

Jacques DUCOUT, membre de la Commission particulière : Monsieur le Maire, Monsieur le président de la Commission va nous rejoindre pour faire l'accueil

Etienne CHAUFOUR, maire de Juvisy : Bonsoir à toutes et à tous. Merci Monsieur le président d'avoir choisi Juvisy et la Communauté d'agglomération des portes de l'Essonne pour ce grand débat public. C'est vrai que pour une fois c'est intéressant un débat départemental ne se tient pas uniquement dans la ville préfecture, et c'est vrai que nous en sommes, avec François Garcia, président, flattés, et je remercie toutes celles et tous ceux qui sont là, et notamment les membres de la Commission. Bien sûr, je n'interviendrai pas à ce moment dans le débat, peut-être tout à l'heure, simplement vous dire qu'il est essentiel, puisque nous allons aborder les problèmes d'interconnexion aux TGV, mais vous le savez, tout ce qui concerne les TGV concerne l'ensemble de ce qui circule sur l'infrastructure ferroviaire, mais également l'activité, et c'est évident que la problématique d'Orly, qui sera abordée ce soir, comme celle des RER, est également un des éléments qui nous concernent, et c'est pour cela que j'espère que le débat sera riche, et je vous remercie d'avoir bravé les intempéries. Et Monsieur le Président, je vous laisse introduire.

François PERDRIZET, président de la Commission particulière : Merci, Monsieur le Maire. Merci à tous d'être là ce soir. Je vais être très bref. La première chose, c'est que je vais vous dire pourquoi on est à Juvisy : de mon sens, c'est que quand on a fait nos visites pour préparer les débats publics, il y a l'un des responsables du département de l'Essonne qui m'a dit : « Un bon endroit pour faire un débat public, c'est Juvisy ou Athis-Mons, parce que ce sont les portes de l'Essonne. Ils tutoient », c'était le mot qu'il avait employé, « ils tutoient l'aéroport d'Orly ». Donc, cela c'était la première raison et, effectivement, en prenant plus d'informations en rencontrant les responsables, j'ai bien vu le rôle d'Orly vis-à-vis de la Communauté d'agglomération des portes de l'Essonne. Puis, alors il y a une deuxième raison qui était liée à Juvisy, la ville elle-même, comme nœud ferroviaire. Je n'avais pas conscience notamment que c'était une ville ferroviaire importante. On dit la première d'Ile-de-France, hors Paris, hors les gares parisiennes, on dit encore qu'il y a plus de 55 000 voyageurs par jour. Et puis, on m'a dit également... et en plus, « Monsieur le Maire de Juvisy est un expert en matière de transport, il a une grande expérience dans ce domaine-là ». Voilà au moins deux raisons, à la fois une raison d'aménagement du territoire et une raison de nœud ferroviaire, nœud de transport qui nous ont conduits assez naturellement à Juvisy ce soir. Alors, pour terminer cette brève introduction, je voudrais aussi vous introduire les membres de la Commission particulière du débat public. Vous voyez Jacques Ducout, qui est là, qui est donc un général d'aviation qui est maintenant en retraite, mais qui est un commissaire enquêteur dans la région bordelaise. Et puis, à sa droite, vous avez Michèle Tilmont, qui est une fonctionnaire du ministère de l'Équipement honoraire, qui était notamment architecte urbaniste. Donc, c'est dire qu'elle a un œil sur ces questions d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Et puis, il y a deux autres membres qui sont également dans la salle. Alors, je ne les vois pas là-bas, mais ils vont se lever. Il y a Olivier Klein qui est un des chercheurs du Laboratoire d'économie des transports à Lyon, qui est un grand laboratoire de recherche en matière de transport ; et puis, il y a Camille Saisset qui est là-bas, et qui est journaliste environnement. Voilà ce que je voulais dire, et je passe tout de suite... Alors, vous aurez l'occasion... là, j'ai présenté le côté droit, vous aurez aussi l'occasion d'entendre les responsables du projet du côté de Réseau ferré de France avec Messieurs Desvignes, Barrès et Guliana. Voilà ce que je voulais dire en introduction, et je passe donc tout de suite la parole à Jacques Ducout.

Jacques DUCOUT : Merci, Monsieur le Président ! Bonsoir ! Est-ce qu'on peut repasser mes transparents ? Voilà ! Donc, bienvenue à toutes et à tous. Meilleurs vœux ! Merci de nous accueillir ce soir à Juvisy. De quoi s'agit-il ce soir ? D'un projet, d'un débat et à Juvisy. Alors, c'est moi, je crois, qui peut faire marcher les transparents. Donc, je m'entraîne, comme a dit le Président « il faut s'entraîner ».

Alors, voici le premier transparent, normalement, un projet. Réseau ferré de France donc maître d'ouvrage. Ici, c'est le principe qui appartient à Réseau ferré de France. J'en ai fait une petite copie, j'espère qu'ils ne m'en tiendront pas rigueur s'il y a des droits d'auteur, peut-être, mais bon... Donc, j'ai essayé de l'arranger pour moi ; et un projet qui a été donné à la Commission nationale du débat public. Donc, là, vous n'allez peut-être pas bien le voir, mais je vais le commenter, qui était... RFF, Réseau ferré de France a saisi la Commission nationale du débat public le 30 mars 2010. Cette même Commission nationale du débat public a répondu le 5 mai : « Oui, nous allons faire un débat, et je vais créer une Commission particulière du débat public ». Alors, comme dans la salle, je pense que la plupart des personnes sont prévenues ce dont il s'agit, je ne vais pas insister là-dessus. Je vais essayer de passer très rapidement là-dessus pour laisser le plus de temps possible aux interventions et aux questions.

Transparent suivant... Voilà. La CPDP, pour argumenter, pour justifier sa décision, la CNDP avait pris comme arguments l'intérêt national du projet, les enjeux socio-économiques et son impact environnemental. Le prochain transparent, qui devrait arriver rapidement, je suis un peu débordé par mes papiers, j'en ai toujours eu trop, je continue. Alors, ici, vous avez le cœur du débat. C'est très difficile, ce que j'ai voulu faire en essayant le PowerPoint, qui ne plaît pas beaucoup au Président, c'est de vous faire sentir que tout ce qui est dit là est sur des papiers dont vous disposez, si vous vous êtes servi à l'entrée. Dans le Journal du débat, il y a pratiquement tout ce que je vais dire ce soir. Il y a même le curriculum vitae des membres de la Commission. Donc, vous avez tous, à mon avis, un papier. Ce débat, il va durer normalement quatre mois, là, il va durer six mois puisqu'on fait une pause. On a commencé le 9 décembre... la Commission nationale a lancé le débat par une conférence de presse, et la première réunion a eu lieu à Massy le 13 décembre, beaucoup d'entre vous y étaient présents. Aujourd'hui, à Juvisy, nous allons traiter les scénarios et projets connexes, et la prochaine réunion, où je pense il y aura beaucoup plus de personnes, c'est-à-dire le 13 janvier à Orly. Donc, sur le transparent, vous voyez les réunions programmées. Du 20 février au 4 avril, il y a suspension, et il y aura une reprise le 5 avril jusqu'au 20 mai. Les lieux de réunion ne sont pas parfaitement fixés. Pendant cette période, le site Internet sera clos, pendant la période de suspension. On verra arriver des questions sans doute mais on n'y répondra pas. Mais pour dire que tout le long du débat, le débat n'est pas seulement dans les réunions publiques, il est également dans Internet en permanence. Tout le monde peut s'exprimer dans ce débat tout le temps. Vous l'avez aussi, sans doute, sur le journal, ce n'est pas très beau comme transparent.

