

François PERDRIZET : Monsieur le Maire.

Didier GONZALES : Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs les maires, Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur Orizet, Monsieur Barrès, vous qui êtes des coutumiers, habitués du site à d'autres occasions. Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir accueillir, ce soir, la Commission du débat public. Trouver la date qui convient ne fut pas simple mais nous y sommes arrivés et je vous en remercie encore vivement. Que l'une des réunions se tienne à Villeneuve-le-Roi est nécessaire car je souhaite que la Commission puisse écouter et entendre les Villeneuvois et aussi les Ablonais. Que vous puissiez entendre, avec RFF et surtout la SNCF, qu'il est révolu le temps des territoires servants, ces lieux sacrifiés ou peu importe qu'on en mette un peu plus, un peu moins, puisqu'on est déjà survolé par les avions, impacté par un site Seveso et traversé par plusieurs lignes de chemin de fer, on pourrait bien s'accommoder d'une nouvelle ligne TGV, histoire d'être complet. Je voulais que vous puissiez entendre qu'entre un tunnel qui passe sous une ville et un tunnel qui l'évite, le Villeneuvois a fait son choix. Je voulais que vous entendiez que les Villeneuvois, qui en ont vu d'autres, ne soient pas éblouis par le miroir aux alouettes d'une gare TGV à Saint-Georges, celle d'Orly qu'on leur promet depuis des années leur suffirait amplement. Et si l'on fait une gare à Saint-Georges, qui peut croire que les TGV s'y arrêteraient, alors qu'ils s'ébranlent à peine d'Orly ? Je voulais aussi que vous entendiez que les Villeneuvois et les Ablonais, dont le bon sens n'est plus à démontrer, souhaitent que l'on opte pour un projet qui résolve aussi le prochain chantier du Paris-Orléans-Clermont avec un seul et même tunnel. Quelle option ? Mais c'est bien sûr, et cela, ils vous le diront, Monsieur le Président. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

François PERDRIZET : Bonsoir ! Bienvenue à tous pour notre réunion de débat public de ce soir à Villeneuve-le-Roi. Merci à vous, Monsieur le Maire, de nous accueillir ce soir et de nous avoir aidés à organiser cette réunion. Car vous avez eu une réelle implication dans l'organisation de cette réunion, qui était d'ailleurs, vous l'avez dit, un petit peu difficile, parce qu'initialement, nous avions prévu d'aller à Villeneuve-le-Roi le 12 avril, une date qui tombait pendant les vacances. Nous avons commencé le débat public au mois de décembre. Et avant les élections cantonales où nous avons fait une pause de cinq semaines, nous avons eu six réunions plénières. Nous avons bien sûr repris au début du mois d'avril, avec trois réunions, Antony, Yerres et Lieusaint ; et ce soir, nous voilà à Villeneuve-le-Roi, avant d'aller, par la suite, à Créteil, à Longjumeau et ensuite pour clôturer, à Massy.

Ce soir, ce sera une réunion avec pour thématique l'environnement. Cela veut dire que seront évoqués notamment tout ce qui est dans le dossier du débat. Vous avez le dossier du débat, c'est le grand dossier épais qui est à l'entrée. Donc on va évoquer tous les thèmes qui figurent dans ce dossier en matière d'environnement. Et bien sûr, cela concerne aussi bien les milieux urbains que les milieux naturels. En particulier, j'ai l'impression qu'il sera question de scénarios, de scénarios C ou B, mais on aura l'occasion de savoir exactement ce que cela recouvre, et puis aussi, des impacts que peuvent provoquer les tunnels. Nous aurons aussi l'occasion d'apprécier ce qu'on appelle les cahiers d'acteurs, ce sont les documents qui sont aussi sur la table à l'entrée, et notamment ceux qui ont été faits par des acteurs de votre territoire, et dont la réflexion est tout à fait intéressante, et qu'ils auront l'occasion de résumer devant vous. Enfin, pour que notre réunion soit fertile, je vous rappelle qu'elle doit s'accompagner de la plus grande liberté possible d'opinions et d'arguments. Voilà ce que je voulais dire en entrée, avant de passer la parole à Camille Saisset, qui est sur ma gauche, qui est donc membre de notre Commission, et qui est aussi journaliste environnement. Voilà ! Bon travail à nous tous ! (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : Bonsoir à tous, et merci d'être présent. J'ai la dure tâche ce soir d'animer cette réunion publique consacrée à l'environnement. Mais une réunion publique, cela ne repose bien évidemment pas sur une seule personne, et cette réunion ne sera rien, ou ne serait rien, en tout cas sans Monsieur François Perdrizet, président de la Commission particulière du débat public ; Monsieur Olivier KLEIN, qui est dans la salle et qui est ingénieur des travaux publics et chercheur au Laboratoire d'étude et transport ; Monsieur Jacques DUCOUT, qui est également dans la salle, et qui est général de l'Armée de l'air honoraire ; et enfin, Michèle TILMONT qui est à ma droite qui, elle, est architecte urbaniste également honoraire. Ainsi qu'un certain Jérôme LAVAUX qui est tout au fond de la salle, et qui est le secrétaire général de la Commission particulière du débat public,

de son assistante Camille SOURBET qui est à ma droite et de tous les membres de l'équipe technique. Voilà !

Je vais donc commencer par introduire cette notion d'impact sur l'environnement. Alors, pourquoi une réunion publique ? Dans le cadre du débat public sur ce projet d'Interconnexion sud des LGV, prend-il en compte ou s'intéresse-t-il aux impacts sur l'environnement ? Est-ce que c'est un effet de mode, comme l'a suggéré une question écrite que j'ai eue à reprendre à l'oral lors de la réunion de Yerres ? Pour la Commission nationale du débat public, ce n'est pas le cas. La protection de l'environnement est même un des fondements de la procédure du débat public. Elle s'inscrit dans la loi du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement qui est la loi dite BARNIER. Pour nous, Commission particulière du débat Public Interconnexion Sud, cette question des impacts environnementaux fut, dès le début, en fait, un des axes majeurs de la mise en débat de ce projet porté par RFF. Un axe qui permettait de pouvoir discuter, où en tout cas se discutent aussi bien l'opportunité du projet que sa faisabilité, ou bien encore, en l'occurrence, il a plusieurs scénarios, que puissent se discuter ces différents scénarios. Et le fait est que bien vite sur le site Internet du débat, ce thème est largement apparu dans les questions écrites, dans vos questions écrites. Ce qui nous a amenés à créer une rubrique sur l'environnement. Et aujourd'hui nous pouvons dire, je vous invite à lire, que ce thème concerne les impacts environnementaux liés aux divers scénarios du projet. Il s'intéresse aussi bien au milieu urbain qu'au milieu naturel avec, en perspective, des échelles d'espace variables, et notamment, il prend en compte le bruit ferroviaire, les effets de coupures, les ressources en eau et les impacts liés à la réalisation de tunnel, comme les vibrations, les mouvements de terrain, les têtes de tunnel, conséquences de la construction etc. Par ailleurs il est fait état de l'efficacité énergétique et de sa traduction en effet de serre. Cela, c'est ce que nous avons ressorti, perçu des différentes questions écrites que vous avez pu poser, qui ont reçu réponse pour la plupart. Mais cette exploration de cette thématique-là dans le cadre de ce débat public n'est bien évidemment pas terminée, comme le débat public lui-même, et inévitablement après cette soirée de réunion publique consacrée à ce thème, cette notion, ou en tout cas ce champ, devrait s'étoffer. A la condition, bien sûr, d'une participation riche et fructueuse de chacun d'entre vous à cette réflexion, tout en gardant à l'esprit les cinq principes du débat public. Ces principes, qui peuvent se résumer en l'acronyme « ETAIN » : principes d'équivalence, de transparence, d'argumentation, d'indépendance et de neutralité. Tout cela, en respectant des petites règles de temps de parole : trois minutes par intervention, notamment.

Au début de cette réunion, l'équipe de RFF va commencer par exposer ce projet, le projet Interconnexion sud. S'ensuivra un premier temps de débat ; puis nous entendrons la présentation d'un premier cahier d'acteurs qui nous vient du nord de l'Île-de-France. Cette intervention, structurée comme les autres, ne doit pas, elle, dépasser six minutes. Viendra ensuite la présentation des aspects environnementaux de ce projet évoqués dans le dossier du maître d'ouvrage. S'ensuivra un nouveau temps de débat ; puis la présentation de quatre cahiers d'acteurs villeneuvois. Ensuite un nouveau temps de parole, puis l'intervention d'un expert de la construction des tunnels que nous avons invité. Il est présent dans la salle et se présentera en tribune tout à l'heure, pour qu'il nous dise sur les impacts environnementaux de la LGV Interconnexion sud : « Voilà, ce que j'en pense. Voilà ce à quoi il faut faire attention ». S'ensuivra enfin un nouveau temps de débat ; puis un instant de synthèse par un de nos membres, avant la clôture de cette soirée à 23 heures, pour nous comme pour tous ceux qui nous suivent en direct sur Internet, dont nous recevrons peut-être aussi des signes de participation. Est-ce que, d'ores et déjà, vous avez des questions sur le débat et son organisation ? Non ? Des hôtesse sont dans la salle pour vous passer le micro, si vous en faites la demande. Ecoutez ! J'invite RFF, dans ce cas, à nous présenter le projet.

François-Régis ORIZET : Bien, bonsoir ! Notre propre temps d'intervention étant compté, je serai extrêmement bref, juste pour présenter les intervenants de RFF qui vont parler devant vous ce soir. Donc moi-même, juste en introduction, François-Régis ORIZET, je suis directeur régional de Réseau ferré de France pour l'Île-de-France ; Tristan BARRÈS, à ma droite, est le chef du projet Interconnexion sud ; et François GULIANA, à la droite de Tristan BARRÈS, est chargé de projet, donc travaille conjointement avec Tristan BARRÈS sur le projet. Je dois également indiquer que nous aurons, dans le cours des interventions, deux intervenants que l'on peut considérer comme étant également directement des interventions de Réseau ferré de France. D'une part, Nathalie VINCIGUERRA qui est la responsable de notre unité Environnement et développement durable, et

qui parlera des questions d'environnement, disons, en surface et des procédures. Et puis nous aurons une autre intervention de Magalie SCHIVRE, qui est au bureau d'études Inexia, qui travaille pour notre compte sur les questions de tunnel, dont on sait que cela a été évoqué, qui sont des questions hautement sensibles à Villeneuve-le-Roi. Voilà ! Je passe donc tout de suite la parole, je crois que c'est François GULIANA qui commence.

François GULIANA : Merci beaucoup ! Donc avant de présenter le projet plus en détail, il faut avoir à l'esprit que le projet d'Interconnexion sud repose sur deux idées essentielles. Tout d'abord c'est la création d'une ligne dédiée au TGV au sud de l'Ile-de-France ; et la seconde idée c'est la création d'une, voire de deux gares TGV franciliennes, également, donc dans le sud de l'Ile-de-France. Avant d'approfondir, tout d'abord, revenons sur le fonctionnement général du réseau à grande vitesse en Ile-de-France. Il est composé de quatre lignes : lignes à grande vitesse LGV, que l'on dit « radiales » parce qu'elles partent de Paris pour aller vers la province, et c'est sur ces lignes que circulent les TGV que l'on appelle les TGV radiaux, les Paris-Lyon, les Paris-Lille, les Paris-Strasbourg, les Paris-Rennes. Dès la conception du réseau à grande vitesse, il a été décidé de faire circuler des TGV que, nous, on appelle dans notre jargon « les TGV intersecteurs » qui relient plusieurs villes de province entre elles sans passer par Paris, donc qui font des liaisons province-province. En 94 a été inaugurée l'Interconnexion Est, qui est la ligne en violet. Au sud de l'Ile-de-France, la ligne LGV Atlantique n'était pas reliée par une ligne propre au reste du réseau, il a donc été décidé de lui emprunter la ligne de Grande ceinture, que vous connaissez bien, entre Massy et Valenton, également empruntée par le RER C et des trains de fret. Ce réseau à grande vitesse a été l'occasion de positionner, sur le territoire francilien, trois gares TGV, que l'on appelle « franciliennes », donc Massy, Chessy et Roissy, connectées à des grands équipements franciliens et qui ont prouvé tout leur intérêt pour, d'une part, les liaisons Ile-de-France-province, mais également pour l'aménagement du territoire et la desserte de ces grands équipements.

Alors voyons maintenant ce que cela donne concrètement. Vous avez un TGV bleu qui va apparaître sur votre écran, en bas à gauche, qui vient par exemple de Lille, et qui souhaite se rendre vers... Non, pardon, il vient de Bordeaux et il souhaite se rendre à Lille. Donc il rentre sur la ligne d'Interconnexion, sur la ligne Massy-Valenton, pour rejoindre la LGV Sud-Est, à droite, et donc doit s'intercaler entre deux RER dont sa marche est particulièrement dépendante. Il continue et, arrivé à Valenton, il doit être à l'heure à son rendez-vous pour s'insérer entre deux batteries de TGV qui, elles, viennent de la gare de Lyon. Alors cela c'est quand tout marche bien. Voyons ce qui se passe lorsque, par exemple, quand il y a un problème sur le RER C : Le TGV s'arrête à Massy, s'insère sur la ligne Massy-Valenton. Pour une raison ou pour une autre, le RER C marque un arrêt plus long, première source de retard ; et ensuite, le TGV a manqué son point de rendez-vous à Valenton, deuxième source de retard. Bien entendu, des situations similaires mais inverses de TGV en retard qui causent des retards sur le RER C sont tout à fait courantes. Alors, le projet Interconnexion sud consiste à rétablir cette liaison par une ligne dédiée au TGV, entre Massy et le reste du réseau, et également à créer des gares. Donc le projet, selon les scénarios, prévoit automatiquement une gare à Orly, la desserte de Massy, et en option, permet soit une gare à Villeneuve-Saint-Georges, soit une gare à Lieusaint, au sud.

Alors, pour passer de cela aux scénarios, nous nous sommes fondés sur quatre questions, la première étant : nous voulons une gare à Orly, où la positionner ? Nous avons présenté au débat quatre localisations. Ensuite, faut-il une seconde gare en plus de celle d'Orly ? Si oui, une gare en option à Villeneuve-Saint-Georges ou une gare dans le secteur de Sénart, à Lieusaint ? Une fois les gares positionnées sur le territoire, comment les relie-t-on entre elles ? A l'ouest d'Orly par un tunnel ; à l'est d'Orly, deux possibilités : soit au Nord à la LGV Sud-Est actuelle, soit au Sud pour rejoindre Sénart, en utilisant l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Toutes ces questions nous ont permis de définir trois scénarios et leurs variantes, que je vais vous présenter. Le scénario A consiste en un tunnel direct entre Massy, Orly et Limeil-Brévannes. Donc vous voyez là une tache orange qui, en fait, représente les faisceaux de passage possibles. Nous sommes au moment du débat public, il n'est par encore question de tracé mais de couloirs dans lequel le tracé futur pourrait s'inscrire. Et à droite vous avez toutes les caractéristiques de ce scénario que vous retrouvez dans le dossier du maître d'ouvrage. Ce scénario permet en option donc une gare en souterrain à Villeneuve-Saint-Georges. Le scénario B, lui, consiste en un jumelage avec la ligne existante. Plus précisément, cela consiste en un tunnel à l'Ouest d'Orly. Et comme la ligne de la Grande ceinture est dotée, ici, d'une troisième voie, il est techniquement possible d'envisager le

positionnement d'une quatrième voie le long de la Grande ceinture, entre Orly et Valenton. Ce scénario, s'il fallait l'étudier davantage, nécessiterait, d'une part, de bien voir les impacts environnementaux qu'il entraîne, et également les mesures à prendre mais aussi les impacts sur les zones résidentielles qui représentent environ 20 % du tracé le long de cette ligne. Le scénario B permet, lui aussi, en surface, une gare à Villeneuve-Saint-Georges en option. Pour améliorer l'insertion environnementale de ce scénario, on a imaginé une variante avec un tunnel à l'est d'Orly-Ville, donc qui rejoint, comme le scénario A, la LGV Sud-Est par un tunnel, avec en option, en souterrain également, une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Le scénario C, quant à lui, a été étudié pour aller desservir Lieusaint. Il consiste en un tunnel entre Massy, Orly et Lieusaint, puis on emprunte l'ancienne branche de la LGV Sud-Est, on crée un raccordement qu'on appelle raccordement au niveau de Crisenoy pour remonter vers le nord et l'est. Donc en conclusion de ma partie, avant de passer la parole à Tristan, voici en synthèse les trois scénarios, les variantes et les différentes localisations de gare que l'on propose. Bien entendu, nous sommes ici pour répondre à vos différentes questions, si vous aviez d'autres éléments, de détails à obtenir.

Tristan BARRÈS : Merci. Bonsoir ! Donc je vais tout d'abord faire un bref retour sur ce que nous avons entendu en première phase du débat, en tout cas jusqu'à aujourd'hui. Première chose que nous avons entendue, c'est que l'opportunité du projet n'était pas globalement remise en cause. Alors, bien sûr, il y a des questions qui se posent sur un certain nombre d'éléments constitutifs du projet, des interrogations et notamment des questions sur les impacts environnementaux mais l'opportunité même du projet n'a pas été remise en cause jusqu'à ce jour. Deuxième chose que nous avons observée, c'est que les acteurs préfèrent une ligne enterrée à une ligne en souterrain, donc préfèrent les scénarios A et C au détriment du scénario B. Ce qui, en fait, est, enfin je dirais, conforme également à une troisième remarque que nous avons entendue, que les acteurs préfèrent également une gare TGV sous les aéroports, c'est-à-dire au plus près des aérogares, ce qui est incompatible avec le scénario B, donc au détriment des localisations qui étaient proposées à Pont de Rungis et à Rungis-La Fraternelle. Puis, quatrième élément que nous avons constaté, ce sont les réactions, en tout cas, les positions sur la deuxième gare, l'opportunité d'une deuxième gare est avérée pour de nombreux acteurs qui se sont exprimés soit sur son principe ou sur sa localisation. Néanmoins, certains acteurs pourraient se satisfaire d'une seule gare. Alors, cela, c'est ce que nous avons entendu jusqu'à aujourd'hui. Ce n'est évidemment pas figé. Il reste des choix tout de même à éclairer parce qu'entre un projet aux fonctionnalités de base et un projet avec des fonctionnalités optionnelles, la rentabilité socio-économique peut effectivement augmenter mais également le coût d'investissement. Alors, je vais prendre deux exemples. Par exemple, par rapport à la gare TGV d'Orly, nous avons entendu qu'une préférence était donnée à une gare TGV d'Orly sous les aérogares, par rapport à une gare TGV d'Orly en aérien. Donc là, il y a quand même un delta de coût important. Rien qu'avec la gare, c'est environ 500 millions d'euros, mais en fait la gare TGV d'Orly sous les aéroports oblige, en fait, à faire des tunnels à l'Ouest et à l'Est. Donc empêche, je dirais de faire le scénario B. Et puis, il y a également une autre question qui est liée à ce positionnement de gare, c'est : comment relier cette gare à son territoire ? Sachant que nous ne voulons pas, et je pense que les acteurs qui se sont exprimés non plus, nous ne voulons pas d'une gare TGV uniquement intermodale, nous voulons également une gare TGV qui soit accessible depuis le territoire. Donc c'est la question des transports en commun qu'il faudra réfléchir pour que cette gare soit bien reliée à l'ensemble de son territoire. Deuxième exemple, c'est la question de la deuxième gare. Alors, la question de la deuxième gare ne renvoie pas qu'à des questions de transport mais également à des questions d'aménagement du territoire. Donc cette deuxième gare, c'est soit Villeneuve-Saint-Georges connecté au RER D, soit Lieusaint également connecté au RER D. Alors, une deuxième gare pour nous, dans le projet, c'est une rentabilité socio-économique plus élevée. Alors, ceci pour plusieurs raisons, la principale, c'est que le trafic est plus élevé dans les scénarios avec deux gares que dans les scénarios avec une gare. Alors, il est plus élevé parce que cette deuxième gare permet d'améliorer l'accessibilité à la grande vitesse pour les Franciliens, et puis également permet d'augmenter les fréquences de TGV Intersecteurs parce que vous avez, grosso modo, 40 % des voyageurs qui sont dans ces trains qui sont des voyageurs qui sont intéressés par des trajets province-Ile-de-France. Et donc plus vous augmentez le nombre d'arrêts des TGV Intersecteurs en Ile-de-France, plus finalement vous augmentez la rentabilité de ces TGV, et donc leur fréquence. Donc parmi les deux localisations de gares, il nous semble qu'une localisation à Lieusaint génère des gains de trafic supérieurs. Alors,

pour trois raisons, la première, c'est que Lieusaint draine un bassin de population et d'emplois plus important de Villeneuve-Saint-Georges accessible en moins de trente minutes depuis la gare TGV. Alors, ces trente minutes, c'est en transport en commun mais également et surtout en véhicules particuliers. C'est surtout en voiture que l'on voit que l'accessibilité est différente entre Lieusaint et Villeneuve-Saint-Georges. Deuxième raison, c'est que la gare de Villeneuve-Saint-Georges ne semble pas concurrencer la gare TGV d'Orly... Pardon ! La gare de Lieusaint ne semble pas concurrencer la gare TGV d'Orly, alors qu'il y a un recouvrement, je dirais, des zones d'influence d'Orly et de Villeneuve-Saint-Georges qui fait que l'addition des deux trafics est plus faible dans le cas du scénario avec Villeneuve-Saint-Georges que dans le cas du scénario avec Lieusaint. Et puis, troisième raison, c'est le report depuis les gares parisiennes qui est très attractif depuis Lieusaint, puisque les gains de temps pour attraper un TGV sont beaucoup plus importants pour un Seine-et-Marnais qui est dans le secteur de Sénart que pour quelqu'un qui est à quelques minutes de la gare de Lyon ou des autres gares. Donc le scénario à deux gares est effectivement un scénario avec une rentabilité socio-économique plus élevée à long terme mais il a, je dirais, un défaut, c'est qu'il a un coût d'investissement plus élevé, donc entre 500 et 800 millions d'euros, entre un scénario aux fonctionnalités de base à une gare et un scénario avec deux gares. D'où la question : est-ce que cette deuxième gare, est-ce qu'on peut se la permettre, je dirais ? Et est-ce qu'un scénario à une gare, moins coûteux et qui répond aux fonctionnalités de base du projet ne serait-il pas suffisant ? Alors, avant de conclure, je voudrais juste rappeler les grands enjeux de l'Interconnexion sud. L'Interconnexion sud c'est, je dirais, une sorte de clé de voûte dans le réseau à grande vitesse national qui est en plein développement. Le Grenelle de l'Environnement prévoit le lancement de 2 000 kilomètres de lignes nouvelles d'ici 2020. Mais ces lignes nouvelles qui convergent en général sur Paris ne pourront fonctionner entre elles que si le barreau Interconnexion sud est réalisé. La deuxième chose que je voulais dire, c'est faire un rappel sur les bénéfices de l'Interconnexion sud...

