

## **Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France** **Réunion publique à Massy, le 13 décembre 2010 à 20 h**

### **INTRODUCTION**

Vincent DELAHAYE, maire de Massy, rappelle que la Ville de Massy a déjà accueilli un débat public sur les infrastructures liées au Grand Paris et qu'elle est un pôle d'interconnexion très important de transports nationaux et internationaux avec le TGV. Il souligne que c'est son prédécesseur qui avait eu l'idée de contourner Paris dans les liaisons de province à province afin d'éviter les ruptures de charge. On a fait passer le TGV sur les lignes de RER et il convient aujourd'hui d'améliorer ce système, en continuant à passer par Massy. François PERDRIZET, président de la CPDP « Interconnexion Sud », souligne également que Massy est un des points nodaux du projet avec son excellente desserte en transport en commun.

### **RAPPEL DU CADRE LEGISLATIF**

François PERDRIZET rappelle les fondements législatifs du débat public ainsi que les grands principes de la démarche. La CPDP ne se prononce pas sur le fond du dossier, mais elle est en charge de la qualité des débats et du respect de 5 principes déontologiques (ETAIN) : équivalence, transparence, argumentation, indépendance et neutralité. Son rôle est d'organiser les échanges, recueillir les idées et établir un compte-rendu au terme du débat et quelque 12 réunions programmées en Île-de-France et en Province. Le débat public se tiendra du 9 décembre au 20 mai 2011 avec une suspension du 20 février au 3 avril (élections cantonales). La moitié des réunions portera sur des thématiques fixées, l'autre moitié offrira une tribune d'expression libre. Chaque débat est public et retranscrit intégralement sur internet, chacun étant invité à donner son avis lors de la réunion ou sur le site internet, à rendre visite à la permanence à Massy ou à rédiger un cahier d'acteur.

François PERDRIZET précise que le maître d'ouvrage, RFF, n'a pas indiqué de préférence entre les scénarios, en particulier sur le positionnement des deux gares. Rien n'est donc joué d'avance sur l'issue du débat et chaque participant peut apporter une contribution véritable. L'objectif de la CPDP est de créer les conditions pour que chacun soit entendu et compris, que les enjeux soient clarifiés et qu'émergent des pistes nouvelles et originales. Il précise, en réponse à une question du public, que le débat public n'est pas décisionnel mais influence la vie du projet puisque ses recommandations feront partie des éléments étudiés lors de l'enquête publique qui fera suite au débat et à la concertation sur le projet.

<b>PROJET ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE</b>
--

### **Les enjeux**

#### *Grenelle de l'Environnement*

Hubert DU MESNIL, président de RFF, rappelle que le développement de la grande vitesse en France est un objectif clé du Grenelle de l'Environnement qui a prévu 2000 km de lignes supplémentaires d'ici 2020 et 2500 au delà de 2020. Ce projet a également une dimension internationale puisqu'il s'intègre dans le développement d'un réseau de grande vitesse européen homogène.

### *Liaisons grande vitesse entre régions*

Pour RFF, l'un des enjeux du projet est d'améliorer les liaisons TGV entre régions en faisant sauter le verrou Massy-Valenton. Le projet est né d'un constat : il existe quatre lignes à grande vitesse qui partent de Paris, dont trois sont déjà connectées entre elles : la LGV Nord, la LGV Est et la LGV Sud-Est. La LGV Atlantique demeure isolée. L'objectif est de rétablir cette interconnexion manquante.

Le projet repose sur deux idées : créer une ligne dédiée au TGV dans le sud de l'Île-de-France qui permettrait de relier la LGV Atlantique aux autres et créer des gares franciliennes nouvelles en plus des 3 existantes (Massy, Marne la Vallée Chessy, Roissy), l'une à Orly et éventuellement une autre soit Sénart soit Villeneuve-St-Georges.