Que se passe-t-il après la fin du débat ? La CPDP, donc la Commission particulière, fait un rapport, et en même temps, la CNDP, la Commission nationale, prépare un bilan qu'elle adresse deux mois après le débat, c'est-à-dire normalement le 20 juillet 2011. Elle adresse le bilan au maître d'ouvrage qui, lui, a trois mois pour donner ses intentions après ce bilan, donc ses intentions de continuer le projet, de l'arrêter, de comment il va faire la concertation, et cetera. Alors, j'en ai presque terminé, ce qui fait qu'on va rattraper un peu notre retard. Je vais vous parler des principes qui sous-tendent notre action de la Commission particulière du débat public. Vous les avez également là-dessus. Les principes sont dits ETAIN, ETAIN par... donc, je les ai mis en rouge là, donc ETAIN :

équivalence, transparence, argumentation, les deux sont en italique, indépendance et neutralité. Ce sont notre position à nous de la CPDP, le reste étant une position générale de tous ces débats. Donc, nous, indépendance, parce que nous sommes indemnisés mais pas payés d'ailleurs, donc je ne reviendrai pas là-dessus, vous avez cela dans... et neutres, parce qu'on n'a aucune position à avoir, on a à recueillir les éléments du débat et à essayer, en l'animant, de le rendre bien animé et de faire arriver des arguments, des idées pour enrichir ce débat. Les prochains transparents, c'était bien pour vous montrer, vous ne pouvez pas les lire mais que Internet existe, que vous avez le journal du débat qui vous dit tout ce que je vous dis avec les règles de ETAIN de déontologie.

Pour en terminer, je vais vous donner donc le déroulé de la réunion de Juvisy, l'accueil, l'intervention CPDP c'est cela, on va vous demander après ceci si vous avez une intervention directe, et ensuite on passera au travail du maître d'ouvrage qui va nous présenter les scénarios détaillés. Pour terminer, quelques règles, voilà, les questions écrites, dans tous les cas, elles en reçoivent une réponse sur Internet normalement, on essaie que ce soit dans les 15 jours, mais cela ce n'est pas assuré, il y aura quelques réponses à des questions écrites ce soir, on essaiera. Les interventions orales sont pour les personnes qui sont dans la salle, ce sera la personne qui a le micro qui pourra intervenir, s'il n'a pas le micro, il n'intervient pas. Il y a des raisons techniques et des raisons qui sont facilitées ; la raison technique, c'est que la séance est enregistrée, et donc celui qui a le micro, c'est plus facile d'enregistrer. On demande à la personne de se présenter, si possible de se mettre debout, donc une personne a trois minutes pour faire son intervention. Par ailleurs, nous avons sollicité des interventions pour cadencer un peu le débat, et donc ces interventions, on a demandé aux intervenants de tenir six minutes au maximum. Je vais terminer en vous disant, c'est mon dernier transparent, vous allez voir l'affiche qui est donnée pour le futur débat à Orly. Voilà ! J'en ai terminé, donc est-ce qu'il y a une première intervention sur ce qui vient de vous être annoncé... en particulier, sur le débat, sur son déroulement peut-être, ou sur... voilà ! Alors, le micro, s'il vous plaît, pour monsieur.

Michel BRAS : Bonsoir ! Michel Bras, citoyen de Juvisy et ancien d'Aéroports de Paris. Trois questions rapidement en entrée. La première un peu simpliste ; pourquoi a-t-on attendu d'avoir à débattre de la liaison entre les deux TGV pour seulement envisager la desserte d'Orly dont on parlait chez nous depuis plus de 20 ans ? Deuxième question : vous avez présenté les différentes conférences qui vont avoir lieu dans diverses communes, et j'ai découvert aujourd'hui que vous avez à chaque fois un point particulier qui est donné, le Grand Paris, les proximités, et cetera. Est-ce que cela veut dire que dans la première réunion d'aujourd'hui, on n'aura pas le droit à parler également donc du Grand Paris et de l'Arc Express ? Et troisième et dernière question ; vous avez dit, dans le dernier transparent, qu'après la fin du débat public, le maître d'ouvrage aura trois mois pour présenter ses intentions, je crois bien avoir lu « intentions ». Est-ce que cela veut dire dans les intentions qu'on y trouvera également l'ensemble des problèmes de financement ou pas ? Merci.

Jacques DUCOUT : Je crois que je peux répondre à un certain nombre de questions. Je laisserai, bien sûr, le maître d'ouvrage répondre pourquoi on n'a pas desservi Orly auparavant. Par contre, peut-on parler d'autre chose ? Le débat est ouvert, je ne l'ai pas dit dans mon discours mais nous avons des réunions dites de proximité, il y a eu la réunion d'ouverture, et puis des réunions thématiques. Donc, ce soir, là, c'est une réunion thématique qui se passe à Juvisy, et le thème, c'est un approfondissement des scénarios, c'est une soirée de pédagogie pour mieux faire comprendre les scénarios,

mais il est évident qu'on peut poser les questions que l'on veut à condition d'être... ou intervenir à condition de ne pas dépasser les trois minutes. Pour ce qui est du... oui ?

François PERDRIZET : Et sachant qu'on sera peut-être moins bon sur le Grand Paris pour répondre que sur l'Interconnexion Sud, mais de toute façon, le principe, c'est que quand il y a des questions ou des interventions, elles sont publiques et elles parviennent aux gens qui doivent les prendre en considération.

Jacques DUCOUT : Alors, la troisième question c'est, je crois sur le financement et sur la réaction du maître d'ouvrage après le débat, sur les intentions, comme je l'avais dit, je pense qu'elles sont donc... vous pouvez peut-être répondre à cette question.

