons l'expérience des promesses, qui n'engagent finalement, pardonnez-moi de vous le dire, que ceux qui les entendent. Je pense notamment, je le disais à l'instant, aux promesses sur le plafonnement du nombre de mouvements aériens, 200 000. Nous sommes aujourd'hui à 240 000.

**François PERDRIZET** : Monsieur le Conseiller général, vous terminez ?

**Daniel GUÉRIN** : je termine, d'une phrase, Monsieur le Président. Je vous le dis très sincèrement, je pense que l'immense majorité des Villeneuvois et des Ablonais, avec leurs principaux élus, se mobiliseront pour empêcher bien sûr le scénario B, mais également avec la même franchise le scénario A. Oui au TGV, mais oui à un TGV qui ne soit pas créateur de nuisances supplémentaires sur des territoires qui sont, je le répète, déjà des territoires sinistrés.

*Applaudissements*

**François PERDRIZET** : OK. Nous continuons là-bas, oui, et puis-être dans le fond, parce que les gens du fond sont toujours un peu martyrisés.

**Alain GIRARD, Adjoint au Maire d'Orly, PCF, Conseiller régional d'Ile-de-France** : Monsieur le Président, tout d'abord, Alain GIRARD, je suis adjoint à la Maire d'Orly, qui a ouvert cette séance. Je me félicite d'abord du débat public, parce qu'il y a quelques mois cela n'allait pas de soi. Et c'est important d'entendre le point de vue des populations, des élus, des usagers des transports. C'est une bonne démarche démocratique, pour que le Grand Paris devienne l'affaire des Franciliens. Je crois que ce grand débat prolonge le travail conséquent et important, pendant plusieurs années, qui a été fait par le Conseil régional d'Ile-de-France, à la demande de l'État, concernant le SDRIF. Il y a beaucoup à prendre sur ces travaux, bien

entendu.

Il a été dit et démontré que la desserte du territoire, d'une gare TGV dans cet environnement de l'aéroport d'Orly, avait d'intérêt 50 % pour le territoire et 50 % pour le rapport entre l'air et le fer, le réseau ferré. Donc c'est important, je crois, que dans cette partie-là du territoire, nous ayons une réflexion qui s'appuie sur le besoin des populations mais aussi sur le développement futur des territoires. Et nous sommes là précisément pour dire, cela a été déjà dit, et je crois qu'il faut le redire, et nous le redirons encore de plusieurs façons, qu'il y a besoin d'un maillage très important. La gare intermodale du Pont de Rungis est une bonne proposition, parce que là nous sommes sur la ligne C du RER, là, le prolongement de la ligne 14 est évident. Nous avons un tram qui doit passer. Vous voyez, il y a là une possibilité de répondre aussi aux attentes de l'État. Nous sommes dans deux zones d'opérations d'intérêt national, sur l'aéroport et sur tout le territoire autour du SENIA, du MIN de Rungis, effectivement complémentaires, importants en termes d'emplois sur tout ce bassin, sur le pôle Orly-Rungis qui intègre la SILIC et bien au-delà. Donc si nous voulons améliorer les transports en commun, je pense que nous devons réfléchir aujourd'hui, prendre l'ensemble des questions qui concernent la desserte du territoire et pas simplement en rester au sujet, très important, de la gare TGV autour ou proche des aéroports d'Orly, Sud et Ouest. Mais nous devons prendre l'ensemble de ces questions. C'est important pour les populations. Elles peuvent ne pas être simplement traversées. Il y a là, je crois, quelque chose d'important.

**François PERDRIZET** : vous atteignez le top.

**Alain GIRARD** : Monsieur le Président, c'était pour vous dire qu'il y a 50 ans, Monsieur Gaston VIENS, serait là, l'ancien Maire d'Orly, il l'aurait certainement déjà dit, lorsqu'ont été conçues les premières études de l'aéroport d'Orly et Orly Sud, la question d'une gare SNCF a été étudiée et intégrée au projet.

**François PERDRIZET** : merci. Autre remarque, nous remontons vers le fond, là ? À droite ?

**Philippe BOURIACHI** : bonsoir, Monsieur BOURIACHI Philippe, habitant à Orly. Bon, j'interviens après Monsieur Alain GIRARD, qui a très bien exposé le souci des Orlysiens. J'ai très bien compris que la LGV est quelque chose de vraiment important pour l'aéroport et pour les riverains qui risquent bien sûr de subir des nuisances, et nous en sommes vraiment désolés pour eux. Mais nous comprenons leur inquiétude. En tout cas, mais ce n'est pas par égoïsme, pour les habitants d'Orly, ce fameux dispositif d'Arc Express sur la ligne 14 ainsi que le tramway, pourvu qu'il puisse voir le jour parce que nous en parlons depuis longtemps, la ligne 183 est saturée (c'est, avec le Trans Val-de-Marne, les lignes les plus fréquentées sur la région parisienne), nous permettraient d'avoir une grande bouffée d'oxygène, une meilleure régularité. Et en ces temps économiques qui sont difficiles pour tout le monde, une grande population d'Orly est obligée malheureusement d'aller très loin, avec les interconnexions qui sont très délicates aujourd'hui. Je suis agent RATP, donc je sais de quoi je parle. Malheureusement, les gens n'ont pas le choix, à 60 %, de prendre leur véhicule.

Cela nous permettrait, dans un premier temps, éventuellement, et en parlant pour le groupe Europe Ecologie-Les Verts d'Orly de réduire les émissions à effet de serre, et surtout économiquement, pour toute cette population qui souffre au quotidien, une carte orange à tarif unique qui évolue dans le bon sens permettra aux gens de faire une économie non négligeable et de pouvoir assurer le quotidien. J'entends bien que cette gare TGV est très importante, et permet effectivement aux gens qui peuvent voyager d'en profiter, et tant mieux pour eux. Ne nous oubliez pas. En tout cas, nous soutenons le projet de la municipalité qui donne tout ce qu'elle peut, et une grande partie des Orlysiens vous demanderait de ne pas être oubliés dans ce projet. Merci pour eux.

*Applaudissements*

**François PERDRIZET** : là, nous allons passer aux deux questions écrites dont je parlais. Allez-y.

**Paul CARRIOT** : oui, une question qui s'adresse donc au maître d'ouvrage du Grand Paris, de la part de Madame Anne Loustalot, d'Antony. C'est la question 3 : « *Pourquoi les investissements d'amélioration du réseau existant ne sont pas pris en compte dans le projet du Grand Paris ? La population active locale a autant besoin de transport que la clientèle d'affaires.* » C'est une question qui s'adresse au Grand Paris.

**François PERDRIZET** : et la deuxième ? Vous en avez une seconde de ce calibre ?

**Paul CARRIOT** : oui. La deuxième est la suivante. Elle est plus technique, mais elle a son importance : « *Entre la gare Orly Grand Paris et les aéroports Sud et Ouest, des tapis roulants escalators seront-ils installés dans les couloirs de liaison ?* ». C'est la question 5.

