

## INTERCONNEXION SUD DES LIGNES A GRANDE VITESSE EN ILE-DE-FRANCE Résumé de la treizième séance – Massy, le 18 mai 2011

François Perdrizet, président de la CPDP « Interconnexion Sud » ouvre cette 13ème et dernière réunion à Massy, en compagnie des 4 autres membres de la Commission. Cette séance qui clôt un débat commencé le 9 décembre, donne lieu à une tentative de première restitution. Chaque membre de la CPDP est appelé à proposer une synthèse des débats publics sur un grand thème. François Perdrizet se dit « *modeste* » devant la « *difficulté de rendre compte de la complexité et diversité des échanges et d'être à la fois fidèle et complet* ». Il appelle le public à réagir à ces synthèses et à pointer les oublis et les déformations. Si des échanges ont lieu, aucun argument inédit ne viendra étayer les synthèses présentées.

Pour RFF, cette réunion constitue également un point d'étape sur le projet Interconnexion Sud mais en aucun cas le bilan du débat. La Commission rendra dans les 2 mois un compte-rendu écrit, la Commission nationale rendant simultanément le bilan du débat. Le conseil d'administration de RFF se prononcera alors, dans les 3 mois, sur la suite qu'il entend donner au projet.

Ne pouvant plus accepter matériellement de cahiers d'acteurs, François Perdrizet invite les acteurs à les transformer en contributions écrites. Jusqu'au 20 mai, elles seront alors publiées sur le site internet.

### PROJET ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

François Perdrizet se félicite que ce projet ait suscité un large intérêt auprès des acteurs et du public. Il dénombre 1930 participants aux réunions, soit 160 en moyenne (hors ateliers techniques), 21600 visites sur le site Internet, 931 internautes en direct dans les réunions publiques et 72 cahiers d'acteurs, dont il a établi la cartographie.

L'opportunité du projet a été démontrée et partagée par tous les acteurs. François-Régis Orizet de RFF, dans sa conclusion, notera même son « *étonnement devant la convergence de l'intérêt pour le projet* ».

Michèle TILMONT, membre de la CPDP, propose une synthèse des débats sur le thème de l'aménagement du territoire.

#### ***Le projet d'interconnexion sud, clé de voute structurant du réseau de LGV***

Le projet d'Interconnexion Sud dépasse la seule logique transports pour être un levier d'aménagement des territoires. Les arguments du débat ont été déclinés selon trois échelles d'aménagement des territoires : national, régional et local.

#### A l'échelle nationale : l'interconnexion sud, instrument du développement économique aux plans national et européen

L'IS est une priorité nationale pour le réseau ferroviaire, et notamment une réponse à l'aménagement des territoires pour les 6 régions de l'Ouest. Un très grand nombre de cahiers d'acteurs portent les arguments des régions hors Ile-de-France, avec une préférence majoritaire pour le tracé le plus court qui engendre le moins de perte de temps. Certaines voix isolées se sont élevées contre le tropisme parisien.

### A l'échelle des territoires de l'Île-de-France

L'Interconnexion Sud s'inscrit dans le développement urbain de la Région capitale, dont la mauvaise desserte en transports en commun en radiale fut largement dénoncée. Le projet s'inscrit aussi dans les orientations du Schéma directeur de la Région qui vont dans le sens d'une agglomération durable. Enfin, un atout reconnu du projet est la création d'une gare TGV à Orly qui soit intermodale et, ou, territoriale.

### L'aménagement des territoires à l'échelle locale : l'hypothèse d'une deuxième gare reliée au RER D

Les réunions publiques ont confirmé les avantages de cette option dont le principe recueille une forte majorité d'avis favorables du fait de sa dimension territoriale, mais également pour sa capacité à accroître le nombre de voyageurs pour les TGV inter-secteurs avec un temps de parcours allongé mais des fréquences de train plus grandes. Le choix de la localisation de cette gare influe sur le tracé de l'Interconnexion Sud.