Pourquoi relier les lignes radiales? Car le trafic inter secteur connaît une croissance très forte depuis 10 ans (+8%) du fait de la mobilité accrue entre les régions, du développement du réseau ferré national (ex. ligne Paris Strasbourg) et du rôle clé des gares franciliennes dans l'économie. Cette ligne s'inscrit dans un réseau, 1847 kms et qui devrait s'étendre avec le Grenelle. L'Interconnexion Sud en est un maillon stratégique.

Pourquoi créer une ligne dédiée au TGV sur ce maillon ? Aujourd'hui, le TGV emprunte les mêmes voies que le trafic local, le RER C et le fret, sur ce tronçon. Tout problème avec le RER impacte directement le trafic des TGV (*voir simulation sur le fichier vidéo*). La création d'une ligne dédiée au TGV vise à faire sauter ce verrou.

### Pourquoi créer nouvelles gares TGV Franciliennes ?

Les quatre gares TGV parisiennes (gare de Lyon, gare Montparnasse, gare du nord et gare de l'est) accueillent certes un trafic plus important, de l'ordre de 84 millions. Toutefois, les gares franciliennes présentent plusieurs avantages : un potentiel de croissance plus fort, une meilleure proximité pour les franciliens dont l'accès à la grande vitesse est aujourd'hui éloigné et des axes multidirectionnels vers la France et l'Europe.

Le délégué de l'Association Interconnexion Sud TGV, précise que la province a conscience que ce projet concerne autant l'Île-de-France que les régions, et qu'ils ont la volonté de parvenir à un consensus. La CPDP lui indique que la réunion de Nantes en février 2011 est un test et que d'autres réunions seront éventuellement organisées par la suite en province.

### *Créer une meilleure interconnexion air-fer*

Tous les intervenants s'accordent sur l'importance de créer une meilleure interconnexion train-avion et sur la création d'une nouvelle gare d'interconnexion à Orly. RFF note que Orly n'est pas connecté aujourd'hui à la grande vitesse, à l'inverse Roissy où cet accès permet chaque année à 4 millions de voyageurs aériens d'utiliser le TGV. Jean-Pierre PALISSE, directeur général adjoint de l'IAU Ile-de-France (Institut d'aménagement et d'urbanisme Ile de France), indique que le système aéroportuaire francilien est l'un des plus gros au monde, mais qu'il est très mal desservi par voie terrestre. Il précise qu'au niveau européen, il prévoit un doublement du trafic aérien d'ici 2030 et donc une saturation en 2025-2030 puisque la capacité aéroportuaire en Europe n'augmente que de 40%. Il y a donc un enjeu majeur pour Paris et sa compétitivité mondiale de rénover l'accès de son hub. A ses yeux, la part croissante du voyage court peut se reporter sur le TGV et libérer la capacité aéroportuaire pour la longue distance.

Marc PELISSIER, secrétaire général de l'Association des usagers des transports d'Île-de-France, note que le projet ouvrira la possibilité de reporter des trajets avion-train ; il permet de spécialiser Orly dans les vols sur l'Europe, moyens et longs courriers. Il

permettra de dé-saturer les réseaux. Il note également qu'il offre une réponse face à l'augmentation du prix du pétrole. Il se dit contre les aéroports de province comme Nantes.

#### *Améliorer l'accessibilité à la grande vitesse pour les franciliens*

Pour Hubert DU MESNIL, un enjeu clé réside dans l'amélioration des transports en Ile-de-France avec l'amélioration des conditions de transport quotidien, mais aussi un meilleur accès des usagers franciliens au TGV. Pour lui, il est temps de sortir de la traditionnelle concentration des gares dans Paris pour imaginer un réseau de gares TGV conçues sur le modèle de Massy qui a été une des premières pierres de ce réseau.