**François PERDRIZET** : OK. Alors nous allons essayer, en 5 ou 6 minutes, de répondre, avant les 2 autres interventions qui vont suivre. Qui commence ? Grand Paris ?

**Didier BENSE** : oui, je veux bien, tant que je me rappelle des questions. La dernière me semblait la plus facile. Nous avons tout intérêt, et c'est dans notre projet, de veiller à une très bonne qualité des interconnexions, que ce soit entre l'aérogare et la gare ou entre la gare et une autre existante. Donc nous aurons effectivement des connexions les plus mécanisées possible, en tout cas lorsqu'il s'agit de franchir des dénivelés verticaux. Quant aux longueurs horizontales, nous verrons en fonction de ce qu'il y a à franchir. Mais c'est un engagement que nous avons, en termes qualitatifs. Nous sommes tous convaincus que la qualité d'interconnexion joue profondément sur le niveau de trafic que nous aurons, donc finalement sur la rentabilité de nos investissements. Donc nous avons un intérêt partagé avec le voyageur à ce que cela fonctionne bien.

Sur la question précédente, sur l'investissement concernant l'amélioration de l'existant, il y a une nécessité absolue, là aussi nous l'avons dit à chaque fois que nous avons eu l'occasion de le dire, de remettre à niveau ce qui ne fonctionne pas aujourd'hui. Parce que ce que nous entendons partout, dans tous les débats, c'est une certaine souffrance dans les transports. Deuxièmement, là aussi, nous avons un intérêt bien compris à ce que toutes les lignes sur

lesquelles nous allons nous connecter, qui vont nous apporter la clientèle, soient des lignes qui fonctionnent. Sinon toute la machine est grippée et cela ne marche pas. Ensuite, en termes de compétence, la Société du Grand Paris, à nouveau, n'est pas en responsabilité sur l'entretien des lignes existantes. C'est bien le STIF qui doit faire cela, et c'est aujourd'hui un élément central, me semble-t-il, de la discussion entre le président de Région, Jean-Paul HUCHON, et le ministre LEROY, pour garantir sur le long terme, c'est-à-dire au-delà de 2013, qui est l'horizon des contrats signés aujourd'hui entre l'État et la Région, le financement des projets du STIF, « le plan de mobilisation », et même des projets renforcés. Parce que je crois que les Franciliens ont été entendus, et il a été demandé au Préfet de région de discuter avec la Région pour voir comment utiliser, à très court terme, de 2011 à 2013, un milliard d'euros supplémentaire au profit des lignes RER.

Donc je crois que ce débat a déjà produit un certain nombre d'effets et d'engagements. Monsieur HUCHON veut avoir des garanties supplémentaires sur le fait qu'il ira au bout de son plan de mobilisation. Je vais continuer une minute sur ce plan de mobilisation. C'est un plan, nous a-t-on dit, de 19 milliards qui comprend à la fois l'entretien de l'existant, l'amélioration de l'accessibilité, des renouvellements de matériel roulant, des lignes de tramway. Et puis il contient deux gros projets, qui sont en quelque sorte contenus dans le projet du Grand Paris : le prolongement de la ligne 14, c'est quand même 1,2 ou 1,3 milliard, et puis les Arc Express qui sont aujourd'hui chiffrés à 3,5 milliards. Quand nous disons que nous sommes en train de discuter pour converger sur un projet, en fait nous soulageons d'autant la charge financière du plan de mobilisation, qui se retrouve aux alentours de 14 ou 15 milliards. Là-dessus, le Conseil régional nous dit qu'il a 12 milliards d'engagements des collectivités, et l'État s'engage à ajouter 1 milliard aux 2 milliards qu'il s'est engagé à donner. Je crois que les garanties sur le fait que maintenant nous avons une visibilité à moyen terme, jusqu'en 2020 disons, de mise en œuvre le plus vite possible de ce qu'il y a dans le plan de mobilisation, ont été, me semble-t-il, à peu près données. Mais là, ce n'est plus la responsabilité de la Société du Grand Paris. Les financements qui nous sont affectés le sont exclusivement pour l'infrastructure de métro automatique en rocade, rapide, à l'échelle de l'Île-de-France.

**François PERDRIZET** : merci.

**Didier BENSE** : il y avait d'autres questions, me semble-t-il, donc j'y vais, sur finalement la desserte des territoires et sur le service que doivent rendre les gares du Grand Paris. Comme j'ai dit, nous sommes sur un réseau qui a une vocation à l'échelle régionale. Donc nous ne pouvons simplement pas imaginer, sur un territoire comme l'Île-de-France, que nous allons répondre à toutes les problématiques de transport en implantant des gares de métro automatique partout où c'est nécessaire. Par contre, nous avons évidemment le devoir de prendre en compte le besoin des populations, dans un périmètre élargi par rapport au périmètre immédiat de la gare, par rapport à ceux qui vont se rendre à la gare à pied, ce qui en l'occurrence pour l'aérogare d'Orly n'est pas très efficace. Donc, c'est le sujet de toutes les interconnexions et de toute l'irrigation des territoires, il faut bien sûr raisonner à toutes les échelles. Donc il y a les gares du Métro Grand Paris — merci de mettre la carte — qui

dans votre territoire sont espacées de l'ordre de 3 km. Mais tout cela doit être travaillé en complémentarité avec toute une irrigation du territoire, à travers des projets qui ne sont pas les nôtres, mais que vous connaissez parfaitement.

*Diffusions d'un document PowerPoint*

Nous avons là, par exemple, à hauteur de la gare qui s'appelle « MIN-Porte de Thiais », la croix que constitue le TVM qui est déjà en service et puis le T7 qui sera bientôt en service. Donc c'est toute cette mécanique-là qu'il faut regarder et la façon dont finalement la gare du Grand Paris va diffuser, en termes de service, bien au-delà du périmètre immédiat.

Dernier élément, si vous me le permettez, il y a eu plusieurs interventions sur une demande d'une gare supplémentaire à Pont de Rungis. Vous avez bien compris que nous avons un impératif de vitesse et donc le souci de ne pas multiplier les arrêts. Nous avons néanmoins un certain nombre de demandes de gares supplémentaires pour irriguer le territoire. Nous en sommes à 17 ou 18 depuis le début du débat. Donc il va falloir évidemment analyser l'ensemble de ces demandes. Quels seront nos critères d'analyse ? J'en finis là-dessus. D'une part, l'intérêt de la gare en termes de desserte immédiate. Qui est intéressé, en termes de population et d'emploi ? D'autre part, est-ce qu'elle apporte un gain en matière d'accessibilité généralisée, c'est-à-dire est-ce que c'est une interconnexion puissante ou pas ? Et troisième élément, est-ce qu'elle a vocation ou pas à favoriser un développement économique ou de logements, qui sont des objectifs cités expressément dans la loi du Grand Paris ? Donc voilà la façon dont nos critères vont être appliqués. Au-delà de cela, nous allons quand même veiller aux fondamentaux de notre réseau. Vous devez avoir conscience que sur le prolongement de la ligne 14 qui vous concerne entre Olympiades et Aéroport d'Orly, nous avons 3 demandes de gares complémentaires : une sur Paris et deux sur le territoire du Val-de-Marne. Il faudra à l'évidence faire des choix si nous voulons garder les critères intrinsèques de desserte qui sont les nôtres.