### ***Quels enjeux urbains pour une gare à Villeneuve-Saint-Georges?***

Les acteurs divergent sur cette option. La municipalité défend le choix d'une gare TGV en souterrain en centre-ville, ce qui rend indispensable la déviation de la RN6. La majorité municipale présente des arguments contre une gare à Villeneuve Triage, alors que l'opposition, à l'inverse, se prononce pour ce secteur. A l'inverse, l'exécutif de la ville voisine de Villeneuve-le-Roi s'exprime catégoriquement contre une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Le débat achoppe sur la question des nuisances que la gare induira, notamment au niveau des « *points noirs* » de la circulation que sont la RN6 et le pont de Villeneuve. Certains élus d'opposition à Villeneuve-le-Roi décrivent cela comme un « *faux problème* » puisqu'ils sont pris en compte au SDRIF et seront donc réglés d'ici 10 ou 15 ans. Le problème des surfaces nécessaires en parking est à nouveau mentionné à la réunion.

### ***Quelle dynamique urbaine pour une gare à Lieusaint?***

Il existe un consensus politique des acteurs clés du quadrant sud-est francilien sur la localisation de la 2<sup>ème</sup> gare à Lieusaint. Cette volonté politique représente un atout fort pour Sénart et de la Seine-et-Marne, à quoi s'ajoutent le développement économique attendu et la disponibilité de quelque 3 000 hectares de foncier.

### ***Complémentarité ou concurrence entre gares TGV?***

Si les études montrent que la création d'une seconde gare augmente la performance du projet, des voix se sont élevées toutefois pour dénoncer la pertinence de positionner trois gares, Massy, Orly, Villeneuve-Saint-Georges à des distances très proches. Le maire de Massy ne trouve pas antinomiques d'avoir une gare TGV à Massy et à Orly : « *plus il y a de gares, plus il y a de voyageurs et d'utilisateurs des transports en commun* ». Ces chiffres ont donné lieu à de nombreux débats.

### ***Différents critères d'appréciation***

Le débat a mis à jour, avant tout, le critère d'urbanité qui oppose étalement urbain et densification. Lors de la réunion de Massy, le maire de Lieusaint s'agace de l'utilisation du mot « *étalement urbain* », auquel il préfère le « *développement de nouveaux pôles franciliens* ». Un 2<sup>e</sup> critère est économique puisque les gares sont des outils de développement. Enfin, le 3<sup>ème</sup> est un critère technique d'accessibilité, par véhicules particuliers, par transports en commun.

### ***L'interconnexion sud : un projet atypique***

RFF a rappelé que l'Interconnexion Sud, clé de voûte du réseau ferroviaire national et européen, vise des gains autres que des gains de vitesse :

- des gains d'accessibilité, de fréquence
- des gains atypiques comme : la robustesse du réseau, des gains de régularité, des effets positifs sur le RER C, la mutation de l'aéroport d'Orly, la décongestion des gares parisiennes et également sur les transports en commun et l'aménagement des territoires.

## SCENARIOS ET PROJETS CONNEXES DE TRANSPORT

Jacques DUCOUT, membre de la CPDP, revient sur la comparaison des scénarios et ses relations avec les réseaux de transport urbain.

### ***La comparaison des scénarios***

#### Une gare à Orly

Les acteurs sont favorables depuis le début du débat public à la création d'une gare TGV à Orly. Quelques réserves se font entendre du fait de la probable création d'un métro entre Massy et Orly dans le cadre du Grand Paris. Les acteurs s'accordent tous pour dire que cet aéroport intermodal permettrait de modifier la nature des trafics à Orly vers l'international. Face aux inquiétudes des riverains, Aéroports de Paris avait confirmé que les restrictions imposées au trafic ne seraient pas levées.

La majorité des acteurs est favorable à la localisation de la gare TGV d'Orly au plus près de aéroports, pour maximiser l'intermodalité air-fer et pour des besoins de desserte territoriale, ce qui est incompatible avec le scénario B. Ce scénario ne recueille que très peu de soutien depuis le début du débat du fait de son tracé en aérien.

#### Le scénario à une gare

Le scénario à une gare, entre Massy et le bois de la Grange, est prisé par ceux qui privilégient la vitesse, le gain de temps et les trajets de région à région. Certains craignent de voir leur gare concurrencée.