Tristan BARRÈS, chef de projet RFF : Merci. Mesdames et messieurs, bonsoir ! Donc, le maître d'ouvrage devra prendre une décision après le débat public à la lumière de ce qui aura été dit pendant le débat et sur la base du bilan qu'aura réalisé la CNDP. Donc, ce n'est pas des intentions, c'est une décision. Et concernant le financement, les grands projets comme cela font l'objet en général de conventions de financement avec plusieurs partenaires, alors ce sont deux processus différents, ce n'est pas le processus de la décision, le temps du financement, ce sera une fois que la décision sera prise. Donc, dans la décision, il n'y a pas de principe de financement. La décision, elle dit si oui ou non on continue le projet, et avec quelle grande caractéristique, et c'est ensuite qu'il y a un processus de mise en place de financement par l'intermédiaire d'une convention de financement avec différents partenaires.

Jacques DUCOUT : Il faut répondre aussi à la question : pourquoi a-t-on tant attendu pour desservir Orly ? C'est de l'histoire cela, je pense ?

Tristan BARRÈS : Je ne vais pas vous raconter l'histoire d'il y a 20 ans, et ce que je peux vous dire, c'est que le projet Interconnexion Sud, qui s'appelait autrefois Barreau Sud, ne passait pas par Orly, c'est un autre projet qui passait dans le Sud de l'Essonne, qui a été fortement convaincu, et qui a même été sorti du SDRIF de 1994, et ce n'est qu'en 2003 que l'Interconnexion Sud, positionnée plus au Nord au niveau d'Orly, a été en quelque sorte réveillée, et c'est depuis cette date-là que se sont constitués successivement un comité de pilotage que l'Etat et la Région ont financé des pré-études fonctionnelles pour aboutir aujourd'hui au débat public, et ensuite lancé, je dirais, la machine du projet pour que celui-ci aboutisse, mais on verra tout à l'heure dans le calendrier qui vous sera indiqué. Donc, effectivement, il y a eu une période avant 2003 où le projet était en quelque sorte abandonné, et puis réactivé par le Comité interministériel d'aménagement du territoire de 2003.

Jacques DUCOUT : Bien. Est-ce que cela a répondu à vos trois questions, monsieur ?

Michel BRAS : Merci.

Jacques DUCOUT : Est-ce qu'il y a une autre intervention sur les règles du débat ou hors, je dirais, projet, puisque nous allons ensuite passer à l'intervention du maître d'ouvrage. Donc, tout le monde sait tout, vous avez tout sur le journal. Donc, je donne la parole à Réseau ferré de France pour nous parler des scénarios.

Tristan BARRÈS : Merci. Alors, on n'a pas fait les choses dans l'ordre. Donc, je vais commencer par nous présenter. Donc, Réseau ferré de France est un établissement public qui a été créé en 1997, et qui est le propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national. A ce titre, Réseau ferré de France est en charge de l'exploitation, de l'entretien, du développement et la modernisation de ce réseau. Alors, en 2009, la Direction

régionale Ile-de-France de RFF a mis en place une équipe projet chargée de piloter le projet Interconnexion Sud, donc je suis Tristan Barrès, le chef de projet. A ma gauche, François Guliana fait partie de cette équipe, et à ma droite, Vincent Desvignes est au sein de la Direction régionale Ile-de-France en charge de tous les projets de développement dont on parlera peut-être tout à l'heure. Alors, il y a d'autres représentants de RFF dans la salle qui, éventuellement, interviendront au cours du débat sur des questions particulières.

Alors, l'Interconnexion Sud repose essentiellement sur deux idées fondamentales. D'une part, la création de lignes dédiées au Sud de l'Ile-de-France, et d'autre part, la création de nouvelles gares TGV franciliennes sur cette ligne. Avant de vous décrire plus avant ce projet, je voudrais vous décrire en quelques mots le fonctionnement du réseau grande vitesse en Ile-de-France. Vous avez à ce jour 4 lignes à grande vitesse radiales, ce qu'on appelle dans notre jargon LGV... LGV radiales qui convergent sur Paris, ce sont sur ces lignes que circulent aujourd'hui les Paris-Lyon, les Paris-Bordeaux, les Paris-Lille, les Paris-Strasbourg. Trois de ces quatre radiales sont connectées entre elles par une ligne transversale appelée Interconnexion Est, sur laquelle circulent actuellement les TGV qui relient directement deux régions de province sans passer par Paris, c'est ce qu'on appelle des TGV intersecteurs. Il y a une de ces radiales, la LGV Atlantique, au Sud-Ouest, qui n'est pas reliée de manière autonome à ce réseau. Et ainsi, les TGV Atlantique, donc ceux qui viennent de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France sont obligés d'emprunter les lignes du RER C entre Massy et Valenton, donc se faufiler entre les RER C et éventuellement les trains de fret pour rejoindre le reste du réseau. Ce réseau est également caractérisé par la présence de trois gares TGV franciliennes : il y en a une à Massy, une à Marne-la-Vallée-Chessy, et une connectée à l'aéroport de Roissy.

Si on regarde comment fonctionne ce réseau : vous avez ici l'exemple d'un TGV qui vient de Bordeaux, qui emprunte la LGV Atlantique... si l'animation fonctionne... Cela ne marche pas ? Donc, ce TGV que vous avez aperçu, en fait, devrait continuer sur la LGV Atlantique, emprunter la ligne verte que vous voyez, se mélanger au trafic RER et au fret, pour ensuite rejoindre le reste du réseau grande vitesse. Donc, il circule ensuite ici. Donc, s'il allait à Lyon, il tournerait ici à droite, mais il continue parce qu'il va à Lille. Il dessert ensuite la gare de Marne-la-Vallée-Chessy. Il continue sur l'Interconnexion Est. S'il allait vers Strasbourg, il bifurquerait ici. Il continue pour desservir l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, et enfin rejoindre la LGV Nord. Donc, voilà ce qu'aurait dû faire le petit train qui restait coincé au Sud de l'Ile-de-France. Le principe de l'Interconnexion Sud, c'est justement de rétablir la continuité manquante qui existe entre la LGV Atlantique et la LGV Sud-Est, donc en créant, d'une part, un barreau, une nouvelle ligne à partir de Massy TGV jusqu'à la LGV Sud-Est ; et d'autre part, de créer de nouvelles gares TGV franciliennes. Juvisy, qui est connectée au RER C et au RER D, est concernée par la création de cette nouvelle gare d'autant plus qu'avec l'arrivée un jour du tramway T7, et donc de sa connexion directe avec l'aéroport d'Orly, sera concernée par la gare TGV d'Orly. Donc, le débat public est un moment important d'un projet, et nous entrons dans ce débat avec des convictions sur les principes fondamentaux de ce projet, mais également avec des questions sur les meilleurs choix à faire pour réaliser cette infrastructure. Donc, nos convictions, je les ai un peu indiquées, c'est de réaliser une ligne dédiée au TGV d'une part, et de créer de nouvelles gares TGV franciliennes d'autre part sur cette ligne.