#### *Décongestionner les gares parisiennes*

Michel LEBOEUF, directeur de la prospective à la SNCF, présente la position de la SNCF qui milite depuis 10 ans pour le projet Interconnexion Sud pour son intérêt essentiel à la fois régional en Ile de France, national et international. La SNCF se dit en effet préoccupée par la saturation à venir des gares parisiennes avec l'ouverture future des nouvelles lignes TGV, la mauvaise desserte des gares TGV et la difficulté des trajets sur les transversales province-province. Ils veulent continuer le système de synergie du trafic province-province et IDF-province dans les deux sens qui existe à l'Est de Paris.

### **Les questions**

#### *Où implanter la gare TGV d'Orly ?*

RFF explique que cette gare aurait une double fonction pour les 2,4 millions de voyageurs estimés et servirait à connecter avion et train pour 50% des usagers et à desservir le territoire francilien pour les autres 50%.

4 localisations sont proposées :

- au plus près des aérogares, entre les deux terminaux: 650 M€, gare en souterrain
- au sein du projet immobilier Cœur d'Orly
- Sur le RER C à Fraternelle : 50 M€, gare en aérien
- Sur le RER C à Pont de Rungis : 50 M€, gare en aérien

Les critères de comparaison sont le coût, la qualité de la correspondance entre la gare et l'avion, l'accessibilité sur le territoire et l'impact sur le territoire.

A la question de savoir si le coût est déterminant sur le choix de la localisation de la gare d'Orly, RFF précise que l'écart de coût provient du fait que la construction en aérien est moins onéreuse et que ce n'est pas le coût qui conduit la décision mais un ensemble de facteurs, dont la qualité de correspondance entre la gare TGV et l'aéroport d'Orly. Il note enfin que « *ce qu'on gagne en proximité, on le perd en altimétrie* », puisque la gare d'Orly se situerait à 30 mètres de profondeur près des terminaux.

En réponse à la question d'un internaute, RFF insiste sur le fait que la gare d'Orly et la gare de Massy ne sont pas des gares concurrentes. La gare TGV de Massy est un succès car elle est connectée au RER B. La gare TGV d'Orly fonctionnera car elle sera connectée à l'aéroport. Qu'elle soit située à Villeneuve ou à Sénart, la deuxième gare fonctionnera car il y aura une connexion au RER D. De plus, le fait de créer d'autres gares va permettre, par effet indirect, de mettre plus de trains et de desserte sur la gare de Massy.

Jean-Pierre PALISSE note que le hub air-fer ne sera vraiment efficace que si la gare TGV est localisée au plus proche des terminaux aériens. Pour lui, ce serait une erreur de mettre la gare plus loin et donc d'avoir recours à des transports intermédiaires. Il cite Amsterdam, Frankfort et Stockholm comme étant des exemples d'aménagements réussis

avec un échange très direct entre gare tgv et aéroport.

Le maire de Massy se dit favorable à la création d'une gare à Orly, au sein de l'aéroport pour éviter les ruptures de charge et ouvert à la création d'une seconde gare. Il alerte sur la nécessaire connexion de la gare TGV et du métro automatique à Massy.

#### *Faut-il une deuxième gare TGV?*

Pour RFF, ce serait un véritable atout pour le projet car cela signifie plus de population et d'emploi à moins de 30 minutes d'une gare TGV et davantage de trafic dans ces gares TGV. De plus, 40% des voyageurs intersecteurs sont intéressés par une destination en Ile-de-France (ex. de trajets Lille-Massy ou Bordeaux Marne-la-Vallée) A noter une incidence sur le temps : 5 minutes d'arrêt en gare et sur le coût du projet.

Michel LEBŒUF défend la création de deux nouvelles gares TGV, l'une positionnée au sein de la structure aéroportuaire d'Orly et l'autre à Villeneuve car elle aura plus de trafic due à sa position sur le tronç commun du RER.