#### Les scénarios à deux gares

A niveau de voyageurs pratiquement équivalents, les différences tiennent essentiellement :

- à la proximité d'Orly ou l'éloignement dans le cas de Lieusaint
- à la présence sur le tronc commun ou sur une ligne secondaire du RER D.

Pour tous ces scénarios, l'efficacité des tunnels doit encore convaincre un certain nombre d'acteurs. Il faut également anticiper les problèmes de capacité des lignes dans le cas où l'on veut promouvoir une navette ferroviaire entre Orly et Roissy.

#### Scénarios atypiques

François Perdrizet se réjouit en introduction que « *les gens soient sortis du cadre* » en proposant des scénarios alternatifs.

- Le représentant de la FNAUT IDF a proposé de coupler le tracé de l'Interconnexion Sud, avec l'immense zone neutralisée, sans habitation, de l'aéroport d'Orly, d'où la possibilité de le faire en tranchée couverte.
- Un autre scénario proposé par la FNAUT consiste en un phasage technique et financier du projet avec des phases transitoires, dans une perspective de restriction de crédits (une solution progressive mélangeant les scénarios A et B).
- Les citoyens d'Antony reviennent à l'idée de « *barreau sud* », plus efficace et plus court pour relier les régions françaises, moins coûteux car aérien et positif pour l'aménagement du sud est de l'Île-de-France. L' AIS rappelle que le barreau sud a été abandonné il y a 15 ans par le « *refus des populations et élus locaux de le voir traverser leurs terres et villages, et*

*prendre des terrains* ». Il argumente qu'il faut compter entre 40 et 60km de voies et c'est donc plus coûteux. Il est rejoint par RFF.

- La ville d'Antony propose une variante pour repousser l'entrée du tunnel sous la gare TGV de Massy.

### ***Les dessertes de rabattement « à horizon visible »***

Jacques Ducout fait un point rapide sur les évolutions prévues, avant la réalisation de l'Interconnexion Sud, sur les dessertes de rabattement, tout en notant la difficulté de comparer les chiffres.

La rénovation du RER B, qui dessert Massy et Antony et qui fut l'absente du débat, est en cours jusqu'à 2013. Il restera la question du doublement du tunnel Châtelet-Gare du nord qui a été évoqué.

Le RER C va voir sa fréquence passer au quart d'heure.

Le RER D et ses dysfonctionnements furent au cœur des débats.

Orlyval : il est demandé une tarification adaptée.

Transports en commun en site propre : plusieurs projets de tramways et TCSP en cours.

Grand Paris Express : en attente d'informations prochainement

### ***Amélioration du tronçon Massy-Valenton***

Une solution provisoire est en cours pour réduire les nuisances, notamment au niveau de la rue des Chênes et du passage à niveau de Fontaine Michalon. Les riverains reprochent d'ailleurs à RFF la lenteur à la réalisation de l'insonorisation, « *vitale pour l'avenir* » selon le représentant de la FNAUT. Si certains acteurs contestent la pertinence de séparer les deux projets, deux positions s'opposent : ceux qui poussent pour la réalisation rapide de l'IS pour éviter de faire le projet provisoire, contre ceux qui pensent qu'il « *ne faut pas lésiner sur les moyens* » et réaliser un projet « *de très haute qualité environnementale* », car cette période transitoire va durer longtemps. Le président de l'association CELFI IDF Sud dit vouloir, sur ce sujet, « *fromage et dessert* ».

### ***Le projet Paris Orléans Clermont Lyon - POCL***

RFF a rédigé une fiche de synthèse sur le sujet, mise en ligne, qui rappelle que les projets IS et POCL ont des objectifs distincts mais que des raccordements sont possibles. En effet, au fil du débat, certaines questions se sont fait entendre sur le sujet, l'opportunité de fusionner les deux débats, la possibilité d'utiliser l'infrastructure du scénario C pour le POCL, l'attrait que représente ce projet pour le Centre Essonne et l'importance éventuelle d'une desserte à Orly.