**François PERDRIZET** : merci. Sur les 3 interventions précédentes, est-ce qu'il y a des commentaires ? Chez RFF, ou dans la salle, parce qu'il y avait notamment, Monsieur le Conseiller général ? Ce n'est pas une question, là. Nous commentons les 3 interventions qui ont eu lieu. Est-ce que quelqu'un veut commenter par rapport aux 3 interventions que nous avons écoutées, celle de Monsieur GUÉRIN, celle de Monsieur GIRARD et celle d'un habitant de la commune d'Orly ?

**Tristan BARRÈS** : je souhaiterais peut-être rebondir sur Monsieur Philippe, d'Orly, qui avait posé la question de l'amélioration des transports en commun, et rebondir aussi sur une question qui a été posée aussi tout à l'heure sur le RER C. Les projets de TGV, en Ile-de-France, que nous conduisons, ont également des effets bénéfiques sur les transports en commun quotidiens. L'Interconnexion Sud, c'est vrai, est un projet TGV. Mais en décroisant les flux entre le TGV et le RER C, cela améliorera en même temps la régularité du RER C. C'est vrai sur la section Massy-Choisy, où circulent aujourd'hui les TGV. Nous pouvons prendre d'autres projets de grande vitesse en Ile-de-France, qui seront proposés dans des débats

publics futurs, par exemple Paris-Orléans-Clermont-Lyon, qui lui aussi aura comme effet bénéfique de redonner de la capacité au RER C, mais cette fois-ci sur le tronç commun qui va sur Paris. Également un autre projet de ligne à grande vitesse Paris-Normandie, qui pourra redonner de la capacité sur le faisceau ferroviaire de Saint-Lazare, en Seine aval. Donc je voulais insister sur le fait, particulièrement sur l'Interconnexion Sud, mais également sur d'autres projets grande vitesse en Ile-de-France, que ces projets-là ont également un corolaire positif qui est l'amélioration concrète et directe des transports en commun, du fait des décroissements des flux.

**François PERDRIZET** : merci. Nous allons passer aux deux autres interventions, maintenant, Madame la Maire. La Ville d'Orly a fait un cahier d'acteurs. Nous les remercions. Madame la Maire va nous en livrer la substantifique moelle, je pense.

**Christine JANODET, au pupitre** : tout d'abord, Orly, nous nous félicitons de ces projets d'envergure qui envisagent enfin de rattraper l'important retard de notre territoire en matière de desserte en transports en commun. Ces projets doivent s'accompagner d'une amélioration rapide, nous le disions tout à l'heure, du réseau existant. Nos concitoyens ne peuvent plus supporter les retards et les dysfonctionnements du RER et des bus. Avant même de réaliser une voie nouvelle dédiée au TGV, les travaux d'entretien indispensables, nous venons de le rappeler, pour assurer une plus grande régularité de la ligne C, doivent être effectués sans attendre.

Dans la même logique, le remplacement du bus 183 par un tramway serait un progrès considérable. Je suis heureuse de voir que sur votre dernière carte, la ligne du 183, il y a un petit « T », à côté, et cela présage beaucoup de bonnes choses pour Orly et pour les Villeneuvois et les Ablonnais. Actuellement, cette ligne de bus est l'une des plus chargées d'Ile-de-France. Son passage en tramway et le maintien de sa desserte actuelle jusqu'à l'aéroport et son bassin d'emplois, en passant par la ville d'Orly, sont indispensables.

Concernant les projets présentés ce soir, il est primordial que les nouveaux réseaux simplifient la vie, comme nous l'avons dit tout à l'heure, des dizaines de milliers de personnes qui viennent travailler sur le territoire du pôle de Rungis. De plus, le respect des objectifs du Grenelle de l'environnement auquel nous avons adhéré nécessite d'améliorer les transports de proximité pour éviter de recourir aux véhicules pour les petits trajets. Pour ces raisons, Orly, nous sommes très favorables au projet Orbival élaboré par le Conseil général et fortement soutenu par le président Christian FAVIER. Le rattachement de la ligne C à ce nouveau métro par la gare des Ardoines permettra de rendre facilement accessible la plupart des villes du Val-de-Marne aux Orlysiens par les transports en commun. C'est également la raison pour laquelle la ville d'Orly est tout à fait favorable à la prolongation du métro automatique de la ligne 14, pour desservir le territoire et rejoindre l'aéroport. Avec le Conseil municipal, nous souhaitons qu'un arrêt soit prévu au niveau de la gare du Pont de Rungis. Cette station supplémentaire non prévue par la SGP permettra de ne pas oublier les habitants qui vivent et qui travaillent à proximité de l'aéroport. La connexion avec la ligne C renforcera le maillage et la complémentarité entre les différents réseaux. Le positionnement

de cette station contribuera au développement de ce secteur qui est au cœur des projets de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis, et notamment par le développement de la zone SENIA, puisque de gros projets sont sur cette zone, notamment, nous l'avons dit tout à l'heure, l'un des critères était également le logement : nous comptons évidemment avoir des logements sur cette zone.

L'implantation d'une gare de TGV au plus proche de l'aéroport est revendiquée. Cela fait pratiquement l'unanimité. C'est revendiqué de longue date par la Ville d'Orly, et par notre maire honoraire, Gaston VIENS, salué tout à l'heure par Alain GIRARD. Ainsi, il sera possible de préserver l'activité de l'aéroport en jouant la complémentarité rail-air. Il s'agira donc de privilégier l'avion pour les long-courriers et d'utiliser le TGV pour les destinations les plus proches, en France et en Europe. Pour être un véritable outil de développement, cette gare à proximité du pôle Orly-Rungis, et tout particulièrement du projet Cœur d'Orly, doit être accessible pour tous. J'insiste notamment sur la nécessité que la gare TGV d'Orly soit facilement reliée au maximum de lignes de transport en commun, dont la ligne C du RER. De même, le futur barreau LGV gagnera à être connecté à la ligne D. Bien entendu, des études complémentaires devront apporter des solutions d'aménagement permettant la déviation du trafic routier et notamment pour le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges.

Tout ce maillage sera de nature à réduire la circulation automobile. La circulation est saturée, notamment parce que les riverains n'ont aujourd'hui aucune autre possibilité que l'utilisation de la voiture. Il faut que les nouveaux tracés s'attachent à réduire l'impact des nuisances sur l'environnement. C'est la raison pour laquelle nous soutenons les scénarios A et C, qui permettent un passage en souterrain à 95 % dans le Val-de-Marne, tout comme la partie de l'A86 qui vient d'être inaugurée à l'Est parisien, et qui est également complètement en souterrain.

Pour conclure, ayons en tête que notre territoire a besoin d'une intervention rapide, mais également respectueuse de notre cadre de vie. C'est mon exigence principale ; nous ne pourrions pas attendre 40 ans. Merci.