#### *Si oui, où aménager la 2<sup>ème</sup> gare ?*

RFF précise que les deux localisation possibles sont proches du RER D et donc dans le sud de l'Île-de-France, toutes les lignes du RER seraient ainsi connectées au réseau TGV. L'association des gares de Massy et Orly amènerait 4 millions, Villeneuve-Massy-Orly, 5 millions et Sénart-Massy-Orly, 5,6 millions de passagers annuels dans ces gares.

Un conseiller général et régional de Villeneuve-le-Roi s'interroge sur l'accès aux nouvelles gares aux banlieusards. Il se voit répondre que les différentes positions proposées pour la gare d'Orly sont connectées à des transports en commun, le RER C, le tramway à Rungis-la-Fraternelle, le prolongement de l'Orlyval si c'est le choix proche des aérogares. Il sera traité du prolongement de la ligne 14, ligne verte du Grand Paris, dans un autre débat public.

Le président de la CCI de l'Essonne fait part de ce que les entreprises considèrent l'Interconnexion Sud comme un enjeu majeur pour le développement économique de l'Essonne grâce notamment à la création de deux nouvelles gares TGV et à l'intermodalité air-fer à Orly. Il note que le choix de Lieusaint permettrait d'intégrer le développement du cadran sud-est de l'agglomération.

#### *Comment relier les gares entre elles ?*

Entre Massy et Orly, un tunnel sera réalisé. A l'est d'Orly, il y a deux possibilités : soit une ligne droite pour relier Valenton Limeil Brévannes et la branche actuelle de la LGV Sud-Est, soit une ligne descendant vers le sud pour rejoindre Sénart, utilisant l'ancienne branche de la LGV Sud Est.

## SCÉNARIOS ET PROJETS CONNEXES DE TRANSPORT

### **Les scénarios**

RFF a élaboré des 3 scénarios crédibles et réalisables sur le plan de transport mais volontairement contrastés, afin de nourrir le débat.

Scénario A : tunnel direct entre Massy, Orly et Limeil Brévannes, sur un tracé non encore défini. 18 kms, 2,4 milliards €. Ce scénario passe par la création d'une gare à Orly et permet aussi de créer une gare à Villeneuve-St-Georges (ce qui élèverait le coût à 3 mds€).

Scénario B : jumelage de la ligne nouvelle avec l'existante. Cette option prévoit un tunnel entre Massy et Orly car l'environnement est trop contraint. A l'Est d'Orly, où il existe actuellement une 3<sup>e</sup> voie, il est prévu la construction dans certains secteurs d'une ligne supplémentaire avec des aménagements et des tunnels dans d'autres secteurs. 16 kms pour 1,4 mds€.

La variante de ce scénario prévoit un tunnel entre Orly et Limeil Brévannes. 19 kms pour 1,8 mds€. Dans ce cas, la gare d'Orly ne pourrait se situer qu'à Rungis-la-Fraternelle ou Pont de Rungis, en surface et il pourrait être construit une gare vers Villeneuve-St-Georges.

Scénario C : tunnel entre Massy, Orly et Sénart. Longueur : 31 kms, 3,4 mds€. La gare serait située soit à Lieusaint, soit à Villaroche.

Un intervenant note qu'une gare à Sénart présente deux intérêts, celui d'offrir à davantage de personnes un accès au TGV, sans aller à Paris et celui d'utiliser l'ancienne voie TGV. Toutefois, il se demande comment se feront les liaisons de Massy-Orly pour aller vers le nord (scénario Lieusaint). RFF précise que dans le cas du scénario C, Orly-Sénart, il sera nécessaire de créer une virgule après Villaroche pour remonter vers le nord. Il convient que le temps de parcours sera accru de 5 à 10 minutes car le tracé descend vers le Sud pour remonter vers le Nord mais rappelle que ce projet ne vise pas à gagner du temps. En outre, les études socio-économiques ont montré que les pertes de temps sur les trajets Bordeaux-Lille ou Bordeaux-Strasbourg sont compensées par les gains d'accessibilité via la gare de Sénart. La création de cette gare apporte 2 millions de voyageurs supplémentaires.

