

**INTERCONNEXION SUD DES LIGNES A GRANDE VITESSE EN ILE-DE-FRANCE**  
**Résumé de la cinquième séance**  
**Melun, le 25 janvier 2011**

François PERDRIZET, président de la CPDP « Interconnexion Sud » ouvre cette 5ème réunion dans l'amphithéâtre du centre universitaire de Melun. Elle a lieu au cœur de la zone concernée par le scénario C et traite spécifiquement du thème de l'aménagement du territoire. François PERDRIZET invite les acteurs de ce territoire complexe regroupant 4 agglomérations dont deux villes nouvelles, à mettre en valeur les atouts que représente pour eux le projet Interconnexion Sud.

Au cours du débat, François PERDRIZET est amené à préciser l'esprit du débat public et assure que les usagers peuvent tout à fait peser sur le débat. Certes, il ne s'agit pas d'une consultation avec un vote. Ce qui compte c'est la qualité des arguments et il invite chacun, usagers compris, à mettre en place un système d'arguments : « *les usagers pèseront ce que leurs arguments pèseront au débat* ».

Le maire de Melun ouvre la séance en soulignant la parfaite entente dont ont fait preuve les collectivités du sud de la Seine-et-Marne, partie souvent « *oubliée* » du département, pour défendre leur projet d'une même voix y compris avec des acteurs de l'Essonne .

L'animation de la réunion est confiée à Michèle TILMONT, membre de la CPDP.

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

François-Régis ORIZET, directeur régional Ile-de-France de RFF, présente l'Interconnexion Sud comme un « *débat atypique* » car sa vocation est d'améliorer le fonctionnement du réseau à grande vitesse, tout en étant tourné vers l'amélioration de l'intermodalité air-fer, en intégrant une forte dimension d'aménagement du territoire francilien.

Le projet d'Interconnexion Sud suscite un enthousiasme fort sur ce territoire. Cet enthousiasme est tel que l'ensemble des acteurs politiques clé ont joint leur forces, « *au-delà de leurs sensibilités politiques* » pour atteindre une position commune, encapsulée dans un document collectif, le cahier d'acteurs présenté ce jour. Plusieurs d'entre eux louent le caractère « *exceptionnel* » de la démarche, « *rare et à souligner* », motivée par un intérêt commun. Comme le conclura Jacky Laplace à l'issue de sa présentation du cahier d'acteurs : « *Nous sommes prêts* ».

C'est pour cette raison que peu de voix dissonantes s'élèvent pendant la réunion. Le territoire se déclare favorable au projet d'Interconnexion Sud et au scénario C avec la création d'une deuxième gare dans le secteur de Sénart. La position de la 2<sup>ème</sup> gare dans le secteur de Sénart, si elle a été discutée aux prémices du projet, fait désormais consensus : elle serait positionnée à Lieusaint (Villaroche apparaissant comme un second choix).

## ***Localisation de la 2<sup>ème</sup> gare à Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint : quels enjeux ?***

### Créer une dynamique territoriale

Les intervenants sont quasiment unanimes pour argumenter sur l'impact positif attendu sur leur territoire et présentent les divers aspects du cahier d'acteurs. « *Cette gare c'est un formidable espoir* », « *une chance historique pour l'ensemble du bassin sud-est francilien* » et ils comptent sur le « *boost économique du TGV* » pour créer des emplois.

Tous insistent sur l'imbrication des communes de ce territoire et son effet très positif. Les villes de Sénart, Melun, Évry, Corbeil, etc. constituent un bassin de vie qui représente 800 000 habitants aujourd'hui et pèsera 1 million d'habitants d'ici 2020. Leur volonté, conforme à la vision polycentrique du SDRIF, est de travailler de concert pour structurer un grand pôle de vie dans le sud-est de l'Ile-de-France. La chambre de commerce régionale précise que ce « *quadrant sud-est* » s'articulera « *autour de 3 pôles économiques : Orly-Rungis, Évry-Corbeil et Sénart-Melun-Villaroche* », incluant « *deux préfectures, de grands centres commerciaux et de logements, des centres de formation, des pôles de haute technologie et de compétitivité* ».

Un intervenant note que la Seine-et-Marne est un département qui couvre la moitié de l'Ile-de-France mais qui est un peu « oublié » et qu'on a tout intérêt à lui donner les moyens de se développer économiquement. Les élus insistent sur la démographie du territoire, parmi les plus dynamiques d'Ile-de-France et son potentiel de développement économique.