#### *Applaudissements*

**François PERDRIZET** : merci. Nous avons une autre intervention. Monsieur LEFORT, de l'ADOR, l'association pour le développement d'Orly-Rungis.

**Pierre LEFORT, ADOR (association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis), au pupitre** : L'espace économique géré par les membres de l'ADOR, qui sont, je le rappelle, ADP, SILIC, le MIN de Rungis, SOGARIS, CGC, ALTAREA, qui est au cœur du pôle d'Orly, premier pôle économique du sud de l'Île-de-France, sur 2 000 hectares, rassemble 65 000 emplois et plus de 2 millions de m<sup>2</sup> construits. Mais c'est aussi un formidable potentiel de développement, parce que finalement la densité n'y est pas très forte, il y a des espaces libres, et qu'il y a des investisseurs que sont ses propriétaires, qui sont capables d'investir. Donc, il y a des projets très importants. Vous avez vu les opérations sur SILIC. Maintenant, il y a un cœur d'Orly qui va démarrer.

Parmi tous les enjeux majeurs pour ce pôle, il y en a deux qui nous concernent directement. C'est bien sûr la création d'un véritable pôle multimodal au service de l'ensemble des Franciliens, et c'est le renforcement d'un pôle économique très important dans la compétition économique mondiale, puisque Paris ville-monde a besoin d'espaces pour accueillir de nouvelles entreprises. Et puis en même temps, c'est un constat que vous avez fait, que vous connaissez tous, c'est que cette desserte actuelle pour le transport en commun comporte de graves lacunes. Nous l'avons dit, l'accès à l'aéroport est complexe, peu lisible, peu rapide. Quant aux emplois, quant à ces 65 000 emplois qui sont là, malheureusement l'accès en transport en commun est souvent difficile et mal adapté puisque 86 % des salariés viennent à leur emploi en voiture. Les projets dont nous parlons aujourd'hui sont finalement fondamentaux.

Alors, faire un vrai pôle multimodal et intermodal, c'est bien sûr permettre le passage air au fer facile, mais c'est aussi vraiment faire un pôle où nous avons un véritable choix de mode de transport pour aller loin. Et nous l'avons dit très clairement, il y aura des reports possibles entre des lignes aériennes et des lignes ferroviaires. Donc, pour nous, il faut être clairement ambitieux sur ce pôle multimodal. Il faut vraiment jumeler l'aéroport et la gare TGV. Je crois que c'est très important que ce soit un véritable jumelage. Et il faut en même temps que la desserte pour ces 2 équipements soit une desserte unique indifférenciée. Il est très important que cet ensemble soit relié au maximum de transports collectifs. En plus, ce rapprochement le plus net possible entre la gare et les aérogares permet le foisonnement des parkings, nous l'avons évoqué mais peut-être pas assez. Moi, je veux insister sur le risque que nous pourrions avoir d'une gare en surface, avec tous les parkings sauvages. Il n'y a qu'à regarder ce qui se passe à Aix-en-Provence, même autour de Massy, pour savoir que finalement c'est un vrai risque. Une gare qui sera dans l'enceinte de l'emprise aéroportuaire évitera ce type de risque, je crois. Et puis il y a une mise en commun des services. Il y a tous les services existants de l'aéroport qui pourront être aussi utilisés par les usagers de la gare TGV, même s'ils ne prennent pas ensuite l'avion. Et puis, une mise en commun de tous les moyens de transport, sachant qu'il y a aussi des projets à l'étude de TCSP qui vont vers le Sud. C'est important et je crois qu'il faut aussi les prendre en compte. Ils desserviront mieux Orly, mais aussi l'aérogare.

La desserte de cet ensemble par la ligne 14 est un équipement, c'est fondamental. Cette ligne 14 qui permettra une desserte rapide, fréquente, de l'aéroport et de cette zone. Mais ce prolongement de la ligne 14 devient aussi un peu une ligne structurante pour ce pôle-là. Et c'est pour cela, effectivement, que notre conception, c'est que cette ligne 14 doit s'articuler avec d'autres lignes qui feront une desserte plus fine du territoire. D'où l'importance du pôle du MIN et de Belle-Epine, où nous avons un raccordement à la fois au TVM et au T7. D'où l'importance aussi de tout ce qui pourra se faire sur l'aéroport même d'Orly. Donc priorité à une desserte rapide, avec une articulation avec un certain nombre de lignes qui existent ou qui vont se développer.

Un point particulier sur Orlyval, nous l'avons un peu évoqué. Il me semble vraiment qu'Orlyval pourrait devenir un outil d'irrigation fine du territoire. Orlyval, en tant que

desserte de l'aéroport, ne servira peut-être plus beaucoup aux voyageurs lointains, mais il peut servir beaucoup quand même aux habitants du secteur et aux entreprises du secteur. Il suffit de faire aussi un arrêt à la Fraternelle. Et puis pourquoi pas, prolonger Orlyval vers l'est, pourquoi pas chercher si une solution de raccordement vers Pont de Rungis ou vers Orly ne pourrait pas être une solution intéressante aussi. Je crois donc que cette question mérite d'être étudiée. Voilà ce que je voulais dire très rapidement.

Un point que nous n'avons pas du tout abordé, c'est l'aspect marchandises. Il y a des transports marchandises. Comment se servir de ces nouveaux équipements en transport de marchandises ? Ce n'est pas évident mais je crois que la solution mérite encore d'être étudiée. Merci.

### *Applaudissements*

**François PERDRIZET** : nous allons prendre 2 questions. Et puis nous allons prendre 2 questions écrites qui étaient relatives à l'Interconnexion. Une de ce côté-là, et puis une de ce côté-ci. Monsieur le Maire d'Ablon.

**Jean-Louis COHEN, maire d'Ablon-sur-Seine** : merci bien. Bonsoir. Simplement, je voudrais bien préciser, par rapport aux interventions de Madame COLLET et de Monsieur GUÉRIN, que la position d'Ablon les rejoint. Je crois très sincèrement que penser qu'une gare à Villeneuve-Saint-Georges pourrait avoir une solution et ne crée pas d'engorgement supplémentaire à ce qui existe aujourd'hui me paraît un peu illusoire, bien que n'étant pas spécialiste. Donc, résolument, la position de la Ville d'Ablon est pour l'option C, de manière très claire et pour les raisons qu'ont également développées Monsieur GUÉRIN et Madame COLLET.