Les questions que nous nous posons, c'est : où positionner la gare TGV d'Orly ? Vous verrez tout à l'heure qu'il y a quatre localisations qui sont proposées. Est-ce qu'il faut éventuellement une deuxième gare TGV ? Et si oui, où la positionner ? Vous verrez que

deux secteurs sont proposés. Et puis, comment relier ces gares entre elles, c'est-à-dire quel faisceau choisir pour relier l'ensemble de ces éléments ? Et c'est justement l'objet de la deuxième partie de la présentation, qui est la présentation justement des scénarios A, B, C et de leurs variantes qui illustrent l'ensemble de ces points.

Donc l'Interconnexion Sud, c'est à la fois une ligne dédiée et des gares. Alors, pourquoi voulons-nous une ligne dédiée ? L'Interconnexion Sud s'inscrit dans un réseau qui est le réseau ferré national, et qui est en plein développement. Aujourd'hui, on comptabilise 1 847 kilomètres de lignes à grande vitesse, et la loi Grenelle de l'environnement prévoit la création et le lancement de 2 000 kilomètres supplémentaires d'ici 2020. L'Interconnexion Sud, c'est un élément stratégique de ce réseau parce que c'est grâce à elle que les TGV intersecteurs pourront passer de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France vers le reste du réseau. En quelque sorte, c'est une clé de voûte d'un réseau qui est lui-même en développement. Alors, ces TGV intersecteurs, pourquoi ils nous intéressent ? Parce qu'ils sont en plein développement. On constate depuis une dizaine d'années une forte croissance : 8 % par an, contre 4 % pour l'ensemble du trafic TGV. Alors, pourquoi ces TGV intersecteurs ont-ils une croissance plus forte ? Il y a trois raisons principales. La première, c'est le développement de la mobilité entre les régions françaises ; la deuxième, c'est le développement du réseau ferré national, chaque fois qu'une nouvelle ligne est créée quelque part en France, cela a un effet démultiplicateur sur le trafic TGV intersecteurs ; et puis, la troisième raison, c'est le rôle majeur que jouent les gares TGV franciliennes qui, finalement, alimentent la clientèle de ces trains. Donc, cela on en reparlera tout à l'heure. Alors, j'espère que celle-ci va fonctionner. Sur le parcours du TGV que je vous ai présenté tout à l'heure, il y a quand même un segment qui nous préoccupe beaucoup, c'est, vous l'avez compris, le segment Massy-Valenton. Alors pourquoi ? Parce que le TGV intersecteurs qui vient de Bordeaux doit s'insérer sur la ligne Massy-Valenton, donc s'insère entre deux RER C. Et donc, vous voyez que le TGV est très dépendant des RER C qu'il précède. Le RER C, une fois qu'il a quitté la Grande ceinture rejoint Choisy, mais le TGV, lui, ne doit pas manquer son rendez-vous à l'Est, parce que comme vous le voyez, il doit s'insérer entre deux batteries de TGV qui partent de la gare de Lyon. Donc cela, c'est la façon dont fonctionne le tronçon Massy-Valenton quand tout va bien. Alors, lorsqu'il y a un dysfonctionnement, et là, par exemple, on va prendre le cas d'un dysfonctionnement sur le RER C : le RER C s'arrête, et le TGV qui s'est inséré derrière forcément s'arrête également, donc première source de retard. Lorsque le RER C redémarre, et donc quitte la Grande ceinture, le TGV peut repartir mais, comme il a pris du retard, il a manqué son rendez-vous pour s'insérer entre les deux batteries de TGV radiaux qui viennent de la gare de Lyon... donc, deuxième source de retard. Donc, on voit bien que dans le parcours du TGV que je vous ai montré tout à l'heure, Massy-Valenton, c'est vraiment l'élément bloquant pour permettre le développement de ce trafic. Et l'idée de l'Interconnexion Sud, c'est justement de découpler ces deux flux (le flux national TGV et le flux local) pour permettre le développement du trafic intersecteur et une robustesse d'exploitation du réseau.

Le deuxième élément important de ce projet, c'est la création de gares TGV franciliennes. Alors, qu'est-ce que c'est ? Il existe aujourd'hui deux types de gares, ce qu'on appelle les gares parisiennes qui sont des gares terminus à l'intérieur de Paris, que vous connaissez, qui accueillent les TGV... ce sont la gare de Lyon, la gare Montparnasse, la gare du Nord et la gare de l'Est ; et des gares TGV franciliennes à l'extérieur de Paris qui accueillent exclusivement des TGV, il y en a trois, je les ai présentées tout à l'heure : Roissy-Charles-de-Gaulle, Marne-la-Vallée-Chessy et Massy TGV. Alors, Juvisy est une gare qui accueille des TGV mais, comme c'est une gare qui n'accueille pas que des TGV, on ne l'appelle pas

gare TGV francilienne, mais c'est une des gares d'Ile-de-France qui accueille des TGV avec d'autres trafics. Donc, les gares parisiennes et les gares franciliennes n'ont pas les mêmes caractéristiques. D'abord, les gares parisiennes sont beaucoup plus grosses, vous voyez qu'il y a un rapport de 1 à 10 entre le trafic d'une gare TGV parisienne et le trafic d'une gare TGV francilienne. Mais les gares TGV franciliennes ont d'autres atouts : d'abord, elles ont une croissance beaucoup plus forte, elles sont beaucoup plus dynamiques, vous voyez 17 % de croissance entre 2007 et 2009, contre 6 % pour les gares parisiennes. Et puis surtout, ce sont des gares qui sont multidirectionnelles, c'est-à-dire qu'à partir d'une de ces gares, vous pouvez aller partout en France. De Massy, par exemple, c'est ce qu'illustre cette image, vous pouvez aller à Bordeaux, à Marseille, à Lille, à Lyon depuis la gare TGV de Massy. Alors que la gare Montparnasse, même si elle est beaucoup plus grosse, beaucoup plus importante en termes de trafic, est cloisonnée sur un secteur géographique donné qui est l'Ouest et le Sud-Ouest de la France. Ces gares TGV franciliennes, elles fonctionnent bien en Ile-de-France parce qu'elles sont soit connectées à un réseau de transport structurant comme un RER, soit connectées à un grand équipement d'envergure régionale, voire nationale, comme un aéroport ou, par exemple, le parc d'attraction Disney pour Chessy.