La représentante de la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine présente les projets de développement de Melun. *Ici : faut-il développer et reprendre son argumentaire ?*

Le secrétaire général de l'établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Sénart expose les indicateurs de l'expansion de Sénart qui attire 1 700 habitants supplémentaires chaque année et crée 1 500 emplois supplémentaires par an.

Le maire de Lieusaint insiste, quant à lui, sur la nécessité de continuer à investir sur les villes nouvelles de Melun et Sénart, comme le font la Région et l'Etat depuis 40 ans : « *il faut de la continuité dans les investissements publics* ».

### Accessibilité (et notamment la connexion avec le RER D)

Un des aspects clé du débat s'exprime avec ce sujet, puisque l'un des objectifs premiers de l'Interconnexion Sud est d'améliorer l'accessibilité des populations de l'Ile-de-France à la grande vitesse. C'est le nœud du débat et Sénart argumente qu'elle seule dessert les populations les plus éloignées.

Pour les élus, « *cette nouvelle infrastructure pourrait devenir une des gares les plus fréquentées en France, avec 1 million d'habitants à moins de 30 minutes.* » A l'inverse,

SNCF Voyages fait entendre une voix discordante puisque l'organisme se prononce en faveur d'une 2<sup>ème</sup> gare à Villeneuve-Saint-Georges. Il fait valoir la meilleure accessibilité de cette ville, positionnée sur le tronç commun du RER D et fait état de résultats d'études (fournis par le STIF et l'Etat) divergents de ceux de RFF.

Une discussion s'élève sur les sources de ces études, tranchée par Tristan BARRÈS qui assure que les études ne sont pas en cause puisqu'elles ont été faites avec une communication constante entre RFF et SNCF. Il stipule que de toute façon, les différences de trafic ne permettent pas de décider sur telle ou telle gare et insiste sur le fait que « *d'autres éléments comme l'aménagement du territoire entrent dans la décision* ». RFF note cependant que, malgré les difficultés d'accès, la gare de Villeneuve-Saint-Georges est pertinente avec un trafic de 2,2 millions de voyageurs, qu'il compare à celui de Marne la vallée Chessy (2,5 millions) et de Massy (1,5 million).

Un usager du RER dénonce un accès difficile à la gare de Villeneuve Saint Georges, avec un pont et un réseau routier saturés.

Le président du SAN s'étonne : « *je ne comprends pas qu'on se pose la question, ça me paraît tellement évident* ». A ses yeux, c'est Lieusaint qui répond le mieux à la question de l'accessibilité car la gare de Villeneuve-Saint-Georges « *ne sera pas accessible à moins d'une heure pour tout le sud est francilien* ».

Pour RFF, la 2<sup>ème</sup> gare doit impérativement être reliée à un réseau de transport régional performant qui draine une population suffisante pour faire vivre cette gare et donc être positionnée sur le RER D. En ce qui concerne l'accessibilité en voiture, RFF partage le constat qu'il y a un « *delta* » entre Sénart et Villeneuve-Saint-Georges et que Sénart est nettement plus accessible par la route. Les études montrent que là où Villeneuve-Saint-Georges desservirait 65 000 personnes situées à moins de 30 minutes de la gare, Lieusaint en toucherait 1,5 million. Quant à l'accessibilité en transport en commun, ces mêmes études montrent que Lieusaint desservirait des populations jusqu'à Fontainebleau et donc 580 000 personnes supplémentaires à moins de 30 minutes du TGV.

### Temps de parcours

François-Régis ORIZET l'a rappelé en début de réunion : le projet Interconnexion Sud ne vise pas des gains de vitesse mais une amélioration du réseau existant et son accessibilité. Néanmoins, la question des temps de parcours revient à plusieurs reprises dans le débat.

La direction de SNCF Voyages fait valoir, à travers les mêmes études, les meilleures performances en termes de temps de parcours dans l'hypothèse d'une gare positionnée à Villeneuve-Saint-Georges.

RFF indique qu'il y a bien une perte de temps de 8 minutes estimée pour les voyages province-province dans le scénario C mais qui ne conduit pas à une baisse de trafic. En revanche, le positionnement d'une gare à Lieusaint permet un gain de temps de 38 minutes pour les voyageurs Ile-de-France-province, car le rabattement vers Paris est plus grand, à comparer avec un gain de 12 minutes si la gare est à Villeneuve-Saint-Georges. Ces aspects seront traités de façon approfondie lors de la réunion technique de Rungis.

