

Les échanges reprennent

Nous avons achevé le 20 février la première partie du débat ouvert le 9 décembre 2010. Lors des six réunions tenues et de l'atelier technique consacré aux capacités ferroviaires, des premières convergences sont apparues notamment sur deux options mises en débat par Réseau ferré de France : le positionnement de la gare d'Orly est espéré sous les aéroports, le tracé B qui correspond au moins souterrain des scénarios rencontre de multiples oppositions. Lors de la dernière réunion publique organisée à Nantes (pour associer les utilisateurs potentiels de l'interconnexion) avec un grand nombre de participants, de multiples interventions ont porté sur la faisabilité : calendrier et financement du projet.

Nous reviendrons d'ailleurs sur les premiers enseignements du débat lors de la réunion "de reprise" à Antony le 5 avril prochain.

Nous avons conscience de sujets sur lesquels il convient de s'arrêter et nous avons profité de la suspension du débat pour la campagne des élections cantonales pour préparer le calendrier des sept semaines à venir (détails en page 4). Nous traiterons notamment d'impacts environnementaux (nuisances du bruit et des vibrations, déroulement du chantier, forêts concernées par les tracés...), d'incidences socio-économiques et d'interférences du projet avec les transports en commun franciliens.



François Perdrizet,
président de la Commission particulière
du débat public Interconnexion Sud LGV

Sept semaines d'expression publique

Si de nombreux acteurs ont pris position, en réunion et par leur contribution écrite sous forme de cahier d'acteurs, pour l'un ou l'autre des scénarios, nous espérons également stimuler des moments de confrontations (pacifiques !) des arguments développés.

Ce n'est qu'à l'issue des sept semaines de débat restantes que notre Commission s'attellera à la rédaction d'un compte rendu synthétique de l'ensemble des expressions en réunion et sur le site internet dédié, en respectant l'impératif de l'objectivité. D'ici là nous espérons une forte

mobilisation autour de ce débat, une variété des points de vue pour que le maître d'ouvrage puisse prendre les décisions qui lui reviennent en pleine connaissance de cause.

Reprise du débat le 5 avril 2011
au Conservatoire d'Antony, 140 avenue de la Division Leclerc

cndp
Commission
particulière

du débat public
Interconnexion
Sud LGV

**Commission particulière
du débat public Interconnexion Sud LGV**

Tél : 01 69 20 04 42
43 Avenue Carnot - 91300 MASSY
contact@debatpublic-interconnexionsudlgv.org



Le débat se déroule aussi sur le site internet dédié

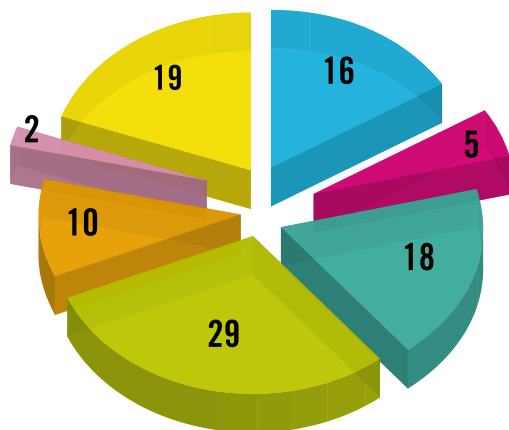
Depuis l'ouverture officielle du débat le 9 décembre 2010 jusqu'à sa suspension le 19 février dernier, les internautes ont pu participer tout d'abord en regardant en direct les réunions publiques retransmises au cours desquelles ils ont pu transmettre leur question ou position. Certaines d'entre elles ont été portées en réunion à la connaissance des participants.

Vous avez été **presque 9 000** à vous connecter sur le site du débat public, www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org, pour consulter l'ensemble des documents mis en ligne ou pour faire part de vos interrogations ou vos avis. En moyenne chaque visiteur a consulté entre 5 et 6 pages du site.

100 questions ont été mises en ligne, triées en fonction des thèmes abordés pour en faciliter l'exploitation. Les délais de réponse sont variables car certaines questions nécessitent d'être reformulées (avec l'accord de leur auteur), plusieurs organismes sources de réponse peuvent être sollicités au-delà du maître d'ouvrage (principalement le Syndicat des transports de l'Ile de France (STIF) ou la SNCF, accessoirement la DATAR, Aéroports de Paris, des collectivités territoriales par exemple...). Notre Commission particulière peut être amenée ensuite à demander des compléments ou éclaircissements.



Les thèmes abordés dans les questions/réponses



- Impacts environnementaux
- Projet et aménagement du territoire
- Economie et technique du projet
- Scénarios et projets connexes de transport
- Evolution du secteur d'Orly
- Faisabilité et financement
- Organisation et déroulement du débat

50 personnes pour parler de capacité ferroviaire

Le 8 février dernier, la Commission particulière a organisé une réunion d'un format différent : l'atelier technique. L'objectif est de pouvoir traiter plus en détails une problématique relative au projet mis en débat, avec des éclairages particuliers du maître d'ouvrage, l'intervention d'un expert suisse (et donc neutre...), en comité plus restreint sans en empêcher l'accès à quiconque. Une note consistante reprend en détail les questions traitées lors des deux heures d'échange, et met en



évidence les points de convergence ou de divergence. Des compléments d'information ou des illustrations à vocation pédagogique ont pu enrichir son contenu. Cette synthèse, validée par l'ensemble des participants, sera ensuite mise en ligne sur le site avant le 20 avril.