Mon propos principal est surtout par rapport au réseau de transport du Grand Paris. À la lecture des cartes, nous voyons bien qu'il y a vraiment une zone blanche qui touche Villeneuve-le-Roi et Ablon, avec vraiment une difficulté à se rabattre sur ce réseau du Grand Paris. Bien évidemment, nous ne pouvons qu'être favorables à ce réseau du Grand Paris, qui va permettre de faciliter les déplacements transversaux en banlieue. Mais la vraie problématique aujourd'hui, c'est d'avoir des solutions pertinentes et fiables pour rabattre les populations relativement éloignées des premières gares et des premiers lieux, par des moyens de transport en commun et surtout de ne pas à nouveau créer des flux de voitures qui vont à nouveau saturer les réseaux routiers. Alors je parle pour ma commune, pour Ablon. Nous avons effectivement un point d'entrée qui peut être la gare des Ardoines et qui ensuite peut partir vers l'est. Mais il y a un point qui me semblerait important, c'est d'avoir un point de rabattement sur le terminus de la ligne 14, sur l'aéroport d'Orly, qui permettrait d'avoir une ouverture sur l'ouest. Aujourd'hui, c'est difficile, même pour un abonné. Nous indiquions tout à l'heure que pour aller de Villeneuve-le-Roi à Orly, il y a de grosses difficultés. Nous avons les mêmes pour aller d'Ablon à Orly. Donc aujourd'hui la problématique est d'avoir des transports en commun de rabattement fiables, en site propre. C'est aussi important. Si nous mettons du transport en commun sur des voies déjà

encombrées, nous aurons à nouveau un problème de saturation. Je crois qu'il est important d'imaginer des transports en site propre qui desservent nos villes d'Ablon et de Villeneuve-le-Roi, pour avoir un rabattement fiable et rapide sur ces points d'entrée que sont les Ardoines, au moyen peut-être du plan de développement et de reconfiguration de la ligne C du RER, et d'autre part d'avoir un vrai transport direct, fiable et rapide sur la ligne 14, sur l'aéroport d'Orly. Merci.

*Applaudissements*

**François PERDRIZET** : d'accord. De ce côté-là, Madame ?

**Odette TERRADE, sénatrice du Val-de-Marne, groupe CRC** : merci. Odette TERRADE, Sénatrice du Val-de-Marne. Effectivement, l'intermodalité, l'interconnexion des différents modes de transport doivent être favorisées, et je dirais de même que le maintien et le développement du service public des transports ; ce qui n'est pas négligeable non plus.

En tant que sénatrice du groupe CRC (Communiste, Républicain, Citoyen et Parti de Gauche au Sénat), j'ai déjà eu l'occasion, en septembre, d'interroger le ministre des Transports sur le prolongement de la ligne 14 dans le département, et notamment de lui demander de me faire le porte-parole déjà de ce qui émergeait, lui demander au moins deux gares supplémentaires, une aux confins des villes de Villejuif, Chevilly et Rungis, parce qu'il y a un bassin de population important qui va travailler sur Paris, et une autre, comme cela a été dit tout à l'heure, en interconnexion avec la ligne C à Pont de Rungis.

Concernant ce qui nous occupe plus particulièrement ce soir, l'Interconnexion TGV, personnellement, que ce soit au Sénat ou dans mon groupe au Conseil municipal, nous avons émis un avis un peu différent de celui de la majorité municipale. Nous nous sommes prononcés pour l'arrivée du TGV dans l'enceinte même de l'aérogare d'Orly. Ceci afin qu'il n'y ait pas de rupture de charge pour les passagers qui iraient prendre l'avion. Parce que nous pensons que le développement nécessaire des opérations Cœur d'Orly, Seine-Amont, SILIC, MIN de Rungis, ne doit pas nous conduire à négliger le développement de notre aéroport. Moi, je me souviens, et je pense que beaucoup dans la salle se souviennent avec moi, il n'est pas si loin où lors de la création du Hub d'Air France à Roissy, nous avons perdu tous les vols long-courriers d'Orly et transcontinentaux. Il a fallu à l'époque une table ronde ministérielle, la décision de 20 mesures pour que les lignes passagers et fret des Antilles soient rouvertes à partir d'Orly. Or, comme moi, vous avez sans doute entendu la semaine dernière, récemment, le Président de la République, en direct de la Martinique, qui a déclaré que pour redynamiser le tourisme vers les Caraïbes, il fallait que les vols partent au moins une fois par semaine à partir de Roissy. Alors officiellement pour faciliter le transfert des touristes mais, dans les faits, si les vols Guadeloupe et Martinique partent et atterrissent de nouveau à Roissy, ce sera un manque pour Orly aéroport, mais aussi une difficulté supplémentaire pour le fret, notamment en liaison avec le MIN de Rungis. Parce que, vous le savez bien, les avions ne transportent pas que des passagers, mais aussi beaucoup de fret en direction de la métropole vers les départements d'Outre-mer, et inversement. Et cela

voudrait dire aussi, dans ce cas-là, de nouveau beaucoup de camions qui traverseraient encore la région parisienne. Pour toutes ces raisons, nous pensons judicieux que la gare TGV soit dans l'enceinte aéroport, au plus près des 2 aérogares, avec ce qui vient d'être annoncé justement sur la facilité pour les parkings. Ce qui n'exclut pas, bien évidemment, les connexions et les complémentarités avec les autres réseaux de transport de cette gare, y compris avec celle de Pont de Rungis.

Et puis, en direction du Grand Paris, concernant l'urbanisme, il faut que les communes des collectivités ne soient pas dépossédées de leur possibilité d'urbanisme, de construction de logements ou d'autres bâtiments autour de ces gares.

**François PERDRIZET** : merci, Madame la Sénatrice. Deux questions écrites, là.

**Jacques DUCOUT, membre de la CPDP Interconnexion Sud LGV** : la première question écrite n'est pas en direct, mais nous en avons parlé, je crois : « *Quels sont les moyens envisagés pour atteindre l'objectif de doublement du fret dans le Sud francilien ?* ». Je pose la question à RFF, je pense.

**François PERDRIZET** : par train, bien sûr, ou par avion c'est peut-être moins difficile, mais je ne sais pas. Et deuxième question ? Nous en avons une seconde ?

**Jacques DUCOUT** : oui, mais je pense que nous pouvons répondre à la première. Je vais lire la deuxième : « *La suppression programmée, dans le cadre du projet de tram-train Massy-Evry, de la ligne Juvisy-Versailles, est elle motivée par la nécessité de créer la ligne TGV Massy-Valenton ?* » Elle est écrite, là. Peut-être que la personne pourra tout à l'heure préciser sa question.

**François PERDRIZET** : OK, nous allons essayer de répondre ou de commenter ces différentes prises de position et ces différents questionnements. Qui veut commencer ?

**François-Régis ORIZET** : je peux essayer de répondre sur la question du fret, parce que le doublement est un objectif très ambitieux. Il y a un engagement national pour le fret ferroviaire. Dans ce secteur de l'Île-de-France, il y a notamment le projet d'autoroute ferroviaire, qui est en cours d'appel d'offres. C'est un appel d'offres qui est lancé par l'État, qui attribuera une concession. Les offres sont en train d'être dépouillées, non pas par RFF, je le précise, mais directement par l'État. Je ne pense pas que l'objectif de ce seul projet contribuera à doubler, qui est un objectif très ambitieux, mais certainement à renforcer cette artère de fret qui est déjà très importante. Comme chacun le sait ici, ce secteur est une des principales artères du fret en Île-de-France.