### Un meilleur accès au pôle Orly-Rungis

Un usager du RER dénonce l'accès difficile à Orly en transports en commun et note qu'il est aujourd'hui plus simple de prendre un taxi pour 18 euros depuis le Val de Marne. Une gare à Lieusaint faciliterait l'accès à Orly en évitant aux usagers de repasser par Paris. Il concède que les « perdants » seraient les habitants autour de Marne-la-Vallée. RFF indique que la question de l'accessibilité au pôle Orly-Rungis a été traitée dans une réunion commune avec le projet Grand Paris et que de nombreux autres projets sont prévus pour l'améliorer, notamment le métro automatique, le T7 et des lignes de bus en site propre.

#### Étalement urbain versus densification

Le maire de Lieusaint relève que l'esprit du Grenelle de l'Environnement est de créer, d'ici 15 ans, une dizaine de pôles décentralisés en Ile-de-France et qu'il faut donc faire converger les investissements publics vers ces pôles. C'est donc en toute logique que cette gare doit être créée pour renforcer le pôle de Melun-Sénart.

#### Complémentarité avec la gare d'Orly

Le directeur des transports au Conseil général de Seine-et-Marne avance que, dans l'hypothèse de la création d'une gare à Orly et d'une autre à Villeneuve-Saint-Georges, ces deux gares desserviraient les mêmes zones et populations et ne seraient donc pas complémentaires. Tristan BARRÈS réplique qu'il n'est « *qu'à moitié d'accord* » :

- Villeneuve-Saint-Georges ne « *siphonne* » que la moitié du trafic territorial de la gare TGV d'Orly. Le trafic territorial est estimé à 1,3 million de voyageurs (versus 1,1 million de voyageurs air-fer), donc il s'agirait de 700 000 personnes.
- A l'inverse, dans le cas d'une gare à Lieusaint, les 2 millions de voyageurs s'additionnent au trafic territorial d'Orly qui reste au même niveau.

#### Désaturer les gares parisiennes

Les élus arguent que ce tracé est celui qui désature le plus des gares parisiennes.

## SCENARIOS ET PROJETS CONNEXES DE TRANSPORT

### ***L'enjeu du RER D***

L'association des usagers du RER D, SADUR, par la voix de son représentant, rappellent le besoin d'investissement massif de cette ligne « *au bord de la saturation* » et se dit d'ailleurs inquiète au vu du développement à venir de Melun et du nombre d'usagers nouveaux que cela représente. Le besoin d'investissement est estimé à « *un milliard d'euros* ». Il insiste notamment sur le manque de connexions de la ligne D depuis Melun où il n'y a aucun changement à part à Juvisy, jusqu'à la gare de Lyon. A 2020, il prévoit toutefois un maillage avec des rocade plus légères. L'association annonce qu'elle sera vigilante à la fois sur le temps de parcours des usagers, notamment à la création de nouveaux arrêts sur la ligne.

### ***La création d'une rocade inter-régions***

La création d'un TER à grande vitesse ou de navettes inter-régions est discutée à plusieurs reprises. Pour les élus, le projet Interconnexion Sud ouvre l'opportunité de

repenser l'usage des TGV pour améliorer les liaisons en grande couronne. Certains usagers souhaitent pour leur part comprendre pourquoi cette option ne fait pas partie du projet Interconnexion Sud et comment la faire progresser.

Il existe une certaine confusion entre les deux projets, dont RFF rappelle qu'ils sont bien distincts car cela nécessiterait un aménagement qui irait au delà du trafic inter-secteur TGV, objectif premier du projet Interconnexion Sud. RFF explique que, en l'état, l'interconnexion permettrait de faire circuler quelques navettes, mais pas de façon régulière. « *On pourra toujours trouver un sillon pour Orly-Roissy, mais pas de système régulier toutes les demi-heures car ça ne passera pas en heure de pointe* ». Tristan BARRÈS ajoute que l'option de créer une navette entre les deux aéroports a été étudiée au début du projet mais que le trafic généré entre les deux aéroports était trop faible pour justifier un tel investissement, si on le compare au RER B. L'option d'une navette entre les différentes gares, un RER grande vitesse, est arrivée bien plus tard, et n'a donc pas été incluse dans le débat. Il conclut le sujet en expliquant que si le projet de création de TER à grande vitesse était étudié, il passerait par un débat public car la loi oblige à saisir la CNDP car les coûts estimés seraient supérieurs à 300 millions d'euros.

