

## INTERCONNEXION SUD DES LIGNES A GRANDE VITESSE EN ILE-DE-FRANCE

### Résumé de la onzième séance – Créteil, le 5 mai 2011

François PERDRIZET, président de la CPDP « Interconnexion Sud » ouvre cette 11ème réunion à Créteil. Une audience parsemée se réunit pour discuter notamment des enjeux socio-économiques, le thème choisi pour la soirée.

C'est Jacques Ducout qui se charge d'animer le débat, d'où émergent un intérêt nouveau pour le scénario B, la question du fret et de premiers éléments sur la concertation post-débat public.

#### PROJET ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

De nouveaux acteurs exposent leur intérêt pour le projet Interconnexion Sud.

Le Syndicat des transports en Ile-de-France (STIF) se déclare très favorable à l'amélioration de l'accessibilité de l'Ile-de-France vers les autres régions et vers l'Europe. Son représentant porte un regard « *circonspect* » sur le scénario B, qu'il estime « *risqué* » à la fois pendant les travaux mais aussi pendant l'exploitation du fait de la proximité des deux circulations. Il soutient en cela la stratégie de RFF de spécialiser les infrastructures et d'abandonner la mixité, citant en référence le RER C au Nord de Paris, « *qui ressemble au métro et s'arrête à toutes les gares sur sa ligne dédiée* ».

Le représentant de la Chambre de commerce et d'industrie d'Ile-de-France (CRCI) se déclare très favorable au projet Interconnexion Sud qui « *poursuit le bouclage de la rocade LGV en Ile-de-France* », facilite l'accès à grande vitesse pour les habitants du sud de l'Ile-de-France, améliore les conditions de circulation du RER C et renforce les pôles économiques de développement (Sud de Paris, plateau de Massy-Saclay-Versailles, pôle de Melun-Sénart).

#### **Intermodalité air-fer**

Pour le représentant du CRCI, l'atout premier d'une gare sous l'aéroport d'Orly est le « *confort* » puisqu'elle permettra un gain de temps, elle renforcera l'attractivité d'Orly et offrira une proximité avec les accès routiers. Le représentant de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) en Ile-de-France constate que les correspondances entre avions et TGV sont impossibles aujourd'hui à Orly et il prône la mise en place, à court terme, d'une liaison par bus entre Massy TGV et Orly qui permettrait d'évaluer « *le potentiel de cette intermodalité* ».

#### **Le Fret**

La question du fret a été rarement soulevée au cours du débat public sur l'Interconnexion Sud. Mais la SNCF Géodis intervient ce soir-là pour exprimer son soutien au projet qui permettra de soulager l'infrastructure pour les utilisateurs mais aussi pour les « *quelques dizaines de trains de fret* » qui empruntent le tronçon entre Massy et Valenton tous les jours. Le fret doit maintenir et préserver ses accès en Ile-de-France et en Grande couronne. Il note que le Grenelle de l'Environnement défend des modes alternatifs à la route et les plateformes logistiques. Le transport de fret est voué à augmenter à l'avenir et il est donc important de préserver l'ensemble des accès à l'infrastructure et aux différentes plateformes logistiques pour l'économie et l'emploi. Ils défendent donc les projets qui préservent les sites à vocation logistique.

#### SCENARIOS ET PROJETS CONNEXES DE TRANSPORT

Les scénarios sont discutés et, pour une fois, un soutien fort va au scénario B. Comme l'indique François Perdrizet, « *la balance entre la faisabilité et les problèmes d'environnement est immense* ». Il indiquera aussi son étonnement devant le peu de discussion du scénario B dans les débats.