Le maire de Massy, présente la position de sa ville. Massy se déclare favorable au scénario A, sans être opposé au scénario C, car elle est moins chère et elle offre un trafic intéressant. Michel LEBŒUF indique que la préférence de la SNCF va aux projets A (en priorité car il est moins cher, plus rapide et génère plus de trafic) et C. Le président de la CCI de l'Essonne exclut le scénario B, du fait de la rupture de charge.

## **Articulation avec les projets connexes de transport**

### *Ligne Massy-Valenton*

Le président du Comité de défense des riverains de Massy Valenton souhaite que le projet mène à l'abandon du projet provisoire Massy Valenton, qui présente des nuisances pour les 20 000 riverains et qui n'est pas, selon lui, convaincant au niveau technique. RFF indique que la réunion locale prévue à Antony évoquera ce sujet en détail, mais précise d'ores et déjà que le projet Massy Valenton ne se situe pas sur la même temporalité puisque les travaux sont sur le point de commencer, tandis que l'échéance de l'interconnexion est en 2020 ou 2025 et qu'il est nécessaire pour faire face à l'accroissement de trafic prévu en 2017 (TGV vers Bretagne). Sur le choix du projet pour Massy Valenton, les études sont en cours et les résultats permettront de nourrir le débat sur l'Interconnexion Sud.

Le président du Comité environnement des lignes ferroviaires et de l'interconnexion en Île-de-France (CELF) indique soutenir le projet d'interconnexion. Toutefois, il insiste sur le fait que le sujet Massy Valenton est une partie intégrante de ce dossier. Il souhaite connaître le coût du baril pétrolier sur lequel sont basées les estimations des projets Massy-Valenton et celui sur lequel sont basées les analyses Interconnexion Sud. RFF indique que le prix du baril utilisé dans les deux études est cohérent et s'engage à le préciser ultérieurement. L'intervenant note également que le projet Massy-Valenton initial a sous-estimé le trafic des voyageurs de 50% entre 2008 et 2020 et indique que

tant que l'Interconnexion Sud n'est pas mise en place, c'est par Massy, Valenton et donc Antony que les trafics se heurteront à des problèmes. RFF indique que, sur la base d'études publiques consultables en ligne, le trafic s'élèvera à 74 trains sur Massy-Valenton en 2020 (base de croissance de l'intersecteur = 8%) et la mise en service de l'Interconnexion Sud permettra la circulation de 12 trains supplémentaires.

Un habitant de Wissous, s'interroge sur l'avenir de la ligne C du RER et sur l'amélioration de la desserte entre Massy et Pont de Rungis. François PERDRIZET note que RFF n'est pas en charge de l'exploitation de la ligne, c'est le STIF qui décide. RFF précise que la question du RER C à l'ouest de Pont de Rungis est traitée dans un autre projet, celui de la ligne Massy Valenton. Il note toutefois que le fait de dégager les lignes du RER C du trafic de TGV devrait permettre d'améliorer la desserte du RER, voire de développer le RER C. François PERDRIZET indique que cette problématique sera étudiée lors de la prochaine réunion à Juvisy qui traitera des scénarios et des projets connexes.

#### *Passage du POCL*

Un habitant de Wissous s'interroge sur l'impact de la ligne du POCL dans le secteur. RFF indique que le projet POCL (Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon) est en gestation, le débat public ayant lieu un an plus tard et que les études sont pour le moment en cours. La CPDP indique que les éventuelles nouvelles informations disponibles sur ce projet seront portées à la connaissance des participants au débat.

#### *Autres projets*

Marc PELISSIER s'inquiète du foisonnement de projets engagés et de la nécessité de garder une vision d'ensemble et de prioriser. Il note que dans le cadre du projet de prolongement du Tramway T7 à Juvisy, le financement de la gare est en attente depuis 1 an. Sur la question spécifique du RER C, il insiste sur le fait que l'amélioration de la ligne existante est indispensable et qu'il faut accroître la fréquence des trains, aujourd'hui de 30 minutes. Au final, il ne prend pas position mais recommande de garder une vision globale du sujet.