On constate que les gares TGV en Ile-de-France sont inégalement réparties. Si Paris et la proche couronne sont assez bien desservis par le TGV, c'est ce qui est en vert ici, on constate que le reste de l'Ile-de-France est beaucoup moins bien desservi, c'est ce que vous voyez en orange. En gros, vous avez les 5/6 de la population d'Ile-de-France qui vivent au-delà du périphérique, et pourtant il n'y a que trois gares TGV au-delà de ce périphérique. De plus, au Sud de l'Ile-de-France, il y a un grand équipement qui n'est toujours pas connecté au TGV, c'est l'aéroport d'Orly. Or, cet aéroport, c'est le deuxième aéroport français, le dixième au niveau européen en termes de trafic, et le projet Interconnexion Sud vise justement à assurer une complémentarité entre le TGV et l'avion en créant un trafic de correspondance entre le train et l'avion. Alors, c'est ce qui se passe à Roissy, et c'est une réussite à Roissy, puisque 2,4 millions de voyageurs font la correspondance entre le TGV et l'avion tous les ans. Et à Orly, on prévoit, dès la mise en service de l'Interconnexion Sud, un trafic de 1,1 million de voyageurs qui feraient la correspondance. Donc, pour résumer, l'Interconnexion Sud, avec sa ligne dédiée et ses nouvelles gares, permettrait une amélioration des liaisons entre les régions en supprimant le point bloquant que constitue la ligne Massy-Valenton. L'Interconnexion Sud permettrait de développer ce qu'on appelle l'intermodalité air-fer, c'est-à-dire les correspondances entre le TGV et l'avion par la création d'une gare à Orly ; et troisième bénéficiaire, c'est l'amélioration de l'accessibilité à la grande vitesse en Ile-de-France pour les provinciaux et pour les Franciliens. Alors, l'ensemble de ces bénéfices donne une bouffée d'oxygène aux gares parisiennes, car comme vous pouvez le constater, cela permettra de reporter un certain nombre de voyageurs qui, aujourd'hui, transitent par les gares parisiennes dans les gares franciliennes. Et on prévoit que ce report représente environ entre 1,4 et 2,4 millions de voyageurs par an. Donc, voilà ! Comme vous avez pu le constater, l'Interconnexion Sud est un projet qui, contrairement aux autres projets de grande vitesse traditionnels, ne cherche pas forcément des gains de vitesse, mais plutôt des gains d'accessibilité et des gains de robustesse d'exploitation et de régularité, comme je l'ai expliqué tout à l'heure. Donc, je laisse la parole à François qui va vous présenter de manière plus détaillée les scénarios de ce projet.

François GULIANA : Merci Tristan. Donc, nous venons de voir les grands objectifs et les principes du projet d'Interconnexion Sud. Le débat public, c'est également l'occasion d'en préciser les caractéristiques, et pour cela, nous venons en débat public avec quatre

questions qui, en fait, nous permettent de comprendre le cheminement qui nous a conduits vers les trois scénarios que je vous présenterai après. Alors, le schéma ici à droite vous résume un petit peu ce cheminement intellectuel vers les scénarios. Vous avez à gauche la LGV Atlantique, à droite la LGV Sud-Est et l'Interconnexion Est, et en bas à droite l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Alors, par rapport à nos questions, tout d'abord, c'est quelle desserte l'on va mettre sur ce territoire ? Donc, nous avons la gare de Massy. Nous voulons mettre une gare à Orly, avec quatre localisations que nous vous proposerons. Nous proposons également une seconde gare en option, soit au Nord au niveau du secteur de Villeneuve-Saint-Georges, sinon au Sud dans le secteur de Sénart. Ensuite, une fois cette desserte établie sur le territoire, comment relie-t-on ces gares entre elles ? Alors, à l'Ouest d'Orly, entre Massy et Orly, nous prévoyons un tunnel commun aux trois scénarios à l'Est d'Orly, soit rejoindre la LGV Sud-Est actuel au niveau de Limeil-Brevannes, soit aller desservir Sénart en rejoignant l'ancienne branche de la LGV Sud-Est avec un raccordement à Crisenoy.

Donc, cela nous a conduits à définir trois scénarios A, B et C et leurs variantes. Les scénarios A et B étant au Nord, et le scénario C étant au Sud vers Sénart. Alors, avant d'aller dans ces scénarios, on comprend que la question de la desserte est importante. Donc, je vais vous parler des gares que l'on propose. La première étant à Orly, commune à tous les scénarios. Il faut avoir à l'esprit que c'est une gare à la fois d'aéroport et une gare de territoire. Cela signifie que 50 % de son trafic sera intéressé par des correspondances train-avion, alors que 50 % le sera pour accéder au secteur de l'aéroport. Alors, quatre localisations proposées pour répondre à ces deux fonctions, vous avez sur le schéma à droite en jaune le RER C, en orange le tramway T7 en cours de construction, et en violet le tracé de l'Orlyval. Donc, quatre localisations, la première au plus près des aérogares, sinon au cœur du projet immobilier cœur d'Orly porté par Aéroports de Paris, et sinon les deux autres étant sur le RER C à Rungis-La Fraternelle ou à Pont de Rungis. Alors, ces quatre localisations se distinguent selon plusieurs critères. Le premier, ce sont les caractéristiques techniques et le coût. Il faut compter 650 millions d'euros pour une gare en souterrain au plus près des aérogares, et 75 millions pour une gare en surface à Rungis-La Fraternelle. La deuxième étant la qualité de la correspondance. En fonction de la localisation, il faudra prévoir un moyen de correspondance. On a pris comme hypothèse le prolongement de l'Orlyval. Il faudra compter entre cinq et onze minutes de correspondance entre le TGV et l'aérogare en fonction de la localisation. Les deux dernières sur l'accessibilité et l'impact sur le territoire, notamment en termes d'aménagement, j'y reviens tout de suite sur la prochaine slide. Donc, on comprend que cette gare à Orly doit s'inscrire dans un territoire dynamique en cours d'évolution, notamment en termes de desserte du secteur en transport en commun. Plusieurs projets sont en cours. Donc, le premier que je vous citais, c'est le tramway T7 en cours de construction, qui devrait rejoindre Juvisy en 2016, et qui mettrait la plate-forme aéroportuaire à une quinzaine de minutes d'ici. Ensuite, vous avez sans doute entendu parler du prolongement de la Ligne 14 du métro et d'une ligne La Défense-Saclay-Massy-Orly, dont on discute actuellement au cours des débats publics Arc Express et Grand Paris. Alors, le STIF, le Syndicat des transports d'Ile-de-France, porte, lui aussi, d'autres projets qui sont des bus en site propre, je peux vous citer en cours de réflexion des bus depuis Orly vers Massy, vers Croix de Berny, vers Sénart et vers le Val d'Yerres.

Concernant la seconde gare, je vous ai indiqué qu'elle serait soit au Nord à Villeneuve-Saint-Georges, ou au Sud dans le secteur de Sénart, donc à proximité du RER D. Ainsi, nous aurions dans le Sud de l'Ile-de-France toutes les branches du RER connectées au



réseau à grande vitesse. L'avantage de Villeneuve-Saint-Georges étant qu'elle est sur le tronç commun du RER D, et à une douzaine de minutes de Juvisy. Une gare supplémentaire, selon nous, correspond à un atout supplémentaire pour le projet. En effet, c'est davantage de populations et d'emplois à proximité d'une gare TGV, et ainsi elle permettrait un gain de trafic d'un million de voyageurs supplémentaires dans les trains intersecteurs. Egalement, une gare TGV, ce sont 40 % des trafics des TGV intersecteurs qui montent ou descendent dans les gares franciliennes. Cela signifie que sur un Bordeaux-Lille, par exemple, 40 % des voyageurs sont en réalité intéressés par du Bordeaux-Ile-de-France ou du Ile-de-France-Lille, et cela montre à quel point ces gares TGV sont importantes pour l'économie générale des TGV intersecteurs.