### ***Le scénario B au cœur du débat***

Ce soutien provient en premier lieu du représentant FNAUT. A ses yeux, les enjeux majeurs sont la desserte de la zone d'emploi Orly-Rungis en transport du quotidien, le RER C et la desserte d'Orly. Il défend un scénario avec une gare à Orly en souterrain et une gare à Villeneuve Triage, puisqu'il reconnaît que la gare centrale de Villeneuve-Saint-Georges est enclavée et saturée. La gare de triage présente l'avantage de la place « *car elle n'est plus très utilisée* ». Pour lui, il convient de choisir le projet au « *meilleur rapport qualité-prix* », au vu des finances publiques et de celles de RFF, d'autant plus qu'il s'insère dans plusieurs autres projets visant à améliorer les liaisons. Un usager le rejoint dans la défense du projet B, peu onéreux. C'est enfin un projet qui permet de dédier deux voies au RER C et fret et 2 voies à l'IS. Ainsi, en cas de situation perturbée, on peut faire circuler des intersecteurs sur la voie RER et inversement. Ce ne sera pas possible dans les scénarios A et C.

Un habitant de Villeneuve-le-Roi intervient contre le scénario B, dont il pense que c'est la plus mauvaise solution au niveau social puisqu'elle revient à rendre un territoire « *servant* » du reste du territoire, entre Orly et Villeneuve-Saint-Georges : « *aspect économique soit, aspect social, où ?* » Il dénonce la création d'un pôle logistique à cet endroit, qui se situe à 15 minutes de Paris Austerlitz et Gare de Lyon. « *Quid du reste de la région parisienne, du bassin de population de Melun, d'Evry ?* » Il finit en résumé : « *Relier Orly à Massy, ça a un nom, ça s'appelle le RER C* ». Le maire de Lieusaint rappelle son argumentaire pour le scénario C. Il y ajoute l'argument de la province car Lieusaint est « *aux portes de la province* » et note que la ville de Troyes y est également très favorable.

Le représentant de la CRCI dénonce le tronçon déjà saturé entre Massy et Valenton et le « *site encaissé et contraint* » de Villeneuve-Saint-Georges qui représente un « *accès difficile* » et des « *coûts d'investissement disproportionnés* ».

### **Le scénario C est discuté**

Le représentant des usagers reconnaît que le scénario C paraît séduisant en termes d'aménagement du territoire régional mais qu'il est « *difficile à justifier juste pour les TGV Interconnexion Sud, 4 trains par heure et par sens* ». A ses yeux, il n'est envisageable que s'il est couplé au projet POCL. Un défenseur du projet de Sénart se dit « *surpris de la rapidité de la FNAUT à évacuer Sénart* » du fait de l'importance du bassin d'habitation et d'emploi de ce territoire. Il rappelle au représentant de la FNAUT que les usagers de transports semblent unanimes sur Lieusaint et l'invite à venir leur rendre visite.

Le STIF se positionne en soutien des projets A ou C. Sa préoccupation majeure est l'amélioration de la régularité du RER C que le scénario B ne garantit pas.

La CRCI se déclare favorable au scénario C, dont le TRI est élevé, même s'il est légèrement inférieur à celui du scénario B (5% versus 5,4%). Il défend les atouts du scénario C et d'une gare à Sénart au vu du potentiel de développement du territoire de Sénart et en considérant l'amélioration de l'accès au réseau et les gains en temps de parcours. Il s'interroge toutefois sur la capacité du tronçon entre Crisenoy et Coubert : « *sera-t-elle suffisante pour absorber le trafic supplémentaire ?* »

### ***Les autres projets de liaison dans le territoire***

Plusieurs intervenants, dont le STIF et la FNAUT, reviennent sur les autres projets en cours de réalisation qui vont favoriser les liaisons dans le sud de l'Ile-de-France et l'accès aux gares TGV :

- Le projet de T7 de Villejuif à Athis-Mons qui donnera un accès à l'aéroport d'Orly et à la future gare TGV, et son éventuelle prolongation jusqu'à Juvisy
- Un projet à l'étude vise à améliorer l'intermodalité et l'accès entre Seine amont et le pôle Orly Rungis
- Le STIF a également réalisé en 2010 « *une étude sur la desserte par des sites propres (...) le lien entre Massy, d'une part, Antony, d'autre part Créteil enfin, vers Orly* ».
- Deux projets de TZen vers Sénart
- Le Orlyval
- L'amélioration de la ligne Massy Valenton
- La FNAUT demande un éclairage sur l'imbrication de ces projets à clarifier sur l'avenir de la rocade Grand Paris, du Orlyval, du projet Tram-Train

