

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

Résumé de la neuvième séance - Lieusaint, le 27 avril 2011

Le président de la CPDP « Interconnexion Sud » ouvre cette 9ème réunion à Lieusaint devant une salle plus que comble au sein de l'IUT Sénart-Fontainebleau.

Le débat rassemble nombre d'élus de la Seine-et-Marne, de l'Essonne et des représentants du monde universitaire et économique qui occuperont la majeure partie du temps de parole. Les habitants du territoire se font plus discrets face aux discours institutionnels.

Les arguments en faveur du scénario C, mettant en avant son potentiel d'aménagement du territoire, sont repris par les différents intervenants. Seules quelques voix dissonantes se font entendre, si bien que le président Perdrizet a rappelé à la fin de cette réunion, les quelques zones d'« ombre » du scénario C. Notamment il insiste sur la question du financement, les enjeux écologiques de la traversée de la forêt de Sénart, et les divergences entre RFF et la SNCF quant aux données de trafic potentiel généré par ce projet.

Il faut noter que c'est la première fois que la question du financement est abordée de manière si approfondie. Un avant-goût de l'atelier technique sur le financement qui aura lieu le lendemain, 28 avril, à Massy.

PROJET ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

L'unanimité autour du projet

A l'instar de la réunion de Melun, le projet Interconnexion Sud fait l'unanimité à Lieusaint. Ce qui est particulièrement notable, c'est la cohésion de tous les acteurs du Sud-Est francilien autour du projet, dans une véritable « *dynamique collective* », quelle que soit leur couleur politique. Pour le président du Conseil général de Seine-et-Marne, « *cette union des élus, c'est la clé de réussite du projet* ». Le Conseil général en a fait un projet stratégique. « *Vous pouvez compter sur le Conseil Général pour vous aider à porter ce projet* ».

L'enjeu majeur : donner toute sa dimension au Sud-Est Francilien

Les acteurs politiques, économiques et universitaires se succèdent à la tribune pour partager leur argumentaire commun au soutien du projet. Il est présenté avant tout comme une opportunité, une « *chance à saisir* » en termes d'aménagement du territoire. Pour le Conseil général de Seine et Marne, le débat se situe dans une logique métropolitaine, dans une logique de Grand Paris et il s'agit de « *donner sa dimension au Sud Est parisien* ».

Pour le vice président du Conseil général de l'Essonne, ce qui se joue ici, c'est le rééquilibrage de l'IDF au sud.

Le représentant du groupe Ecologie les Verts, conseiller à la Région Ile-de-France, voit s'exprimer dans ce débat la volonté profonde de décentralisation et de transformation de l'urbanisme francilien. A ses yeux, le choix de Sénart, qui présente une « *cohérence urbanistique en IDF hors du commun* », est le meilleur pour sortir d'une logique de centralisation des lignes à grande vitesse vers Paris.

L'adjoint au maire de Melun rappelle que les habitants de la région se sont sentis « *oubliés* » dans le projet du Grand Paris. Il met en regard le coût de ce projet, de l'ordre de 25 milliards d'euros avec celui de l'IS et indique que ce projet serait « *un signe vis à vis de notre territoire* ». Pour lui, « *le coût ne pas être un obstacle à la décision pour le développement économique de notre territoire* ».

Le positionnement de la gare à Lieusaint permettrait d'étendre largement l'accessibilité à la grande vitesse. Aujourd'hui, comme le note le vice-président du Conseil général de l'Essonne, moins de la moitié des habitants d'IDF ont accès à la grande vitesse en moins de 30 minutes. Pour lui, l'enjeu est aussi de rendre l'aéroport d'Orly plus accessible au Sud Est francilien. Orly est « *le cœur de l'Interconnexion* ».

Une intervention vient nourrir l'argumentaire en faveur du scénario C : il s'agit de celle de la Présidente de l'université Paris Est Créteil Val-de-Marne. A ses yeux, les questions du développement économique et de l'enseignement supérieur sont liées et « *les nœuds de transport doivent être pensés en cohérence avec des potentiels de développement qui sont aussi des potentiels de développement universitaire* ». Elle défend ce projet avant tout car « *l'Est Parisien a un sens* » et pense qu'il faut « *pousser l'avenir* » plutôt que d'entériner les déséquilibres d'aménagement existants.

Cette intervention est complétée par un représentant des étudiants qui insiste sur la richesse pour le territoire d'avoir des étudiants formés qui peuvent circuler partout.

Le président de ATF GAIA intervient pour incarner le dynamisme économique de la zone et témoigner de « *l'immense espoir* » que représente ce projet. Il a notamment à cœur la mobilité accrue des personnes handicapées qui représentent une grande partie de ses employés.

