

INTERCONNEXION SUD DES LIGNES A GRANDE VITESSE EN ILE-DE-FRANCE **Résumé de la onzième séance – Longjumeau, le 11mai 2011**

François PERDRIZET, président de la CPDP « Interconnexion Sud » ouvre cette 12ème réunion à Longjumeau, avant-dernière session avant la réunion de clôture le 18 mai à Massy. C'est, pour le président, l'occasion de stimuler la confrontation des arguments en faveur des différents scénarios autour de 3 thèmes. C'est aussi le lancement de la réflexion sur la concertation post-débat public.

Le représentant de du maire de Longjumeau, excusé, exprime en son nom son soutien au projet Interconnexion Sud qui s'inscrit dans le développement d'une « *mobilité durable* » et dont il rappelle qu'il est inscrit au Grenelle de l'Environnement. La ministre indique que, outre sa position de « *maillon stratégique* » dans le réseau ferroviaire national, il participe aussi à l'objectif ambitieux du président de la République de « *maintenir la capitale française au rang des villes monde* ». Elle conclut, sans se positionner sur un scénario plutôt qu'un autre, en affirmant que c'est « *un projet auquel je crois* » et en profite pour « *témoigner toute sa confiance au maître d'ouvrage* » et saluer le travail de la commission qui a réussi à « *susciter l'intérêt du public autour du projet* ».

A la veille de la clôture de ce débat sur l'Interconnexion Sud, les positions s'affirment autour des scénarios et des coalitions semblent se former entre les acteurs.

Cette réunion publique est animée par François Perdrizet et Michèle Tilmont.

PROJET ET AMENACEMENT DU TERRITOIRE
--

L'IS : un projet de liaisons interrégionales ou un outil d'aménagement francilien ?

Deux visions s'opposent :

Ceux qui voient l'Interconnexion Sud avant tout comme un projet de liaison entre les régions de province : « *si l'on met 3,5 milliards d'euros dans une liaison qui dessert d'abord la province, c'est d'abord pour faire que les régions de province soient interconnectées entre elles* ». Pour le président de l'association Interconnexion Sud, le débat sur l'aménagement en Ile de France « *n'est pas notre débat* ». Il rejoint en cela le président d'honneur d'IDFE (France environnement), qui rappelle que la « *mission essentielle de l'Interconnexion Sud est la liaison rapide entre les métropoles régionales* ». Il déplore qu'on en fasse une question d'aménagement du territoire francilien. Pour lui, son intérêt est de faire concurrence à l'auto et à l'avion pour les déplacements longue distance et de permettre le développement des métropoles régionales. A leurs yeux, ce sont d'autres instances et projets (Grand Paris, STIF) qui se chargent d'aménager l'Ile-de-France.

Cette position de principe ne préjuge pas de leur choix de scénario. Si certains se rassemblent en une coalition autour du scénario A, le plus court, d'autres optent pour le scénario C, qui permet de résoudre les problématiques environnementales.

A l'inverse, d'autres intervenants voient avant tout dans cette interconnexion un outil d'aménagement du territoire francilien. Et pour ces acteurs-là, ce sont deux visions de l'aménagement du territoire francilien qui s'opposent.

Deux visions de l'aménagement de l'Ile-de-France

S'ils se rejoignent sur leur perception de l'Interconnexion Sud comme un outil d'aménagement local, ils s'opposent sur leur vision de l'aménagement du territoire de l'Ile-de-France. Le directeur général adjoint de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile de France, exprime l'évolution de la vision du SDRIF.

- Une région polycentrique avec un développement routier : c'est la vision du SDRIF de 1994, toujours en vigueur aujourd'hui. Elle ne faisait pas de Massy ou d'Orly des zones privilégiées, mais Sénart était très soutenue en tant que ville nouvelle.
- Une région polycentrique compacte, cette densification étant accompagnée par les transports en commun. C'est le projet de SDRIF 2008, en cours de validation législative. Il prévoit notamment un réseau ferré en proche couronne (Arc express), une tangentielle reliant les lignes nouvelles en moyenne couronne et l'interconnexion TGV pour désaturer les gares de Paris.