Camille SAISSET : Monsieur BARRÈS, excusez-moi, il faut essayer de respecter le temps de parole et vous n'allez pas conclure. La réunion commence.

Tristan BARRÈS : D'accord, il reste trois minutes. J'aurai terminé dans les trois minutes. Donc trois grands bénéfices pour le projet Interconnexion sud, une amélioration des liaisons TGV entre les régions de province. Donc cela améliorera la circulation des TGV Intersecteurs mais également le RER C qui pâtit de la mixité des flux grande vitesse et RER C. Deuxième grand bénéfice, c'est l'intermodalité air/fer, donc le fait de pouvoir coupler un voyage en train, puis, en avion au niveau de la gare TGV d'Orly. Et puis, troisième bénéfice, c'est l'amélioration de l'accessibilité pour les Franciliens avec des gains de temps d'accès à la grande vitesse grâce à ces nouvelles gares TGV franciliennes. Le corollaire de ces trois bénéfices, c'est ce qu'on appelle la décongestion des gares parisiennes, c'est-à-dire que l'ensemble des voyageurs qui transiteront par l'Interconnexion sud ou qui prendront leurs TGV depuis une gare TGV francilienne, ce sont des voyageurs en moins dans les gares parisiennes qui, un jour, connaîtront les effets de saturation. Pour conclure, le calendrier du projet, le calendrier que je vous indique c'est évidemment sous réserve que les financements soient mis en place au fur et à mesure. Donc nous sommes aujourd'hui au stade du débat public, la décision du maître d'ouvrage interviendra à l'automne 2011. Donc c'est le Conseil d'administration de RFF qui prendra cette décision. S'ensuit une série d'études qui sont traditionnelles dans ce type de projet, donc étude préliminaire à l'enquête publique, puis les études de détail qui aboutiront ensuite aux travaux et à la mise en service du projet qui est prévue entre 2020 et 2025. Donc ce processus devra être, je dirais, encadré par une concertation continue. Nous la présenterons dans les réunions ultérieures pour informer le public au fur et à mesure de l'avancée de ces études.

Le projet Interconnexion sud, si on devait le résumer, c'est que c'est un projet atypique parce que, contrairement au projet de ligne à grande vitesse traditionnelle qui consiste à gagner du temps entre la province et Paris, là, c'est un projet qui a d'autres gains, qui n'améliore pas forcément le temps de parcours direct TGV mais qui permet d'améliorer l'accessibilité à la grande vitesse, qui permet d'améliorer la régularité et qui offre des potentialités d'intermodalité entre le train et l'avion au niveau d'Orly. Voilà ! Je termine pile, à quinze minutes. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Camille SAISSET : C'est exact ! Vous aviez quinze minutes et non pas dix comme je l'ai cru. Est-ce que vous avez des questions, des réactions, des remarques à formuler sur cette présentation ? Deux mains se lèvent. D'abord, le monsieur juste devant l'ordinateur. Voilà ! S'il vous plaît. Allez-y ! Si vous voulez bien vous présenter, Monsieur, et vous lever, cela sera beaucoup plus simple.

Zohir TABTAB : Donc Monsieur TABTAB. Je suis riverain à Villeneuve-le-Roi. Donc j'ai bien compris les bénéfices que peuvent rapporter cette ligne au réseau ferroviaire, la SNCF parallèlement. Il y a déjà une interconnexion qui existe et, donc d'après ce que j'ai compris, d'après vos schémas, cela serait par rapport... le mélange TGV, RER, les retards qui sont pris. Pourquoi créer une nouvelle ligne et pas élargir celle qui est existante ? Faire... je ne sais pas, c'est un peu simpliste, mais pourquoi ne pas élargir ? J'ai compris la nécessité de la nouvelle gare d'Orly, je crois qu'il vient en parallèle du projet de réunir tous les bassins principaux avec la Défense, Roissy, etc. mais l'interconnexion je n'ai pas trop compris.

Camille SAISSET : Vous voulez répondre dès maintenant ? Parce que c'est un peu une comparaison entre la situation actuelle et le projet...

Tristan BARRÈS : En fait, votre remarque correspond à l'un des scénarios qui est présenté dans le cadre de ce projet qui est le scénario B de l'Interconnexion sud. Alors, le point commun de tous les scénarios A, B, C, c'est de créer vraiment des voies TGV distinctes de celles du RER C. Donc ce principe-là est commun à tous les scénarios, avoir deux voies pour le TGV et deux voies pour le RER C. Les scénarios A et C proposent de faire les deux voies TGV plutôt en tunnel ; et le scénario B propose de faire ces deux voies TGV plutôt en aérien. Alors, on ne peut pas faire de l'aérien partout parce qu'il y a des contraintes qui sont très fortes, notamment, entre Massy et Orly. Du coup le scénario B est composé d'une partie en tunnel, c'est ce que vous voyez à l'ouest d'Orly, entre Massy et Orly. Et sur la partie droite, ce qui est proposé dans le cadre de ce scénario B, c'est l'élargissement de la plate-forme ferroviaire de manière à avoir deux voies TGV au côté des deux voies du RER C, sachant qu'aujourd'hui, à l'est d'Orly, il y a trois voies. Il y a deux voies pour le RER C plus une voie qu'on appelle dans notre jargon la voie MG qui est, en fait, une voie fret, et donc le scénario B consiste en fait à rajouter une voie supplémentaire pour faire les 2x2.

Camille SAISSET : La réponse vous convient ? Juste devant le Monsieur à droite.

Jacques DELARBRE : Oui, bonjour ! Jacques DELARBRE, je suis président d'une association villeneuvoise, du quartier du Grand godet. On connaît maintenant le quartier du Grand godet parce que nous avons commencé à réclamer justement pour les nuisances que procure le TGV. Notre quartier est traversé par le TGV, le RER C, par la Grande ceinture, donc les nuisances nous connaissons. Notre expression est de dire : « assez de nuisance ». Notre expression est de dire : « pas d'expropriation, Monsieur, pour agrandir la plate-forme ». (*Applaudissements*)

Jacques DELARBRE : Alors... Je vous remercie. Ce que nous voulons dire, et de façon précise et courte, c'est que nous optons plus facilement pour le projet, attendez parce que je n'arrive pas à mémoriser, le projet A, de préférence le projet C qui évite Villeneuve-le-Roi... (*Applaudissements*) Et ceci pour... et souhaiter que l'environnement soit préservé. Au titre de l'environnement, je voudrais ajouter une petite parole qui sort un peu du domaine mais c'est de la liaison actuelle Massy-Valenton. J'ai personnellement bagarré pour avoir des murs anti-bruit. Cela fait maintenant plus d'un an, voire un an et demi, que tous les accords sont faits, les murs anti-bruit n'existent pas. Alors, si vous devez respecter l'environnement de la même façon que vous construisez les murs anti-bruit, je suis inquiet. Voilà ! C'est tout ce que je voulais dire. (*Applaudissements*)

Camille SAISSET : Merci beaucoup. Je vais prendre, voilà, la personne devant, à gauche, s'il vous plaît. Je prends une série de 3, 4 questions et on revient à vous.

Pierre-Jean GRAVELLE : Je vous remercie. A Villeneuve-le-Roi, on a beaucoup plus de facilité d'avoir le micro que dans certaines autres communes, je vous remercie. Je suis Pierre-Jean GRAVELLE, je suis conseiller général du Plateau briard. Moi, je voudrais juste vous rappeler ce

qui s'est passé lorsque les TGV passaient sur le Plateau briard. A l'époque, RFF, qui n'était pas RFF, je crois, nous disait : « Ne vous inquiétez pas, il n'y aura que 4 trains à l'heure qui passera sur le Plateau briard ». Aujourd'hui, on n'en est pas loin de 14 ou 15 et on pense qu'on en aura à peu près 17 si tout se passe bien. On sait pertinemment, et moi j'en suis persuadé, et comme on a déjà eu des soucis avec ces premières discussions, que nous aurons beaucoup plus de 17 trains à l'heure qui vont passer sur le Plateau briard et, qu'à un moment ou à un autre, il faudra faire à une deuxième voie, doubler ce trajet. Donc il est évident que pour les habitants du Plateau briard, nous aurions envie d'opter pour le réseau, pour le scénario C. En plus de cela, j'ai découvert il y a quelque temps qu'il y avait un projet POCL qui était en cours, et je crois qu'aujourd'hui, cela serait une aberration de vouloir faire passer des trains par le Plateau briard alors que POCL a prévu de passer par Orly. A partir du moment où il passe par Orly, il va passer donc en tunnel après Orly pour rejoindre le Sud, pour rejoindre Orléans, et il se trouve qu'il serait beaucoup plus intéressant de pouvoir faire descendre ces trains dans l'Essonne par le Sud en souterrain et au milieu de l'Essonne, je ne sais pas à quel endroit, cela, c'est RFF qui verra, pouvoir faire un partage pour aller du côté de Lieusaint, éventuellement, ou du côté d'Orléans ; et là, à ce moment-là, tout le monde serait content et vous feriez des économies. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Camille SAISSET : Je crois que... Voilà, une dame devant, s'il vous plaît !

Elisabeth ARBEY : Merci ! Bonjour, je suis Elisabeth ARBEY, je suis résidente à Villeneuve-le-Roi dans le quartier du Coteau, alors, cela ne vous dit peut-être rien mais c'est sur la voie des Saules. Donc j'ai la chance, si on peut dire, de voir toutes les 10 minutes, tous les quarts d'heure, des trains de la ligne C, plus le fret qui passe le soir et le matin, qui fait évidemment beaucoup de bruit parce que ce sont des trains qui sont très lourds, et la nuit aussi. Et le TGV aussi, on nous avait dit qu'il y aurait quelques rames de TGV qui passeraient, et on en est à plus de 28 %. Donc cela passe devant mes fenêtres tous les jours. Pour information, c'est une maison qui est là depuis 1926, et qui était là bien avant toutes ces infrastructures. Donc chaque année nous avons des choses supplémentaires et des désagréments. Sincèrement, le projet B ne me convient mais vraiment pas du tout parce que je n'ai pas envie de voir des TGV... parce que ce sera une ligne extérieure, même si elle est enterrée, moi je n'en veux pas non plus, parce que « enterrée » cela veut dire, j'ai déjà des fissures dans ma maison. Je vous invite à venir si vous voulez, à venir prendre un café et à voir ce qui se passe entre cela et puis les avions qu'on entend puisqu'on n'est pas loin aussi. Donc là, moi je dis « Stop ! ». Déjà donc le projet B, je n'en veux pas. Ensuite, à Villeneuve-Saint-Georges, faire une gare supplémentaire à Villeneuve-Saint-Georges, moi je me pose question : Comment peut-on faire pour garer toutes les voitures ? Alors, est-ce que vous avez prévu aussi des parkings en sous-sol et tout ? Mais déjà l'accès à Villeneuve-Saint-Georges, je pense que tout le monde ici peut le dire, on n'y accède pas à Villeneuve-Saint-Georges, c'est bouché, le pont de Villeneuve-le-Roi est toujours très très surchargé. Comment peut-on faire ? Donc moi, le A, le B, franchement, ce n'est pas possible. En tout cas, moi, je suis... puisqu'il y a projet et je vous remercie déjà de nous faire ce débat ce soir, c'est quand même agréable de pouvoir échanger mais moi je suis pour le projet C et je vous invite, si vous le voulez, je vous donne mes coordonnées, mon adresse, et je vous invite à venir voir ce que je vis au quotidien et je n'ai pas envie que l'on en rajoute. Voilà ! Merci beaucoup. (*Applaudissements*)

Camille SAISSET : Merci Madame. Je retiens, et je pense que je ne suis pas la seule, votre invitation et, vendredi dernier, nous étions déjà sur le terrain ailleurs. Je vous prie de m'excuser, je vois plein de mains qui sont levées, je vais vous demander d'être un petit peu patients parce que là, on rentre vraiment dans le sujet. Il est préférable que RFF réponde à certains éléments qui ont déjà été évoqués. Ceux qui relèvent peut-être des questions environnementales seront abordés, j'imagine, par Nathalie Vinciguerra dans un second temps. Mais, histoire qu'on reste dans le timing et qu'on puisse progresser tous ensemble, qui souhaite répondre ? Moi j'ai eu l'impression qu'il y avait un peu une question de confiance. Allez-y, Monsieur Barrès !

Tristan BARRÈS : Je vais répondre sur trois éléments qui ont été soulevés par les trois intervenants. Sur le projet Paris-Orléans, j'ai bien entendu ce que vous disiez sur l'évolution du trafic dans votre secteur. Donc la différence entre l'Interco et la ligne qui passe chez vous, c'est que chez vous c'est une ligne radiale, je dirais, dont la capacité, vous avez dit 17, ce n'est pas 17,

c'est 15 TGV par heure qui sont prévus d'ici 2020. Donc on n'est pas du tout dans la même logique au niveau des intersecteurs. D'abord, parce que le trafic intersecteur est plus faible, et par construction, la capacité de l'Interconnexion Sud est limitée par justement cette capacité des radiales. Donc on n'aura jamais 15 TGV par heure sur l'Interconnexion Sud. Alors, j'ai déjà fait la démonstration à plusieurs reprises, si la CPDP le souhaite, je pourrai remonter les transparents qui expliquent ces contraintes de capacité. Mais on n'est pas du tout sur la même logique, intersecteurs et radiales cela n'évolue pas de la même façon. Sur le projet POCL, vous dites que le projet POCL passera à Orly, moi je n'en sais rien du tout. Il y a une variante avec une possibilité d'arrêt à Orly mais le projet POCL, il y a plusieurs variantes d'arrivée sur l'Ile-de-France, pas forcément d'ailleurs dans ce secteur-là, cela peut être également dans un autre secteur plus à l'est. Donc je ne sais pas s'il y aura une gare TGV à Orly dans le cadre de POCL. Cela, c'est le débat public qui va s'ouvrir à l'automne qui en discutera. Donc il faudra faire valoir les arguments des uns et des autres dans le cadre de ces débats publics. Mais ce n'est pas parce qu'une variante est proposée que la solution est actée. Je dirais la même chose pour le scénario B. Le scénario B, on l'a proposé parce que, intellectuellement, il fallait explorer toutes les possibilités techniques pour pouvoir réaliser l'Interconnexion sud. Donc le scénario B fait partie des possibilités techniques. Nous avons bien conscience par rapport à ce scénario B mais également par rapport au projet Interconnexion sud, qui s'appelait en fait Barreau sud à l'époque et qui passait dans le sud de l'Essonne, que les questions environnementales sont les questions majeures, et c'est la raison pour laquelle nous avons proposé des scénarios qui sont plutôt en tunnel. Je ne sais pas s'il y a beaucoup de projets en France, en tout cas, ferroviaires qui proposent, je dirais, des tracés pratiquement à 100 % tunnel, ce n'est pas 100 %, c'est 95 % parce qu'il y a des extrémités. Mais c'est parce que, justement, nous savons que ces questions environnementales sont sensibles que nous avons plutôt proposé à côté du scénario B des scénarios en tunnel.

François-Régis ORIZET : Oui. Eventuellement un petit mot sur la question qui a été posée sur Massy-Valenton, qui est un projet distinct de l'Interconnexion sud, je pense que c'est clair pour tout le monde. Certes, les protections acoustiques ont été décidées à la suite de concertation, il y a quelques années, mais il faut également dire que la convention de financement qui permet de financer l'ensemble du projet, je n'ai pas la date en tête, mais je crois qu'elle a 18 mois... c'est en 2010. Oui. Mais si vous voulez, un an et demi, mais si vous nous citez des travaux de cette nature, ferroviaire, où un an et demi après, les travaux ont commencé ; c'est un projet global. Ce sont les travaux ferroviaires qui n'ont pas commencé non plus et les protections acoustiques, donc c'est bien cet ensemble qui sera mis en service dans l'ensemble en 2015. Voilà ! C'est cela les éléments que je voulais donner.

Camille SAISSET : Merci Monsieur.

François-Régis ORIZET : Je peux également préciser que cette protection acoustique, on pourrait la faire valoir... Le jour où il y aura l'Interconnexion sud, il n'y aura plus les TGV, elles seront toujours là. Il y aura toujours... mais pas énormément. Voilà.

Camille SAISSET : S'il vous plaît !

François-Régis ORIZET : Je voulais vous dire, là.... Non, non, mais c'est uniquement pour dire... Là, on est sur un débat TGV, c'est pour les TGV qu'on fait Massy-Valenton, c'est donc dans le cadre des TGV qu'on fait cette protection acoustique, et ensuite on les laisse. C'était pour vous donner des éléments d'informations.

Camille SAISSET : Monsieur, monsieur, je vous ai vu avec vos deux mains devant la bouche, si vous voulez parler, vous me demandez le micro. Réagissez parce que vous avez posé une question.

Jacques DELARBRE : Oui, monsieur, vous êtes RFF, je présume.

Camille SAISSET : Oui, directeur régional Ile-de-France.

Jacques DELARBRE : Vous faites passer tous les trains, y compris ceux qui ne sont pas de la SNCF. Donc vous êtes concernés par les travaux qui font circuler les trains et vous êtes concernés par les travaux qui font améliorer l'environnement. Alors, ne vous défaussez pas, j'ai bien compris que ce n'est pas pour tout de suite mais on en parle depuis 2003, monsieur.

François-Régis ORIZET : Je ne cherche pas du tout à me défausser...

Camille SAISSET : Une dernière réponse sur ce sujet et on passe à autre chose.

François-Régis ORIZET : ... je cherche à vous donner des dates précises. Je vous ai dit : « les travaux seront terminés en 2015 », c'est un élément précis, ce n'est pas une défausse.

Camille SAISSET : Bon. Il y en a deux qui résistent vraiment. Alors, je prends ces deux dernières questions. Allez-y ! A droite, oui. Allez-y, madame, pardon, et ensuite vous donnerez la parole à monsieur qui s'est levé. Allez ! Après. Oui, monsieur.

Joël JOSSO : Excusez-moi d'être un résistant un petit peu. Une petite chose déjà au préalable parce que l'une des précédentes interlocutrices ne l'a pas précisé, mais Madame ARBEY n'est pas une simple habitante, elle est une Maire Adjointe de cette ville. Et... (*Chahut*) Et cela m'amène, parce que, moi, je suis également un conseiller municipal de cette ville.

Camille SAISSET : Et qui êtes-vous d'ailleurs ?

Joël JOSSO : Je m'appelle Joël JOSSO, je suis un conseiller municipal de cette ville.

Camille SAISSET : Merci.

Joël JOSSO : Et cela m'amène à une petite question vis-à-vis de la... ou je n'avais pas forcément remarqué au départ mais on nous annonce dans le déroulement un cahier d'acteurs au nom de la Commune de Villeneuve-le-Roi ; or, il n'y a jamais eu de débat au conseil municipal de Villeneuve-le-Roi sur ce cahier d'acteurs ; jamais ! Et je ne l'ai pas non plus trouvé sur la table ni sur le site Internet de la Commission du débat public quelques minutes avant de venir ici. C'est une petite question que j'ai oubliée de poser tout à l'heure, parce que je ne l'avais pas remarqué.