Vincent Eblé estime que de nouvelles évaluations plus précises sont nécessaires concernant le coût et le temps de parcours supplémentaire .

Pour un autre intervenant, il s'agit enfin de donner toute sa dimension à Sénart. Lors de la création de la ville nouvelle, on lui a donné les moyens de se développer mais il a toujours manqué à Sénart « *cet élément de dialogue avec ses partenaires* ». Il cite le Barreau Sud qui était à ses yeux « *totalelement indispensable* ». Pour lui, c'est une question de cohérence : « *C'est assumer nos responsabilités* ».

Dans cette perspective, les intervenants argumentent à tour de rôle sur les atouts que présente la région et la ville nouvelle de Sénart pour le projet :

Les atouts du territoire

« *La Seine-et-Marne n'est plus uniquement une terre à betterave* » lance le Président du CG77 non sans humour, avant d'ajouter : « *Qui doute encore d'une gare TGV à Marne-la-Vallée Chessy, sur un ancien champ de betterave ?* ». Il insiste sur la dynamique de la

réunion de deux villes nouvelles Evry et Sénart et des deux préfectures de l'Essonne et de la Seine-et-Marne. En outre, la démographie « justifie à elle seule cette infrastructure » puisqu'il est nécessaire de répondre aux besoins d'un bassin de vie d'un million d'habitants. Le directeur de l'établissement public de la ville nouvelle de Sénart, estime que rien que le grand territoire Evry Corbeil Sénart Melun comptera en 2025, 580 000 habitants et 270 000 emplois.

Les atouts de la ville de Sénart

Le territoire de l'agglomération nouvelle présente 110 000 habitants et 40 000 emplois aujourd'hui et avec des estimations de 150 000 habitants et 60 000 emplois en 2025, au moment de la mise en place de l'IS. Il pointe le double atout de la ville qui réunit la volonté politique et la disponibilité foncière. Pour lui, « ce potentiel de croissance opérationnel rapidement n'a pas d'équivalent en Ile-de-France ». Enfin, Sénart est présenté comme un laboratoire d'idées et de projets innovants d'aménagement. C'est l'occasion de créer la gare TGV du 21^e siècle.

Francis Chouat note également la connexion au RER D et au TZen. Le maire de Moissy résume ainsi la situation : « Une gare TGV à Sénart, ce serait une chance pour Sénart et une chance pour le TGV »

SCENARIOS ET PROJETS CONNEXES DE TRANSPORT

RFF apporte des arguments au scénario C en rappelant que, même si elle est plus coûteuse (voir ci-dessous la partie Financement), la création d'une deuxième gare est importante car elle augmente la rentabilité socio-économique du projet.

Les études socio-économiques de RFF amènent des arguments favorables à l'implantation à Lieusaint car elles mettent en avant des gains de trafic plus importants qu'à Villeneuve-Saint-Georges :

- Elle draine en effet un bassin de population et d'emploi plus important à moins de 30 min de la gare TGV
- Elle ne serait pas en concurrence avec la gare TGV d'Orly
- Elle permettrait un report attractif depuis les gares parisiennes pour nombre de voyageurs qui prendraient leur train depuis cette gare TGV au lieu d'aller le prendre à Paris.

Au final, cette gare garantit des gains de temps d'accès au TGV plus importants que depuis la petite couronne, qui sera par ailleurs desservie par le réseau du Grand Paris.

A la question d'un intervenant, ingénieur honoraire de la SNCF, RFF confirme que le tracé permet d'utiliser l'ancienne branche de TGV Sud Est.

La localisation de la gare à Villeneuve est décriée à plusieurs reprises et ses faiblesses utilisées pour argumenter la position de Lieusaint (voir ci-dessous la partie Economie et technique du projet).

Moins d'intérêt pour la question du RER D

La problématique de l'amélioration du RER D intéresse beaucoup moins le public de Lieusaint que celui des villes en petite couronne et il en fait peu mention ce jour-là. De la même façon, la priorité du projet IS par rapport à d'autres projets ne sera pas débattue.

La Province se positionne en faveur du scénario A

Il faut noter la présence du président de l'association Interconnexion Sud, qui milite depuis plus de 10 ans en sa faveur. Il représente la voix de la province et il est le seul à défendre le scénario A avec deux gares. Pour lui, les liaisons province-province sont un des facteurs clé de succès du projet et il souhaite limiter au maximum les temps de parcours.