Le représentant de la municipalité de Villeneuve-Saint-Georges s'inscrit clairement dans la vision du SDRIF 2008, déclarant que le positionnement d'une gare dans sa ville permettrait de lutter « *contre l'étalement urbain* » et qu'il va dans le sens du développement de transports collectifs, alternatifs à la route. En effet, il défend l'idée que cette gare, seule reliée au tronc commun du RER D et avantageusement située au cœur d'un maillage de transports en commun, permettrait le rabattement des voyageurs en provenance des deux branches du RER au sud, donnant ainsi « *un accès pratique sans rupture de charge depuis de nombreuses villes de l'Essonne - dont sa préfecture -, de la Seine-et-Marne et du Val-de-Marne, tout en limitant l'emprunt des voitures particulières* ». Un intervenant lui emboîte le pas : il faut privilégier une gare sur le tronc commun du RER car une gare secondaire est moins facile d'accès en transports en commun et « *même de Lieusaint et d'Evry, on peut se rendre à cette gare !* »

En revanche, le maire de Lieusaint, favorable au scénario C, défend « *la création de pôles urbains équilibrés* ». Il note également que le territoire de Sénart, ville nouvelle, est mentionné dans le SDRIF de 1994 et dans celui de 2008 comme un territoire d'intérêt régional et national.

Un intervenant, urbaniste et géographe, indique que « *densifier, c'est plus difficile techniquement et plus coûteux, mais c'est plus intéressant* » car cela a plus de répercussions. Il cite pour exemple la comparaison entre les gares d'Aix, au milieu de la garrigue et de Marseille où s'est développé EuroMed. Si l'on veut déconcentrer l'Ile-de-France, c'est possible, mais c'est d'abord vers la première couronne, c'est là où les investisseurs iront davantage.

Le débat continue puisqu'un intervenant s'amuse du fait que bientôt, « *chaque maire aura sa gare* ». A ses yeux, la multiplication des gares autour de Paris n'est pas une bonne solution.

Un levier de développement des territoires de Villeneuve et de Sénart

La municipalité de Villeneuve-Saint-Georges voit dans l'établissement de la gare TGV dans sa ville, un « *levier* », susceptible d'amplifier les actions déjà engagées pour développer et rénover la ville, « *à l'instar de ce qui s'est passé à Massy* ». En outre, elle fait valoir son « *droit à réparation* » en temps que territoire servant Paris et qui a versé un lourd tribut à la capitale. Il insiste sur un point clé : cette interconnexion permettrait une liaison, qui fait cruellement défaut aujourd'hui, entre le sud-est du Val-de-Marne et le pôle d'emploi Orly Rungis.

Le maire de Lieusaint reconnaît que le quadrant Sud-Est a une fonction servante au niveau logistique mais il met plutôt l'accent sur ses « *fonctions d'excellence* », en citant la présence du groupe Snecma (8 à 9000 emplois) et le Genopole sur Évry. Il cite aussi des « *complémentarités d'excellences* » : les ressources agricoles et le tourisme (la Seine-et-Marne étant la 2^{ème} destination touristique d'Ile-de-France après Paris).

Le maire de Lieusaint argumente aussi que l'Ile-de-France est « *proche de la congestion* » et que leur objectif est de créer « *la ville de demain* », où l'on travaille et habite, des circuits courts et de la proximité.

Si le représentant de Villeneuve-le-Roi met en avant l'ancrage culturel et identitaire de la ville dans l'histoire ferroviaire, le maire de Lieusaint insiste sur la vocation logistique de sa ville, où le fret est un enjeu d'avenir. Un intervenant s'interroge : « *Pourquoi une gare TGV sur un pôle logistique, faites plutôt une gare de triage !* »

Le maire de Lieusaint conclut en rappelant la cohésion totale des tous les acteurs politiques, économiques et la société civile du Sud Francilien, de droite comme de gauche, autour du projet. « *Vous donnerez la confiance durable du sud francilien* ».

SCENARIOS ET PROJETS CONNEXES DE TRANSPORT

Une coalition autour du scénario A

Des acteurs se rassemblent autour du scénario A, notamment pour sa position plus favorable au cœur d'un réseau de transports maillé, sur le tronç commun du RER D, qui permettra l'accès plus facile et en transports en commun. D'autres argumentent qu'il est moins cher que les autres scénarios. C'est toutefois sans compter les investissements en aménagement qu'il va nécessiter dans la ville, rétorque un conseiller régional socialiste, administrateur du STIF. Il insiste pour que ces coûts indirects soient rajoutés au budget. Le représentant de France Nature Environnement et le président de l'association Interconnexion Sud y voient la desserte la plus rapide entre les régions.