Quant à la question sur le tram-train Massy-Evry, motivée, je pense que ce n'est pas le terme qui convient, mais dire que les 2 projets sont liés, oui. Il y a un mouvement qui permet de redistribuer le RER C sur cette ligne qui passe par Pont de Rungis, un passage de 2 à 4. Ceci permet effectivement de libérer des sillons qui sont occupés sur l'autre branche qui passe par Petit-Veaux, plus au sud, et c'est ce qui permet de faire le tram-train de Massy-Evry. Donc les 2 projets sont liés, ce n'est pas un rapport de motivation, ce sont deux projets liés.

Voilà ce que nous pouvons dire.

**François PERDRIZET** : merci. Est-ce que le Grand Paris veut commenter ?

**Claire-Hélène COUX, Société du Grand Paris** : commenter sur le fret ? Non, pas particulièrement, mais répondre à d'autres questions, notamment celle de la zone blanche, qui nous intéresse beaucoup ce soir. J'aurais besoin d'une diapositive support, s'il vous plaît. Merci.

*Diffusion d'un document PowerPoint*

Je vais revenir sur cette diapositive que nous vous avons passée tout à l'heure, pour voir à la fois les apports du réseau Grand Paris pour votre secteur et à la fois éventuellement ses manques, et ce qu'il faut faire pour y remédier. D'abord, comme vous l'avez souligné, Monsieur le Maire, le réseau Grand Paris est quand même une belle liaison avec le RER C au niveau des Ardoines, à Vitry, et donc, pour tous les habitants de votre secteur, une ouverture sur l'ensemble de l'Île-de-France. Parce qu'avec cette nouvelle rocade, qui reprend Orbival, que certains d'entre vous connaissent pour l'avoir sans doute soutenu, c'est l'ouverture vers l'Est, vers Marne-la-Vallée avec la ligne rouge, et aussi vers l'Ouest, où nous pouvons aller vers Arcueil-Cachan, comme c'est noté ici, et encore plus loin, jusqu'à La Défense. Donc c'est déjà quand même une belle ouverture.

Évidemment, nous ne pouvons pas non plus mettre des gares partout. Nous n'avons pas les moyens de créer un réseau qui desserve l'ensemble des communes de l'Île-de-France. Alors il faut compléter ce réseau lourd par un réseau complémentaire, fait à la fois par d'autres modes de transport, plus légers, mais tout aussi intéressants pour la desserte fine des territoires. Dans votre secteur, le plus ancien, le plus connu, c'est TVM, qui est un exemple au niveau français, pour son succès. Et puis celui qui est en construction, le T7, très attendu, qui va nous permettre de relier Villejuif à la gare d'Orly, Athis-Mons, et plus tard Juvisy, à l'horizon 2015. Il y a aussi des projets de transport en commun en site propre, qui vont voir le jour et qui sont signalés dans le plan de mobilisation. Madame la Maire en a parlé tout à l'heure, notamment le tramway sous la RD5, l'ancien bus en site propre 183, qui va être transformé en tramway et qui devrait déboucher sur Orly, donc apporter à nouveau un nouveau moyen de transport en commun tout à fait pratique pour les habitants du secteur. Et également, la prolongation du transport en commun en site propre qui va ouvrir en fin d'année, le transport en commun Pompadour-Sucy-Bonneuil, qui devrait aussi connaître une prolongation dans l'autre sens, cette fois-ci en allant vers Orly.

Néanmoins, Monsieur le Maire, je reconnais que le secteur de Villeneuve-le-Roi-Ablon n'a pas de projet qui s'affiche sur cette carte. Donc nous pouvons éventuellement penser aussi, à plus long terme, à un gros projet lourd. C'est la poursuite de la tangentielle Est, prévue par la SNCF, qui pourrait elle aussi aller plus au sud jusqu'à Orly. C'est peut-être très ambitieux et à très long terme. En attendant, il faut sans doute effectivement étudier d'autres transports complémentaires, et je pense que la question mérite d'être ouverte aujourd'hui.

**François PERDRIZET** : OK. Est-ce que RFF, sur cette batterie de questions, a des commentaires ? Non, pas spécifiques.

**Didier BENSE** : oui, si je peux donner quelques éléments de réponse, Madame la Sénatrice, sur la maîtrise de l'urbanisme, pour rappeler que la loi du Grand Paris a prévu un nouvel outil, qui s'appelle le contrat de développement territorial. C'est un outil qui permet de passer un contrat entre l'État, représenté par le Préfet de région, et les communes, lorsque nous sommes à la recherche de continuité territoriale. Ce contrat de développement fixe les règles, entre les parties, de développement du territoire irrigué par une gare du Grand Paris. C'est donc bien un contrat qui est à la libre disposition des parties. Donc les maires ne sont absolument pas obligés de par la loi de signer ce contrat. En l'absence de contrat, il y a effectivement un outil, qui fait un peu peur, qui dit que la Société du Grand Paris serait autorisée, dans un rayon de 400 mètres, à faire à peu près ce qu'elle veut. Bien entendu, ce n'est pas du tout notre volonté. Nous pourrions le faire à la demande des élus locaux, parce qu'ils n'ont pas forcément envie de s'engager dans un contrat de développement territorial (CDT), tout en permettant des opérations particulières. Mais ce sera toujours évidemment en partenariat avec les personnes en charge de l'aménagement de leur territoire.

**François PERDRIZET** : OK. Nous avons prévu, mais rapidement peut-être, un temps de restitution. Est-ce qu'Olivier KLEIN est prêt ou pas ? Il a le micro. Donc c'était l'idée de résumer les points qui ont été évoqués.

**Olivier KLEIN, CPDP Interconnexion** : évidemment, sacrée gageure de vouloir résumer en 5 minutes, 3 heures de débat, 2 débats publics, 2 projets importants. Je vais me lancer. Ce ne sera pas exhaustif, ni objectif, parce que c'est ce que j'ai entendu et la manière que j'aurai de la traduire. Mais par contre, je vous promets d'essayer d'être honnête.

Premier thème, je vais essayer d'organiser cela en thématiques, cela rejoint directement la dernière réponse qui vient d'être faite. Un premier thème, c'est la connexion des projets de transport avec des projets d'urbanisme. Cela a été parfois exposé explicitement, et puis souvent en filigrane. Ces projets de transport doivent servir à dynamiser les territoires. Aménager le territoire, cette préoccupation revient souvent.

Deuxième thématique, qui est revenue très très très souvent, c'est améliorer les transports existants en Ile-de-France. Nous avons aussi entendu améliorer les transports existants en province, sur les transversales, développer les réseaux locaux, avec différentes préoccupations, Ablon-Villeneuve, la connexion à l'aéroport d'Orly (etc.), désenclaver des territoires isolés, voire sinistrés, prolonger la ligne verte. Et puis, lié à cette question d'améliorer l'existant, le financement de cette amélioration de l'existant.

Troisième thématique que j'ai retenue, c'est protéger les territoires. Protéger les territoires des nuisances de ces nouveaux projets, donc d'abord une préférence pour les tunnels et puis le danger que ces tunnels feraient peser en termes de vibration. Donc cette troisième thématique a été suffisamment exprimée.