La chambre de commerce régionale note que l'aménagement de l'interconnexion Sud pour faire passer un trafic TERGV ou Fret GV sera beaucoup moins coûteuse dans le scénario C et en fait un des arguments pour défendre ce projet.

### ***Interconnexion avec Grand Paris et Arc Express***

RFF fait un point sur le lien entre les différents projets. Il précise d'emblée qu'il ne s'agit pas du même maître d'ouvrage, puisque c'est la société du Grand Paris qui gère le projet de ligne automatique. Les deux sociétés travaillent néanmoins ensemble et il est prévu une correspondance sur la ligne du métro automatique dans la gare que RFF aura choisie. Le débat sur le Grand Paris se termine le 31 janvier et il reste des incertitudes à lever, notamment au niveau de l'évolution du RER C.

Le président du SAN note que ce projet est « *le moyen d'intégrer cette zone dans le projet GP qui en est un peu à l'écart* ».

### ***Interférence entre Interconnexion Sud et Paris-Orléans-Clermont-Lyon***

En réponse à la question d'un journaliste de la République de Seine et Marne, la CPDP précise que le projet POCL a été discuté précédemment lors de la réunion de Juvisy et qu'il le sera à nouveau lors de la réunion prochaine à Lieusaint.

RFF rappelle que les deux projets se distinguent tout d'abord par leur objectif : l'Interconnexion Sud concerne les TGV inter-secteurs, quand le POCL est un projet radial destiné à relier des territoires non desservis. Le projet POCL vise à intégrer une vaste zone géographique du centre de la France au réseau à grande vitesse français et européen et à constituer un itinéraire complémentaire à la ligne actuelle Paris – Lyon pour le flux principal de voyageurs nord-sud. Le POCL cherche donc le gain de temps quand l'IS a pour finalité non pas de gagner en vitesse mais de mailler le réseau et d'améliorer l'accessibilité à la grande vitesse en Ile-de-France. Les deux projets ont également des calendriers différents puisque le débat public sur le POCL ne commencerait qu'à l'automne 2011 si la CNDP le décide.

Toutefois, les deux projets sont concernés par l'arrivée en Ile-de-France. Tristan BARRÈS confirme que les équipes travaillent ensemble et que les scénarios envisagés pour l'Interconnexion Sud et le POCL, dont le maître d'ouvrage est RFF, sont tous

compatibles et que le POCL intégrera les dessertes choisies par l'IS dans la conception de son projet.

Tristan BARRÈS met toutefois en garde contre les « *vraies fausses idées* », comme la mutualisation du trafic des deux projets entre Orly et Lieusaint. Cette économie de façade génèrerait des coûts supplémentaires et rallongerait le temps de parcours de la POCL. Cela reviendrait à « *refaire un Valenton-Coubert, soit fusionner une radiale avec l'Interconnexion Sud* ». Il préconise de « *prendre les choses dans l'ordre* ».

Olivier KLEIN (CPDP) précise toutefois que si les acteurs du débat jugent que certains enjeux concernent les deux projets, ils sont en droit de les évoquer à cette tribune.

François PERDRIZET note en conclusion qu'il est important que ce dossier soit informé et transparent et propose de revenir sur ce sujet lors de la réunion à Lieusaint.

## IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Les nuisances sonores, vibrations ainsi que l'usage de la voiture ne sont pas abordés lors de cette réunion, même si le cahier note que les acteurs seront vigilants sur l'aspect environnemental du projet. En revanche, une discussion s'engage sur les terres agricoles.

### ***L'impact sur les surfaces agricoles***

La question de l'impact du projet sur les surfaces agricoles est posée. En l'absence de représentants des instances directement concernées, la chambre de commerce et d'industrie de Seine-et-Marne, par la voix de son président, se dit confiante. Il mentionne un accord tacite entre la Chambre régionale d'agriculture et le développement urbain pour que soit respecté le fonctionnement actuel, soit 1500 hectares prélevés au maximum chaque année sur le territoire agricole.

L'établissement public d'aménagement du territoire de Sénart leur emboîte le pas en notant que « *Sénart n'est plus un site champêtre* », qu'il est très largement urbanisé, dans des processus de développement, de densification « *sur des sites qui sont propriété de l'Etat depuis 30 ans, leur mutation est inscrite depuis longtemps* ». La Région Ile-de-France précise que, s'il est parfois nécessaire d'intervenir sur les surfaces agricoles, ces mutations d'affectation sont les plus réduites possibles, que les « *pratiques d'aménageur, de bétonneur évoluent fortement* » et qu'en contrepartie de cette consommation d'espaces, ils encouragent de nouvelles pratiques agricoles plus compatibles avec le développement du tissu urbain.