### ***Le RER***

RFF rappelle que l'amélioration du RER C et D est une priorité en Ile-de-France et que 30 millions d'euros par an y sont investis, sans compter les projets futurs de développement. Jacques Ducout demande à RFF une note de synthèse pour mieux comprendre ce qui va se passer sur le RER D. RFF renvoie la CPDP aux présentations qui ont déjà été faites à plusieurs reprises pendant le débat public et précise qu'il faut associer le STIF qui est le maître d'ouvrage du RER D.

### ***Articulation avec le Grand Paris et le POCL***

Des intervenants posent la question « *des synergies avec le projet Grand Paris Express Sud LGV* » et avec le POCL ? Concernant le Grand Paris, RFF rappelle qu'il y a des synergies, notamment sur la plateforme d'Orly mais il reste « réservé sur la mutualisation » puisqu'il est très sceptique sur la mixité des trafics, notamment lorsqu'ils sont si différents que le TGV et le métro (politique de desserte, vitesses différentes). RFF rappelle également les logiques différentes entre l'Interconnexion Sud et le POCL et que, quelle que soit la décision sur le scénario, « *l'ensemble des possibles reste valable* ».

## **ECONOMIE ET TECHNIQUE DU PROJET**

### ***Les bénéfices socio économiques de l'Interconnexion Sud***

Cela fait plusieurs réunions que l'argument « *tout ça pour 4 TGV par heure et par sens* » est soulevé par les divers pourfendeurs du projet Interconnexion Sud. A Créteil, c'est le représentant des usagers (FNAUT IDF) qui l'utilise pour démonter le scénario C dont il reconnaît qu'il paraît séduisant en termes d'aménagement du territoire régional mais qu'il est « *difficile à justifier juste pour les TGV Interconnexion Sud, 4 trains par heure et par sens* ». Puis, c'est au tour du président du CELFI IDF, qui le souligne à son tour pour critiquer le scénario B.

RFF rappelle que l'utilité du projet ne se réduit pas au nombre de trains à l'heure. Il renvoie au compte-rendu de l'atelier technique sur le trafic, consultable en ligne. RFF insiste sur le fait qu'il ne faut pas considérer uniquement la capacité ferroviaire du projet. C'est aussi un projet d'aménagement du territoire qui bénéficiera à l'ensemble du réseau ferroviaire. Cette clé de voute est un élément extrêmement structurant et important et elle vise d'autres gains :

- Des gains traditionnels : gains d'accessibilité, de trafic (gains de fréquence), de temps (limités) et gains environnementaux et humains liés aux reports modaux.
- Mais également des gains atypiques : Robustesse du réseau, gains de régularité, des effets positifs sur le RERC, la mutation de l'aéroport d'Orly, la décongestion des gares parisiennes, des effets positifs sur les transports en commun et le développement du territoire.

RFF ajoute également la possibilité d'utiliser le réseau à grande vitesse pour des navettes à grande vitesse, même si ce n'est pas un service qui est prévu dans le projet. Il est rejoint par le STIF qui appelle les acteurs à étudier l'opportunité de créer de navettes dédiées sur l'Ile-de-France utilisant cette interconnexion Sud, afin de relier les pôles en fort développement de Massy, Orly, Sénart, Marne-la-Vallée et Roissy. Il précise que, pour éviter de retomber dans la mixité des circulations, il faudrait envisager des navettes à grande vitesse.

RFF détaille la méthode de réalisation du bilan socio-économique du projet Interconnexion Sud, à laquelle tous les grands projets d'infrastructure sont soumis. L'objectif est de vérifier si le projet est rentable pour la collectivité. Cela permet également de valoriser le mieux possible les avantages et les investissements afin de monétariser le projet.