Extraits de prises de position

"L'abandon du projet provisoire et nuisible Massy-Valenton", "le projet interconnexion Sud en site propre, hors agglomération, sans aucune augmentation des nuisances phoniques et vibratoires".

CDR MaVal

"Le projet d'aménagement Massy/Valenton est-il bien nécessaire ?", "L'APEPAW milite depuis sa création pour une nouvelle ligne d'interconnexion sud en site propre LGV à condition qu'elle soit enterrée [...] entre Massy et Orly". "La gare de Wissous sur la ligne du RER C doit être ouverte".

APEPAW

"Un projet nécessaire pour le TGV [...] pour les trains régionaux [...] et pour le fret", "1^{er} critère : l'insertion dans l'environnement, 2^e critère : la qualité de l'intermodalité air/fer, 3^e critère : la qualité du maillage avec les transports collectifs de l'Île-de-France, 4^e critère : le temps de parcours".

SNCF

"Sénart, Evry et Melun unies autour du tracé C", "Si Sénart et Melun comptent sur une gare TGV pour dynamiser leur « territoire d'intérêt régional et national », RFF et la SNCF peuvent aussi miser sur leurs perspectives de développement économique et démographique pour doper les lignes à grande vitesse".

Syndicat d'agglomération nouvelle de Sénart

"Une LGV en tunnel et deux gares à Orly et Sénart pour préserver et valoriser le sud du Val-de-Marne", "Plus de régularité et plus de fréquence pour les RER C".

Didier Gonzalès (député du Val-de-Marne)

"Une situation stratégique de Hub Sud Francilien", "La gare de Lieusaint-Moissy est déjà une gare du RER D. Elle permet d'assurer les dessertes vers le Val-de-Marne et l'Essonne [...], Melun et le Sud Seine-et-Marne [...] ou vers la province", "Une gare TGV Sénart-Melun Val de Seine à Lieusaint-Moissy c'est la garantie d'être l'une des gares les fréquentées au niveau national".

Conseil général de Seine-et-Marne et acteurs du Sud-Est Francilien

"Une interconnexion trop proche de Paris", "l'option de desservir Orly par une LGV est un choix très onéreux", "L'interconnexion Est, plus éloignée de Paris, peut être tout simplement prolongée depuis le triangle de Coubert en direction de Corbeil ou d'Evry puis, dans le sillon de l'autoroute Francilienne vers la LGV Atlantique".

Association Citoyens d'Antony

"Une implantation misant sur la qualité de service avec des gares TGV et métro directement connectées à Orly Ouest et Orly Sud".

Aéroports de Paris

"Le positionnement de la future gare TGV de Villeneuve-Saint-Georges doit [...] être proche de l'actuelle gare du centre-ville et en souterrain. La gare de Villeneuve-Saint-Georges [...] présente la meilleure desserte de toute les gares de la ligne D (12 trains/heure)".

Ville de Villeneuve-Saint-Georges

"Au regard de ces tracés, le scénario B avec la variante à l'Est semble répondre à nos aspirations", "Elle permettrait de faire avancer le principe d'une déviation de la Route nationale 6 et d'un nouveau pont, inscrit au Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)".

Communauté d'agglomération Sénart Val de Seine

"Une gare TGV dans l'emprise aéroportuaire pour un accès facilité en transport collectif".

Association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis (ADOR)

"La gare TGV doit participer à la recomposition d'un territoire très fracturé et à la réussite du projet « Coeur d'Orly » et de l'opération d'intérêt national autour du Sénia et de la station Pont de Rungis."

Ville d'Orly

➔ L'intégralité des cahiers d'acteurs est consultable sur le site : www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org



Au 31 mars, 25 personnes morales (associations, chambres consulaires, collectivités territoriales...) ont choisi d'exposer leur point de vue sous forme de cahier d'acteurs. Ces documents de 4 à 8 pages sont diffusés aux mêmes destinataires que le Dossier du débat, disponibles en réunions publiques et accessibles sur le site internet dédié au débat.

Informez-vous et exprimez-vous sur le projet

8 rendez-vous ...

... en avril

Antony → 5 avril

Auditorium Paul Arma

Réunion de proximité

Yerres → 21 avril

Grange au Bois

Réunion de proximité

Lieusaint → 27 avril

IUT Sénart Fontainebleau (Amphithéâtre Paul Séramy)

Réunion de proximité

Massy → 28 avril, 18h30 →2

(lieu à confirmer)

Atelier technique : "Financement du projet"

et en mai

Villeneuve le Roi → 2 mai

Salle Pierre Martin

Thématique : "Impacts environnementaux"

Créteil → 5 mai

Faculté de Droit de l'université Paris Est Créteil (Amphi C)

Thématique : "Impacts socio-économiques"

Longjumeau → 11 mai

Salle Anne Franck

Thématique : "Scénarios :
confrontation d'arguments"

Massy → 18 mai

Espace Liberté

Réunion de clôture

→1 Ce calendrier, établi au 31 mars, est susceptible de modifications ou d'ajouts. La version actualisée est disponible sur le site internet.

→2 Sur inscription préalable

Pour tout contact

CPDP Interconnexion sud LGV

43 avenue Carnot - 91300 Massy - Tél : 01 69 20 04 42

Mail : contact@debatpublic-interconnexionsudlgv.org