Daniel HANNOTIAUX, représentant l'association Ile-de-France Environnement, pointe la nécessité de prolonger la grande vitesse autour de Paris et compléter par de nouvelles liaisons telles que Paris Normandie, mais aussi Lyon-Turin, Barcelone-Bayonne.

## IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

L'inquiétude concernant les nuisances éventuelles du projet est sous-jacente à plusieurs interventions. Un habitant de Massy regrette que la situation de référence suppose l'amélioration du RER C car le projet n'est pas convaincant et se prononce en faveur de l'adoption d'un projet indépendant du projet définitif qui soit réaliste et respecte la tranquillité des riverains, par la création d'une ligne en souterrain.

Un habitant de Villeneuve-le-Roi, inquiet des gênes sonores, se voit confirmer que des études d'impact sont prévues dans le cadre des études détaillées, dans le calendrier, à la suite du débat public, et que beaucoup de tunnels sont prévus dans les scénarios pour limiter les nuisances.

Une habitante de Wissous s'inquiète des nuisances pour sa commune et souhaite savoir si la ligne sera en souterrain sous Wissous. RFF confirme qu'un tunnel est prévu entre Massy et Orly, qui concernera tous les trains, sauf quelques TGV Normands qui, pour des

raisons techniques, devront emprunter la ligne Massy-Valenton pour rejoindre le tunnel à l'est de Wissous.

RFF indique que la question de la remise en cause éventuelle des restrictions imposées à l'aéroport d'Orly sera traitée lors d'une intervention de la Direction générale de l'aviation civile, à l'occasion de la réunion du 13 janvier.

Un élu de Rungis note que le secteur est déjà très chargé et s'interroge sur l'impact de ce projet sur les routes. RFF rassure sur le fait que ces nouvelles gares ne congestionneront pas les autoroutes à proximité, puisque d'une part, les secteurs d'Orly et Sénart sont bien desservis et que le trafic supplémentaire généré par une gare TGV à Orly est estimé à 2000 voitures par jour, ce qui est minime.

Un habitant de Wissous souhaite savoir si, dans le cadre d'une gare à Rungis-la-Fraternelle ou Pont de Rungis, il y aura un impact au niveau de la surface et si les riverains seront expulsés. RFF répond qu'il y a suffisamment de place pour une gare TGV sans impact sur le bâti, et précise que c'est une préoccupation constante sur tout le tracé du projet.

Le riverain d'un passage à niveau à Antony, rue Mirabeau, s'inquiète de son avenir. RFF lui confirme qu'il est prévu que ce passage à niveau soit supprimé dans le cadre du projet Massy-Valenton et que ce sujet n'entre pas dans le projet Interconnexion Sud.

Daniel HANNOTIAUX indique qu'ils soutiennent le projet de l'Interconnexion Sud, vitale selon eux, mais qu'ils n'ont pas arrêté de position sur le tracé. Ils vont rédiger des cahiers d'acteurs. Leur soutien est fondé sur leur attachement à réduire la consommation des énergies fossiles et les gaz à effet de serre et les lignes à grande vitesse constituent un levier important pour limiter l'automobile et l'avion sur les longues distances en France et à l'international.

Un participant fait une précision sémantique et indique que ce projet ne constitue pas une « amélioration » mais une dégradation pour le cadre de vie des riverains.

## ÉCONOMIE ET TECHNIQUE DU PROJET

Un conseiller municipal d'Antony souhaite connaître la capacité maximale de circulation de train par scénario. RFF l'estime à 15 trains par heure en 2020 pour une ligne à grande vitesse en théorie, mais en pratique cette capacité est réduite à 4 trains par heure pour l'Interconnexion Sud qui est une ligne transversale (assurant à la fois les trajets vers l'IDF et les intersecteurs), soit une centaine de trains par jour.