Toutefois, RFF note que la question socio-économique est trop importante pour mettre en balance le coût avec tout ce qu'il apporte : amélioration du cadre de vie pour les riverains mais aussi tout ce qu'il peut éviter comme nuisances. Le projet IS cherche à apporter des réponses pour limiter l'impact, notamment via des tunnels.

### ***Les clés de la rentabilité du projet***

La question d'un intervenant sur la possibilité de faire passer le TGV sous Paris est l'occasion pour Tristan Barrès de rappeler que l'économie du projet Interconnexion Sud repose sur la desserte des 3 gares franciliennes, qui permettent de desservir ces bassins de vie autour et participer à l'aménagement du territoire. Il note pour exemple que, s'il n'y avait pas Roissy TGV, Marne-la-Vallée et Massy, il y aurait beaucoup moins de TGV intersecteurs.

RFF indique également que le scénario à deux gares booste la rentabilité grâce à ses gains de trafic. Enfin, le dossier du maître d'ouvrage indique qu'une gare à Lieusaint apporterait des gains de trafic supplémentaire, puisqu'elle est plus accessible surtout en véhicule particulier, qu'elle n'est pas en concurrence avec la gare TGV d'Orly et qu'elle présente un report des gares parisiennes très attractif.

### ***Un regard neutre sur les études de trafic RFF versus SNCF***

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France fait intervenir deux de ses représentants pour tenter de clarifier la différence entre les études de trafic de RFF et celles de la SNCF, en comparant les méthodologies. Ils précisent en amont qu'ils n'ont eu ni les moyens ni le temps de réaliser une contre-expertise et que des études complémentaires indispensables sont à mener.

Ils constatent au niveau des résultats généraux, les mêmes ordres de grandeur et des écarts peu significatifs de l'ordre de +/- 10%. Ils expliquent que ces écarts entre RFF et SNCF sont liés aux méthodes retenues :

- La SNCF aurait légèrement sous-estimé le trafic des voitures particulières, ce qui sans doute explique un report de trafic des gares parisiennes très important notamment sur Villeneuve-Saint-Georges, tout en pénalisant certainement Lieusaint moins accessible en transport en commun.

- A l'inverse, les études RFF ont certainement surestimé le trafic nouveau sur Lieusaint provenant de la forte accessibilité en voitures particulières sur cette future gare.

Enfin, ils notent qu'un projet majeur n'a pas été pris en compte jusqu'à présent dans les études : le Grand Paris Express, et ils recommandent d'en mesurer l'impact, « *a priori fort* », sur le projet d'Interconnexion Sud. En effet, il touche un secteur proche du Val-de-Marne et l'amélioration des rabattements en rocade va « *modifier la donne sur Orly et Villeneuve-Saint-Georges* ».

Si cette analyse semble satisfaire François Perdrizet qui est soulagé de constater que les résultats entre les deux études sont cohérents et ne diffèrent que de 10% malgré des méthodes différentes, il laisse un intervenant sur sa faim. Le président de l'association CELFI IDF dénonce « *l'opacité* » autour de ces études, insiste à plusieurs reprises pour que soit rendus publics les données des études, demande qu'il juge légitime au vu des incohérences qu'ils avaient identifiées dans le projet Massy-Valenton. Il réclame également que soit intégré l'impact du Grand Paris Express. RFF et la SNCF se défendent de cette accusation et proposent de mettre à disposition des éléments. François Perdrizet note que des engagements sont pris pour communiquer les études.

RFF précise qu'au moment des études, en 2007, le projet Grand Paris n'existait pas. Après le débat public, des études plus fines seront menés qui intégreront les projets apparus entre temps, le Grand Paris Express, ainsi que les projets routiers et de transport en commun. Selon Tristan Barrès, l'impact du Grand Paris porterait sur la répartition des voyageurs dans les gares et toucherait surtout Villeneuve-Saint-Georges car Sénart est moins impacté : elle serait une gare plus accessible mais sa zone recouvrirait encore plus celle d'Orly.