Camille SAISSET : Alors, je vais vous répondre tout de suite. Non, non, non mais... Votre intervention s'arrête là ou non ?

Joël JOSSO : Non, non. Bien sûr que non. Non, non.

Camille SAISSET : Vous voulez une réponse maintenant ?

Joël JOSSO : C'est vous qui décidez.

Camille SAISSET : Je vous réponds juste par rapport à cela que nous, nous avons travaillé sur la version du cahier d'acteurs de la Commune de Villeneuve-le-Roi, qu'il est ou pas été validé par le conseil municipal, c'est une information que vous apportez là. Permettez que je termine. Et il est effectivement en cours d'impression et il est accessible sur le site Internet.

Joël JOSSO : Bien entendu, il n'y était pas à 8 heures moins le quart.

Camille SAISSET : Il n'y était pas à 8 heures moins le quart ?

Joël JOSSO : Et en tout cas, il ne peut pas être au nom de la Commune de Villeneuve-le-Roi puisqu'il n'a jamais été débattu. Mais ce n'est pas l'essentiel. Mais je pense que c'est bien que tous les participants dans cette salle aient cette information. Sur les questions de ce débat public...

Camille SAISSET : Oui.

Joël JOSSO : ... ce que je voulais... La première chose de toutes, c'est que je pense qu'on est à priori tous d'accord dans cette salle, le scénario B doit être absolument écarté, celui qui est en surface, celui qui utilise les voies actuelles, personne n'en veut, cela, cela sera le consensus politique absolu. Donc on peut déjà gagner effectivement un peu de temps. Il faut qu'il y ait moins de nuisance pour les gens du quartier du Coteau. Le débat sur l'interconnexion TGV, il a eu un grand intérêt, c'est celui de remarquer que Villeneuve-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges étaient les oubliés des projets de transport en commun du Grand Paris. L'Etat, la Région nous ont totalement oubliés, il n'y a rien pour nous dans tout cela et cela a permis également de relancer le débat sur la nécessité de faire des travaux sur le RER C qui est aujourd'hui grandement défaillant. Cela a amené également un débat plus important sur les questions des nuisances de voiture, de transport qui existent, non pas à l'issue de l'implantation d'une future gare à Villeneuve-Saint-Georges mais aujourd'hui même, et c'est aujourd'hui que ce débat se relance et cela, c'est plutôt très très bien. Après, il y a dans un certain nombre de cahiers d'acteurs et dans des questions qui ont pu être posées des choses qui sont présentées. On nous dit qu'il faut préserver Villeneuve-le-Roi de nouvelles nuisances sur lesquelles aucune garantie sérieuse n'a été donnée. Et je crois que, effectivement, RFF... Alors, il y a un problème de confiance très vraisemblablement mais RFF répond régulièrement, mais je crois qu'il y a besoin d'identifier précisément de quelles nuisances il peut s'agir, quelles sont les réponses que doit apporter le maître d'ouvrage et chacun pourra se rendre compte que l'on agite beaucoup de peur pour des choses qui très vraisemblablement n'existent pas. Et il y a...

Camille SAISSET : Merci, je vais vous demander de terminer, monsieur, vous êtes à trois minutes.

Joël JOSSO : Je termine sur deux petites choses. Dans les appréciations portées par RFF, le scénario A pour lequel effectivement je suis un ardent partisan est considéré comme celui qui présente la meilleure performance environnementale et c'est également, selon la SNCF, celui qui présente les meilleures capacités de captation d'usagers pour ce service public. Merci. (*Applaudissements*)

Camille SAISSET : Merci Monsieur. Une dernière question sur la droite et je vous demande de bien vouloir vous écouter, s'il vous plaît !

Omar KAÏDI : Bonsoir ! Omar KAÏDI, adjoint au Maire, je le précise, Monsieur JOSSO. Je voulais juste faire une petite parenthèse, rebondir sur ce que Monsieur JOSSO vient de dire à propos de Madame ARBEY. Effectivement, elle est bien Mmaire adjointe, il n'empêche qu'elle est aussi riveraine et qu'elle subit les nuisances de l'existant actuel. Cela, c'était juste une parenthèse. Et je voudrais juste rebondir sur les gares et plus exactement sur le projet de gare sur Villeneuve-Saint-Georges, et j'aimerais que vous me répondiez sur la question du trafic. Il est évident que les gens ne vont pas utiliser ou peu les transports en commun pour se rendre ou partir de cette gare. Donc j'aimerais savoir quel est votre plan sur le sujet. Aujourd'hui, tout le monde l'a dit, on a une congestion au niveau du pont de Villeneuve-Saint-Georges, ainsi que devant la gare RER. Donc j'aimerais savoir si vous avez une solution pour cela. Merci. (*Applaudissements*)

Camille SAISSET : Merci. Moi, je vais vous demander... Monsieur BARRÈS ou Monsieur GULIANA de bien vouloir répondre au plus vite pour qu'on avance sur la suite. Merci. Sur la question des prévisions de trafic.

Tristan BARRÈS : Sur la première intervention, donc si on regarde le scénario A et le scénario C, c'est vrai que, je dirais, la performance environnementale comme vous l'appellez, il y a une étoile en plus pour le A et... enfin, il y a trois étoiles je crois, et deux pour le C. Cette différence, elle vient... Alors, on a beaucoup discuté en interne parce que ce n'est pas facile d'évaluer sur cet aspect-là les projets. Le scénario C mesure 10 kilomètres de plus que le scénario A. Donc on s'est dit que, au niveau notamment des déblais, il y avait un impact un peu plus fort dans le sous-sol, pas en aérien, dans le sous-sol que pour le scénario A. C'est la raison pour laquelle il est noté avec, je dirais, cette étoile en moins. Néanmoins, pour nous, la meilleure solution pour réduire au maximum les nuisances, c'est le tunnel. Donc que ce soit le tunnel A ou le tunnel C, je dirais, pour

nous, les nuisances sont minimisées. Alors, on ne dit pas qu'il y a un certain nombre d'impacts, et on en parlera tout à l'heure, qu'on peut corriger, qu'on peut encadrer, je dirais, le tunnel, pour nous, c'est la meilleure solution pour réduire les nuisances. Et le fait qu'il y ait cette distinction entre A et C est lié aux kilométrages, je dirais, et non pas au fait qu'il y en ait un qui soit plus impactant, je dirais, sur l'environnement en surface que l'autre. Sur les trafics, vous citez l'étude de la SNCF ; nous, nous avons réalisé notre étude qui est indépendante des transporteurs ferroviaires, et alors, il y a beaucoup de convergence avec l'étude de la SNCF. Par exemple, sur l'intérêt des gares TGV franciliennes, il y a une autre convergence qui est le volume de trafic global de ces gares TGV. Alors, on ne retrouve pas le même trafic à la virgule près mais les ordres de grandeur sont les mêmes, donc on pense qu'on a une approche... enfin, on constate que nos deux approches convergent. Là où il y a une différence d'appréciation, c'est effectivement sur le trafic relatif, je ne dirais pas absolu mais relatif entre Villeneuve-Saint-Georges et Sénart. Alors, à quoi est liée cette différence de résultats ? Cela, je crois que ce sera analysé en tout cas à Créteil. Voilà, c'est cela. Donc à Créteil, il y aura un regard extérieur parce que je suis assez mal placé pour vous dire quelle étude est la meilleure, je pense que c'est la nôtre mais, enfin, il y aura un regard extérieur qui analysera les deux.

Camille SAISSET : Merci Monsieur Barrès. On va s'arrêter là puisqu'on a déjà un quart d'heure de retard.

Tristan BARRÈS : Il y avait le deuxième intervenant sur la gare de... Très rapidement, la gare TGV de Villeneuve-Saint-Georges, nous on estime que c'est de l'ordre de 2,2 millions de voyageurs. En gros, ce sont 2,2 millions de voyageurs par an. Donc par jour, je dirais, on doit être sur 1 000 voyageurs, quelque chose comme cela, 1 000 à 2 000 voyageurs par jour. Oui, pardon. Enfin, de mémoire, si vous voulez, si on prend 50 % de gens qui prennent les transports en commun, on a à peu près 20 à 30 personnes qui prendraient les transports en commun, une fois descendues du TGV. Donc cela fait 20 à 30 personnes. Donc il n'y a pas de risque d'encombrement du RER D en plus de cela. Et sur la partie voiture, alors, effectivement, nous, nous avons une interrogation sur l'accessibilité de Villeneuve-Saint-Georges en véhicules particuliers, parce que les études de trafic montrent que le bassin d'emplois et de populations qui est accessible en moins de 30 minutes en voiture de Villeneuve-Saint-Georges est beaucoup plus réduit que celui de Lieusaint. Et cela, c'est dû effectivement au manque de capacité, au manque d'infrastructure pour faire face au trafic actuel. Mais, si vous voulez, dans le projet, il n'y a pas de réponse sur les projets routiers. Ce sont d'autres projets qui sont dirigés par d'autres maîtres d'ouvrage.

Camille SAISSET : Oui RFF s'occupe des projets ferroviaires. Je vais maintenant demander à Monsieur Stéphane DOS SANTOS SILVA de bien vouloir se présenter à la tribune, s'il vous plaît, et de nous présenter son cahier d'acteurs. Alors « Jeunesse en mouvement » est une association qui est basée à Epinay-sur-Seine en Seine-Saint-Denis et qui a pour objet d'inciter, d'encourager les jeunes à s'intéresser à la chose publique. Et pour eux, c'est aujourd'hui la première participation formelle à un débat public. Allez-y.

Stéphane DOS SANTOS SILVA : Bonsoir ! Bonsoir à toutes et à tous ! Monsieur le Président de la CPDP, Messieurs les représentants de Réseau ferré de France, Monsieur le Député-maire de Villeneuve-le-Roi, Monsieur le Conseiller général, Mesdames et Messieurs représentants associatifs, citoyennes et citoyens. L'association Jeunesse en mouvement est implantée depuis 2005 à Epinay-sur-Seine, en Seine-Saint-Denis près de Paris, et elle a pour vocation d'inciter les jeunes, de banlieue notamment, à s'intéresser et à prendre part activement à la vie publique et citoyenne, quel que soit le secteur. Le cahier d'acteurs que nous vous présentons ce soir est un exemple concret des actions que nous menons. Je vous en présente rapidement quelques-unes que nous avons réalisées, voilà, notamment une visite au Sénat et à l'Assemblée nationale pour la découverte des institutions républicaines, c'était l'an dernier, et puis, plus récemment, des concerts de solidarité, il y a deux ans, pour le Téléthon et l'an dernier dans le cadre de la catastrophe qui a concerné Haïti. Nos partenaires, ils sont divers et variés tant culturels, institutionnels que sportifs. Vous pouvez nous retrouver sur Internet sur notre page Facebook Jeunesse en mouvement.

Alors, ce qui nous amène ici ce soir, le cahier d'acteurs Jeunesse en mouvement, c'est l'Interconnexion sud des TGV. C'est un projet qui a trois objectifs principaux : assurer des liaisons interrégionales à grande vitesse sans rupture de charge à Paris, dont l'objectif est notamment de dé-saturer des gares parisiennes, la gare de Lyon, par exemple, est un exemple concret de gare saturée au sein de Paris ; favoriser l'intermodalité air/fer et offrir une alternative aux gares parisiennes pour les Franciliens. Premier projet de cette interconnexion, c'était dans les années 90, il était présenté par SNCF, il a été rejeté. C'étaient quasiment les mêmes objectifs qu'à ce jour et je viens de vous les citer. L'aéroport d'Orly, une histoire, un avenir, des soupirs, des réalités qui sont chiffrées. L'aéroport d'Orly est le deuxième aéroport français qui est spécialiste dans les liaisons avec l'Outre-Mer mais aussi avec les dessertes européennes. Je vous donne trois chiffres de l'évolution à plusieurs stades de la première décennie du XXI^e siècle fournis par Aéroports de Paris. Entre 2000 et 2010, on a gagné 2 000 voyageurs, près de 2 000 voyageurs sur l'aéroport, et ce chiffre est en constante augmentation. Le problème majeur de l'aéroport d'Orly, c'est sa desserte. Cet aéroport a été conçu dans les années 60 dans une époque où la mode de la voiture était prégnante. De ce fait, il a été conçu essentiellement pour une desserte par voie routière. Voilà ! On va regarder. Par voie routière. Les exemples de desserte par transport en commun, on peut en citer plusieurs. Le service Orlyrail, le nom vous est inconnu mais vous le connaissez beaucoup, c'est le RER C actuel qui dessert Massy-Palaiseau par l'aéroport d'Orly. C'est un projet de la SNCF, toujours dès les années 80, qui prévoyait de desservir avec le RER C avec une branche déconnectée de la ligne, desservir directement l'aérogare même d'Orly Sud actuel. L'Interconnexion sud c'est aussi un projet d'amélioration de desserte. Je vous cite d'autres exemples : Orlyval, un métro privé créé en 1991 repris par une filiale de la RATP, Orlyval Service. Une convention régit la Région et la RATP depuis 1992 jusqu'en 2021. Ce qui explique ces tarifs importants : 9 euros et quelques centimes pour assurer la seule liaison Antony-aéroport d'Orly. Jetbus aussi, un service de bus qui a été supprimé en 2009, ligne de bus avec des prix exorbitants, un abonnement mensuel de 81 euros uniquement valable sur Jetbus, inutilisable sur les autres réseaux de transport. Et puis, les cars Air France qui sont gérés par une filiale SNCF, qui est KEOLIS. Les cars Air France qui, eux, bénéficient également d'une tarification particulière, alors que le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Pour réaliser ce cahier d'acteurs, j'ai personnellement contacté Symbiose.net. Symbiose.net est un forum de passionnés de transports parisiens, européens et internationaux qui, notamment, conçoit des cartes... il a conçu pour Jeunesse en mouvement, et je leur remercie sur ce plan, qui vous présente la vision à l'horizon 2025 de la desserte, notamment de l'aéroport d'Orly avec, vous le voyez, le tramway T7. Pour Jeunesse en mouvement, position pour le scénario A, un arrêt correspondance avec le RER C Orlyval à Rungis-La Fraternelle, et puis, dans un second temps, et puisque... mais à notre sens, ce n'est pas la priorité, une correspondance avec le RER D en gare de Villeneuve-Saint-Georges, mais priorité d'abord à l'amélioration de la desserte de l'aéroport d'Orly avec le scénario A, en souterrain, puisqu'une ligne souterraine est une ligne sécurisée, une ligne indépendante des contraintes naturelles, telles que des chutes de voie ou des intrusions, des chutes d'arbres sur la voie ou des intrusions de personnes sur ces mêmes voies. Je vous remercie de votre attention. (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : Merci, Monsieur. Je vais demander à Madame Nathalie Vinciguerra qui est responsable Environnement et développement durable de RFF, ainsi que Magalie Schivre, du cabinet Inexia, qui s'est occupée des études, et notamment des aspects tunnel, qui vont nous présenter les aspects environnement présents dans le dossier du maître d'ouvrage. Allez-y !

Nathalie VINCIGUERRA : Bonsoir ! Je suis Nathalie VINCIGUERRA, je suis responsable Environnement à la Direction régionale Ile-de-France de Réseau ferré de France. Donc la présentation des enjeux environnementaux qui va suivre va s'articuler en trois temps. Un premier temps où vous allez voir certaines cartes issues du dossier du maître d'ouvrage, pour permettre de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux qui sont sortis de l'évaluation environnementale menée par notre bureau d'études. Ensuite, le deuxième temps qui va plutôt être axé sur les impacts majeurs qui sont ressortis ; et enfin, une conclusion pour vous présenter la suite des études environnementales dans le cadre des procédures administratives. Tout d'abord, les cartes ne sont pas forcément très lisibles, ce sont des cartes à des échelles assez grandes mais vous les retrouvez dans les documents qui vous ont été donnés sur le dossier du maître

d'ouvrage. Alors, la première carte, c'est simplement pour montrer que le périmètre d'étude de cette évaluation environnementale est assez vaste, puisqu'il couvre quatre départements. Et au sein de ces départements, ce qu'on peut voir simplement déjà sur cette carte, c'est qu'on est dans un milieu urbain, puisqu'on est en moyenne couronne fortement urbanisée, très dense, et qui est traversé par un certain nombre d'infrastructures à la fois ferroviaires et de transport routier... et aériens, c'est vrai mais on ne le voit pas sur la carte.

Camille SAÏSSET : S'il vous plaît ! Excusez-moi, Madame VINCIGUERRA. (*S'adressant à la salle*) Il est important que l'on prenne le micro quand on a quelque chose à dire. On peut aussi murmurer des choses à son voisin, cela ne se pose pas de souci mais interpeller, comme cela, les personnes qui sont en train de faire une présentation, c'est un peu dommage. Merci !

Nathalie VINCIGUERRA : Alors, avant d'aborder tout ce qui concerne plutôt le milieu humain, il faut quand même faire un point sur les ressources à préserver sur ce territoire. Alors, tout d'abord, sur la partie eau, qui concerne à la fois les eaux superficielles, donc tout ce qui est la traversée de cours d'eau mais aussi toutes les nappes d'eau qui servent à l'alimentation en eau potable, donc dans les sous-sols. Cette carte, elle permet de mettre en évidence les enjeux majeurs et très forts, ce qu'on a considéré comme majeurs et très forts, suite au recensement de l'ensemble des enjeux sur les milieux aquatiques. Donc ce que vous voyez en bleu foncé et en bleu clair, souvent, concerne les périmètres d'alimentation des captages en eau potable. Là, on le voit bien sur cette partie, voilà. Donc on a des captages d'alimentation en eau potable, des forages, qui font l'objet, qui sont protégés par certains périmètres, donc on les voit ressortir ici. Et donc on se devait de les mettre en avant dans cette analyse, puisque ce sont des milieux sensibles. Un autre domaine où les ressources sont à préserver, ce sont les milieux naturels. Donc effectivement, j'ai dit en introduction qu'on était dans un milieu urbain dense. Cependant, on a quand même des milieux écologiques intéressants. Cette carte-là, elle met en avant tout ce qu'on a recensé comme zones protégées naturellement. Alors, que ce soit des ZNIEFF, on a aussi un arrêté de protection de biotope, des réserves naturelles mais cela met aussi en avant tout ce qui est corridor écologique, c'est-à-dire tous les milieux qui servent aux déplacements, notamment de la faune. Donc c'est par exemple tout ce qu'on voit en vert foncé, dans l'Arc boisé, au nord, ou les autres éléments qu'on voit ici, dans la forêt de Sénart. Là, on arrive sur la partie milieu humain, donc pour mettre en avant le fait qu'on est sur un territoire densément peuplé. Alors c'est vrai que la partie dense, ce qu'on voit en rouge, les zones urbaines denses, on les voit surtout dans la partie nord et nord-ouest. Cependant, dans l'autre partie est, ce n'est pas parce qu'on est en blanc qu'on n'est pas densément peuplé, mais par contre, on est plutôt dans un phénomène d'étalement urbain, alors que sur la partie très rouge, on est en très dense. Ce que cette carte met en avant aussi, les parties rouges, ce ne sont pas seulement les zones urbanisées mais c'est aussi tous les établissements Seveso, par exemple. Le périmètre d'études est concerné par une vingtaine d'établissements Seveso, qui sont des établissements qui peuvent présenter un risque industriel. Donc, à ce titre, on devrait aussi les mettre en avant dans ce recensement des enjeux environnementaux.