### ***L'Interconnexion Sud et le Fret***

Pour la SNCF et certains acteurs, l'IS concerne indirectement le fret car elle va permettre de dégager des capacités en plus pour le RER et le fret. Ce n'est pas uniquement une question de volume mais aussi d'intégration dans les sillons : « *faire supporter deux modes d'exploitation (RER et fret) c'est plus simple que trois (RER, fret et TGV)* ». Pour la SNCF, pour préserver l'avenir qui verra un accroissement du transport de marchandises, il est non seulement essentiel de préserver les infrastructures liées au fret mais également les sites à vocation ferroviaire multimodale, comme la gare de triage à Villeneuve-Saint-Georges, unique en Ile-de-France. C'est un enjeu important aussi pour la Province. Il est toutefois fait état des nuisances qui accompagnent le fret, les gênes sonores de nuit et le transport de marchandises dangereuses.

## IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Camille SAÏSSET, membre de la CPDP, illustre la préoccupation forte de nombreux acteurs en matière d'environnement, en reprenant les mots durs employés au fil des réunions (« *territoire servant* », « *ville enclavée* », « *miroir aux alouettes* »...) et en égrenant les nuisances qui pourraient accompagner l'Interconnexion Sud : sonores, atmosphériques, vibrations... Elles viennent s'ajouter pour certains riverains des zones les plus touchées, aux nuisances qui leur empoisonnent déjà la vie (passage des avions, des trains, site pollués, RN 6 saturée, ...).

Avant de lister les enjeux environnementaux qu'il soulève, il faut rappeler que le projet Interconnexion Sud est inscrit dans la loi du Grenelle de l'environnement, qui vise notamment à favoriser les modes de transports par tgv et réduire les gaz à effets de serre. Ce projet a été conçu à 95 % en souterrain par RFF dans un souci de protection de l'environnement pour limiter les nuisances en surface.

Si le tracé en aérien est rejeté par la majorité des riverains pour ses nuisances évidentes, la perspective de la construction (période de chantier) et de l'exploitation de tunnels sous leur ville ou leurs espaces naturels inquiète fortement les acteurs de ce territoire, avec notamment les entrées et sorties de tunnels et le raccordement aux TGV atlantiques qui apparaissent comme les éléments les plus menaçants du fait des nuisances sonores incontournables en sortie de surface, même s'il existe des solutions techniques pour les atténuer.

La préservation des espaces naturels est largement évoquée aussi, la crainte du « *massacre* » de la forêt de Sénart (« *sanctuarisée* ») et du Bois de la Grange, même si le tunnel passerait dans la forêt à plus de 20 mètres de profondeur. Préoccupation également pour la plaine de Montjean sur les communes de Wissous et Rungis, la forêt de Notre-Dame à Villeneuve-le-Roi et les espaces naturels et agricoles du plateau Briard.

La construction des tunnels, qui « *reste empirique* » selon un expert, fait craindre pour l'environnement, même si les meilleures conditions paraissent réunies, aux niveaux technique et géologique, pour limiter les vibrations: risques de tassement de terrain, même si limités, le chantier pendant la construction, les emprises au sol, etc.

Preuve que ces questions sont sensibles, les acteurs se saisissent de cette tribune pour revenir sur leurs craintes déjà exprimées. Le maire de Massy et le représentant du Celfi IDF rappellent qu'ils seront attentifs à l'enfouissement de la ligne, à hauteur de Massy Verrières et au début d'Antony. La représentante du maire de Wissous réclame à nouveau une protection contre les nuisances et revient sur le projet actuel Massy-Valenton.

Nombre d'intervenants ne sont pas convaincus par les présentations des experts et les « *bonnes paroles pas suivies d'effets* » : « *nous n'avons plus confiance* ».

RFF apporte des précisions quant à sa position : « *ils n'ont jamais nié les impacts des tunnels, mais pensent que le tunnel est le moyen d'avoir le minimum d'impact* ». Ils indiquent que la question des mesures de protection aux entrées et sorties de tunnels sera au cœur de la concertation après le débat et fera l'objet d'ateliers thématiques, en présence de spécialistes de la géologie et des impacts sur le sous-sol. Sur Massy-Valenton, RFF rappelle que « *la convention sur la protection acoustique a été signée en 2010, elle sera réalisée en 2015* ».