Quatrième thématique, c'est tout ce qui concerne la gare d'Orly, avec de nombreux avis qui se prononcent en faveur d'une proximité à l'aéroport. Mais aussi pas mal d'avis qui énoncent la nécessité de desservir les territoires environnants, avec la question des accès à cette plateforme. J'ai entendu la revendication d'une station de la ligne 14, ou bleue, à Pont de Rungis. Par contre, rien sur le coût des différentes alternatives de la gare TGV. Il y a un demi-milliard de différence entre la version la moins chère et la version la plus chère de ces gares TGV à Orly.

Cinquième thématique, c'est mon avant-dernière, qui est la thématique de la gare de Villeneuve-Saint-Georges, avec des avis « pour » et des « contre ». Mais revenant systématiquement, la question des accès, du réaménagement de cette zone de la RN6 à Villeneuve-Saint-Georges. La prochaine réunion est à Villeneuve-Saint-Georges, donc nous pourrons en parler plus à notre aise, dans le cadre du projet Interconnexion TGV.

Et sixième et dernier thème, qui concerne spécifiquement le projet Interconnexion des LGV, c'est la thématique du choix des scénarios, pour le A, pour le C. Nous avons entendu qu'il n'y avait pas beaucoup d'avis qui se prononçaient pour le B, jusqu'à présent. Je vous remercie.

#### *Applaudissements*

**François PERDRIZET** : merci beaucoup. Nous avons maintenant 10 minutes, donc nous avons le droit à 2 ou 3 questions. Je ne voudrais pas que les gens sortent avec des regrets. Je sais bien que nous ne pourrons pas prendre toutes les questions qui pourront se présenter.

**Wissam NEHME, Conseiller municipal délégué aux missions environnementales à la ville d'Antony** : j'ai une question sur le Grand Paris, pas sur Massy-Valenton. Monsieur NEHME, conseiller municipal à la Ville d'Antony, représentant de la Ville d'Antony et Jean-Yves SENANT. Je voudrais revenir sur ce qu'a dit Monsieur CARRIOT en début de réunion. Il a parlé de la convergence des projets Arc Express et du Grand Paris. Il y a pas mal d'articles de presse qui circulent en ce moment et aujourd'hui le Parisien a écrit qu'il y a un accord de principe sur la fusion des 2 tracés. Donc je voudrais avoir l'avis des membres de la Commission sur la question. Est-ce que le projet que vous avez présenté ce soir est toujours valable ou pas ?

Deuxièmement, nous regardons de près les tracés qui sont exposés, et qui circulent d'ailleurs. Nous voyons que la ligne verte, entre Massy et Orly, emprunte la ligne Massy-Valenton du RER C. Le tracé a été modifié. Donc nous, la Ville d'Antony, nous nous opposons déjà depuis 2003 au projet Massy-Valenton. Nous nous opposerons encore, et encore plus fortement, sur ce tracé-là. Merci.

**François PERDRIZET** : d'accord. Nous continuons, une autre question, au fond, au dernier rang, priorité au dernier rang, parce que ce ne sont pas les plus gâtés.

**Eugène GOUGEON Habitant de Wissous** : bonjour, je suis Monsieur GOUGEON, de Wissous. J'ai une question concernant à la fois le Grand Paris, et à la fois RFF. Dans les estimations de coûts que vous nous avez présentées, autour de 25 milliards, à la fois du côté RFF et du côté

Grand Paris. Nous ne sommes pas à quelques milliards près dans l'Histoire, mais nous sommes à quelques milliards près en ce qui concerne la manière dont ce sera financé. Est-ce que vous pouvez nous indiquer la méthodologie qui permettra d'assurer ce qui pour l'instant n'est qu'un rêve, mais qui peut devenir réalité avec les moyens, ou pas du tout. Parce que finalement, cela peut déboucher sur un échec.

**François PERDRIZET** : pour les 2 projets ?

**Eugène GOUGEON** : oui, pour les 2 projets, il y a 25 milliards en gros.

**François PERDRIZET** : d'accord. Alors dernière question, je prends le monsieur râleur. Il faut bien que cela serve à quelque chose de râler.

**Pierre-Jean GRAVELLE Conseiller général** : c'est gentil. Je vous remercie beaucoup de m'avoir passé le micro. Je m'appelle Pierre-Jean GRAVELLE, et je suis habitant du plateau briard. Occasionnellement, je suis conseiller général. Je voulais juste intervenir parce que, à plusieurs reprises lors des différents débats publics, il y a eu des remarques surtout pour la non-connexion de la ligne A du RER sur le Grand Huit. Il n'y a pas de gare sur la ligne A du RER. Je vous rappelle que la ligne A du RER, qui va desservir tout le plateau briard, est chargée à hauteur de plus d'un million de voyageurs par jour, pendant plus de 180 jours par an. Et vous n'avez fait aucune connexion. Je vois qu'à d'autres endroits il y a des liaisons alternatives, c'est-à-dire d'autres possibilités. Est-ce que vous avez prévu quelque chose ou est-ce que vous allez pouvoir décider le Maire de Saint-Maur à accepter de pouvoir faire cette connexion ?

*Applaudissements*

Je ne lui en veux pas du tout au Maire de Saint-Maur. Mais ou vous avez la possibilité de mettre quelque chose d'autre, ou alors il faut décider le Maire de Saint-Maur.

La dernière chose, puisque j'ai le micro, mais j'en parlerai certainement plus longtemps le 20 à Villeneuve-Saint-Georges. J'ai quand même peur qu'à mener toutes ces rames de TGV à l'entrée du tunnel de Villecresnes, il y ait à un moment ou un autre un embouteillage. Et que nous soyons obligés de dédoubler la ligne. Moi, je considère que dès aujourd'hui le projet C est le meilleur, parce qu'à ce moment-là, nous doublons tout de suite la ligne et nous éviterons des problèmes dans 10 ans, dans 15 ans, et dans 20 ans. Monsieur ORIZET, vous avez dit tout à l'heure que la ligne serait prévue pour les années 2020, 2025. En 2025, il y aura beaucoup plus de passagers, et le passage sous Villecresnes sera saturé. Donc il faut absolument y réfléchir dès maintenant. Merci de m'avoir passé le micro.

*Applaudissements*

**François PERDRIZET** : il y a des questions à la fois pour le Grand Paris et puis aussi pour RFF. En conclusion, essayons de répondre en partie. Avant que vous ne répondiez, je voudrais dire qu'il y a un certain nombre de points qui ont été évoqués, auxquels nous n'avons pas répondu. Nous allons les relever et nous mettrons sur le site les réponses ou les manques de

réponse de cette journée. Et plus généralement, quand vous avez des questions qui vous semblent importantes, vous pouvez utiliser le site internet pour les poser, et nous nous engageons bien sûr à répondre. Allez-y.