Donc là, je voulais aussi aborder la partie espaces agricoles et forestiers. Alors, les espaces agricoles sont plutôt rares, et c'est leur rareté qui fait qu'ils ont justement une valeur importante sur ce territoire. Et cette carte met aussi en avant ce que j'ai montré un peu plus tôt dans les milieux naturels, le fait qu'on a des espaces forestiers importants et qui font l'objet aussi de protection. Donc la forêt de Sénart est une forêt domaniale qui fait aujourd'hui l'objet de ce qu'on appelle « forêt de protection », qui est le degré ultime de protection d'une forêt, cela veut dire qu'on n'a le droit de faire aucun travaux dans une forêt de ce type-là. Donc c'est celle qu'on voit ici. Et on a aussi le massif de l'Arc boisé qui regroupe plusieurs boisements, qui est en cours de classement en forêt de protection. Voilà, cette carte avait pour objectif de mettre en avant à la fois les territoires agricoles et les milieux forestiers traversés. Donc si on fait une synthèse, je vous l'accorde, c'est assez rapide mais si on voulait mettre en avant tout ce qui a été recensé dans le cadre de cette évaluation environnementale, c'est un travail conséquent, à la fois de recherche bibliographique, de recherche de données sur Internet et de collecte auprès des services de l'Etat, on voit sur cette carte qu'effectivement on a un territoire extrêmement contraint. Alors, sur cette carte qui est la compilation de tous les enjeux environnementaux, à la fois en ce qui concerne l'eau, les milieux naturels, tout ce qu'on a pu voir, il y a certaines tâches qu'on reconnaît. Là, on

reconnait les captages d'alimentation en eau potable ; ici, les forêts. On se dit que, effectivement, pour que le projet s'insère dans un tel territoire, il va falloir trouver des solutions appropriées. Donc là, j'ai balayé l'ensemble des enjeux environnementaux. De cette analyse on a fait ressortir trois principaux impacts : les impacts acoustiques, les impacts d'insertion urbaine d'un tunnel et les impacts vibratoires. Je commence tout d'abord par l'acoustique. Quand on présentait en introduction les scénarios A et C avec une grande partie en tunnel, on a insisté sur le fait qu'on avait des reports de circulation de TGV vers le nouveau tunnel, donc une diminution des trafics le long de la ligne Massy-Valenton. Donc cela, c'est plutôt l'aspect positif. Par contre, il ne faut pas oublier qu'on a des zones de raccordement au niveau de ce tunnel. Pour arriver en tunnel souterrain, on a des accès à créer, donc à l'ouest au niveau de Massy ou à l'est sur le secteur de Limeil-Brévannes ou le secteur de Sénart pour le scénario C. Sur ces zones-là, il faut absolument une étude acoustique approfondie pour justement définir les mesures à mettre en place pour protéger les riverains. Sur le scénario B, la situation est un peu différente puisque, comme on l'a dit, c'est un scénario majoritairement en surface. Donc là, je parle sans la variante tunnel à l'est. Et là, effectivement, on a une augmentation sensible du bruit. Donc finalement, la mesure envisagée, quel que soit le scénario, dans tous les cas, il faudra mener une étude acoustique approfondie. Donc je vous expliquerai dans la conclusion, dans les étapes suivantes de déroulement du projet, où est-ce qu'on retrouve ces études acoustiques approfondies, puisqu'il faut qu'il y ait un projet qui soit suffisamment calé pour pouvoir le modéliser. Et donc le but de cette étude est de définir des protections phoniques adéquates, des écrans, des isolations de façade. Sur la partie insertion urbaine des tunnels. Lors des réunions publiques précédentes, c'est un sujet qui a suscité beaucoup de questions. Effectivement, les entrées et sorties de tunnel sont un sujet important, on a dit pour l'acoustique mais également pour l'insertion urbaine. Alors pourquoi ? Comme je le disais, pour arriver au tunnel, à la partie qu'on voit ici, en souterrain, on a deux autres phases qui se succèdent. Une première phase, qui est la trémie, qui est la première partie, on va dire, d'amorce de descente du TGV, comme on le voit sur le petit schéma à droite, qui est une partie ouverte ; et ensuite, petit à petit, le TGV s'insère progressivement dans le terrain pour arriver en souterrain, à la profondeur adéquate, pour pouvoir être suffisamment enfoui. Du coup, sur la partie tunnel, effectivement on est en souterrain, donc on n'a pas d'impact en surface. On a d'autres types d'impacts, les impacts vibratoires qu'on verra tout de suite après. Mais sur les deux premières parties, trémie et même tranchée couverte, on se doute bien que, surtout sur la partie trémie, on peut avoir des impacts sur les habitations riveraines. Donc c'est pour cela que je reviens à ma diapo précédente sur l'acoustique mais également sur l'insertion urbaine, puisque cela veut dire que ce sont des entrées et sorties qui s'insèrent dans des villes avec des axes de communication, et qu'il faudra les insérer de façon adéquate. Donc c'est pour cela que sur la diapositive suivante, on indique que, ultérieurement, pour ces études-là, les mesures préconisées seront une étude fine paysagère et d'insertion urbaine. Je reviens en arrière. Là, on a parlé des tunnels en phase d'exploitation mais il ne faut pas oublier aussi la phase chantier, puisque pour pouvoir construire ces tunnels, en dehors des zones des entrées et sorties, il y a aussi des zones d'installation de chantier et de démarrage des tunneliers, et tout ceci sont des éléments à prendre en compte dans nos études détaillées.

Donc pour aborder la partie sur les vibrations, le dernier impact majeur qu'on a mis en évidence, je passe la parole à Magalie SCHIVRE.

Magalie SCHIVRE : Bonsoir Mesdames, bonsoir, Messieurs ! Alors, tout d'abord, je me présente. Je m'appelle Magalie Schivre, je suis ingénieur géotechnicien spécialisé dans les travaux souterrains depuis plus de dix ans, et je travaille pour Inexia aux côtés de RFF pour l'étude de ce projet d'Interconnexion Sud. Alors, je vais prier la Commission, la CPDP, de peut-être m'accorder quelques minutes supplémentaires de temps...

Camille SAÏSSET : Je crois que cela va être très difficile parce qu'on a déjà 15 minutes de retard, donc je vous invite à y aller.

Magalie SCHIVRE : ... de façon à anticiper les questions qui vont venir, parce que je souhaite entrer dans la technique et présenter les choix de conception retenus pour les tunnels. Donc tout d'abord, je vous présente le profil en long d'un tunnel du scénario A, pour montrer l'insertion dans le sous-sol des projets. Alors, vous voyez, à l'ouest, le débranchement vers Massy, la traversée du

plateau d'Orly et puis la traversée de la vallée de la Seine, et la remontée vers Valenton pour se raccorder, en sortie, des tunnels de Limeil-Brévannes. Alors, les meilleures conditions pour la réalisation d'un tunnel en milieu urbain, cela nécessite d'avoir une profondeur suffisante de l'ordre de deux diamètres environ, et c'est le cas dans les zones le long de l'ensemble du profil en long du projet. Juste un ordre de grandeur pour vous, 20 mètres c'est environ un immeuble de sept étages et cela correspond à la couverture que l'on a, au minimum, sur le projet, sauf dans les zones d'émergence. L'A86 vers Versailles, si vous avez entendu parler de ce chantier, s'est déroulée au tunnelier, et est passée avec succès à moins de 10 mètres des voies LGV. Pour cela, cela nécessite une bonne connaissance de la géologie. Le bassin parisien est multicouche et c'est un environnement qui est connu depuis longtemps. Le profil en long du scénario C est, lui, concerné par 27 kilomètres de tunnel. La partie à l'ouest de la Seine est identique, et la partie à l'est se caractérise par un raccordement plus au sud vers Sénart, comme vous l'avez vu, en sortie de la forêt de Sénart, et le passage justement sous cette forêt se fait à une profondeur de 40 mètres environ.

Pour vous rappeler, qu'est-ce que c'est qu'un tunnel, il est envisagé de faire soit des bitubes à voie unique, c'est-à-dire un tube pour chaque sens de circulation des trains avec des rameaux qui relient ces deux tubes tous les 500 mètres environ, et le diamètre du tube fait 8 mètres dans ce cas-là. L'autre possibilité, c'est de réaliser un monotube avec deux voies de circulation, et dans ce cas, le tube est un peu plus grand et fait 11 mètres de diamètre. Alors, le mode de construction envisagé pour ces tunnels est fondamental. Pour cela, il est envisagé sur le projet de l'Interconnexion sud d'utiliser majoritairement des tunneliers. Alors, je vais essayer de vous expliquer très brièvement en quoi consiste un tunnelier. C'est une machine automatisée qui creuse et construit au fur et à mesure le tunnel définitif. C'est-à-dire que plusieurs choses, le tunnel est étanche pendant le creusement, les ouvriers qui travaillent à l'intérieur de cette machine sont constamment au sec. Le revêtement en béton définitif préfabriqué, c'est ce que vous voyez en gris, ici, est posé à l'intérieur de la machine, à l'abri de la machine. Et ensuite, il est bloqué au terrain avec des injections de mortiers étanches. Et donc cette machine, le tunnelier, permet de contrôler la stabilité de l'excavation, avec un soutènement du front mécanique. Alors, ces techniques ont considérablement évolué depuis trente ans. Il faut savoir que le tunnel de Villejust, qui est situé en partie ouest, que vous devez bien connaître, ferroviaire, a été creusé avec un tunnelier à confinement il y a 25 ans. Et maintenant, ces techniques sont éprouvées. Alors, les chantiers de tunnel, cela a une influence sur la stabilité du massif existant. La meilleure façon pour...

Camille SAÏSSET : Madame Schivre, nous avons aussi...

Magalie SCHIVRE : J'attaque le sujet des tassements et des vibrations.

Camille SAÏSSET : Nous avons missionné un expert ce soir pour nous parler des tunnels, et nous avons convenu de cinq minutes pour cette intervention. Voilà. Je crois que...

Magalie SCHIVRE : J'ai deux sujets à traiter : tassements et... je n'ai plus ma présentation.

Camille SAÏSSET : On va continuer, si vous voulez bien.

Magalie SCHIVRE : Voilà, je vous remercie. Tassements... limitation des déformations en surface et vibrations qui, je crois, intéressent quand même la plupart des gens qui sont là. Donc la meilleure façon de limiter les déformations en surface sont, un, faire des campagnes de reconnaissance du bâti et des terrains en faisant des sondages pour connaître exactement la nature du sous-sol, et choisir la meilleure méthode pour pouvoir franchir ces terrains. Dans ce cas, les tunneliers c'est une réponse adaptée. Pour image, la stabilité du bas vous garantit la stabilité du haut. Si votre trou est stable, la surface, cela ne bougera pas et cela permettra d'avoir des déformations centimétriques.

Autre chose, il est indispensable de faire des auscultations avant, pendant et après le creusement, c'est-à-dire qu'on va mettre des mesures de nivellement en surface sur une bande de 50 mètres à l'aplomb du projet, de façon à s'assurer et prévenir les éventuels mouvements. Et l'intérieur du tunnel est aussi ausculté. Par rapport aux conditions hydrogéologiques qui sont très importantes

pour l'environnement, le tunnelier envisagé étant étanche, il ne modifie pas l'état initial du terrain avec la nappe. On creuse un ouvrage étanche qui est un ouvrage à terminer, en service, dans lequel il n'y a pas d'eau, qui est étanche aussi. J'en ai terminé pour l'aspect des déformations.

Les vibrations, pour que les gens comprennent qu'est-ce que c'est qu'une vibration due à un tunnel. Alors, la vibration est un phénomène solidien, qui est dû au contact de la roue et du rail, lors du passage du train sur la voie. D'accord ? Sur une voie LGV, la qualité de la voie est essentielle pour être compatible avec la grande vitesse, et on utilise du matériel moderne. Pour limiter les vibrations, premier point, la hauteur de terrain significative au-dessus des tunnels, vous avez 20 mètres de terrain qui servent de matelas amortissant aux vibrations qui sont générées. Deuxième point, vous avez une nature de terrain. Dans la géologie du bassin parisien, à cet endroit, on est dans des couches qui sont plutôt molles, des argiles, des limons qui sont donc peu transmissifs, qui amortissent. Troisième point, pour la voie, on amortit le signal à la source, en enrobant les chaussons avec des espèces de chaussons élastiques, du caoutchouc, qui permettent de limiter l'origine de ces vibrations. J'en ai terminé. Je vous remercie de votre attention. (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : Est-ce que vous avez des questions sur le cahier d'acteurs de « Jeunesse en mouvement » ou bien sur cette première intervention ? Je vois trois bras qui se lèvent. Monsieur à gauche, s'il vous plaît, merci. Vous voulez bien vous lever et vous présenter, merci.

Guy JUIN : Bonjour ! Je suis Villeneuvois, quartier de Coteau. Donc vous avez parlé de deux diamètres. Quel est le diamètre du tunnel ? Première chose. C'est 8 mètres ? C'est 6 mètres ? C'est un double tube ? C'est quoi ? Cela, c'est important, parce que ce qui vous donne... quand vous dites sur la A86, vous avez tracé à moins de 10 mètres, ce n'est pas vrai, c'est 15 mètres sur les voies de chemin de fer. J'ai travaillé sur l'A86, 15 mètres sur l'A86.

Camille SAÏSSET : Merci. Une autre question ? Monsieur, à droite.

Thierry PERZO : Bonsoir ! Merci. Thierry PERZO, président de l'Association CELFI Ile-de-France Sud. A l'origine, le sujet qui nous intéressait, c'est Massy-Valenton ; et puis, l'histoire a fait que l'Interconnexion s'est greffée dans nos activités. En ce qui concerne le sujet de ce soir, j'ai beaucoup de choses à dire mais je resterai sur deux points principaux. Les points de raccordement, c'est-à-dire les entrées et sorties de tunnels est-ouest sont des sujets extrêmement sensibles pour les riverains de ces deux extrémités, où qu'elles se trouvent. Les riverains dans cette salle doivent demander l'application de mesures strictes pour limiter les nuisances, limitation de vitesse... Un train TGV qui sort du tunnel à plus de 70 km/h provoque un choc sonore énorme. S'il sort à 90 km/h, c'est encore plus conséquent, donc limitation de vitesse. Deuxième chose, les « longs rails soudés », LRS : Un long rail soudé est un facteur d'atténuation des nuisances, il faut les exiger. Troisième chose, cela a été évoqué, les patins. Troisième point, cela a été évoqué par Madame l'ingénieur. En région Touraine, pour le vignoble, on a mis des patins pour atténuer les vibrations sur les ceps de vigne. Je pense que dans cette zone qui a été citée par la première interlocutrice, responsable de RFF, dans cette zone fortement urbanisée, effectivement, à côté du vignoble, l'humain, le bâti, méritent ces patins, également.

En ce qui concerne à présent une remarque plus générale. Forts de notre expérience sur le sujet Massy-Valenton dans lequel on a appréhendé l'interconnexion, puisque l'interconnexion existe aujourd'hui, c'est Massy-Valenton, on a appréhendé l'interconnexion à l'aune de petits investissements, ridicules. L'Interconnexion Sud sera appréhendée de la même manière si on oublie que c'est la clé de voûte de l'interconnexion des TGV, et qu'il ne faut pas mégoter sur les investissements à produire. Alors on sait que RFF est extrêmement déficitaire, 28 milliards d'euros ; et on sait qu'à très court terme RFF sera encore plus déficitaire, 40 milliards d'euros. Donc les contraintes qui s'exercent sur RFF sont une question de survie. Et donc les projets qui suivent, je fais vite pour ne pas dépasser les trois minutes, les contraintes qui s'exercent malheureusement sur nos amis non spécialistes, parce qu'ils sont quand même compétents, c'est qu'ils font avec ce qu'ils ont, pas de moyens. Donc il faut dépasser les infrastructures, parce que l'interconnexion, ce n'est pas pour un projet de 20 ans ou 30 ans avec un TRI moyenné sur 30 ans. C'est pour 100 ans et plus, les cathédrales. Les cathédrales sont en place depuis plusieurs siècles, l'interconnexion également. Merci. (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : Je crois que c'était plutôt une remarque. Monsieur ?

Guillaume DELESTRE : Bonsoir ! Guillaume DELESTRE, nous sommes sur Villeneuve-le-Roi depuis quelques jours. Et donc on habite pas très loin du Grand Godet, à l'entrée d'un tunnel existant. Alors c'est un ancien tunnel qui date des années 30. Et j'ai découvert depuis pas longtemps ce qu'était un bruit solidien. Alors c'est quelque chose qui se transmet par le sol, et depuis qu'on est arrivé... alors, c'est le soir, vers 23 heures, le matin à partir de 6 heures, mais tout se met à vibrer. Alors on a acheté du scotch double face pour coller les verres sur les tables, pour l'instant. Mais au-delà de la plaisanterie, je pense que le nouveau projet, enfin je n'ai pas vraiment de doute sur le fait qu'un nouveau tunnel, notamment avec les voies sans ballaste ou les longs rails soudés, comme il a été dit, va permettre d'atteindre un niveau de qualité sonore compatible avec une vie tranquille. Par contre, on a parlé tout à l'heure des murs antibruit. Et moi, il me semble qu'un projet comme celui-là, avant d'essayer de vendre quelque chose de nouveau, doit s'intéresser à ce qui existe déjà, c'est-à-dire de quelle manière, peut-être d'une manière pas forcément très onéreuse, on peut améliorer l'existant. RFF vient nous voir aujourd'hui, en disant : « J'ai un nouveau projet » ; aujourd'hui, à Villeneuve-le-Roi notamment, il y a quand même des problèmes qui sont des problèmes conséquents, est-ce qu'il ne peut pas y avoir, dans le projet, un volet qui permet d'améliorer l'existant ? Alors, dans notre cas particulier, on est en sortie de tunnel, peut-être qu'il y a un phénomène ondulatoire sur la voie, je ne sais pas, peut-être qu'il suffit de meuler les rails, de changer les rails. Voilà ! Il y a peut-être quelque chose à faire, peut-être que cela peut être fait dans un projet comme cela, et je pense que je ne suis pas le seul concerné par cela. Donc voilà ! Est-ce que, aujourd'hui, RFF, dans son projet, au-delà de mettre des tunnels à 40 mètres de profondeur, peut prévoir quelque chose pour améliorer l'existant ? Voilà, c'est ma question. (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : D'accord. Je vais donner la parole à Madame Vinciguerra. Si vous voulez bien répondre sur ces mesures pour limiter les nuisances, d'ailleurs, qui étaient plutôt une remarque, ou en tout cas, un apport d'informations sur ces solutions d'amélioration de l'existant, et Madame Schivre sur le diamètre du tunnel.

Magalie SCHIVRE : Alors, très rapidement, pour le diamètre des tunnels, pour le cas des tunnels bitube, des deux tubes, le diamètre intérieur nécessaire est de 8,10 mètres, compatibles avec des vitesses de 230 km par heure. Dans le cas du monotube à double voie, le diamètre intérieur est de 11,40 mètres. Et par rapport à l'A86, Socatop, Monsieur, vous avez raison, le diamètre de tunnelier était de 12,40 mètres pour l'A86. Et donc la couverture de terrain était de un diamètre au-dessus. Voilà. Donc les rapports de deux diamètres de couverture de terrain au-dessus d'un diamètre de tunnel, c'est ce rapport-là qui est important.

Camille SAÏSSET : Non, s'il vous plaît, Monsieur, je vous donne le micro pour poser une question.

Magalie SCHIVRE : Sur l'aspect vibration, ce n'est absolument pas une plaisanterie par rapport à ce que disait monsieur. Il faut savoir que la pose de voies en tunnel est envisagée avec une voie directe et des patins STEDEF, donc équipés de chaussons élastiques. C'est le cas des tunnels LGV actuellement, comme le tunnel de Marseille, sur lequel il y a des mesures antibruit qui ont été effectuées sur les vibrations, et qui sont compatibles avec le niveau de vie autour. Pour les tunnels de la Faisanderie et des Noyers, vous avez raison, le problème est différent. Les tunnels sont en subsurface, avec un niveau de rail entre 10 et 17 mètres de la surface, et les tunnels de l'Interconnexion sud sont perpendiculaires, plus profonds puisqu'ils passent en dessous de ces ouvrages-là. Après, je passe la parole à RFF.

Tristan BARRÈS : Je prends plusieurs questions. Il y a une question : qu'est-ce que nous envisageons, monotube ou bitube ? Nous envisageons le bitube. Alors cela renvoie à la deuxième question que vous posiez sur les émergences. L'avantage du bitube, c'est que, par rapport à la réglementation, cela permet d'éviter les émergences, notamment, d'évacuation. Si on était en monotube, on devra avoir une sortie de secours tous les kilomètres. Le bitube, du fait d'avoir donc deux tubes séparés, comme cela a été expliqué tout à l'heure, permet d'éviter la réalisation

d'émergence tous les kilomètres, il n'y a pas d'émergence, à condition d'avoir ce qu'on appelle des rameaux, c'est-à-dire des couloirs de communication entre les deux tubes, de manière à ce que, s'il y a un jour un incident dans un tube, on puisse évacuer les voyageurs dans l'autre tube. C'est le principe du tunnel sous la Manche, où on peut évacuer dans le deuxième tunnel. Donc très clairement, ce qui est prévu, c'est le bitube.

Camille SAÏSSET : Merci ! J'en suis désolée, je vais devoir passer à la série des cahiers d'acteurs, on reviendra aux questions après, parce que nous sommes trop en retard. Je vous remercie, Monsieur Didier GONZALES, de bien vouloir venir à la tribune. Donc vous êtes député-maire de la troisième circonscription du Val-de-Marne.

Didier GONZALES : Donc je m'adresse cette fois-ci à vous en tant que Député de la troisième circonscription du Val-de-Marne. Au-delà de Villeneuve-le-Roi, le projet de nouvelle ligne d'intersection concerne les communes du sud du Val-de-Marne, de la vallée de la Seine au Plateau briard. De quoi s'agit-il exactement ? Je ne reviens pas sur l'objectif de ce projet qui nous a été brillamment exposé par les responsables de Réseau ferré de France. Evidemment, nul ne conteste l'intérêt de développer le réseau à grande vitesse. Celui-ci doit néanmoins être mis en œuvre dans le respect du cadre de vie des populations riveraines. Examinons donc l'impact de ce projet d'interconnexion sur le cadre de vie et l'aménagement du sud du Val-de-Marne. S'agissant de notre environnement, tout le sud du Val-de-Marne est déjà survolé, chaque année, par plusieurs milliers d'avions en provenance ou à destination de l'aéroport d'Orly. Ces survols sont générateurs de nuisances sonores mais également de pollutions atmosphériques, bruits, pollutions de l'air, mais aussi contraintes d'urbanisme pour ces secteurs construits, bien avant le développement de la plate-forme.