Un espoir d'amélioration des transports en commun en grande couronne

Pour plusieurs intervenants, le passage de l'IS par le Sud Est francilien est l'occasion d'imaginer une amélioration globale des transports en grande couronne. En effet, comme le note Francis Chouat, la libération des sillons sur Massy Valenton peut soulager le trafic régional. Pour Vincent Eblé, c'est l'opportunité de repenser l'usage des TGV en Ile-de-France pour améliorer les liaisons en grande couronne. Enfin, une rocade en « cabotage » autour de Paris, en 2^{ème} couronne, complémentaire avec le Grand Paris, est évoquée.

Le doublement du triangle de Coubert ou de Crisenoy

Ce point largement traité lors de la réunion de Yerres, est évoqué à nouveau par un intervenant qui s'interroge : « *le scénario C présente certes un surcoût mais le scénario A ne conduira-t-il pas plus rapidement à un engorgement ?* » RFF en fait la démonstration, concluant que le doublement n'est pas indispensable pour l'IS mais que c'est un élément d'éclairage pour le choix du scénario. En effet, le scénario C avec une gare à Lieusaint offre la possibilité de doubler, plus facilement et à moindre coût, la capacité de ce segment.

Le doublement du triangle Valenton-Coubert est estimé à 1 milliard d'euros et il serait difficile à réaliser car le site est très urbanisé et le tissu a déjà souffert de la tranchée de Villecresnes. A l'inverse, le triangle de Crisenoy coûterait 3 fois moins cher (350 millions d'euros) car il est dans une zone moins urbanisée.

Le projet POCL

Ce projet n'est évoqué que par le vice-président du Conseil général de l'Essonne qui souhaite avant tout que le POCL ne soit pas obéré par l'IS et il appelle à une vision commune qui intègre les deux projets.

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Les impacts environnementaux ne sont pas présentés comme prioritaires pour les habitants du Sud Est francilien, qui habitent une zone moins dense et bénéficient largement des espaces naturels. Développement économique ou préservation de la nature, ils ont choisi leur camp et privilégient la potentialité de développement qu'apporterait cette nouvelle gare à leur territoire. L'intervention d'un représentant du groupe écologie va dans le même sens puisqu'il note que son groupe « *soutient fortement ce projet* ».

RFF offre quelques informations techniques sur la sortie du tunnel prévue avant Lieusaint, sans que cela ne génère une réaction du public, sur les contraintes éventuelles que cela pourrait générer.

Certaines voix s'élèvent toutefois pour questionner l'utilisation de terres agricoles pour la construction de la ligne. Les intervenants s'inquiètent d'éventuelles expropriations. RFF leur indique qu'ils ne peuvent pas garantir le « zéro expropriation », notamment aux niveaux de la sortie du tunnel avant la gare et de la fermeture du triangle de Crisenoy. Un habitant réplique que cette problématique sera réelle si l'arrivée du TGV amène le développement d'entreprises dans le secteur. RFF indique que l'enquête publique dira quelles parcelles seront impactées et que les expropriations n'auraient lieu qu'en dernier recours, après des acquisitions à l'amiable.

Un intervenant note que, même si l'équilibre nombre d'habitants / emplois est important, il faut préserver les espaces agricoles sur la commune de Sénart. Ce même intervenant appelle à ce que le projet soit géré avec « sobriété » et une économie de dépense d'énergie, que ce soit « *un vrai projet d'avenir avec une économie en ressources* ». Le représentant de l'Etablissement Public de Sénart rassure sur le fait que, même si l'un des atouts de la ville nouvelle est la maîtrise par l'Etat de milliers d'hectares, « *ça ne signifie pas que nous soyons dans une logique de dilapidation* ». Il indique que le débat sur l'utilisation de ces terres pour l'urbanisation ou le maintien agricole se fera dans le cadre de l'évolution du schéma territorial. « *Le conflit entre urbanisation et maintien agricole est éternel. Nous serons extrêmement attentifs à ce que les logiques soient préservées* ».

ECONOMIE ET TECHNIQUE DU PROJET

La question de la rentabilité du projet Interconnexion Sud

C'est la 2^{ème} réunion où RFF enjoint le public à réfléchir aux bénéfices du projet, non pas juste en termes de gain de temps mais de considérer l'ensemble des gains socio-économiques apportés. « *Ce n'est pas un projet comme les autres* ». A la question de la rentabilité du projet, posée cette fois par le directeur de la SNECMA, RFF renvoie au taux de rentabilité interne, présenté en page 96 du dossier du maître d'ouvrage, qui prend en compte les bénéfices pour la collectivité : , accès à la grande vitesse mais aussi réduction de la pollution et des gaz à effet de serre...