La municipalité de Villeneuve-Saint-Georges se déclare favorable au scénario A, dans lequel elle voit un levier de développement pour sa ville. Et malgré l'argumentaire déterminé du député-maire de Villeneuve-le-Roi qui s'insurge des nuisances qui seront apportées sur ce territoire et de la difficulté d'installer une gare TGV dans cette ville, les acteurs précédents n'émettent que des réserves timides quant aux nuisances sur l'environnement. Certains réclament juste des études complémentaires quant à des « *difficultés d'intégration des TGV normands et le passage sous la Seine* ». Une personne rappelle qu'il faut doter cette gare d'un parking souterrain ou sur des emprises proches à étudier. Un conseiller municipal de Villeneuve-le-Roi remet même en cause le bruit et les risques d'inondations dans sa ville, dénonçant le discours de son maire.

La SNCF y est également favorable pour des raisons économiques car elle estime que cette gare à Villeneuve-Saint-Georges permettra de recueillir davantage de voyageurs.

Le scénario A est perçu comme « *équilibré, efficace et rapide* ».

Un soutien fort et cohérent au scénario C

L'ensemble des acteurs du Sud Est de l'Ile-de-France unissent leur voix autour du scénario C. Ce choix reçoit le soutien de taille de Jean-Paul Huchon, confirmé par un conseiller régional socialiste qui indique que ce projet est le plus cohérent et complémentaire avec le SDRIF 2008, . Amélioration du trafic du RER C, intermodalité air-fer, meilleur maillage du territoire francilien... les arguments développés depuis le début du débat public sont repris par les acteurs favorables à l'option C. Ils défendent l'intérêt en termes de développement pour ce territoire mis de côté par le Grand Paris. Enfin l'argument environnemental est brandi par le député-maire de Villeneuve-le-Roi. En revanche, aucun intervenant ne s'élèvera contre la traversée de la forêt de Sénart par le tunnel du TGV. .

Le scénario B semble abandonné

Aucune voix ne se fait entendre pour défendre le scénario B.

L'IS au cœur d'autres projets de transport

Les autres projets de transport sont largement évoqués. France nature environnement Ile de France est favorable à la réalisation de l'IS, en complément d'autres projets de transport indissociables, comme la prolongation des tronçons à grande vitesse existants, vers Rennes ou Bordeaux et le développement d'autres LGV (Paris-Normandie, POCL).

La question du lien avec le Grand Paris Express revient à plusieurs reprises. Les deux projets sont souvent comparés et l'idée de créer une rocade à grande vitesse autour de Paris, en grande couronne, est particulièrement attractive. Le directeur général de l'établissement public de Sénart assure qu'il n'y a pas de contradiction ou même de chevauchement entre l'infrastructure Grand Paris et la rocade LGV. Cette rocade en cabotage reliant les grands pôles urbains aurait le potentiel de décharger les axes routiers au profit des transports en commun. Les défenseurs du scénario C rappellent à ce titre que le territoire du Sud Est francilien a été oublié par le Grand Paris et que le scénario C peut justement être « *un levier de cohésion et de réussite du Grand Paris* », en permettant de relier Sénart à Marne-la-Vallée Chessy et Roissy.

Enfin, même s'il est rappelé que tous les scénarios sont compatibles avec le projet POCL, les défenseurs du scénario C font d'une mutualisation de leur tracé avec celui du POCL un argument fort de leurs discours.

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

La séquence 2 de la réunion traite de l'environnement et du développement durable. Elle voit intervenir le président d'honneur de France Environnement et le député-maire de Villeneuve-le-Roi. Ce sujet agite peu de débats.

Le scénario B est quasi unanimement rejeté pour son tracé en aérien et peu de voix s'élèvent pour défendre l'intérêt environnemental du scénario A. Seule la municipalité de Villeneuve-Saint-Georges qualifie l'option A de scénario le plus « *Grenelle-compatible* », car au vu de sa plus grande accessibilité en transports en commun, elle permettra de limiter l'usage de la voiture particulière pour se rendre à la gare. Le représentant de la mairie note toutefois que l'apport de toutes les garanties techniques contre les nuisances est impératif.

Le président d'honneur d'IDFE Ile de France Environnement, membre du CESER Ile de France, se contente de mentionner, sur le sujet, qu'une gare à Orly, certes justifiée, ne doit pas « *servir de prétexte à déplaçonner les vols sur Orly* ». Il ajoutera également que, quelle que soit l'option choisie, « *ils veilleront à ce qu'il ne soit pas porté atteinte à l'intégrité des espaces naturels comme la Plaine de Montjean et le Bois de la Grange* ».