Donc, maintenant, cette desserte établie, je vais pouvoir vous présenter les scénarios : A, B et C. Le scénario A, en tunnel direct entre Massy et Limeil-Brévannes, avec une gare TGV en souterrain à Orly, avec quatre localisations proposées. Vous voyez une grosse tache orange-saumon sur le schéma. Nous sommes au stade du débat public. Donc, à ce stade, on ne présente pas des tracés mais des couloirs de passage. Ce sont des zones par lesquelles le tracé futur pourra passer et d'autres phases d'étude viendront préciser tout cela. Donc, le scénario A a un coût de 2,5 milliards d'euros pour un gain de trafic de 2,4 millions de passagers. Il permet, en option, une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges en souterrain. Le scénario B consiste, lui, en un jumelage avec la ligne existante. Alors, qu'est-ce qu'un jumelage ? Cela signifie que lorsque c'est possible, on peut envisager la création de l'infrastructure nouvelle le long d'une infrastructure déjà existante. Alors, concrètement sur le scénario B, cela signifie à l'Ouest d'Orly entre Massy et Orly un tunnel... pardon, à Orly une ou deux localisations possibles pour la gare, soit à Rungis-la Fraternelle, soit à Pont de Rungis en surface, et parce que techniquement c'est envisageable parce qu'il y a déjà une troisième voie le long de la Grande ceinture.

Dans ce secteur-là, il manque la création de l'infrastructure en jumelage avec la ligne existante. Bien entendu, si un tel scénario était retenu, il nécessiterait des aménagements pour limiter les impacts, notamment sonores et visuels. Donc, ce projet a un coût de 1,4 milliard d'euros pour 2 millions de voyageurs supplémentaires. Il permet également donc une seconde gare au niveau de Villeneuve-Saint-Georges. Alors, pour améliorer l'insertion environnementale de ce scénario, on a étudié une variante, avec un tunnel à l'Est d'Orly ville qui rejoindrait, comme le scénario A, Limeil-Brévannes en tunnel. Ce scénario aurait un coût de 1,8 milliard d'euros pour un gain de trafic de 2,3 millions de voyageurs. Lui aussi permet une seconde gare à Villeneuve-Saint-Georges en souterrain. Le scénario C, quant à lui, a été étudié pour desservir le secteur de Sénart. Il consiste en un tunnel entre Massy, Orly et le secteur de Sénart avec un raccordement, vous voyez en bas à droite, au niveau de Crisenoy pour remonter vers le Nord et l'Est, et également quatre localisations pour la gare TGV à Orly en souterrain, et dans le secteur de Sénart, on envisage deux localisations pour une gare, soit connectée au RER D à Moissy-Lieusaint, soit à proximité de l'aérodrome de Villaroche. Ce scénario a un coût de 3,3 milliards d'euros avec 3,6 millions de voyageurs pour la variante à Lieusaint, et 2,9 millions de voyageurs supplémentaires pour la variante à Villaroche.

En conclusion sur ce schéma, vous avez les trois scénarios que nous vous proposons, avec les différentes localisations de gares. Ce sont pour nous des scénarios qui sont contrastés, qui permettent de discuter, de débattre pour préciser les grandes caractéristiques du projet. Pour autant, ils restent équivalents selon nous en termes d'enjeu de transport. Ils diffèrent selon plusieurs critères ; tout d'abord, le gain de trafic et notamment le report depuis les gares parisiennes. Ensuite, comme Tristan vous le disait tout à l'heure, la variation du temps de parcours province-province n'est pas un

enjeu pour nous dans ce projet, et ne varie pas beaucoup d'un scénario à l'autre. En revanche, il y a des gains de parcours importants pour ce qui est Ile-de-France-province, parce qu'en fonction de la localisation des gares, si on en met une ou deux, le voyageur économise le temps de rabattement vers Paris. Ensuite, c'est un projet qui porte d'autres enjeux au-delà des enjeux de transport, notamment en termes d'insertion environnementale et aussi en termes d'aménagement sur le territoire, parce que l'implantation de gare fait évoluer certains aspects. C'est pour cela que pour nous le débat public est un moment important pour que tous ces enjeux puissent s'exprimer et venir nourrir et éclairer la décision qui sera celle de RFF à la suite du débat.

Tristan BARRÈS : Donc, en conclusion, nous sommes actuellement en phase du débat public, comme je l'ai dit tout à l'heure à monsieur, le maître d'ouvrage prendra une décision 5 mois après la clôture du débat, à la lumière de ce qui aura été dit pendant le débat, et sur la base du bilan de la CNDP, sous réserve de la mise en place des financements nécessaires, s'ensuivra une série d'études qui sont des études traditionnelles de la vie d'un projet pour aboutir aux travaux et une livraison de l'Interconnexion Sud, prévue entre 2020 et 2025. Donc, à ce stade, les études que nous avons réalisées et qui sont d'ailleurs en ligne sur le site Internet de la CPDP, ont été cofinancées par la Région Ile-de-France et l'Etat. Voilà ! Donc, j'espère que notre présentation a été claire sur le projet et sur les attentes que nous avons du débat, et comme vous avez pu le constater, ce n'est pas seulement un projet de transport mais également un projet avec des choix d'aménagement du territoire, et c'est la raison pour laquelle nous sommes désireux d'avoir votre éclairage pour ensuite avancer dans ce projet. Je vous remercie.

Jacques DUCOUT : Très bien. Merci pour cette intervention qui, effectivement, reste pratiquement dans les délais. J'ai une petite question technique, on ne peut pas un peu baisser les projecteurs qui sont là, qu'on puisse voir un peu la salle, parce qu'on n'y arrive pas, et puis éclairer un peu plus la salle... Merci. Donc, c'est le tour de la salle dont nous espérons quand même beaucoup de questions, questions sur ces scénarios, sur les gares, sur leurs implantations. Donc, la première question est déjà là, la personne attend le micro, cela va arriver. Voilà, merci.

Xavier HUILLERY : Bonjour ! Xavier Huillery, citoyen de Juvisy. J'ai deux questions par rapport à ce qui a pu être exposé tout à l'heure. La première est relative au positionnement de la gare à Orly. Un des enjeux essentiels, c'est d'essayer de positionner cette gare pour qu'elle puisse servir l'Essonne, on l'a vu sur une des cartes présentées au départ, or le projet de tramway T7, enfin qui n'est pas plus un projet sur cette partie Nord, a figé son tracé, et une somme des quatre gares permet notamment de desservir directement la gare de Juvisy. Donc, c'est un point, je dirais, en ce qui me concerne, qui est assez essentiel. Deuxième question, en multipliant le nombre de gares sur le Sud, comment est-ce que cela affecte le temps de parcours global, même si ce n'est pas, vous l'avez dit, un enjeu essentiel, cela reste un élément de choix déterminant pour le client, le temps de parcours, donc on arriverait potentiellement à avoir trois gares, et donc trois arrêts, là où initialement il n'y en avait qu'un, comment est-ce que tout cela s'articule, et quels sont les gains généraux qu'on peut espérer du projet à ce titre-là ?

