

Le chiffrage des impacts de l'Interconnexion Sud

Les impacts de l'interconnexion Sud ont fait l'objet d'évaluations quantitatives et qualitatives de la part du maître d'ouvrage dans les domaines notamment de l'environnement ou du volume du trafic voyageurs. Ces évaluations ne semblent cependant pas avoir été chiffrées du point de vue des coûts sociaux généralisés (versus économies sociales) au regard des services attendus dans les différents scénarios.

A titre d'exemple, pour de nombreux résidents de zones diffuses éloignées peu ou pas desservies par des transports en commun efficaces, captifs du véhicule particulier, l'accès à la grande vitesse qui s'effectue aujourd'hui par les gares parisiennes, s'effectuera demain par des gares d'interconnexion sans alternative réelle quant au mode d'accès à ces gares. Quelle seront pour eux les conséquences des différents scénarios ? Un certain nombre de km à couvrir pour aller à Lieusaint dans le scénario C, une vingtaine de km supplémentaires pour atteindre Villeneuve Saint Georges dans le scénario A. Le volume des populations en cause est loin d'être négligeable : il s'agit, à l'estime, de 200 à 300.000 personnes qui résident au-delà de Melun dans les franges Est ou Sud-est de l'Île-de-France et aux franges de la Bourgogne ou du Centre. Le coût social généralisé, mais aussi le bilan carbone de ces déplacements contraints sera très différent selon le scénario retenu.

Un raisonnement analogue pourrait être mené au regard d'autres dimensions de l'accès à la grande vitesse, telles la réduction de la pénibilité généralisée ou du gain d'efficacité de cet accès. Au travers de ces questions, à l'interface des questions d'aménagement du territoire, de volumes de trafic ou d'effets socio-économiques, c'est bien celle du chiffrage des rabattements sur les gares d'interconnexion, tous modes confondus, qui est posée, et de l'efficacité de ce point de vue des différents scénarios.

Jacques Stevenin

Secrétaire Général

EPA Sénart