Le député-maire de Villeneuve-Le-Roi intervient à l'inverse fermement pour dénoncer les nuisances contenues dans les scénarios A et B. Il rappelle que sa commune, ainsi que Villeneuve-Saint-Georges et Valenton, sont soumises à d'importantes nuisances à ce jour, traversées par les RER, Corail, fret, TGV, survolées par les avions, pénalisées par la présence d'un site pétrolier classé Seveso 2, etc. Il appelle à « *ne pas rajouter des contraintes aux contraintes existantes* » et à conserver les quelques atouts préservés sur le territoire : les espaces boisés de la forêt Notre-Dame et les espaces naturels et agricoles du Plateau Briard.

Il juge le scénario B inacceptable pour les nuisances et possibilités d'expropriations qu'il apporte. Concernant le scénario A, il ne croit pas aux « *tunnels indolores* » et se dit « *guère rassuré* » par les interventions d'experts en tunnels qui « *ont eux même admis que la science des tunnels était largement empirique* ». Il énonce les risques encourus : risques de tassements, construction de cheminées d'évacuation le long du trajet, nuisances lors de la construction. Il rappelle également l'impact négatif qu'aurait une gare à Villeneuve-Saint-Georges pour la circulation sur la RN 6 et le pont de Villeneuve, déjà classés parmi les « *points noirs du trafic francilien* ».

Un conseiller municipal de Villeneuve-le-Roi dénonce le cahier d'acteurs présenté par le député-maire puisqu'il n'y a jamais eu de débat au conseil municipal de Villeneuve-le-Roi. Il fait entendre une voix différente et dénonce les peurs qu'agite le député-maire (bruit, inondations). Il se dit persuadé que la RN6 ne souffrira pas de congestion du fait de la gare, et cite en exemple le Stade de France où le public se rend désormais en transports en commun.

Un citoyen note qu'aucun scénario n'est à 100 % en tunnel et que le problème environnemental se posera dans tous les cas, à trois endroits différents. Un autre intervenant pose la question de la vitesse dans les tunnels et la CPDP lui indique qu'une réponse approfondie lui sera fournie ultérieurement.

ECONOMIE ET TECHNIQUE DU PROJET

Les bassins desservis : raisonner en flux ou en stock ?

Pour son maire, Lieusaint n'est certes pas sur le tronç commun du RER D, toutefois elle permet de desservir tout le bassin de population et d'emploi du quadrant sud-est (agglomérations d'Evry, de Corbeil, de Sénart et de Melun), estimé en 2025 à 580 000 habitants et 270 000 emplois.

C'est à comparer avec 4 à 5 millions d'habitants sur un périmètre comparable autour de Villeneuve-Saint-Georges, s'exclame un habitant de Villeneuve-le-Roi, géographe et urbaniste. De la même façon, il compare l'estimation des populations des villes de Sénart (150 000 habitants) et de Villeneuve-Saint-Georges (1 voire 2 millions) à cette échéance : « *Pourquoi on fait cette gare ?* ». Il est d'avis qu'il faut la faire pour un « *maximum de personnes* ».

Le maire de Lieusaint défend également l'idée que le scénario C est « *un formidable levier de reliance des territoires* » avec un « *rayonnement de la gare de Sénart sur une grande partie de l'Essonne, sur la totalité de la Seine et Marne et sur les départements de la Marne, de l'Aube et de l'Yonne* ».

Pour le directeur général de l'établissement public de Sénart, la comparaison entre le bassin de Sénart et de Villeneuve « *n'a aucun sens* » : on ne peut pas raisonner en stock, on raisonne forcément en flux et le nombre de voyageurs généré par la gare de Sénart est supérieur à celui généré par une gare à Villeneuve-Saint-Georges.

La désaturation des gares parisiennes

La municipalité de Villeneuve-Saint-Georges insiste sur le fait que le scénario A permettra de désaturer davantage les gares parisiennes.

Les dessertes et les trafics

RFF et la SNCF reviennent sur les données de trafic. Les chiffres semblent trancher le débat sur la priorité donnée aux liaisons province-province ou à l'aménagement du territoire francilien puisqu'ils prouvent que le projet Interconnexion Sud ne sera rentable que s'il est connecté à des gares TGV en Ile-de-France. Ces gares connaissent un grand succès : 3,5 millions de voyageurs à Roissy, 2,5 millions à Marne-la-Vallée, 1,4 à Massy.