Pour les communes de la vallée de la Seine, comme Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges ou Valenton, les infrastructures ferroviaires sont également particulièrement marquantes, RER C, des lignes de fret, TGV. N'oublions pas que le TGV traverse déjà nos territoires, cela a été rappelé par Elisabeth ARBEY, et en surface, la ligne actuelle d'interconnexion longe Villeneuve-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges, rejoint la ligne Sud-Est à Valenton, puis traverse le Bois de la grange à Limeil, et enfin, le Plateau briard. Le projet de nouvelle ligne d'intersection permettrait, certes, de supprimer ces TGV qui passent par le Grand godet à Villeneuve-le-Roi, ou au nord, du Triage, mais cela ne doit pas conduire à plus de trafic sur une ligne Sud-Est déjà proche de la saturation. Par le passé, les élus du Plateau briard ont obtenu la couverture de TGV dans la traversée de Villecresnes. La préservation d'espaces naturels et agricoles, atouts environnementaux du Plateau briard, ne serait être remise en cause par l'augmentation du trafic, voire à terme par un doublement du tronçon Valenton-Coubert. Les élus de la Communauté de communes du Plateau briard sont très fermes sur ce point. Le passage d'une nouvelle ligne de TGV sur ou sous notre territoire, les populations riveraines n'en veulent pas.

Alors, certains voudraient nous éblouir. D'un côté, nous traversons votre secteur, ce qui n'a aucun intérêt, voire apporte des nuisances supplémentaires, mais de l'autre, nous vous promettons une gare TGV. La belle affaire. Cette gare serait fortement pressentie à Villeneuve-Saint-Georges, sous la gare du RER D. Cette hypothèse appelle, de ma part, plusieurs commentaires. Permettez-moi tout d'abord de douter que cette gare ait un effet de levier positif sur notre secteur. Au contraire, le centre de Villeneuve-Saint-Georges rencontre déjà des problèmes majeurs d'accès. Construire une gare TGV en souterrain, au niveau de la gare RER D serait, me semble-t-il, de nature à renforcer encore les nuisances et les problèmes cruciaux de circulation aux abords du pont de Villeneuve et de la Nationale 6. Que dire de la ligne D du RER ? Elle est déjà bondée, on ne pourra en aucun cas supporter un afflux supplémentaire de voyageurs en correspondance pour le TGV. Par ailleurs, les gares TGV de Massy, Orly, Villeneuve-Saint-Georges sont beaucoup trop proches, cela a été signalé. Le document du maître d'ouvrage le confirme : une gare à Saint-Georges diminuerait le nombre de voyageurs à Orly. Plus globalement, l'option C, plus au sud avec une gare à Lieusaint, permettrait de traiter 500 000 voyageurs de plus qu'avec une gare à Saint-Georges, sans parler du coût de réalisation de l'ouvrage ; si le scénario C prévoit un tunnel plus long, une gare à Saint-Georges serait 10 fois plus chère qu'à Lieusaint. Le coût total des scénarios A et C devient ainsi quasiment équivalent mais tellement plus avantageux et cohérent par Lieusaint. Quant aux habitants du Plateau briard, une gare dans le secteur de Sénart serait finalement plus proche et bien plus accessible. Enfin, la réalisation de cette interconnexion tunnel

d'Orly à Sénart, scénario C, serait le moyen de renforcer la desserte quotidienne des Val-de-Marne, car finalement nous prenons plus fréquemment un RER qu'un TGV. Dans cette optique, il est indispensable de libérer les sillons utilisés sur la ligne Massy-Valenton pour augmenter la régularité et la fréquence des RER C. Puis, comme je l'ai exprimé dans le débat public sur le Grand Paris, la ligne actuelle utilisée par les TGV d'interconnexion doit laisser place à une ligne tangentielle, qui permettrait de relier directement Orly et les gares du Grand Paris, tout en irriguant nos territoires. Dernier argument, et il est de taille, nous devons également anticiper le futur débat public de la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon, dont l'une des hypothèses prévoit justement, aussi, de faire passer ces TGV par Ablon et Villeneuve-le-Roi. Le tunnel d'Orly à Sénart doit pouvoir être utilisé par d'autres trains que les quatre rames d'interconnexion prévues par heure. Ce tunnel pourrait être mutualisé avec ce futur axe Lyon-Clermont-Orly. Et d'Orly, grâce à la future gare du Grand Paris, les voyageurs pourront rejoindre Paris et le reste de l'Ile-de-France. Pour toutes ces raisons, et vous n'en serez pas surpris, je suis favorable au scénario C qui ferait passer cette ligne d'interconnexion en dehors des territoires du sud du Val-de-Marne. Un dernier mot. Sur la gare TGV prévue à Orly, quelle que soit sa localisation, il est souhaitable qu'elle soit accessible aux populations riveraines. Toutefois, je précise qu'il ne saurait être un prétexte à une quelconque augmentation du trafic aérien et des nuisances subies par les riverains de l'aéroport. Pour conclure, vous l'avez compris, pour des raisons environnementales, économiques et d'aménagement du sud du Val-de-Marne, tout converge et nous invite à retenir l'hypothèse C, et c'est très clair. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : Monsieur Daniel GUÉRIN, conseiller général pour le canton de Villeneuve-le-Roi... Conseiller général de Val-de-Marne, pardon.

Daniel GUERIN : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je tiens d'abord à vous remercier, Monsieur le Président, d'avoir décidé avec votre équipe, comme je vous l'avais, avec d'autres, d'ailleurs demandé, qu'une étape du débat public sur le projet de l'interconnexion LGV Sud Ile-de-France se tienne dans notre ville. Villeneuve-le-Roi et Ablon-sur-Seine sont en effet parmi les territoires les plus impactés par ce projet. Il ne remet en cause véritablement l'intérêt de cette infrastructure, qui permettra de fluidifier le trafic LGV en Ile-de-France, et pour ce qui nous intéresse, plus particulièrement, devrait, à terme, supprimer le passage des TGV sur la ligne C le long des quartiers du Grand godet et du Coteau... je suis un voisin de Madame ARBEY, donc j'en sais aussi quelque chose, et en réduisant d'autant les nuisances subies par les riverains, de restituer également au RER l'ensemble de sillons aujourd'hui utilisés par le TGV. Ce projet onéreux quand même, de l'ordre de 3 milliards d'euros potentiellement, ne doit toutefois pas se réaliser au détriment d'autres infrastructures, et notamment du financement des plans de rénovation des lignes C et D du RER, porté par le Conseil régional et le STIF, et dont l'utilisateur constate chaque jour l'urgence.

Au-delà, ce projet d'interconnexion doit impérativement respecter, dans sa conception, trois principes essentiels à mes yeux. La pertinence de l'investissement, d'abord. Elle doit nous conduire à retenir le scénario le plus porteur de développement du trafic ferroviaire. Or c'est le scénario C, avec une gare au plus près des aéroports à Orly et une autre à Lieusaint qui, selon le dossier même déposé par le maître d'ouvrage, offre la progression la plus importante du nombre de passagers, et notamment, de nouveaux voyageurs. Et j'ajouterais également qu'effectivement, le tracé de Paris-Orléans-Clermont-Lyon pourrait passer par le tunnel qui serait ainsi créé entre Orly et Lieusaint. Deuxième objectif à prendre en compte, c'est évidemment l'équilibre territorial. Et là aussi, le scénario C, avec des gares réparties de façon équilibrée sur le territoire, répond le mieux aux attentes. Je note d'ailleurs que ce scénario est le seul conforme au schéma directeur de la Région Ile-de-France que nous avons adopté en 2008. Enfin, ce projet doit respecter les riverains et leur cadre de vie. A cet égard, Monsieur le Président, je vous soulignais que Villeneuve-le-Roi et Ablon-sur-Seine, comme d'ailleurs Villeneuve-Saint-Georges et Valenton, sont depuis des décennies des territoires servants. Ils supportent ainsi les effets, et pour tout dire, les nuisances liées à la présence de nombreuses infrastructures, aéroport d'Orly, site pétrolier classé Seveso 2, interconnexion Massy-Valenton, RN6, Plan de prévention du risque inondation, et j'évoquerais également, Monsieur a raison, ce que nous appelons la ligne ferroviaire stratégique. Il est donc hors de question, je l'ai déjà dit, je le répète, que nous supportions de nouvelles nuisances.

Or, malgré les bonnes paroles des uns ou des autres, le pacte de confiance n'est pas au rendez-vous. Et ce qui a été dit tout à l'heure sur les délais pour aménager les écrans antibruit le long de Massy-Valenton, alors que la convention de financement est signée avec la Région et le Département depuis 18 mois, et que les travaux devaient commencer cette année, est inadmissible. Je le dis très clairement, c'est une rupture même des engagements pris dans la convention. Dans ces conditions, il ne s'agit pas, pour moi, d'agiter je ne sais quelle peur ni de surdimensionner les risques de nuisances sonores, de vibrations ou d'impacts sur le bâti. Mais, face à la perspective de voir une ligne grande vitesse passer sous nos pieds ou une gare surgir en plein nœud routier, au risque d'accentuer la saturation routière de la RN6, du pont de Villeneuve-Saint-Georges, et d'amplifier encore l'engorgement des voies qui, à Villeneuve-le-Roi et à Ablon, y conduisent, je revendique d'appliquer le principe de précaution pour des communes, des habitants qui ont donné plus que leur compte à l'accueil des équipements structurants. Notre territoire, pour les nuisances qu'il subit, a un droit à réparation. Nous ne pouvons, je ne peux, accepter que la seule réponse donnée à cette légitime revendication soit la réalisation d'une nouvelle infrastructure qui n'apporterait rien aux Villeneuvois et aux Ablonais, sinon le risque de nouvelles nuisances, au moment même où, parallèlement, le gouvernement nous tient à l'écart des projets de transport en commun de proximité du Grand Paris, dont nous avons pourtant tant besoin. Pour toutes ces raisons, efficacité du projet, équilibre territorial, préservation des riverains et de leur cadre de vie, je défends, depuis l'origine, le scénario C.

Mais celui-ci ne se suffit pas par lui-même, il faut des garanties complémentaires. D'abord sur le tracé du C : où passera-t-il exactement ? Ensuite, sur la nécessité de la création d'une gare TGV à Orly qui ne saurait générer un trafic aérien supplémentaire. Les droits chèrement acquis par les riverains de l'aéroport doivent être clairement garantis. Par ailleurs, il faut évidemment améliorer la desserte en transports en commun du Pôle d'Orly depuis notre territoire. Monsieur le Président, vous l'avez constaté, la position que je défends depuis longtemps est rejointe par les principaux élus du canton que je représente. Le maire d'Ablon ici présent, Jean-Louis COHEN ; celui de Villeneuve-le-Roi qui vient de s'exprimer, mais aussi le chef de file de l'opposition municipale à Villeneuve-le-Roi, Eric CHAMAULT. C'est un signe fort que nous donnons ainsi, par-delà nos différences. Je peux vous annoncer en outre, ce soir, que les élus socialistes, radicaux et républicains du Conseil régional d'Ile-de-France et du Conseil général du Val-de-Marne ont décidé de déposer ensemble, Monsieur le Président, un cahier d'acteurs défendant, lui aussi, le scénario C. A mes côtés, parmi les quelque 90 conseillers régionaux et conseillers généraux qui s'engagent ainsi, figure Jean-Paul HUCHON, président de la Région Ile-de-France. Preuve que la défense du scénario C allie préservation de nos territoires et de ses habitants, et vision régionale largement partagée. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : Madame Béatrice COLLET, Adjointe au Maire de Villeneuve-le-Roi, donc va nous présenter ce qui est encore non publié mais qui est un projet de cahier d'acteurs de la commune de Villeneuve-Le-Roi, dont il a été question tout à l'heure, et qui part d'un vœu adopté le 28 décembre 2010. Madame ?

Béatrice COLLET : Tout à fait. Mesdames, messieurs, bonsoir ! Le débat de ce soir est placé sous le signe de l'environnement ; et à Villeneuve-le-Roi, l'enjeu de l'environnemental n'est pas un vain mot. La commune a longtemps été considérée comme un territoire servant de la capitale, accueillant les indésirables ailleurs. C'est le cas du dépôt pétrolier situé en zone inondable et sous la trajectoire des avions. L'incendie qui s'est produit il y a une semaine, dans une zone très proche de ce dépôt, classé Seveso 2, montre que ce risque est réel. A Villeneuve-le-Roi, difficile de ne pas entendre le bruit incessant des avions en provenance ou à destination de l'aéroport d'Orly. Ses pistes stérilisent le tiers du territoire communal ; l'activité aéroportuaire génère des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique et des contraintes d'urbanisme. Des contraintes d'urbanisme, le plan de prévention des risques d'inondation en produit également sur la moitié de notre ville. Enfin, n'oublions pas que les TGV d'interconnexion traversent déjà nos quartiers, en plus de rames du RER C et des trains de fret, le plus souvent nocturnes. Trois lignes ferroviaires parcourent ainsi Villeneuve, dont une en souterrain. Quels impacts pour les Villeneuvois ? Des nuisances supplémentaires, notamment dans les secteurs classés « points noirs bruit », et de fortes vibrations pour ceux qui habitent au-dessus de la ligne souterraine. Pourtant, certains avancent qu'une quatrième ligne, dédiée cette fois aux TGV d'Interconnexion, pourrait traverser

notre commune d'ouest en est, sans aucune conséquence pour les riverains. On nous parle d'enfouissement, tunnel bitube, technologie avancée... Mais la science a ses limites et l'actualité témoigne souvent des limites et des mauvaises évaluations de projets. Et si, une fois construit, ce tunnel provoquait quand même des nuisances, envisagerait-on d'interdire la circulation de trains sous Villeneuve ? On peut se poser la question.

La meilleure façon de limiter les nuisances pour les Villeneuvois est de ne pas en rajouter. La meilleure garantie d'un environnement préservé est d'éviter notre ville, puisqu'une option, la C, nous la propose. Un tunnel ferait encore moins de bruit sur les territoires non urbanisés, comme les pistes d'Orly ou la forêt de Sénart. Certains, pour justifier néanmoins du passage du TGV sous Villeneuve-le-Roi, tentent de nous vendre une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges. Pourquoi une gare à Villeneuve-Saint-Georges, quand le TGV s'arrêtera déjà à Massy, puis surtout à Orly ? La grande proximité avec la gare d'Orly est flagrante, puisque le document de l'étude le montre : en cas d'arrêt à Saint-Georges, la gare d'Orly perdrait 600 000 voyageurs. De plus, la gare de Saint-Georges aurait inévitablement un impact pour les circulations sur la route nationale 6, sur notre fameux pont qui est toujours saturé. Et pourquoi proposer une entrée de la gare par Villeneuve-le-Roi alors que la traversée quotidienne n'est pas résolue ? Quant au problème du stationnement, on peut sérieusement douter qu'une gare en zone inondable puisse offrir des capacités dans un secteur déjà très tendu. Les Villeneuvois ont été nombreux à signer la pétition municipale pour défendre leur qualité de vie. Et cela, pour Monsieur JOSSO, le Conseil municipal de Villeneuve-le-Roi a alors relayé cette attente lors d'un vœu adopté fin décembre, et dans le cahier d'acteurs versé au débat. Messieurs de la SNCF, l'urgence quotidienne pour les Villeneuvois est d'améliorer le RER C. Le projet d'interconnexion est donc positif dès lors qu'il supprime tout trafic TGV en surface dans les quartiers du Grand godet et du Coteau. Nous nous opposons donc fermement au scénario B. Celui-ci prévoit un passage en surface dans ces mêmes quartiers. L'élargissement des voies est prévu avec, bien sûr, des risques d'expropriation. Nous nous opposons également au passage en souterrain, sous la ville, telle qu'elle est évoquée dans le scénario A. La solution C en tunnel d'Orly à Sénart qui éviterait Villeneuve-Le-Roi, et même Ablon, est celle que nous défendons. La SNCF nous dit : « Le projet ne vaut que s'il est partagé par tous ». Permettez-moi d'ajouter qu'un projet ne vaut que dans un environnement préservé. Merci. (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : Merci Madame. Monsieur Guillaume POIRET, qui va nous présenter le cahier d'acteurs de l'association « Imagine Villeneuve ».

Guillaume POIRET : Voilà ! Bonjour à tous ! Donc je me présente, je m'appelle Guillaume POIRET, je suis géographe et urbaniste de formation. Et ce soir, l'association Imagine m'a gentiment proposé de présenter le cahier d'acteurs sur lequel nous avons travaillé ensemble. Alors, je suis Villeneuvois comme tout le monde ici ; et quand on est Villeneuvois, il y a une chose qu'on sait : c'est que tout ce qui se passe à l'aéroport d'Orly, cela nous concerne de près ou de loin. Le premier point, c'est que quel que soit le scénario proposé, nous allons être traversés. Arrêtons de croire que le C évitera notre ville, voyons ! Faisons un cours de géographie de base : l'aéroport est juste à nos portes, vous croyez sincèrement qu'on va faire une ligne qui va contourner ? Mais non, ce n'est possible ! On fera un truc beaucoup plus simple. Regardez, voici le faisceau que propose RFF, nous vous l'avons mis, vous voyez que cela traverse la ville. Donc arrêtons de croire que le C ne traversera pas la ville. Nous allons être traversés quoi qu'il arrive, nous serons concernés.

Ensuite, le scénario C, quand on fait un peu de géographie, c'est un choix du passé. Pourquoi ? Puisqu'on parle d'environnement, je vous signale quand même, vous avez ici une photographie de Villaroche, Lieusaint, cela ressemble à cela aussi, ce sont des terres agricoles en grande majorité. Aujourd'hui, vous allez avoir un accroissement de la population mondiale qui est gigantesque, on va passer à 9 milliards d'individus, la véritable problématique c'est comment nourrir tous ces gens-là. La véritable solution, c'est déjà l'agriculture à proximité des villes. Vous savez que c'est dans le SDRIF, d'ailleurs, quand on parle de la région, le SDRIF insiste beaucoup sur la nécessité d'une agriculture proche. Est-ce que vous croyez qu'on va faire une gare TGV dans des champs ? Cela, c'est déjà vu, on l'a vu en Picardie, certains d'entre vous sont peut-être allés à la gare d'Amiens, elle a un nom cette gare, elle s'appelle « la gare des betteraves ». Personne n'y va et en plus elle est vide. Voilà ! Est-ce qu'on va faire ce genre d'aménagement ? Je me pose vraiment la question.

Je continue parce que ce n'est pas tout concernant le scénario C. Alors, le scénario C, ici le problème qu'il a, c'est qu'il repose en grande partie sur l'usage de la voiture. Ecoutez ! Je parle à des gens aujourd'hui qui prennent la voiture... moi, je n'en ai pas mais je suis un peu particulier, mais vous prenez la voiture, il est à combien le litre d'essence, à l'heure actuelle ? 1,5 euros, que vous allez majorer, qu'il allait être à 2 euros dans 10 ans, il sera 2,5 euros, tout le monde le sait, et c'est la fin de l'ère du pétrole pas cher et abordable, tout le monde le sait. Parce que tout bonnement, à l'heure actuelle, les réserves qu'on a sont des réserves qui vont demander un grand effort d'investissement pour être exploitées. Regardez le scénario C, il repose sur l'utilisation de la voiture. Ce n'est pas viable à long terme. Quand cette gare sera construite, elle sera déjà dépassée, elle ne sera pas utilisée. Vous croyez que des gens qui ont la possibilité de prendre le RER D, et qui ont comme possibilité d'aller à la gare de Lyon par exemple, vont s'arrêter à Villeneuve-Saint-Georges, puis reprendre pour aller à Lieusaint ? Ce n'est pas sensé. Les gens qui venaient de Juvisy vont tous dire : on va aller à Villeneuve-Saint-Georges, s'il y a une gare à Villeneuve-Saint-Georges, on n'ira pas à la gare de Lyon, évidemment ? C'est-à-dire, ce n'est pas une gare qui fonctionnera. Les gens, pour la prendre, devront aller en voiture, cela ne fonctionne pas. Je vous signale par ailleurs que cela a été signalé mais la SNCF a d'autres chiffres qui disent bien qu'a priori la gare du scénario A est plus valide en termes de nombre de fréquentations.