## FAISABILITE ET FINANCEMENT

### ***Financement***

La question du financement fait à nouveau débat et RFF y expose le processus et les financeurs éventuels. Un intervenant se positionne pour le projet au « *meilleur rapport qualité prix* ». Certains intervenants s'élèvent cependant contre l'idée de réaliser un « *projet au rabais* » car c'est un projet de long terme, à 50 ans. Il faut éviter de « *raisonner à l'envers* » en partant de la contrainte financière mais commencer plutôt par les fonctionnalités et les infrastructures que l'on veut apporter.

Le représentant de la CRCI déclare que « *les entrepreneurs sont très sensibles* » à la question du financement et souhaitent en avoir une vision rapidement car « *ils financent déjà 10 milliards des 30 milliards du Grand Paris* ».

RFF rappelle le calendrier du projet : suite à la décision du maître d'ouvrage à l'automne 2011, sont prévus 6 ans d'études complexes ponctuées d'une enquête publique, puis 4 à 6 années de travaux, pour une mise en service entre 2020 et 2025. Si le plan de financement n'existe pas encore, c'est qu'on devra « *se livrer à un exercice plus approfondi qu'aujourd'hui sur quels sont les gains offerts, à qui ils bénéficient, et le poids de ces gains* ».

Sur les aspects socio-économiques et financiers, Olivier Klein renvoie à la synthèse de l'atelier sur le financement tenu le 28 avril dernier.

### ***La concertation post-débat***

François Perdrizet enjoint RFF à exposer la manière dont il envisage la concertation après le débat public, incluse dans le périmètre du débat depuis la loi sur le Grenelle de l'environnement. RFF partage quelques principes d'un sujet qui sera traité plus précisément lors de la réunion prochaine de Longjumeau. RFF se dit très attaché à la concertation, « *clé de réussite d'un projet* », et souhaite impliquer tous les acteurs et le grand public. RFF indique bien connaître le sujet de la concertation qu'ils mènent régulièrement et proposent même le témoignage d'un autre chef de projet de RFF.

Tristan Barrès indique que la concertation suivra 4 objectifs :

- Informer et consulter le public sur l'avancée du projet : rendre compte et demander l'avis des gens avant de prendre les décisions.
- Impliquer chacun des acteurs qui se retrouveront dans les instances de décision
- Articuler cette concertation avec les problématiques concrètes du territoire en créant des espaces de dialogue et de connaissance sur les questions sensibles
- Adopter un outil de concertation efficace, « pas une grosse usine à gaz »

RFF s'engage à faire des propositions pour partager les décisions. Ils parlent de « *co-élaboration d'une charte de concertation* ».

RFF s'engage également à mettre en place un comité ou mandater une personne, indépendant du maître d'ouvrage, qui se portera garant et veillera au bon déroulement de la concertation.

Enfin, RFF prévoit une rencontre annuelle avec l'ensemble des citoyens pour rendre compte de l'avancée du projet et annonce d'ores et déjà que la première rencontre se tiendra à l'automne 2011 et aura pour objet de communiquer et d'expliquer la décision de RFF quant à la suite donnée au projet d'Interconnexion Sud.

Le président du CELFI IDF s'inscrit dès à présent dans la concertation et annonce vouloir être un acteur critique et constructif.

François Perdrizet conclue cette réunion en notant que le sujet socio-économique est un sujet difficile avec un langage, sans doute « *peu accessible pour un non initié* ». Il appelle les acteurs du débat à continuer à faire des efforts pour rendre ces sujets accessibles. Il note enfin des incertitudes dans deux domaines. L'un concerne le STIF et l'articulation entre la desserte en transport collectif et la desserte en TGV, notamment autour d'Orly. L'autre concerne le fret et son avenir, « *c'est un sujet à part entière* ».