Aux détracteurs de la multiplication des gares TGV en Ile-de-France, la SNCF explique pourquoi il est indispensable d'avoir plusieurs gares : « *une gare toute seule ne peut pas remplir un TGV, il faut 2, 3 ou 4 gares pour y arriver* ». Il démontre, schémas à l'appui, qu'il n'y aura pas de cannibalisation entre les différents gares :

- Une gare à Orly ne prend pas beaucoup de voyageurs à Massy
- Une gare à VSG ne prend pas trop de voyageurs à Massy et Orly et recrute ses clients le long du RER D
- Pas de cannibalisation non plus dans le cas d'une gare à Lieusaint mais une zone de chalandise plus petite car elle recueille moins de voyageurs en transports en commun . « *Les gares desservies par des transports en commun ont un bien meilleur succès que les autres* ». Un intervenant urbaniste insiste aussi sur l'effet de proximité : « *plus on est situé loin d'une gare, plus on va aux gares parisiennes. Quitte à prendre la voiture, autant aller plus loin* ».

Coût et rentabilité

Le coût des projets est au cœur du débat et sert d'argument aux diverses parties. Les défenseurs du projet C reconnaissent que le coût est plus cher mais qu'il faut regarder le retour sur investissement sur 50 ans a minima. L'un deux appelle à intégrer au budget du scénario A les coûts indirects indispensables pour aménager Villeneuve-Saint-Georges si l'on décide d'y localiser la gare. Un autre pointe du doigt le coût intrinsèque de cette gare. Un autre s'inquiète d'un projet « *grandiose et hors de prix* » qui risque de ne jamais voir le jour.

Enfin, un intervenant s'interroge sur le taux d'amortissement du projet. Tristan Barrès lui explique « *qu'on ne peut pas parler ici d'amortissement comme sur une voiture* », mais que les TRI sont calculés sur 50 ans et qu'il y aura des retombées économiques sur ces années.

FAISABILITE ET FINANCEMENT

Financement

Le financement est peu évoqué lors de ce débat. Seul le conseiller régional rappelle que la Région a des « *moyens financiers limités* » et qu'il faut tenir compte des coûts directs mais également indirects, quand on étudie les scénarios.

Les modalités de la concertation

RFF expose les modalités d'organisation de la concertation continue qui s'engagerait après la clôture du débat, avec une première réunion à l'automne, à l'issue du conseil d'administration de RFF. Si le projet est confirmé, Tristan Barrès propose la co-élaboration d'une charte, qui fera figure de « contrat », la création d'un comité de suivi indépendant de RFF, des comités territoriaux associant les élus et de l'éventuelle nomination d'un ou plusieurs garant par la CPDP. Enfin, il y aura des groupes de suivi des études sur les sujets les plus sensibles et l'organisation d'au moins une réunion publique annuelle pour faire le point sur les avancées du projet.

Le chef du projet RFF de la ligne nouvelle Nîmes-Montpellier-Perpignan intervient pour témoigner de la concertation mise en place sur son projet. « *Ils ont deux ans d'avance sur nous* » indique Tristan Barrès. Cet intervenant témoigne notamment de l'importance de

continuer à associer le grand public au projet et explique qu'il faut définir le rôle de chacun (décideurs, acteurs, grand public) dans le dispositif.

Un intervenant remet en cause la crédibilité de la concertation quand il évoque le projet Massy Valenton, dont la concertation a « *abouti à un rejet massif* » mais qui continue malgré cela son chemin, « *imposé tel quel* ». François Perdrizet appelle le public à définir ce qu'il attend d'une concertation et à faire des propositions « *pour voir si il y a confiance possible avec ce qui est proposé par RFF* ». La question de la représentation du milieu associatif dans la concertation est posée ; RFF répond qu'il faudra envisager de créer une fédération des associations pour les représenter.

Enfin, Tristan Barrès conclut sur le fait que l'Interconnexion Sud n'étant pas un projet conventionnel, il est ouvert à des propositions atypiques, et rassure que « *RFF n'est pas dans une bulle où on déciderait sans prendre en compte les idées* ».

François Perdrizet invite le public à faire remonter des idées pour la réunion prochaine à Massy.

En conclusion, François Perdrizet appelle les uns et les autres à être modeste sur le projet : « *on a tous des projections différentes sur avenir, il faut écouter et faire les choix judicieux* ».