Le scénario A, il a beaucoup d'inconvénients et aussi des avantages. On en a parlé tout à l'heure. La RN 6, c'est vraiment, enfin, c'est la plaie quand on habite Villeneuve, il y a le pont, il est constamment surchargé. Il faut un milliard, grosso modo, pour faire une déviation. Seulement, est-ce que vous croyez qu'on va faire un investissement à trois milliards d'euros sans, à côté, faire en sorte qu'il soit viable ? Vous voyez l'Etat dépenser trois milliards d'euros comme cela, en disant : « Allez ! Hop ! C'est tranquille » dans un contexte de réduction budgétaire ? Obligatoirement non, on va faire plein d'aménagements à côté pour la rendre viable cette gare. La première, c'est la déviation, elle est inscrite dans le SDRIF également, la déviation, je tiens à vous le dire. Donc c'est un sujet qui avance. L'autre point, c'est que notre ville, aujourd'hui, elle a tous les inconvénients des avions, on les entend passer. Vous avez déjà essayé d'aller travailler à l'aéroport d'Orly ? Ce n'est pas facile, il n'y a pas de liaison directe. Et quand on y va en voiture parce que ce sont des grands départs, il y a une queue monstrueuse sur la RN7. Tout le monde le sait, ce qui nous manque, c'est cela ! Même quand on essaie d'aller travailler à l'aéroport d'Orly, on a un véritable problème parce qu'il n'y a pas de liaison, et quand on veut travailler, il faut obligatoirement la voiture. Vous vous rendez compte qu'on est quand même à 10 kilomètres, même pas, et on est obligé de prendre sa voiture. Est-ce que tout ceci est raisonnable ? Non, cela ne l'est pas. Par contre il y a des possibilités de faire enfin les transports en commun. Par contre, pour que cela puisse se produire, je suis désolé d'être franc avec vous, enfin, le langage de vérité, pour que cela puisse se produire, il faut qu'on pousse le STIF à être intéressé à notre territoire. Et comment on pousse le STIF à être intéressé à notre territoire ? Certainement pas en disant « Allez à Lieusaint, parce que les investissements vont se faire là ». Non, il faut leur dire « Vous irez à Villeneuve-Saint-Georges ; par contre, si vous voulez une gare là, il faut mettre le pognon, monsieur » Voilà ! Le STIF, j'ai eu des gens qui travaillent au STIF qui m'ont... c'est le Syndicat des transports d'Ile-de-France, ce sont les gens que vous prenez pour tous les RER. Je les ai eus au téléphone, ils m'ont clairement dit que dans les quinze prochaines années, là où il y aura un investissement, ce sera là où il y aura la prochaine gare. Voilà ! Donc vous voulez que Villeneuve-le-Roi cesse d'être une zone blanche en termes de transport en commun ? Mais vous n'avez malheureusement qu'un choix. Il vaut mieux être franc, il vaut mieux être direct, ils vous promettent la lune quand on ne peut pas vous l'obtenir. Par ailleurs, je vais terminer sur un dernier point. On parle de cette usine Seveso. Alors, je vais vous donner une expérience de géographe. Vous savez qu'il y a plusieurs gares TGV auxquelles j'assiste, dont j'aide au fonctionnement. Qu'est-ce qui se passe quand une gare TGV arrive sur un territoire ? Ils ne vous ont pas dit, vos élus, le prix du foncier va augmenter, vos maisons vont valoir beaucoup plus. A Reims, c'était plus 40 %. Voilà, ce sont des chiffres. Vos maisons vont valoir plus, parce qu'il y a des gens qui vont être intéressés par le fait d'être attirés. Parce qu'il y a une gare TGV à côté, ils vont se dire « Là je peux investir, là je suis à côté de pas mal de points ». Imaginez une gare quand même qui sera l'équivalent d'une gare de l'Est, d'une gare de Lyon et d'une gare du Nord juste à proximité de votre territoire. Cela, cela compte. Vous croyez qu'on va garder une usine Seveso à cet endroit-là ? Mais non, la pression foncière va être telle qu'elle va dégager d'elle-même. Seulement, voilà, on n'arrive pas à l'heure actuelle à la virer. Avec cela, on va la virer, cela, c'est une évidence. C'est énorme ce que représente cette usine, du

point de vue foncier, c'est gigantesque. Donc la véritable question, c'est comment est-ce qu'on fait pour accompagner ce développement de notre ville que va provoquer le scénario A. Comment on fait pour gérer tous ces nouveaux logements, ces nouveaux bureaux qui vont s'installer, et conserver ce qui fait la force de notre ville, à savoir son cadre de vie agréable ? Je vous remercie. (*Applaudissements et chahuts*)

Camille SAÏSSET : Je vois que... C'était formidable, ces réactions sonores, cet effet sonore. Monsieur Jacques DUCOUT, vous avez reçu quelque chose, peut-être, de la part des spectateurs qui sont avec nous sur Internet ?

Jacques DUCOUT : Oui tout à fait ! J'ai des questions donc qui sortent de la salle, deux questions du même internaute, Monsieur CISSÉ. Il est automobiliste. Doit-il craindre des problèmes de circulation, sans doute de travaux, dans la zone de Valenton ? Pourquoi ces scénarios ? Et la deuxième question. Ne s'accompagnent-ils pas de démantèlement de certaines lignes vétustes ? Donc il voudrait être rassuré sur ces points. Alors, j'ai plusieurs questions.

Camille SAÏSSET : Sur la question de la vétusté des lignes.

Jacques DUCOUT : La deuxième question Internet, c'est de Madame Clotilde PASSEMOIT à Paris. Le projet Interconnexion Sud peut-il être mutualisé avec le projet Paris-Clermont-Lyon ? Alors, une dernière question, qui vient de la salle, qui a été posée, je crois, par un intervenant déjà mais je crois qu'il n'a pas reçu de réponse. Alors, je vous la donne, c'est Monsieur DELESTRE. Tout nouveau projet doit prévoir de limiter ses impacts, des mesures compensatoires. Qu'en est-il de ce volet compensatoire ? Le projet peut-il prévoir d'améliorer l'existant, et notamment la diminution des vibrations des voies de fret existantes, Villeneuve, alors tunnel existant sous Villeneuve et notamment en sortie de ce tunnel, généralisation des murs antibruit et des trémies ? Et par ailleurs, ce monsieur voudrait avoir un contact chez RFF pour un diagnostic. Voilà ! Merci.

Camille SAÏSSET : Est-ce que quelqu'un... Vous voulez répondre à ces trois questions, donc ? Ce sont à nouveau les mesures compensatoires, le lien avec POCL, et puis la troisième sur le démantèlement des installations.

François GULIANA : Des questions qui font suite aussi à quatre interventions importantes, parce qu'elles décrivent un contexte local dans lequel doit s'inscrire le projet. Comme on le disait en introduction, on a bien entendu l'opposition sur le scénario B, et cette opposition s'inscrit aussi dans le fait que dans notre projet, on prévoit, en priorité, des scénarios en tunnel, parce qu'il nous semble que c'est la meilleure façon d'inscrire le projet dans le territoire contraint, aussi bien pour des questions environnementales qu'humaines. Alors, sans rentrer dans l'opposition sur le A ou le scénario C, ce que j'ai entendu de ces quatre interventions, c'est l'importance que le projet revêt en termes d'aménagement du territoire. Et cette seconde gare, elle est demandée aussi bien à Villeneuve-Saint-Georges qu'à Lieusaint pour ces questions-là. Alors, on ne prévoit pas de faire des miracles, simplement ce qui est important c'est que tous les acteurs locaux et territoriaux s'inscrivent aussi dans ce projet-là, dans cette dynamique. A rappeler simplement que le schéma directeur de la région Ile-de-France qui a été cité par les uns et par les autres prévoit en effet aussi bien quelques aménagements autour de Villeneuve-Saint-Georges mais aussi prévoit un aménagement de la région Lieusaint, donc qui n'a pas vocation à rester, ce que vous avez pu décrire dans votre présentation. Alors, sur les trois autres questions. Donc commençons peut-être par la mutualisation avec le projet POCL qui a été beaucoup cité aussi dans les interventions précédentes. Donc peut-on envoyer une carte du projet POCL ? POCL, Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, c'est un projet qui doit relier Paris au grand centre Auvergne, pour proposer un trajet alternatif pour aller desservir Lyon. Donc en effet, le projet doit partir soit de la gare d'Austerlitz soit la gare de Lyon vers le Sud de la France. Donc ce projet est en cours d'étude, et va faire l'objet d'un débat public à l'automne prochain, donc vous aurez l'occasion notamment de vous exprimer dessus. Quant à la mutualisation avec le scénario C de l'Interconnexion sud... Alors, un premier principe important, c'est que tous les scénarios que nous proposons, et les scénarios que le projet POCL a pu envisager, sont compatibles l'un avec l'autre. Sur le scénario C, en effet, peut-être peut-on voir le... Non ? Sur le scénario C, en effet, il semble séduisant, en

premier abord d'imaginer une mutualisation entre la flèche de droite verte de POCL et le scénario C, donc qui pourraient utiliser ce tunnel commun. Alors, nous restons quand même assez prudents sur ces questions-là, parce qu'une mutualisation a des contraintes d'exploitation qui sont similaires à celles que l'on peut connaître sur le tronçon Valenton-Coubert mais également a des coûts supplémentaires, parce qu'il faut aménager, aux extrémités de cette mutualisation, des raccordements, donc il faudrait chiffrer au regard de l'économie faite par la mutualisation du projet. Ensuite, sur la question de tous les impacts que le projet peut avoir sur son environnement, alors, c'était la fin de la présentation de tout à l'heure, il s'agit d'un processus long. Un projet ferroviaire, c'est dix ans d'études et de travaux durant lesquels il y a une concertation continue mais aussi donc des études, notamment les études d'impact qui, elles, doivent venir préciser quelles vont être les conséquences du projet dans son environnement. Donc il y a l'étude d'impact qui, elle, sera présentée lors de l'enquête publique, mais également la loi sur l'eau qui impose d'autres parties. Donc ce sont des notions qui sont à venir très régulièrement sur lesquelles on va vous alerter, sur lesquelles on va discuter avec vous, ou également dans l'objectif de rétablir le pacte de confiance que vous semblez tenir à cœur, auquel vous tenez à cœur. Donc c'est un petit peu ce schéma-là, certes complexe mais qu'on peut vous décrire plus précisément. Alors, quant à l'amélioration de l'existant, le projet Interconnexion sud vise en dissociant les flux RER et TGV à améliorer l'existant. Bien entendu nous sommes ouverts au dialogue sur ce que vous avez pu décrire. Quant au tunnel de la Faisanderie, je pense que nos services auront à cœur d'étudier cette situation pour voir ce que nous pouvons faire. Merci beaucoup !

Camille SAÏSSET : Bon, j'espère que la personne qui a dû poser sa question à deux reprises a obtenu une réponse. Monsieur... Je vais prendre trois interventions.

Jean-Louis COHEN : Oui, bonjour ! Jean-Louis COHEN, maire d'Ablon-sur-Seine. Je voudrais effectivement, déjà, le premier élément... un des arguments qui nous est avancé concernant le scénario A, c'est le fait de créer un hypothétique bassin d'emploi. Or aujourd'hui nous avons un bassin d'emploi à proximité, c'est tout simplement celui du pôle Orly-Rungis qui compte 172 000 emplois. Et quand on sait que sur ce bassin, il n'y a que 60 % qui sont occupés par des Val-de-Marnais, on voit déjà que nous avons un bassin existant. Alors, pourquoi se focaliser sur ce qui pourrait être un bassin qui, aujourd'hui, n'existe pas ? Par contre ce bassin d'emploi, et cela a été souligné à plusieurs reprises, n'est pas accessible pour les Ablonais et pour les Villeneuvois, nous manquons de transports en commun dignes de ce nom, permettant à nos habitants de se rendre sur ce bassin d'emploi. Donc je crois que la première des priorités, et avant une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges, c'est d'abord de rendre possible l'accès de ce bassin d'emploi à nos concitoyens ablonais et villeneuvois. Cela, c'est le premier point.

Le second point, sur les effets de la gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges. Je crois que cela a été dit déjà à plusieurs reprises mais c'est une évidence, cela provoquera un afflux de véhicules encore plus conséquent, alors que nous avons déjà des voies complètement saturées, que ce soit le RD 32, que ce soit la RN6, c'est quasiment mission impossible de passer ce pont. Donc sur rajouter aux difficultés d'autres difficultés ne me paraît pas être une solution viable. Cela ne pourrait effectivement que provoquer une dégradation des conditions de vie de nos concitoyens. Alors, pourquoi le choix du tracé C ? Dans votre présentation ETAIN, vous avez précisé qu'il était nécessaire, dans notre débat, d'argumenter. Donc je vais essayer de le faire bien que le temps soit court. Il est clair et on ne peut nier qu'une gare TGV génèrera, et vous l'avez souligné, c'est prévu dans le SDRIF, un bassin d'emploi et un apport d'emplois. Mais moi, je me pose la question, ce serait quand même bien que ce bassin d'emploi puisse se développer autour de Lieusaint. Et pourquoi ? Parce qu'aujourd'hui, nous avons quand même un certain nombre d'habitants de Seine-et-Marne qui prennent tous les jours leurs voitures pour venir travailler, soit en Petite couronne, soit dans Paris intra-muros. Et là, cela nous génère des flux de voitures, et là aussi, cela a des conséquences négatives sur l'environnement. Donc je crois qu'effectivement, ce développement économique aurait également des conséquences sur l'environnement, et permettrait d'améliorer sensiblement la qualité de vie de nos amis du Val-de-Marne. Je crois qu'un développement économique, cela doit être multipolaire, et ne refaisons pas les erreurs où nous avons concentré l'emploi à l'ouest et le logement, parfois à l'est, avec les flux migratoires que cela provoque au quotidien. Pour conclure, dire que nos villes sont oubliées des projets du Grand Paris est certes pertinent, si l'on s'arrête à l'aspect purement transports. Mais je crois qu'Ablon et

Villeneuve-le-Roi participent à ce projet du pôle d'Orly-Rungis, et il me semble important de faire en sorte que nous, les élus, les maires, les conseillers généraux, les députés, agissions pour qu'enfin, nous puissions accéder naturellement à ce bassin d'emploi. Et je conclurais sur l'aspect environnemental. Simplement pour dire que quand je regarde le document qui nous a été remis, le gain voyageur par an est supérieur quand on est à Lieusaint. Quand on regarde les gains de transport entre Ile-de-France-Paris, il est supérieur, il est de 38 minutes, alors qu'il n'est que, je crois, de 8 minutes sur la gare de Villeneuve-Saint-Georges. Et simplement, quand on regarde les gains en CO₂ en millions de tonnes équivalent carbone, il est de 5,7 millions, donc équivalent dans les deux cas. Donc clairement, la position d'Ablon-sur-Seine, c'est sur le scénario C dans l'intérêt des habitants de la région d'Ile-de-France. (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : Je vois que vous avez tous très envie de parler, je vais prendre deux autres questions. Non, Madame, derrière le vidéoprojecteur, et Monsieur, au premier rang. Voilà ! Madame, si vous voulez bien vous présenter.

Françoise LECOUFLE : Oui, bonjour ! Françoise LECOUFLE, je suis conseiller municipal à Limeil-Brévannes. Exactement, comme pour Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges et Ablon, nous sommes très fortement impactés, déjà par les nuisances de l'aéroport d'Orly. Là, en ce qui concerne le scénario A, il est envisagé des sorties au niveau de Limeil-Brévannes, donc avec de nouvelles nuisances d'après ce que vous avez très bien expliqué. Je voudrais savoir s'il est possible, déjà dans le cadre de ce scénario-là, de savoir exactement où le TGV sortirait au niveau de Limeil-Brévannes. Et s'il est possible d'avoir par exemple aussi les copies de ce que vous avez appelé « profil en long schématique », et que vous avez montré tout à l'heure, où on voit très nettement que là, au niveau de Limeil-Brévannes, le tunnel sera quasiment au niveau du sol.

Camille SAÏSSET : Merci, Madame ! Monsieur, s'il vous plaît, devant !

Michel BISSON : Merci. Michel BISSON, maire de Lieusaint et vice-président du SAN de Sénart. Donc évidemment, sans surprise, ma préférence évidemment va pour le scénario C. Alors à la fois pour une raison d'aménagement du territoire mais aussi, j'allais dire, par solidarité avec tout ce que j'ai pu entendre ce soir, et relatif à votre vie quotidienne, j'y suis sensible, parce que je l'ai entendu. J'y suis sensible aussi parce que j'ai habité 18 ans Villeneuve-Saint-Georges et j'ai étudié à Villeneuve-le-Roi, donc je connais bien aussi ces problématiques, essentielles pour l'aménagement du territoire et l'aménagement du territoire, pas de Sénart, l'aménagement de l'Ile-de-France, c'est pour cela que c'est essentiel.

D'abord sur Sénart. Sénart, c'est aujourd'hui 110 000 habitants et 40 000 emplois, donc aux représentants de l'association Imagine, je l'invite tout simplement, comme Madame l'a fait tout à l'heure, à venir prendre un café pour que je lui présente la réalité d'un territoire qui, de mon point de vue, le dépasse un peu. Je disais que c'est l'aménagement du territoire de l'Ile-de-France, alors tout simplement parce qu'une gare TGV, c'est un formidable levier de développement pour le quadrant Sud-Est. Donc c'est bien largement au-delà de Sénart, puisqu'il s'agit de Sénart, il s'agit de Melun, il s'agit d'Evry, il s'agit de Corbeil. Il s'agit, à travers cela, tout simplement d'une continuité des investissements du passé, puisque Sénart est une ville nouvelle, Evry est une ville nouvelle. Depuis 40 ans, l'Etat et la Région investissent sur ces territoires, c'est donc juste une continuité des investissements publics qu'il s'agit ici de prolonger. En matière de développement, aujourd'hui, sur ces quatre agglomérations-là, c'est 460 000 habitants et 190 000 emplois. Demain, à la demande de l'Etat, en 2025, à la demande de la Région, c'est 580 000 habitants et 270 000 emplois, voilà de quoi il s'agit, voilà pourquoi cette gare TGV est importante. C'est aussi un formidable levier de développement pour tout le Sud Francilien. Le Sud Francilien, c'est toute la Seine-et-Marne, c'est le Sud de Seine-et-Marne, et c'est tout l'Est de l'Essonne. A la fois, vous l'avez dit aussi, parce que ce territoire est au service de l'Ile-de-France, par ses fonctions supports. Je pense à la logistique, ce n'est pas la plus noble mais elle est évidemment incontournable pour chacun d'entre nous ; et par ses fonctions d'excellence, je pense à l'aéronautique, aux éco-activités, aux agro-ressources, et je reviendrai sur la dimension écologique et environnementale tout à l'heure. Je rajouterai aussi que c'est le territoire passerelle avec les régions, avec la Bourgogne, le Sud Champagne et le Centre. Enfin, ce n'est pas seulement un levier de développement pour ces territoires-là et donc pour l'Ile-de-France, c'est aussi un formidable levier

d'équilibre pour la région d'Ile-de-France dans le cadre du Grand Paris. En effet vous l'avez dit mais nous, un peu plus que vous, nous sommes quand même un peu les oubliés du Grand Paris. Et derrière cette gare TGV, qu'est-ce qu'il y a ? Il y a tout simplement la possibilité très simple de créer une rocade TGV qui relierait Sénart, Marne-la-Vallée et Roissy, et ainsi, permettrait à tout le Sud Francilien d'être intégré dans le Grand Paris, et d'y trouver sa place. Je crois que cela n'est pas un choix du passé, non, c'est vraiment le choix de l'avenir, parce que le choix de l'avenir de l'Ile-de-France, c'est le polycentrisme. C'est donc une dizaine d'agglomérations, de grandes agglomérations autour de Paris qui ont une vocation d'autonomie. Et c'est bien l'enjeu que nous essayons de renouveler. Et sur ce territoire-là, ce que nous souhaitons aussi, c'est marier tout simplement, et ce sera la dimension environnementale, c'est marier l'agriculture avec l'urbain. Et c'est bien, je dirais, à travers le choix de Sénart que cette gare TGV du XXI^e siècle pourra être construite. Ce n'est donc pas le choix du passé, c'est bien le choix de l'avenir. La réussite de la région passe par sa cohésion, par son équilibre. Elle passe donc par une gare à Sénart, pour son propre développement et pour l'équilibre de la Région Ile-de-France. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : Beaucoup d'appréciations. Au moins une question si... Est-il possible de savoir où sortira le tunnel à Limeil-Brévannes, et d'avoir accès au profil en long ?

François GULIANA : Alors, je retiens de vos trois interventions trois éléments importants liés à la thématique environnementale du jour. Le premier, c'est toute la notion de desserte du territoire et d'accessibilité au pôle d'emploi. Donc ce sont des thématiques qui sont ressorties, notamment avec l'exigence de tous les riverains de l'aéroport d'Orly de pouvoir accéder beaucoup plus facilement au bassin d'emploi qui l'entoure. Deuxième chose, c'est une notion par rapport à l'économie d'émission de CO₂ évoquée. Alors, certes, le scénario A comme le scénario C permet la même économie en gaz à effet de serre émis dans la mesure où les trafics sont à la même échelle. Simplement, le scénario C étant plus long, il nécessite une énergie supplémentaire, si bien que par rapport à ces deux éléments-là, la rentabilité carbone, c'est-à-dire à quel moment, du fait des émissions émises lors de la construction par rapport aux économies générées par les reports de trafic, donc les gens qui vont plutôt prendre le train au lieu de prendre l'avion ou la route, elle est de quatre années pour le scénario A et six années pour le scénario C. C'était une notion importante, me semble-t-il, à rajouter, ici.