## ECONOMIE ET TECHNIQUE DU PROJET

### **Avantages socio-économiques**

Le projet IS est atypique dans le sens où il apporte de nombreux avantages socio-économiques (gains en robustesse, amélioration du RER C...). Toutefois, de nombreux acteurs, à commencer par RFF, s'accordent sur le fait qu'il convient de mieux les valoriser dans la suite du projet. Un intervenant appelle à estimer « *les couts sociaux et des services rendus en contrepartie* ».

Un représentant de la FNAUT IDF note toutefois que l'Interconnexion Sud peut contribuer à améliorer le RER C mais qu'elle ne va pas résoudre tous les problèmes puisque les conflits avec le TGV ne représentent « *que 5% des retards* ».

Les contributeurs potentiels restent d'ailleurs discrets sur l'intérêt financier qu'ils accordent à ces avantages. Seul le maire de Massy exige que les communes concernées par les gares TGV participent à leur financement au vu des bénéfices qu'elles en retireront. « *Tout ça pour ça ?* », c'est à l'inverse le sentiment qu'expriment certains acteurs devant le budget de 3 milliards d'euros annoncé.

Pour avancer, Olivier Klein invite à se départir des approches « *technicistes* » et à traduire les impacts en « langage usager ».

Un intervenant note que Olivier Klein, dans sa synthèse, a oublié la Province et enjoint les acteurs à prendre en compte l'intervention de la SNCF lors d'une dernière réunion, qui a démontré que le scénario A et la gare de Villeneuve-Saint-Georges présente la meilleure rentabilité socio-économique et la meilleure efficacité pour la Province : « *Villeneuve-Saint-Georges saute aux yeux !* ».

Un autre intervenant questionne le fait de dédier la ligne aux seuls TGV et suggère de l'ouvrir aux autres grandes lignes afin d'avoir une rentabilité plus grande. François Perdrizet le renvoie aux conclusions de l'atelier technique sur les capacités.

## FAISABILITE ET FINANCEMENT

Olivier Klein livre une synthèse sur le financement, question qui a été largement débattue, même si, RFF le notera dans sa conclusion, elle est apparue plutôt vers la fin du débat public. François Guliana notera en conclusion qu'il y voit « *une preuve de responsabilisation des acteurs* ».

### **Opportunité et degré de priorité du projet IS**

Ce qui est fortement ressorti du débat, c'est l'urgence de développer les transports en commun en Ile-de-France, d'améliorer les RER C et D, de créer des liaisons complémentaires, entre l'Essonne et Orly par exemple. Olivier Klein note que ces projets sont comparés au projet IS, parfois de façon concurrente par certains ou complémentaires par d'autres. Par exemple, le président du Conseil général de l'Essonne enfonce le clou : « *les finances publiques ne doivent pas déshabiller Pierre pour habiller Paul* ».

La question des priorités amène certains intervenants à évoquer les financeurs potentiels. Un intervenant appelle à considérer à la fois la vision nationale (IS = 3% de la masse des financements de la grande vitesse en France) et la vision régionale (plus de 10% des crédits à l'amélioration urgente des transports en commun en Ile-de-France). Il alerte sur le fait que les régions pourraient rencontrer un problème de priorisation dans les financements. Un autre

intervenant note que la dimension européenne est absente de la synthèse : les capitales du nord et du sud de l'Europe pourraient être des sources de financement potentiel. Pour un intervenant d'Antony, il est inconcevable que l'Ile-de-France finance davantage que les autres régions de France puisque l'IS bénéficiera à tout le réseau, mais que seuls les Franciliens en subiront les nuisances. RFF lui rappelle qu'il ne s'agit pas que d'un projet de TGV, mais qu'il apportera aussi des bénéfices aux Franciliens, notamment au niveau du RER. Tristan Barrès invite les acteurs intéressés à participer au « *club pas fermé* » du financement, aux côtés de l'Etat et de la Région Ile-de-France.