François PERDRIZET : Merci pour ces deux questions portant sur le positionnement d'Orly vis-à-vis un peu de l'Essonne, et la deuxième question sur le nombre des gares et les répercussions sur les temps de parcours. Donc, une autre question, micro, s'il vous plaît !

Michel BRAS : Michel Bras encore. Je rebondis sur ce que vient de dire notre Président à propos de l'implantation de la gare d'Orly. Je comprends bien la réaction qui a été faite, par contre il ne vous a pas échappé, vous avez forcément regardé que... vous avez dit vous-même que la gare d'Orly aura 50 % des gens qui vont aller vers les aéroports, et 50 % de voyageurs indépendants. Il est évident que la position entre les deux gares (Orly Sud, Orly Ouest) est naturellement celle qui privilégie les voyageurs d'Orly et de Roissy, d'Orly Sud et d'Orly Ouest. D'ailleurs, ce n'est pas un secret puisque vous avez déjà vu avec Aéroports de Paris, vous trouverez entre les deux gares l'ancien tracé du métro qui arrivait de Villejuif et qui arrivait exactement entre les deux. Avec un peu de chance même, vous allez retrouver l'emplacement pour entrer dedans. Alors, je comprends qu'effectivement les 50 autres pour-cent peuvent être implantés n'importe comment ailleurs, je ne comprends pas du tout d'ailleurs l'intérêt et de La Fraternelle d'un côté et du Pont de Rungis par rapport aux voyageurs d'Orly. Et puis, deuxième remarque par rapport à ce qui a été fait, bien sûr on s'intéressera à l'arrivée du tramway T7, mais j'aurais quand même fait remarquer que le tramway T7 arrivera à Orly pour desservir les gens qui travaillent sur la plate-forme, alors que le TGV va essentiellement apporter une part des gens qui vont prendre l'avion ou qui vont prendre le TGV, c'est quand même très différent entre les deux.

François PERDRIZET : Une autre question ?

Etienne CHAUFOUR : Etienne Chaufour, donc je suis maire de Juvisy, conseiller général. Je ne m'exprimerai pas au nom du Département, même si j'excuse ce soir Michel Berson et Thierry Mandon, parce qu'à ma connaissance il n'y a pas de position départementale arrêtée sur ce sujet, donc uniquement en tant que maire et ancien vice-président du STIF. Trois points : le premier, c'est que nous débattons de projet, peut-être que tout à l'heure vous nous donnerez le phasage ou les phasages envisageables, mais dans la meilleure des hypothèses à 25 ans. Et le problème aujourd'hui des TGV, et notamment de la répercussion des TGV sur les RER, est un problème qui ne peut pas attendre 25 ans. Donc, la première question que je me pose, c'est : que faisons-nous pendant cette période qui va être nécessaire ? Pour moi, c'est la priorité, on ne peut pas continuer à avoir des lignes C, des lignes D, des RER, et cetera, qui sont autant perturbées, et vous l'avez bien illustré d'ailleurs sur le tronçon Massy-Valenton, mais vous l'avez illustré pour le TGV, je l'illustrerais pour le RER lorsque l'on sait que 50 % des Français qui empruntent les transports en commun sont Franciliens. C'est pour vous dire l'importance globalement des liaisons en banlieue parisienne. Le deuxième point, et peut-être que cela peut conditionner l'implantation des gares, vous nous avez bien montré qu'il y avait un intérêt aux gares franciliennes par rapport aux gares parisiennes, à la fois le fait que les gares parisiennes sont en terminus, ou en cul-de-sac, ce qui n'est pas le cas des gares franciliennes, le fait qu'il y a plus d'accroissement, je pense également qu'il y a un autre élément qu'il faut souligner parce que cela peut ensuite conditionner le choix, c'est que vous avez 12 millions et demi à peu près d'habitants en Ile-de-France, là-dessus il n'y en a que 2 millions et demi qui habitent Paris, et qu'on dit souvent aux habitants de banlieue : « vous êtes à un quart d'heure de Paris », mais cela veut dire également que les habitants de Paris sont à un quart d'heure d'une gare de banlieue. Et pour prendre l'exemple de Juvisy, qui n'est peut-être pas le seul, d'ailleurs Villeneuve-Saint-Georges est peut-être encore plus illustratif, on est plus rapidement dans très nombreux arrondissements de Paris depuis la gare de Juvisy que depuis la gare de Lyon. Donc, il faut imaginer ce phénomène-là, pourquoi ? Parce que je suis, pour ma part, convaincu qu'il faudra demain, parce que nous n'arriverons pas à solutionner le

problème des RER de manière massive, on ne pourra pas financer à la fois interconnexion, tunnel, triplement, et cetera, et le seul moyen que nous trouverons au moins dans les trente ans qui viennent c'est de diminuer ce qu'on peut diminuer dans le tronçon central, donc les TGV... puisqu'on n'a pas le droit de diminuer le fret, il y a un problème européen, et on ne va, bien sûr, pas diminuer les RER parce que s'ils ne vont pas à Paris, ils ne servent plus à rien. Donc, il faut absolument trouver des solutions pour que les TGV n'aillent pas, pour une partie d'entre eux, jusqu'à Paris. Enfin, le troisième aspect sur la gare d'Orly, mais cela a été dit par certains, je crois qu'il y a une évidence à ce que la gare d'Orly soit liée aux aéroports. Vous avez insisté sur l'aspect rail-air, mais j'insiste sur un autre aspect qui est important pour Orly, c'est que Orly est également à proximité immédiate de la Nationale 7, de l'autoroute A6 et de l'A86. Donc, c'est également un des rares emplacements qui, en Ile-de-France, permet cette connexion. Et le dernier point, s'il faut donner un avis entre Villeneuve-Saint-Georges et Lieusaint, là, c'est là où je prends des précautions par rapport à la position départementale, je pense que seul Villeneuve-Saint-Georges concerne les deux branches du RER D.