Pour RFF, l'impact sera limité puisque le scénario C comporte un tunnel. Le seul impact à prévoir serait au niveau de la virgule de Crisenoy, sur environ 3 hectares. La CPDP encourage à traiter l'influence globale du projet et pas seulement les emprises des rails et des gares.

## ECONOMIE ET TECHNIQUE DU PROJET

L'ensemble des chambres de commerce régionales partagent la même vision économique sur le projet et défendent le scénario C. Ils mettent en avant la plus forte rentabilité du projet, les atouts dont dispose la zone de Sénart pour accueillir la gare et son activité et les gains en temps de transport par rapport à une gare à Villeneuve-Saint-Georges. *Faut-il donner des détails de son intervention ici : chiffres et statistiques ?*

Les élus, à travers leur cahier d'acteurs, reconnaissent le coût plus élevé du scénario C mais ne considèrent pas que ce soit un « *obstacle* » au regard des autres scénarios.

Olivier KLEIN indique que ces points seront traités spécifiquement lors de l'atelier technique prévu le 8 février, dans un format plus réduit, sur inscription via le site internet.

### ***Faut-il craindre une saturation du tronçon Valenton-Coubert ?***

Cette inquiétude est née du fait que, avec la création de l'Interconnexion Sud, le tronçon Valenton-Coubert subira deux flux, celui de la radiale et celui en provenance de l'Interconnexion. Tristan BARRÈS explique qu'il n'y a pas à redouter cette saturation. La capacité des lignes radiales sera de 15 trains par heure en 2020 et elle sera répartie entre les TGV provenant de l'IS (à hauteur de 4 trains par heure) et les trains vers Paris (11 aux trains vers Paris). Le trafic s'écoulera donc normalement, sans saturation.

La question de la saturation n'intervient que si l'on envisage de rajouter du trafic additionnel, par exemple des navettes Orly-Roissy ou une rocade inter-régionale évoquée précédemment. Un tel projet nécessiterait le doublement des lignes, ce qui aurait un coût estimé à un milliard d'euros (scénario Villeneuve Saint Georges) et générerait de gros enjeux environnementaux. RFF note que l'enjeu est le même dans le scénario C, mais il est déplacé au tronçon Coubert-Crisenoy qui subirait la superposition. L'insertion de lignes de doublement serait toutefois plus facile dans ce cas, puisque cette zone est moins urbanisée et ne coûterait que 350 millions d'euros.

## **EVOLUTION DU SECTEUR D'ORLY**

L'enjeu du secteur d'Orly a été évoqué à l'occasion des débats sur le positionnement de la deuxième gare, notamment sur la question de la proximité des deux gares.

## **FAISABILITE ET FINANCEMENT**

### ***Financement***

Tristan BARRÈS indique que ce projet n'aura pas d'incidence sur les tarifs voyageurs et rappelle la mesure de la contribution de RFF au projet. Cette contribution financière est limitée par décret et RFF ne peut pas investir plus que ce qu'il va recevoir en péage sur les 50 prochaines années. Il faudra donc des co-financeurs. Certaines demandes sont déjà apparues de la part du monde aérien, d'acteurs de l'aménagement et de régions de province et il y aura un jour un débat entre eux pour savoir à quel point chacun est prêt à contribuer au projet.

En conclusion d'un débat « *bien centré sur son sujet* », selon la restitution de Camille SAÏSSET, François PERDRIZET relève que c'est la réunion « *où l'on a le plus senti cette dynamique de développement* » mais il engage les acteurs du territoire à persévérer pour faire reconnaître cette dynamique car, selon lui, « *les acteurs à l'extérieur ne sont pas encore convaincus* ». Il note aussi que, si Villeneuve-Saint-Georges est saturé aujourd'hui, des solutions alternatives peuvent apparaître pour faire évoluer cette situation à l'avenir. Il relève la question de la SNCF et appelle à clarifier la question des populations de références prises en compte pour établir les projections dans les études. Il salue les lectures transversales des territoires, comme le cahier d'acteur de la Région, présenté ce jour et émet le souhait de retrouver ce type d'approche, notamment sur le sujet du financement. Il regrette enfin que la salle n'ait pas été plus remplie surtout que « *la qualité était au rendez-vous* ».

#### Prochaines réunions

Rungis : 8 février

Nantes : 17 février

Puis interruption du fait des élections cantonales jusqu'au 4 avril.