Le président du CELFI note que le projet d'Interconnexion Sud ne règle pas la problématique du triangle de Coubert car une voie ferroviaire ne peut pas porter plus de 15 TGV par heure et par sens. Le triangle sera donc saturé avec l'Interconnexion Sud. RFF assure que le triangle est aujourd'hui sous-exploité et qu'il sera non pas saturé mais optimisé avec la mise en place de l'Interconnexion Sud. L'intervenant rétorque que cela ne prend pas en compte le trafic des trains espagnols et italiens que le triangle ne saurait satisfaire.

Un habitant de Massy demande s'il est envisageable techniquement de faire partir un TGV en souterrain à partir de la gare de Massy qui est située en surplomb. RFF rassure sur le fait que c'est tout à fait réalisable sans impact sur le bâti : il convient d'adopter une pente forte et de faire plonger le TGV le plus vite possible. C'est étudié pour ne pas avoir d'impact pour l'urbanisation mais il y aura néanmoins de possibles impacts sur la voirie.

RFF précise que, dans l'hypothèse d'une gare TGV située à Pont de Rungis ou à Rungis la Fraternelle, cette gare sera connectée à l'aéroport par l'Orlyval et cette correspondance sera neutre, sans contrainte tarifaire, pour le voyageur TGV. L'avenir de l'Orlyval sera étudié dans le cadre du projet Grand Paris.

## ÉVOLUTION DU SECTEUR D'ORLY

Jean-Pierre PALISSE note que ce projet est l'opportunité d'améliorer l'accessibilité de tous les territoires du sud de l'agglomération parisienne, soit 5 millions d'habitants, un ensemble économique très actif qui se positionne dans l'économie internationale (le « cône sud de l'innovation »), avec notamment le territoire de proximité d'Orly, entre le Val de Marne et l'Essonne, très urbanisé, multipolaire, très actif, diversifié, au grand potentiel de développement économique et urbain. Ce hub air-fer pourrait être le déclencheur pour faire de ces zones, satellites aujourd'hui, un portail d'entrée européen. C'est dans la décennie 2020 que se présentera une conjonction favorable.

## FAISABILITÉ ET FINANCEMENT

François-Régis ORIZET, directeur régional Ile-de-France de RFF rappelle les trois missions de RFF : exploitation, entretien, modernisation et développement du réseau. Il souligne que ce projet est financé par l'Etat et la région IDF.

Le président de l'Association pour l'environnement et le patrimoine à Wissous compare les phasages et les délais de réalisation du Grand Paris et de l'Interconnexion Sud et note que la gare du métro Grand Paris arrivera avant le TGV à Orly. Il note également la différence de coût avec les projets Grand Paris et Arc Express, environ 60 milliards euros pour les deux et se demande pourquoi un projet aussi minime que l'Interconnexion Sud passe après. Un participant note à l'inverse que 3 milliards d'euros représentent un gros investissement en période de crise. Il est répondu qu'il n'y a pas de concurrence entre les projets et que les processus de financement sont très différents. Le calendrier du projet Interconnexion Sud intègre un temps d'étude 6 ans, puis un temps de réalisation liée à la vitesse des tunneliers : 3 kms par an, d'où une durée des travaux située entre 4,5 ans et 6 ans. L'échéance est donc en 2020-2025. Enfin, le phasage du projet est possible si le choix de la gare d'Orly est fait à Pont de Rungis ou Rungis la fraternelle, c'est-à-dire sur le RER C.

Marc PELISSIER se dit favorable au projet d'interconnexion Sud, prioritaire, mais il s'interroge de manière générale sur le financement du projet.

Le maire de Massy souhaite que les territoires participent au financement de ces gares, qui leur apporteront une valeur économique. Il indique que des travaux seront nécessaires dans la gare de Massy pour améliorer la desserte aux voyageurs.