**Claire-Hélène COUX :** oui, je vais répondre à la dernière intervention, concernant le maillage avec le RER A. Nous vous remettons une carte où nous voyons la ligne rouge, en tout cas dans son passage dans le Val-de-Marne. Pratiquement à chaque gare, nous essayons de nous interconnecter avec les lignes qui vont vers Paris. Donc nous croisons les prolongements de lignes de métro, les RER, et effectivement, il y a le RER A que nous allons capter à Champs, mais l'autre branche, celle qui va vers le plateau briard, celle qui va vers Boissy-Saint-Léger, vers Sucy, devrait faire sa connexion au niveau de Saint-Maur-Créteil. C'est notre objectif. Nous continuons à discuter avec la mairie, et je pense que nous arriverons forcément à nous entendre à la fin.

**François PERDRIZET :** très bien. Autre réponse ? Vous aviez la fusion des tracés. Ce soir, on nous a présenté un tracé. Nous savons qu'il y a des négociations en cours. Est-ce que cela va beaucoup changer par rapport à ce que nous avons présenté ce soir, ou pas ? C'était une des questions.

**Didier BENSE :** il y a deux questions. Il y en a une sur le financement, je vais peut-être être très rapide, puisque nous avons eu une réunion hier soir. J'ai vu que la CPDP avait déjà mis sur le site l'ensemble des présentations qui avaient été faites. Je suggère à Monsieur d'aller voir ce que nous avons dit et quel est le modèle économique de la Société du Grand Paris, et comment ce qui a été voté en loi de finances rectificative 2010 et en loi de finances 2011 permet à la SGP d'envisager les dépenses pour une infrastructure de 20 milliards et comment ces dépenses seront financées à la fois par une dotation de l'État de 4 milliards, par l'emprunt, et comment nous allons rembourser cet emprunt jusqu'en 2065. C'est évidemment un emprunt de très très longue durée pour une infrastructure de cette matière-là.

Sur les discussions qui sont en cours entre le ministre LEROY et le Président du Conseil régional, en réalité, à ma connaissance il n'y a pas accord. Cela a été encore dit à la réunion hier soir par Jean-Paul HUCHON en personne. Je pense pouvoir dire qu'il a positivé les discussions en cours ; il a utilisé le mot de « décision historique » si l'accord se faisait. Historique pour les transports en Ile-de-France puisque les moyens qui seraient attribués à la fois par les collectivités locales et par l'État seraient à un niveau que nous n'avons pas connu depuis ce que nous évoquions dans notre film d'introduction, à savoir une première génération d'investissements au début du XXe siècle et une deuxième dans les années 1970 pour créer le RER. Depuis, l'investissement a un peu perlé, et c'est pour cela qu'aujourd'hui nous avons un retard considérable. Donc il faut à la fois s'occuper du réseau existant et faire le Grand Paris.

Sur ces discussions-là, nous verrons si elles aboutissent. Bien entendu, si l'État et la Région se mettaient d'accord sur une vision partagée, ce serait une contribution puissante à notre

réflexion. Mais néanmoins, le projet que nous vous présentons est encore le projet d'actualité par rapport à ce débat public, qui doit de toute façon être épuisé. Et c'est bien la Société du Grand Paris, à travers son Conseil de surveillance, qui proposera le schéma d'ensemble. Le Conseil de surveillance, cela a fait débat, c'est 21 membres : 11 représentants du Gouvernement, pour faire simple, mais 10 grands élus de la région. Nous avons Jean-Paul HUCHON, le Maire de Paris, tous les présidents de Conseils généraux et Monsieur SANTINI comme président. Donc vous imaginez bien que les discussions vont être vives pour prendre en compte ce que ces personnes auraient discuté si la vision partagée en question aboutissait à un accord. Simplement pour rappeler que cet accord ne porte pas uniquement sur des questions de tracé. Je pense que là-dessus, les projets en réalité, et la vision que les uns et les autres ont de ce qui doit être fait en Ile de France en termes de desserte se rejoignent assez bien. Il faut une rocade automatique, dont nous pouvons discuter les différentes variantes. Il faut relier les aéroports, et c'est très intéressant pour vous parce que cela a été repris il y a assez longtemps maintenant par les projets du Conseil régional. Là, ce n'est pas l'essentiel, il faut financer et puis il y a quelques sujets subalternes ensuite.

**François PERDRIZET** : merci. Est-ce que RFF veut dire un mot sur ces 3 dernières interventions ?

**Tristan BARRÈS** : nous concernant, il y avait la question du financement et celle du tronçon Valenton-Coubert. L'Interconnexion Sud coûte entre, en fonction des scénarios, 1,4 et 3,3 milliards d'euros. Ce sont effectivement des coûts différents. Comment se passe le financement d'une telle infrastructure ? RFF contribue au financement de ce type d'infrastructure mais cette contribution est limitée et réglementée. Pourquoi ? Parce que dans le décret qui crée RFF, il est stipulé à l'article 4 que RFF ne peut contribuer aux projets d'investissement qu'à hauteur des péages que RFF recevra sur les 50 prochaines années. Alors pourquoi cette limitation ? Parce que nous devons gérer une dette assez importante et nous avons pour obligation de ne pas l'augmenter, voire de la résorber. Donc cela veut dire que la contribution de RFF est présente, mais limitée. Cela veut dire aussi que nous devons chercher des co-financeurs pour financer le projet Interconnexion Sud. Ceci est lié au choix des scénarios parce que qui dit scénario cher dit également cofinancement important, d'entités publiques ou parapubliques.

Alors sur la question de Valenton-Coubert, nous pouvons peut-être juste montrer une illustration de ce tronçon. C'est le tronçon TGV qui se situe entre la commune de Valenton et le Triangle de Coubert. Aujourd'hui circulent sur cette ligne des Paris-Lyon, que nous pouvons voir figurés en orange, et demain, avec l'Interconnexion Sud, les TGV intersecteurs. Donc nous voyons que sur cette section Valenton-Coubert, il y a une superposition de 2 flux. Ce n'est pas un point bloquant pour l'Interconnexion Sud parce que vu le trafic de l'interconnexion Sud, il passera. En revanche, l'Interconnexion Sud remplit ce bout de tuyau. Et c'est clair que c'est un élément limitant pour éventuellement imaginer un jour des navettes grande vitesse intrarégionales qui pourraient faire Orly-Roissy, où là il y a un problème que nous devons prendre en compte qui est cette limitation de ce tronçon, mais

par rapport à ces futurs services et pas par rapport au trafic Interconnexion Sud.

**François PERDRIZET** : voilà, je crois que nous allons nous arrêter là. Je remercie bien sûr tous les participants qui sont restés attentifs jusqu'à la fin. Je remercie bien sûr également les intervenants. Pour ma part, j'en tire la conséquence qu'il va falloir que nous ayons une autre séance sur les maillages entre les TGV et quelques choses, et que la décantation qui est en cours entre Arc Express et Grand Paris va probablement nous aider et donner une base pour réfléchir sur les maillages.

Il y a un pot qui est aussi prévu là-haut. Merci et bonne soirée.

*Applaudissements*

*Fin de la réunion à 23 h 09*