Alors, quant à la question de la dame de Limeil-Brévannes, donc là ce sont des éléments que nous avons pu présenter à la réunion de Yerres, et nous avons vu avec la CPDP, en effet, pour les mettre en ligne ces éléments-là sur le site Internet. Donc le scénario A en tunnel va se relier sur la ligne à grande vitesse Sud-Est au niveau de Limeil-Brévannes, plus précisément entre la tranchée couverte de Villecresnes et le tunnel de Valenton. Donc c'est dans le secteur du Bois de la Grange qui est un secteur particulièrement contraint, d'une part parce que la forêt, il faut la protéger, et elle est en cours de classement de forêt de protection ; et également, nous sommes à proximité d'un monument classé, qui est le Château de la Grange. Alors, on a pu vous expliquer tout à l'heure comment se faisait l'entrée en tunnel. Donc si on part de droite à gauche, vous avez en vert clair la ligne en surface. Ensuite, en bleu clair, la trémie, c'est-à-dire la partie avant de pouvoir rentrer sous la terre où le train commence à descendre avec une pente, donc ici, en hypothèse de 35 pour mille qui est déjà une pente dérogatoire, mais qui permet de limiter l'impact du projet sur son secteur. Et ensuite, la tranchée couverte, c'est-à-dire qu'en phase travaux, il y aura un impact en surface parce qu'il va falloir, pour construire la partie souterraine, d'abord creuser puis installer les voies, et ensuite, on recouvre le terrain. Mais nous sommes dans des zones déjà entre 8 mètres et 20 mètres de profondeur, donc il y a une reconstitution de la surface à terme, et ensuite, nous sommes à gauche, en vert foncé, en tunnel. Donc ce sont des zones entre 20 mètres et 30 mètres, puis on plonge vers la vallée de la Seine. Alors, pour pouvoir limiter l'impact de ce raccordement sur la forêt, déjà nous avons pris cette dérogation de 35 pour mille en descente, ce qui nous permet vraiment de rester aux abords de la ligne existante avec, on le pense, pendant les travaux, un impact au niveau de la forêt mais qui sera reconstitué à la suite des travaux.

Camille SAÏSSET : Merci. Donc je vais inviter maintenant Monsieur ROBERT à venir nous parler de cette partie souterraine. Alain ROBERT est géologue de formation, il est devenu, par expérience et par pratique, expert des études et de la construction des tunnels. Et aujourd'hui, il

est chef de l'arrondissement projet de génie civil au centre d'étude des tunnels, du ministère en charge de l'Ecologie, où il est entré en 1976 et a fait toute sa carrière. Par ailleurs, nous tenons à préciser qu'il a été assistant en maîtrise d'ouvrage de RFF en tant que contrôleur extérieur des tunnels d'accès au tunnel principal, qui est la section internationale de la LGV Lyon-Turin. Et voilà, il est, sinon, engagé dans un certain nombre d'associations, oui, association française des professionnels de la construction des tunnels, il faut être précis. Je vous laisse la parole.

Alain ROBERT : Merci. Bonsoir à tous ! Le projet d'Interconnexion sud comporte, quel que soit le scénario considéré, quel que soit le scénario envisagé, un linéaire de tunnel important, voire très important, surtout sur le scénario C qui, je crois, a la faveur de certaines personnes dans la salle. Donc 17 kilomètres pour le scénario A, 6 ou 13 pour le B selon la variante, et de l'ordre de 26 kilomètres pour le scénario C. Ces ouvrages sont en grande partie urbains, à l'exception bien sûr de la dernière partie du scénario C, et voire très urbains pour les solutions A et B, qui passent dans un tissu relativement dense. On y reviendra. Alors, je pense que ce linéaire de tunnel explique sans doute un peu ma présence ici. Le projet propose de construire ces tunnels par ce qu'on appelle la méthode mécanisée, c'est-à-dire avec l'utilisation d'un tunnelier. Madame SCHIVRE vous a montré les principes du tunnelier. Il s'agira d'une méthode, effectivement, qui s'est très très largement développée depuis une trentaine d'années, avec la réalisation d'un grand nombre d'ouvrages à peu près partout dans le monde, à des diamètres très très variables, des petits diamètres pour l'assainissement principalement et les galeries hydrauliques jusqu'à des tunnels de 12 à 15 mètres de diamètre pour des tunnels ferroviaires ou des tunnels routiers ou autoroutiers. L'expérience acquise à la faveur de tous ces travaux a permis aux constructeurs de machine mais également aux entrepreneurs qui le mettaient en œuvre sur les chantiers, de faire considérablement progresser la technologie et les performances de ces machines. A tel point qu'aujourd'hui, dès qu'un tunnel, et là je fais une petite réserve, est assez long, on utilise systématiquement le tunnelier. La longueur minimale requise correspond au coût d'investissement de la machine qui effectivement le rend beaucoup trop onéreux pour des tunnels très courts. Si bien que, dans la pratique, aujourd'hui, les dernières lignes de métro construites par exemple en France, qu'on soit à Toulouse ou à Marseille, l'ont été au moyen de tunneliers. Le prolongement de la ligne 12 ou au-delà de la Porte de la Chapelle se fait avec une machine de ce type. A Lyon, l'extension de la ligne B se fait également au tunnelier. Sur la LGV Est, le tunnel de Saverne utilise la même technique. Et comme le rappelait Madame SCHIVRE, le tunnel situé complètement à l'ouest du projet sur Massy, le tunnel de Villejust, a été réalisé à la fin des années 80 par un tunnelier à pression de boue de ce type. L'emploi du tunnelier présente donc sur ce projet certainement la solution la mieux adaptée, comme on le verra plus tard, avec d'autres avantages encore.

Si l'emploi de tunneliers présente beaucoup d'avantages, et surtout le fait d'être en travaux souterrains permet de s'affranchir de bien de choses en surface, il n'en demeure pas moins que les travaux souterrains ont un impact sur l'environnement, en général, qui n'est pas nul et qui peut être fort. Ayant pris connaissance des questions et réponses et des avis exprimés dans le cadre de ce débat sur ce sujet, je reprendrai trois des impacts sur l'environnement, en décrivant dans quelle mesure ils font impact et ensuite en proposant quelques éléments sur les dispositions techniques ou les démarches d'étude qui permettent de minimiser ou de réduire ces impacts. Alors, en premier lieu, les ouvrages souterrains ont un impact important à leurs deux extrémités, c'est-à-dire lorsqu'ils cessent d'être souterrains, bien sûr, et lorsque l'infrastructure souterraine devient aérienne. Dans ces zones d'émergence, il s'agit de zones particulières qui présentent un impact fort pour plusieurs raisons. Tout d'abord, leur mode de réalisation est complexe, puisqu'il fait appel à plusieurs techniques de réalisation, comme vous avez pu le voir sur la dernière vue, à l'instant, avec une trémie, une tranchée couverte, puis ensuite, l'entrée en tunnel proprement dite. Très souvent, c'est également au droit des émergences que se font, ou à proximité immédiate, que se font les raccordements avec les réseaux existants, d'où une complexité encore accrue. Et d'autre part, et c'est peut-être le point le plus fort durant la phase de travaux, c'est au droit de ces zones que sont implantées les installations de chantier. Ces installations de chantier représentent... enfin, nécessitent des espaces et des surfaces importantes pour implanter tout ce qui concerne la vie du chantier, à commencer par les bungalows pour les bureaux de chantier et l'encadrement, les centrales de ventilation pour le chantier de tunnel, les ateliers de maintenance du tunnelier et de stockage des pièces d'usure comme les outils de coupe au front, et également

des aires de stockage pour ce qui s'appellent des voussoirs, et qui sont donc des éléments de béton préfabriqué. Si je vous renvoie à la présentation de Madame SCHIVRE, ce qui se met à l'arrière du tunnelier et à l'intérieur de la jupe et qui constitue le revêtement définitif, et qui nécessite des volumes importants, car ces pièces de béton servent à l'appui du tunnelier, et il ne peut pas avancer s'il n'est pas alimenté par ce type de produit. Et puis, dernier élément, les espaces nécessaires pour toute la logistique de l'évacuation des déblais, du traitement et de l'évacuation des déblais. Sur ce sujet, le volume des déblais représente, si on est dans l'hypothèse de 17 kilomètres de tunnel, par exemple, comme dans le scénario A, on est à 2 millions de mètres cube de terrain en place. Ce qui donne, hors foisonnement, si on voulait les ranger sur un terrain de football de grandeur maximale, cela donne une hauteur totale d'un peu plus de 200 mètres. Donc c'est le... on trouvera certainement des zones pour déposer ces matériaux. Ce sur quoi je veux insister, c'est que, pour l'emmener de la sortie du tunnel jusqu'à ces zones de dépôt, il faudra du transport, et une activité de transport qui pourrait être fortement nuisante pour les riverains immédiats du chantier. Donc il pourra sans doute, dans les études à venir, rechercher des optimisations avec, en particulier, l'utilisation soit de la voie ferrée, soit de la voie d'eau pour aussi bien l'approvisionnement de ces voussoirs que l'évacuation des déblais. Ensuite, l'autre très fort impact, c'est le tassement, déjà évoqué également par RFF et Inexia. Le fait de creuser un tunnel, et quelle que soit la méthode qu'on utilise, le simple fait de creuser une excavation à l'intérieur du massif rocheux induit de petits déplacements unitaires à la paroi de l'excavation, qui se traduisent en surface par la formation d'une cuvette de tassement, c'est-à-dire qu'on a une vraie forme de cuvette de part et d'autre du projet et en avant du frontail. Ces petits tassements, qui se forment en surface, restent tout à fait acceptables par le bâti de surface tant que leur amplitude reste limitée. Cette amplitude des tassements dépend de plusieurs facteurs. Tout d'abord, les caractéristiques mécaniques des matériaux qui sont liées à la nature des terrains, qui sont identiques, pratiquement, quels que soient les scénarios et quels que soient les tunnels retenus dans les zones, on est toujours dans la même configuration de terrain, de la profondeur et du diamètre des tunnels, et également de la méthode de construction. En ce qui concerne la profondeur, vous avez pu voir sur l'autre profil en long schématique qui a été présenté, que selon l'endroit où on se trouve, on a une profondeur de tunnel qui est de faible à moyenne jusqu'à forte, et que très certainement, dans les zones où on est à plus faible profondeur, c'est là qu'il y aura les plus forts tassements. Donc dans ces zones-là, il conviendra d'être très vigilant sur le bâti existant, sur son état et sur sa vulnérabilité vis-à-vis de ces tassements, et il pourra, dans l'optimisation des tracés et projets, être amené, enfin, le projeteur pourra être amené à déplacer ou à modifier ces tracés pour tenir compte de ces nécessités. Sachant que sur la profondeur de l'ouvrage, par exemple les latitudes sont relativement réduites sur certains scénarios, contrairement à d'autres où la liberté semble beaucoup plus forte pour adapter ce profil en long à ces besoins. Pour ce qui est du diamètre des tunneliers, j'ai noté que le principe est évoqué sur un bitube. Je pense que les études et l'approfondissement des études pourront être plus nuancés que cette affirmation et que, selon les scénarios et les tronçons, l'optimum ne sera pas forcément, à tous les coups, le bitube. Enfin, peut-être que je m'engage mais j'invite quand même à réfléchir sur la question, sachant qu'effectivement, le choix de la solution résulte tout de même d'aspects... il n'y a pas que cela, il y a la profondeur, il y a le diamètre des tunneliers, il y a les rameaux de communication, il y a un certain nombre de facteurs qui font que la réponse n'est peut-être pas aussi évidente. Enfin, la méthode envisagée, il est certain que c'est celle du... avec le tunnelier, on a effectivement une méthode extrêmement efficace pour réduire ces tassements, parce que le fait d'exercer une pression sur le terrain, en avant des tunneliers, et puis de mettre un revêtement infiniment rigide immédiatement après creusement, limite les déplacements à la paroi de l'excavation, et par suite, réduit ces tassements. En plus de ces mesures constructives qui limitent les tassements, il y a un...

Camille SAÏSSET : C'était dix minutes.

Alain ROBERT : Alors, je termine sur l'effet de l'hydro, tout de même. Les tunnels ont également un fort impact sur les nappes d'eau souterraines, essentiellement lorsqu'on est en creusement traditionnel, c'est-à-dire qu'on fait des ouvrages drainants. Cet impact est pratiquement... est très fortement minimisé grâce au tunnelier, parce que dans le principe du tunnelier, on exerce une contre-pression à l'avant du tunnelier qui empêche l'eau de rentrer dans le tunnel, et à l'arrière du

tunnelier, comme vous l'a expliqué Madame SCHIVRE, on met en place un revêtement étanche qui fait qu'on a un ouvrage complètement étanche, le long duquel il n'y a aucune circulation d'eau, et donc aucune désorganisation des nappes. Par ailleurs, comme on est avec des ouvrages qui sont tous avec des points bas, on n'a pas d'écoulement naturel gravitaire, et donc on n'a pas de circulation dans les nappes importantes. En conclusion, je retiens le choix pertinent de la méthode mécanisée. J'attire l'attention sur le fait que les tassements pourraient être un sujet difficile, compte tenu de la très forte urbanisation de la partie ouest et de certaines parties à l'est dans les solutions B et A. Et je rappellerai que, même si les technologies des travaux souterrains ont fait d'énormes progrès et ont pratiquement, dans tous les cas, des réponses techniques apportées aux problèmes posés, c'est un domaine où le savoir-faire reste encore très très empirique, et où on apprend, à chaque chantier, et où certainement l'excès de confiance constitue une chose à éviter à tout instant. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : Ecoutez, Monsieur ROBERT, je vous invite à venir vous installer à notre table, à la place de Michèle TILMONT qui vous cède la place pour cette dernière partie de débat. Je vois des mains qui se lèvent au fond. Je vais retourner vers le fond, il y avait au moins une personne, non ? C'était juste... Alors, sur la gauche, voilà.

Wissam NEHME : Bonsoir ! Wissam NEHMÉ, conseiller municipal à la ville d'Antony, je suis en charge des nuisances environnementales. Je voudrais remercier Monsieur ROBERT pour la qualité de son intervention, il a très bien décrit ce que nous avons tous peur, surtout à la ville d'Antony, c'est le chantier lié aux entrées et aux sorties des tunnels. La conséquence de ces travaux sur les riverains, elle est terrifiante. Chaque fois que RFF nous parle, on l'a vu tout à l'heure, des impacts environnementaux, on nous parle des études acoustiques, des études vibratoires. Jamais, on ne nous parle, on prend en considération les riverains, l'impact sur leur qualité de vie, sur leur santé, sur les effets de cause de rupture, de la coupure urbaine, les effets des années et des années de chantier. On a vu, il y a 2 millions de mètres cube de remblais, donc cela veut dire, il y a au moins 10 à 15 000 camions qui vont circuler sur la durée du chantier. Ce sont des travaux jours et nuits, donc il faudra qu'à un certain moment donné vous preniez en compte l'effet sur ces riverains-là. On était ensemble, vendredi, sur le terrain pour visiter l'entrée du tunnel qui va avoir lieu entre Massy et Antony. Cette zone-là, depuis 11 ans, la Ville d'Antony et l'Etat, ils ont mis plus de 150 millions d'euros pour rénover ce quartier. Alors, ce quartier, il va être fortement impacté par ces travaux-là, et nous le refusons totalement. Il faudra mettre le prix pour avoir une solution respectueuse, non seulement de l'environnement mais des riverains. C'est pour cela que je voudrais qu'on étudie sérieusement la solution d'arriver... d'un arrêt en souterrain à la ville de Massy, c'est la meilleure solution, à mon avis. Et surtout je voudrais dire à Madame de Inexia qui est intervenue tout à l'heure, elle nous a parlé des études, c'est très bien. Mais il faut savoir, au boulevard des Pyrénées, il y a des immeubles qui ont des... à cause du terrain, il y a des immeubles qui ont plus de 19 mètres de profondeur de pieux, vous ne pourriez jamais passer par là. Merci ! (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : A droite, Monsieur, et il y a un autre Monsieur, derrière, qui lève la main. Vous pourrez lui donner la parole après.

Eric CHAMAULT : Oui. Eric CHAMAULT, conseiller municipal socialiste de Villeneuve-le-Roi. Vous avez remarqué comme moi ce soir, l'assistance, je dirais, est très agitée. Et c'est normal parce qu'à Villeneuve-le-Roi, quand on parle d'environnement, quand on parle de nuisances, c'est un sujet très sensible. Donc moi, je voulais revenir un petit peu sur les nuisances qui caractérisent nos villes, que ce soit Ablon ou Villeneuve-le-Roi, que ce soit effectivement les 500 vols d'avions par jour, que ce soit les deux voies ferrées qui cicatrisent notre ville ou la départementale qui effectivement coupe notre ville en deux et qui occasionne de nombreux bouchons tous les soirs ou tous les week-ends. Les Villeneuvois sont sensibles ; les élus aussi puisque vous avez vu que pour une fois, la quasi-totalité des élus de cette ville, sommes d'accord sur au moins un scénario. Je crois que si on exclut le scénario B, qui serait une catastrophe pour notre ville, et si on regarde de près le scénario A, celui-ci, d'une part, n'apporte aucun avantage à notre ville, sinon des chimères à plusieurs années, mais il occasionne, à mon avis, deux inconvénients : le premier, effectivement, c'est que nous n'avons aucune garantie que le passage en souterrain n'occasionne

de nuisances. Je crois que tous les spécialistes qui sont là sont quand même très prudents ; et deuxièmement, cela a été souligné, l'implantation de la gare à Villeneuve-Saint-Georges va occasionner un trafic routier important, qui va encore augmenter les nuisances dans notre ville. Et un futur projet, effectivement, d'aménagement à Villeneuve-Saint-Georges, aussi nous paraît très très chimérique. Le scénario C, lui, en revanche, a deux avantages : le premier, c'est qu'il est un facteur de développement ferroviaire et un facteur de développement en Seine-et-Marne. Je pense que le maire de Lieusaint est bien intervenu là-dessus. Si bien que le président HUCHON, au nom du Groupe socialiste, a déposé un cahier, effectivement, soutenant cette option, et je ne pense pas que le président HUCHON pense que la future gare de Lieusaint soit un champ de betterave, à mon avis. Cela a été rejoint par le Groupe socialiste au Conseil général. Donc je pense que cette option, loin d'être non prise au sérieux, je pense qu'effectivement, c'est, en tout cas pour nous, la meilleure option à défendre. Merci ! (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : Avant que vous preniez la parole, Monsieur le Président.

François PERDRIZET : Oui, j'ai une question pour RFF. Est-ce que, dans l'hypothèse où il y aurait une gare à Villeneuve-Saint-Georges, il y a un accès à Villeneuve-le-Roi ou pas ? C'est une question.

Camille SAÏSSET : Alors, la dernière intervention, enfin, une troisième intervention. Allez-y, monsieur !

Jean-Yves JEANNÈS : Oui. Jean-Yves JEANNÈS, conseiller municipal à Périgny, et puis également représentant du Plateau briard Environnement. Oui, alors, je voudrais dire qu'au vu de tous les arguments qui ont été développés ce soir, donc on peut se poser un certain nombre de questions sur l'incidence d'un tel projet qui coûtera 3 milliards d'euros pour une espérance de gains de 2 à 3 millions de passagers par an. Donc pour nous, il ne faut pas que ce projet porte préjudice au Plateau briard et à tous les habitants du Plateau briard. Ce projet, avec ses gares, ne doit pas non plus être un argument pour accentuer l'étalement urbain qui s'en suivra, ainsi que la pression sur le foncier. Ce serait une catastrophe en Ile-de-France, avec la problématique des déplacements, et notamment les déplacements en voiture en région Ile-de-France, cela devient de plus en plus saturé. On sait très bien qu'à partir du moment où l'on construit une infrastructure, quelle qu'elle soit, que ce soit une autoroute ou, je dirais, un trajet, enfin, un réseau ferré, l'habitat se développe rapidement autour. Nous sommes donc défavorables à une solution qui, à long terme ou à très long terme, consisterait à dédoubler le tronçon Valenton-Coubert, en consommant des espaces naturels en surface et en doublant le tunnel de Villecresnes. C'est quelque chose que nous ne voulons pas. Nous voulons sur le Plateau briard, conserver, je dirais, de l'agriculture, de l'agriculture périurbaine. S'il doit être réalisé pour nous, c'est la solution C qui doit être mise en œuvre car elle apporte moins de préjudices dans notre environnement. C'est donc une solution directe, en souterrain, mais en grande profondeur, surtout en très grande profondeur pour ne pas porter atteinte aux terrains qui seront traversés. Mais ce tunnel en souterrain devrait sortir au-delà du troisième périphérique, c'est-à-dire au-delà de l'A104 de la Francilienne. La seconde gare proposée sur le parcours va accroître, d'une part, le trafic sur le RER D, trafic déjà saturé. Je dirais également non à la gare à Villeneuve-Saint-Georges, ville complètement saturée depuis plusieurs dizaines d'années, avec des accès impossibles ou quasi impossibles pour les habitants du Plateau briard. De plus, le RER D est dans un état devenu de plus en plus pitoyable par l'accroissement du trafic, étalement urbain oblige, d'une part, et d'autre part, le non investissement et le mauvais entretien des ouvrages de RFF ou de la SNCF. Donc il y a, pour nous, urgence pour la réhabilitation du RER D. La seule solution, c'est donc la solution C avec, si nécessité d'une gare à Lieusaint, avec réhabilitation préalable du RER D, pour que ce dernier devienne vraiment utilisable par tous les habitants qui sont situés le long de ce RER. Merci ! (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : RFF, voulez-vous répondre à tout cela ?