Olivier Klein note que certains acteurs se sont aussi inquiétés de savoir si l'Interconnexion Sud était finançable. Et enfin de son niveau de priorité au sein des nombreux projets prévus par le Grenelle de l'Environnement.

### ***Temporalité de réalisation***

Pour certains acteurs, il y a urgence à lancer le projet IS, et notamment les études, dans la perspective d'une enquête publique en 2012. Se pose alors la question de la rapidité d'avancement de la négociation et du montage financier.

Un représentant de la FNAUT défend au contraire un phasage du projet, avec un aménagement progressif s'appuyant sur des morceaux existants, et la recherche d'un projet plus parcimonieux. Le débat sur la temporalité est aussi présent, on l'a vu précédemment, lors des discussions autour de la ligne actuelle Massy-Valenton.

### ***Besoins de financement***

Les données de trafic de RFF indiquent que l'IS générera peu de revenus commerciaux supplémentaires, relativement à son coût et donc va nécessiter des financements publics importants. Ces besoins seront différents en fonction des scénarios plus ou moins coûteux. De plus, la fiabilité des estimations de coût et les hypothèses sur lesquelles elles reposent est questionnée: un tube, deux tubes, prix du baril, risques... Enfin, la question des investissements complémentaires et des coûts indirects à certains scénarios est posée : s'agit-il de projets différents ou faut-il les réintégrer dans le coût des scénarios ? Cela concerne par exemple le doublement de Crisenoy-Coubert ou de Valenton-Coubert dans l'hypothèse d'une navette, la déviation de la RN6, le pont sur la Seine...

Un intervenant rappelle toutefois « *le contournement de Villeneuve-Saint-Georges et le franchissement de la Seine sont prévus dans le dernier SDRIF* ».

### ***La transparence***

Olivier Klein constate que les grands acteurs « *ne sont pas toujours en mesure d'apporter la transparence* », car le fait d'amener des informations au débat risquerait d'enclencher des processus de négociation prématurés.

### ***L'après-débat public***

RFF par la voix de ses trois représentants, se dit très satisfait de ce débat public et de la qualité de ses échanges, dont cette réunion de clôture a résumé la richesse des arguments, des interrogations et des réponses. Pour François Guliana, chargé de projet, le dialogue leur a apporté de « *grands enseignements* » et leur a permis d'explorer de nombreuses questions. Pour le chef du projet chez RFF, Tristan Barrès, « *le projet a fait un énorme progrès grâce au débat public* », et a permis de mettre à jour les « *énormes atouts* » d'un projet qui était très méconnu du grand public et qui paraissait minuscule. L'équipe RFF se dit renforcée dans sa conviction et sa confiance dans la réalisation de l'Interconnexion Sud.

Tristan Barrès note plusieurs points sur lesquels ils entendent être vigilants dans la suite du projet :

- les questions techniques et notamment l'insertion dans l'environnement
- le financement et la nécessité d'approfondir les gains socio-économiques
- la question de la 2<sup>ème</sup> gare et la mesure de son impact sur l'aménagement du territoire

Tristan Barrès note que la décision du conseil d'administration de RFF ne sera pas obligatoirement univoque et qu'ils pourraient « *garder la porte ouverte sur une ou deux variantes* » (par rapport aux 24 existantes à ce jour).

A la suite de la présentation à l'automne, dans une réunion publique, de la décision de RFF, une concertation serait organisée si le projet est maintenu, profitant de la dynamique du débat public pour conserver « *un espace de dialogue et réaliser le meilleur projet* ». Chacun y aura sa place et son cadre sera défini par une charte co-élaborée avec les acteurs. La concertation prévoit également un comité d'analyse des gains socio-économiques, la création d'un comité de suivi indépendant de RFF, la nomination par la CNDP d'un ou plusieurs garants, des groupes de suivi des études et des comités territoriaux. L'avancée du travail sera partagée en réunion publique une fois par an. Certains acteurs, comme l'association Celfi IDF et le maire de Massy expriment d'ores et déjà leur souhait de prendre part à cette concertation.

Pour conclure, François Perdrizet remercie l'ensemble des participants au débat, y compris les différents intervenants techniques ayant contribué à son bon déroulement.