Le meilleur taux revient au scénario B avec deux gares car l'investissement en aérien est moindre. La comparaison des deux scénarios en tunnel montre un écart très léger de rentabilité, 4,9% dans le cas d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges contre 5,2% pour Lieusaint.

Les enjeux économiques de l'alternative Villeneuve-Saint-Georges

Certains intervenants n'hésitent pas à pointer les défauts du projet de gare à Villeneuve-Saint-Georges :

- Ils en critiquent la pertinence du fait de la trop grande proximité entre Villeneuve-Saint-Georges et Orly. Pour eux, « *l'investissement ne se justifie pas* » puisque les « *schémas de zones d'attractivité se superposent* » et il n'y aura pas, à l'instar de Lieusaint, une clientèle nouvelle.
- Un acteur économique du tourisme s'inquiète de l'accès et du stationnement pour les bus de touristes qui desserviront à partir de cette gare, les sites de la région. RFF « *ne nie pas la difficulté d'implanter une gare à Villeneuve-Saint-Georges* » et rassure

sur le fait que des études ultérieures (sur l'aménagement des terrains autour de la gare, la desserte routière et les parkings) sont prévues si cette option est retenue.

Les enjeux techniques de la construction d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges

Le seul enjeu technique abordé lors de cette réunion est la difficulté de construire une gare sous la Seine, sous Villeneuve-Saint-Georges et sous Villeneuve-Le-Roi. En effet, l'objet gare c'est 1km de long. La gare dépasse forcément le bassin de la Seine. En largeur, cela représente deux fois deux voies, donc contrairement au tunnel, ce sont des voutes plus grandes et doivent être particulièrement solides : « *ce n'est pas infaisable mais c'est une difficulté supplémentaire* ».

Un intervenant s'inquiète des risques d'inondation pour une gare à Villeneuve-Saint-Georges et rappelle les événements de 1905 et 1910. RFF indique qu'il faut que les accès à la gare soient au-dessus du niveau de la crue de 1910.

FAISABILITE ET FINANCEMENT

La question du financement est, pour la première fois depuis le début du débat public, traitée de manière approfondie.

Il y a deux points de discussion. Le premier concerne la création d'une 2^{ème} gare, qui double le coût du projet et qui n'est pas indispensable à sa mise en œuvre. Le second concerne sa localisation à Lieusaint qui accroît également l'investissement.

RFF rappelle que le choix du scénario et la mise en œuvre du projet sont fortement liés à sa capacité de financement. L'aménageur explique qu'il ne financera pas intégralement le projet, puisqu'un décret fixe sa contribution à hauteur des péages qu'il encaissera pendant la durée d'amortissement du projet. Sans livrer de chiffres pour le moment, il indique clairement que d'autres financeurs seront appelés à participer.

RFF explique qu'à ce stade, il n'y a pas de financeur déclaré. Il y a des acteurs incontournables que l'on pressent :

- RFF dont la contribution est assurée
- L'Etat qui a inscrit ce projet dans le Grenelle, sera le 2^{ème} financeur
- Les acteurs traditionnels que sont la Région IDF, les acteurs franciliens et les régions de province

RFF ouvre la porte à d'autres acteurs, dont la contribution financière serait « *légitime* » au regard des bénéfices qu'ils tireront du projet. Il cite en particulier Aéroports de Paris, puisque l'IS offre à Orly une opportunité nouvelle de développement, et à la zone Cœur d'Orly une possibilité de valorisation foncière.

Pour RFF, il est important de valoriser les bénéfices apportés aux acteurs et de les amener à participer à hauteur de ces bénéfices.

RFF indique enfin que la décision finale sur les caractéristiques du projet qui sera étudié ultérieurement revient au conseil d'administration de RFF qui prendra sa décision à l'automne prochain. C'est l'Etat qui en est l'actionnaire majoritaire. Pour Tristan Barrès,

« *on ne peut pas préjuger de la décision* » car ce n'est pas qu'un projet ferroviaire, c'est aussi un projet d'aménagement du territoire. « *Tout est possible* ».

Certains intervenants appellent à mettre en perspective le coût de ce projet, qu'ils considèrent, somme toute, minime en regard du coût d'autres projets, comme le Grand Paris, Arc Express.

En conclusion, le Président de la CPDP appelle le public présent à participer à l'atelier de financement du lendemain, puisque la question du coût du scénario est un des enjeux clé du débat. Reconnaisant implicitement que la soirée ne donna pas vraiment lieu à débat contradictoire, il souhaite que les positions s'affrontent lors de la réunion de Longjumeau le 11 mai et donne rendez-vous à l'assistance avant cela, le 2 mai à Villeneuve-le-Roi et le 5 mai à Créteil.