Tristan BARRÈS : Oui je vais d'abord répondre à l'intervention de Monsieur le conseiller municipal d'Antony. Donc j'ai bien pris note de ce que vous avez dit, effectivement, et comme cela a été d'ailleurs répété par Monsieur ROBERT, les extrémités de tunnel sont des endroits sensibles

auxquels il faut faire attention. Juste que votre intervention, votre position est un peu caricaturale, dans le sens où vous dites qu'on ne s'intéresse pas du tout aux riverains et aux impacts, c'est faux. Alors, effectivement, au stade du débat public, on ne peut pas avoir fait toutes les études qu'on nous demande pour un projet juste avant d'y envoyer les machines pour faire les travaux. En revanche, nous l'avons décrit tout à l'heure dans le calendrier, cela a été répété dans l'exposé environnemental des personnes de RFF, il y a des études qui sont prévues dans le processus, et notamment l'étude d'impact, dans laquelle on traite tous les sujets d'impact sur l'environnement, y compris on peut regarder comment on peut organiser le chantier. Donc c'est vrai qu'aujourd'hui ces études ne sont pas faites mais c'est tout à fait normal au stade du débat public. En revanche, on sait très bien que ces sujets-là devront être traités notamment dans l'étude d'impact, c'est ce que je vous ai dit vendredi quand on s'est vu. Je vous ai également dit vendredi que l'élaboration de ces études devrait être suivie. En tout cas, il y aura une association avec les associations de riverains, de manière à ce qu'il y ait une certaine transparence dans le résultat des études, et notamment un résultat des études concernant les tunnels et impacts sur l'environnement. C'est ce que je vous ai dit vendredi, je le redirai lorsqu'on présentera la concertation post-débat public que l'on propose, donc je crois que c'est à la réunion de Longjumeau où ce thème sera traité. Ce sont deux choses que je vous ai dit vendredi, c'est qu'il y aurait des études approfondies notamment l'étude d'impact et, deuxièmement, il y aura une concertation continue qui sera mise en place pour vous y associer.

Alors, sur la gare de Villeneuve-Saint-Georges, une gare c'est grosso modo 400 à 500 mètres de longueur au niveau des quais. En plus de cela, il faut ajouter, en fait, c'est un peu technique mais il faut rajouter quelques centaines de mètres supplémentaires en amont et en aval pour les appareils de voie. Donc en gros, là, une gare c'est un objet de un kilomètre de long. Effectivement, cette gare, la gare de Villeneuve-Saint-Georges, sous la gare RER de Villeneuve-Saint-Georges, je dirais, dépasse en longueur la largeur de la Seine, et donc on peut effectivement prévoir mais c'est si le besoin s'en fait ressentir, prévoir un accès côté Villeneuve-le-Roi. La gare est suffisamment longue pour cela. Mais j'ai entendu aussi que ce n'est pas forcément la demande. Alors, je vois déjà... La gare TGV de Villeneuve-Saint-Georges est quelque chose qui est tout à fait faisable mais techniquement difficile, il faut le reconnaître, et on est premier à le reconnaître. Parce qu'effectivement, faire une gare sous la Seine, c'est quelque chose qui est sûrement plus difficile que de faire une gare, même enterrée, à Orly. Donc on reconnaît la difficulté technique ; néanmoins, on pense que c'est faisable. Et à ce stade du débat public, c'est une fonctionnalité que l'on propose. On entend que ici, elle n'est pas acceptée, voire rejetée par certains, donc on en prend note, il n'y a pas de problème. Et donc pour répondre directement à votre question, effectivement, compte tenu de la longueur de cet objet, il peut y avoir un accès des deux côtés, chose qui, à mon avis, n'est pas demandée ici, aujourd'hui.

Camille SAÏSSET : Pouvez-vous répondre à la question de Monsieur le Président de la CPDP ?

Tristan BARRÈS : Je viens de le faire, Madame.

Camille SAÏSSET : Excusez-moi ! Monsieur KLEIN... Bon, je prends une série de trois questions encore et après, je vais demander à Monsieur KLEIN de faire un petit point de synthèse. Monsieur avec la veste grise.

Marc THIBERVILLE : Oui, bonsoir ! Marc THIBERVILLE, je suis vice-président du Conseil général du Val-de-Marne en charge des transports et des déplacements. Alors, je le dis de suite dans le débat, puisqu'il y a un clivage, on a bien compris, entre le scénario A et le scénario C, le positionnement de Villeneuve-Saint-Georges et à Lieusaint. Moi, pour ma part, je suis favorable au scénario A, avec la gare à Villeneuve-Saint-Georges, comme cela au moins c'est dit. Voilà. Je vous remercie ! Non, je voulais intervenir sur deux questions, sur deux points. Tout d'abord, sur la présentation qui a été faite par RFF au début de notre débat, s'agissant des avantages comparés, justement, des gares de Lieusaint et Villeneuve-Saint-Georges. Alors, je le dis amicalement aux représentants de RFF mais je pense que pour l'équilibre des débats, il est bien de citer l'étude qui a été réalisée par RFF mais il existe d'autres études, certains ont fait mention d'ailleurs dans les interventions, notamment celles de la SCNF, qui n'arrivent pas aux mêmes conclusions sur un certain nombre de points. Alors, sans détailler tout ici, mais je préfère quand même le préciser,

c'est... Par contre, par exemple, le fait que Lieusaint et Villeneuve-Saint-Georges sont sur un ordre de grandeur à peu près égal sur le nombre de voyageurs captés, par contre, ce qui n'est pas dit, c'est que Lieusaint, par contre, c'est dit dans l'étude de la SNCF, c'est que Lieusaint capte aussi des voyageurs par report notamment de la gare de Marne-la-Vallée. Et ce n'est quand même pas l'objectif qui est assigné à cette deuxième gare en connexion avec la ligne D. De la même façon, sur la désaturation des gares parisiennes qui est quand même un objectif fort, que se fixe l'existence de cette deuxième gare, la SNCF conclut pour sa part que c'est bien le positionnement à Villeneuve-Saint-Georges qui est davantage de nature à désaturer la gare de Lyon que le positionnement à Lieusaint. Sur la proximité gare TGV d'Orly, gare TGV Villeneuve-Saint-Georges, là aussi il y a des études aux zones de chalandise ont été réalisées, et qui montrent que... Alors, pour être complètement honnête, oui, il y a effectivement les aéroports d'Orly sur Villeneuve mais par contre les zones de chalandise sont quand même totalement différentes puisque pour Orly cela concerne essentiellement les utilisateurs de l'avion. Et puis, enfin, sur les gains de temps, alors il est tout à fait vrai que pour les trains à destination du Sud-Est de la France, Lieusaint représente un gain de temps. Cela, c'est clair, je pense qu'il n'y a pas besoin d'être un expert de la chose ferroviaire pour le voir, il suffit de regarder la carte. Par contre, c'est totalement faux s'agissant des autres destinations, notamment vers l'Est et le Nord, l'Est européen et le Nord. Cela a été notamment souligné dans des cahiers d'acteurs, notamment de nos amis de province, du grand Ouest de la France qui sont très actifs sur cette question d'interconnexion TGV, et qui notent que pour se rendre dans l'Est de la France ou dans le Nord, le choix de Lieusaint sera, pour eux, un allongement quand même important de leur temps de parcours. Alors, cela étant, moi, je vais revenir deux minutes sur la question de Villeneuve-Saint-Georges avec tout ce qui a été évoqué. Moi, je comprends, on est tous, je crois, les élus, à la fois sur la question de transport et la question d'aménagement du territoire. Mais j'entends le Maire de Lieusaint qui dit, voilà... Je comprends les motivations qui font qu'il souhaite avoir une gare à Sénart, c'est tout à fait normal. Je crois que, aussi, nos motivations ne sont pas moins fortes pour avoir une gare à Villeneuve-Saint-Georges, dans la mesure où pour nous, c'est quand même un outil d'aménagement du territoire avec des retombées qui me semblent positives pour l'ensemble du territoire du Sud du Val-de-Marne, et pas qu'à Villeneuve-Saint-Georges d'ailleurs mais bien au-delà. Evidemment je ne méconnais pas non plus les contraintes qui sont posées par l'existence d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges, et a été évoqué notamment. Alors je ne reviens pas sur les vibrations, les tunnels, et cetera, je pense qu'en termes de nuisance, on a eu un éclairage technique qui, quand même, montre que les solutions qui sont préconisées vont minimiser, je pense... Evidemment, les études techniques devront suivre, mais vont minimiser les nuisances.

Camille SAÏSSET : S'il vous plaît.

Marc THIBERVILLE : Par contre, excusez-moi, sur la question de la Nationale 6, moi je pense qu'il ne faut pas se mettre dans la perspective que rien ne change d'ici quinze ans, ou alors ce n'est pas non plus la peine de communiquer sur le fait que l'Etat vient de dégager des crédits d'étude pour la tête de pont, la Nationale 6. Si on se dit, dans quinze ans rien n'aura changé à Villeneuve-Saint-Georges, moi, en tant qu'élu, j'aborde cette question de manière offensive. Et puis le deuxième point, c'est que Villeneuve-Saint-Georges va forcément favoriser l'emprunt des transports en commun. Alors, je pense évidemment à la ligne D, puisque c'est l'objet de connecter les choses mais aussi dans le cadre du maillage avec Grand Paris Express, demain, sans doute, la rocade ferrée moyenne couronne, on est quand même, là, sur une zone qui va permettre des rabattements vers la gare TGV importants, alors que je crains que le choix du scénario C favorise l'emprunt de véhicules particuliers sur des distances assez longues. J'ai terminé !
(Applaudissements)

Camille SAÏSSET : Merci. Monsieur derrière, à votre gauche.

Carlos GONCALVES : Je suis Carlos GONCALVES, de l'association antonienne CDR MaVal. C'est une association qui s'est créée en fin 2003 pour lutter contre le projet Massy-Valenton. Cela s'appelle le Comité de défense de la ligne Massy-Valenton. Je voudrais juste préciser que de ce côté-là, nous avons été en partie entendus par RFF puisque le projet n'est toujours pas fait, et l'Interconnexion Sud est en voie, je dirais. Mais en partie seulement, puisque le projet n'est pas

franchement abandonné, et je dois informer que c'est notre but. On voudrait entendre clairement que le projet est abandonné, et que vous mettiez les bouchées doubles, je dirais, pour accélérer le projet définitif, et donc l'Interconnexion Sud. Et je voudrais préciser quand même pour nos amis de Villeneuve que les riverains, si le projet provisoire ne se fait pas, ce qu'on souhaite, malgré tout, cela n'empêche pas qu'ils aient des murs antibruit, puisqu'il suffit de demander, enfin, Monsieur GUÉRIN pourrait nous le confirmer, mais au niveau du Conseil général, Jean-Paul HUCHON, je suis sûr qu'il le fera. Il suffit de demander puisque... Voilà.

Camille SAÏSSET : Vous avez terminé ?

Carlos GONCALVES : Oui, c'est tout.

Camille SAÏSSET : Super !

Carlos GONCALVES : Merci.

Camille SAÏSSET : Monsieur KLEIN, est-ce que vous arrivez à nous faire une synthèse en 1 minute et 33 secondes ?

Olivier KLEIN : Top chrono. Donc ce que j'ai entendu, ce n'est pas du tout définitif, ce n'est pas du tout complet, évidemment. Je n'ai qu'une minute 33 secondes. D'abord, la question des préférences de scénarios. J'ai entendu : pas de B, beaucoup de C, un peu de A. Et j'ai... parce que ce n'est pas un sondage, le débat public, j'ai entendu des arguments et des questionnements sur les trafics entre les deux gares, sur les accès routiers et TC, non seulement à Villeneuve-Saint-Georges mais également à Lieusaint, sur les impacts en termes d'aménagement, non seulement à Villeneuve-Saint-Georges ou à Villeneuve-le-Roi mais aussi à Lieusaint. J'ai entendu une proposition de mutualisation d'un tronçon de POCL avec Lieusaint-Orly, la question de l'accès à la gare depuis Villeneuve-le-Roi, et puis la question des temps de parcours. Autre sujet que j'ai entendu, c'est l'aéroport d'Orly, avec deux grandes questions, pas plus d'avions, je ne sais pas si c'est une question, et la question des accès à l'aéroport d'Orly, à la gare qui lui serait liée. Troisième chapitre que je retiendrais, c'est améliorer l'existant, améliorer l'existant relativement au bruit et aux vibrations, parce que je crois que s'il y a des experts en matière de bruits et vibrations, ils sont d'abord dans la salle, j'ai cru le comprendre. Donc bruit et vibrations, améliorer l'existant, ce sont les murs antibruit le long de la ligne qui ont été débattus, quant à leur délai et leur réalisation ; c'est Massy-Valenton qu'on réalise avec des moyens, ou alors qu'on abandonne, cela vient d'être dit. Améliorer l'existant, c'est aussi la sauvegarde des financements dévolus à l'amélioration des RER C et D. Et puis améliorer l'existant, j'ai aussi entendu cette idée, comme quoi, c'est un élément de confiance entre, on va dire, la population et les territoires d'une part, et RFF d'autre part. Et puis, dernier chapitre, non des moindres, concerne les conditions de réalisation environnementales de ce projet, avec une forte adhésion à toutes les solutions en tunnel, la question des protections contre les vibrations... pardon, j'ai du mal à me relire, avec l'idée que les riverains et les populations... enfin, oui, les riverains imposent des mesures de construction et d'exploitation de nature à préserver leur environnement. Des questions importantes sur l'insertion des entrées et sorties, que ce soit du côté d'Antony ou du côté de Bois de la Grange à Limeil. Et puis, ce qui a été évoqué il n'y a pas longtemps aussi, ce sont des questions sur le processus et les procédures d'études de concertation, et comment vous pourriez être associés à la poursuite des études et des mesures environnementales. Voilà. (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : Merci. Il nous reste vraiment quelques minutes, et à 23 heures top chrono, il faut s'arrêter puisque nous quitterons à ce moment-là également les internautes qui nous suivent. Alors, écoutez, je vous donne la dernière prise de parole. Mettez-vous debout, s'il vous plaît, et merci de vous présenter.

Patrick DE SMET : Alors, bonsoir ! Patrick de Smet, président de l'association Agir pour Villeneuve. Moi, j'ai une grande question, on a bien parlé ce soir mais la grande question c'est : s'il y a un train, si vous laissez passer le trajet en dessous de Villeneuve, s'il y a un train qui prend le feu, un accident, comment cela se passe ? Oui, rigolez, Madame, rigolez ! Si ce sont vos enfants

qui crament dedans. On a un problème avec les pompiers de Villeneuve-Saint-Georges. Si les pompiers doivent intervenir sur Villeneuve-le-Roi, ils ne peuvent pas intervenir à cause du pont de Saint-Georges. Aujourd'hui, on n'a que Choisy qui peut intervenir. La semaine dernière, un grand incendie a eu lieu à Villeneuve-Le-Roi, il aurait pu être maîtrisé beaucoup plus tôt si on avait des accès faciles, à cause d'un Maire qui nous empêche d'avoir un pont de Saint-Georges bis... (Chahut) Oui, oui, le site Seveso, le site Seveso, Monsieur Gonzales nous promet la délocalisation, alors qu'il sait très bien que pas avant quinze ans. Monsieur Gonzales, des milliers d'euros sont dépensés dans sa communication parce que Monsieur Gonzales veut la délocalisation du site Seveso qu'il n'aura jamais.

Camille SAÏSSET : Monsieur, je vous arrête.

Patrick DE SMET : La question, c'est...

Camille SAÏSSET : J'ai entendu la question. J'ai entendu la question : s'il y a un grand incendie dans un tunnel...

Patrick DE SMET : Voilà ! Quels sont les moyens mis en œuvre en cas de nécessité d'urgence.

Camille SAÏSSET : ... où passerait un train, qu'est-ce qui se passerait ? Je vous remercie. Une minute 09, RFF, vous avez... En vingt secondes, vous pouvez répondre ?

Tristan BARRÈS : Il y a les rameaux dont j'ai parlé tout à l'heure dans le cadre... Excusez-moi. Je ne sais pas si vous m'écoutez mais... Les rameaux entre les deux tubes pour l'évacuation s'il y a un incident dans un tube, les stations... de désenfumage, également, qui devront être installées, alors notamment au niveau des gares, des puits d'accès pour... Un puits d'accès pour les pompiers, pas forcément dans le cas du scénario A, mais dans le cas du scénario C. Mais c'est la commission aux pompiers, la commission de sécurité qui devra le décider, un puits éventuellement au milieu des 20 kilomètres entre Orly et Lieusaint.

Camille SAÏSSET : Merci.

Tristan BARRÈS : La réglementation ne le demande pas, parce qu'on est sur un tunnel de moins de 10 kilomètres. Je pourrais développer plus, mais...

Camille SAÏSSET : N'hésitez pas à poser la question par écrit. Vous avez déjà d'ailleurs une feuille qui vous a été distribuée au début, et posez vos questions, et vous aurez des réponses précises. Monsieur PERDRIZET, un petit mot de conclusion.

François PERDRIZET : D'abord, on a passé une soirée très passionnée, on va dire. Et donc pour moi, Villeneuve-le-Roi, ce sera ce souvenir un petit peu de grande couleur, d'empoiement, de dynamisme, enfin, c'est cette couleur-là que je garde de cette soirée. Alors, je voulais dire, je vais dire deux choses où je ressens un manque. Mais d'abord, je voulais vous dire quel est notre rôle, nous, commission. Notre rôle n'est pas de juger, de prendre position pour tel ou tel scénario, en disant que ce sont eux qui ont raison ou pas. Notre rôle c'est de rapporter le plus fidèlement possible les positions et les arguments qui sont mis en avant pour la suite du projet. Vous aurez d'ailleurs l'occasion, pour certains d'entre vous, de réexposer, disons, ces arguments puisque, à Longjumeau, on a une réunion qui s'appelle « Comparaison des scénarios ». Alors maintenant je reviens à mes deux manques. Le premier manque, je croyais comprendre, en venant ici, pouvoir comprendre ce que c'était que le scénario B et tous les méfaits qu'il pouvait occasionner. Je l'ai vu un peu de très loin. Et alors, il y a une invitation qui a été lancée à aller voir cela de près. Bien, moi, j'irai le voir si vraiment elle était aussi pour la commission. Deuxième question, toujours sur le scénario B, je me disais, mais il y a peut-être une occasion, avec un scénario comme cela qui paraît effectivement difficile, de demander des compensations, de bénéficier et d'améliorer la situation existante. Il est clair qu'un projet, au jour d'aujourd'hui, doit se caractériser par un plus pour les riverains, pour ceux qui sont à proximité. Donc je vous disais : est-ce que dans le scénario B, ce plus est possible ? Je n'en sais toujours rien, cela n'a pas été évoqué ce soir.

Première frustration que je vais essayer donc de pallier grâce à cette invitation, si elle tient. Deuxième frustration, ce n'est pas une frustration au sens... J'ai l'impression qu'il y a encore des perspectives à envisager, des choses à approfondir. Notamment, il y a deux choses qui, pour moi, sont très mystérieuses, c'est s'il y avait une gare à Villeneuve-Saint-Georges, comment cela se passerait, comment cela se ferait. Et effectivement, aujourd'hui, il y a... on peut dire que dans quinze ans, comme cela a été dit, cela sera différent, mais disons, avoir une idée de manœuvre de qu'est-ce qui peut se passer à Villeneuve-Saint-Georges, ce ne serait pas plus mal. Et la deuxième chose qu'on sent bien aussi, c'est qu'il manque une liaison entre votre territoire et Orly, une liaison qui soit facile. Et donc la question qui se pose, c'est : comment la réaliser dans les années à venir ? Donc ces deux interrogations me paraissent aujourd'hui tout à fait prégnantes. Voilà ! En vous remerciant encore de votre enthousiasme, qui n'a pas empêché chacun de s'exprimer. Merci.
(Applaudissements)

Camille SAÏSSET : Et la prochaine réunion aura lieu jeudi à Créteil, à l'Université de droit de Créteil, et sera consacrée, là, aux impacts socio-économiques de ce projet. Et vous pouvez vous retrouver autour d'un pot qui vous est offert à la sortie. Merci et bonne soirée, ainsi qu'aux internautes. Bonsoir !