Jacques DUCOUT: Bien ! Merci, Monsieur le Maire. Nous avons déjà... Nous allons arrêter là pour essayer de répondre aux trois questions qui ont été posées. Prenez le micro, vous l'aurez pour la prochaine fois, madame ! Mais après, on posera cette question après. Donc, on va essayer de répondre aux trois questions. La première, c'était, je crois, le positionnement d'Orly vis-à-vis de l'Essonne pour desservir Juvisy, et le problème de la multiplication du nombre de gares. La deuxième, c'est l'ancien métro, le positionnement de La Fraternelle et de Pont de Rungis. Et les troisièmes, ce sont les questions de Monsieur le maire : projet à 25 ans, que se passe-t-il en attendant ? L'intérêt des gares franciliennes et le positionnement de la gare d'Orly.

Tristan BARRÈS : Je vais vous répondre sur les deux premières interventions. Si vous pouvez envoyer l'image du secteur d'Orly... Alors, les deux premières interventions ont montré surtout l'importance stratégique du positionnement de la gare, aussi bien pour desservir l'aéroport que pour desservir son secteur. Vous avez donc en rouge les quatre localisations envisagées. Celle qui semble la plus naturelle, la plus intuitive, quand on parle de gare ou d'aéroport, c'est bien entendu celle qui est au plus près des aéroports, entre le terminal de l'aéroport Sud et l'aéroport Ouest. Alors, concernant l'ancien tracé du métro, il faut avoir à l'esprit que le dimensionnement d'une gare TGV en souterrain n'est pas du même gabarit qu'une gare de métro. Donc, c'est là où on se dit naturellement : cela devrait être ici. Pour autant, cela reste une gare à moitié de secteur. Et donc, il pourrait être plus pratique de la localiser ailleurs. C'est pour cela que la deuxième localisation envisagée, c'est au sein du projet Cœur d'Orly, pour servir l'aménagement du territoire, c'est-à-dire accompagner le développement de ce secteur, et pour nourrir la partie accessibilité, l'avoir au plus près du RER C, donc soit à Pont de Rungis soit à Rungis-La Fraternelle, apporte également un gain d'accessibilité éventuel. Ce sont des choses que l'on met au débat et qu'il faut absolument discuter ensemble. Également un autre aspect de cette gare, donc je disais gare de territoire, gare d'aéroport, c'est qu'elle doit accompagner le développement économique et l'activité de ce territoire. Et vous avez, au Nord de la plate-forme aéroportuaire, des territoires qui sont en cours de reconversion. Il y a la Silic qui est un grand pôle d'affaires, qui est en plein essor. Donc, ce sont d'autres éléments à avoir ainsi à l'esprit. L'autre problématique de l'aéroport, on le sait tous, c'est l'accessibilité pour les Franciliens, aussi bien pour se rendre à l'aéroport que pour se rendre dans les zones d'emploi. Et en effet, vous avez eu raison de le citer, le tramway T7 doit apporter une réponse à cela.

Alors, il y a trois localisations qui sont concernées par le tracé du tramway T7, donc au plus près des aérogares. Le tramway T7 passe également à Cœur d'Orly et à Rungis-La Fraternelle, mais en effet Pont de Rungis n'est pas concerné par le tracé en cours de construction. Alors, comme le disait Monsieur le Maire tout à l'heure, le projet Interconnexion Sud, c'est un projet qui vise un horizon 2020-2025, donc d'autres projets viendront, sans doute, également renforcer cette desserte, notamment par rapport au tramway T7.

La deuxième question de la première intervention concernait la multiplication de ces arrêts. En effet, on peut voir que le temps de parcours gagné par la création d'une ligne dédiée au TGV est finalement, entre guillemets, consommé par la création d'un arrêt supplémentaire à Orly. Donc, la variation du temps de parcours est plus ou moins une minute ou deux minutes, selon les scénarios. Quand on a une seule gare, le fait de rajouter une autre gare, soit à Villeneuve-Saint-Georges soit à Lieusaint, retarde les TGV de quatre à cinq minutes du fait de l'arrêt supplémentaire en gare. Pour autant, on est à un temps de parcours de huit minutes supplémentaires, par exemple, pour Nantes-Lille, qui passerait, avec le scénario C, à Lieusaint, il mettrait huit minutes de plus, ce qui est à relativiser par rapport au temps de parcours global, qui est de plusieurs heures sur ce trajet-là. Donc, on peut estimer que le gain de trafic et le gain d'accessibilité à la grande vitesse que cela suscite vient compenser la perte de temps toute relative que cela engendre. Alors, par rapport aux autres interventions, je laisse la parole à Vincent.

Vincent DESVIGNES, directeur du développement RFF Ile de France : Je vais répondre à Monsieur Chaufour sur la question du projet à plus court terme. Effectivement, l'Interconnexion Sud, c'est un projet de long terme. Vingt-cinq ans, c'est peut-être un peu excessif mais c'est un projet qui est inscrit dans la première tranche du Grenelle, donc les projets à engager d'ici 2020. Donc, le projet du court terme, c'est le projet Massy-Valenton. C'est-à-dire que la partie Est de Massy-Valenton aujourd'hui est engagée, avec une perspective de mise en service en 2015. La partie Ouest, un certain nombre d'études ont été conduites, n'ont pas permis de trouver une solution simplifiée sans élargissement de la plate-forme. On est actuellement sur la reprise de ces études, avec la perspective d'utiliser l'emprise RATP d'une éventuelle troisième voie RATP. Donc, ce sont des études que nous conduisons d'ici l'été 2011, avec l'objectif d'aboutir sur le projet de Massy-Valenton Ouest pour 2017. Donc, effectivement, Massy-Valenton complet, c'est la solution qui permettra d'attendre le projet Interconnexion Sud, on est vraiment sur deux temporalités bien différentes.

Jacques DUCOUT : Bien ! Est-ce qu'il y a une autre question ? Il y avait madame qui voulait poser une question. Vous avez le micro ? Non, on n'a pas voulu vous le donner, mais ça y est, vous allez l'avoir.

Maryvonne NOEL : Maryvonne Noël, je représente le Comité des usagers du RER C dans l'Essonne, Circule, et j'ai une communication à faire de la part du conseil d'administration de ce comité. Le pôle d'Orly et la gare TGV d'Orly constituent un potentiel de développement économique à l'intérêt indéniable pour le Sud francilien. Le bassin Orly-Rungis puise déjà une grande partie de sa main-d'œuvre en Essonne. 20 % des Essonniens y travaillent, soit autant que dans Paris intra-muros. Pourtant, si 80 % se rendent à Paris en transports en commun, 95 % sont condamnés à l'automobile pour rejoindre ce bassin d'emploi pourtant si proche. Les différents scénarios qui sont présentés pour l'Interconnexion Sud se focalisent sur leurs aptitudes à capter la clientèle du Sud francilien pour rentabiliser les futures liaisons TGV. C'est fort louable mais le dossier ne rend pas compte de la façon dont la main-d'œuvre nécessaire au

fonctionnement de ces infrastructures pourra rejoindre ces lieux de travail autrement qu'en voiture particulière. Il présuppose que les connexions avec les RER existants suffiront. Or, c'est grandement faux pour ce qui concerne les Essonnais. Les gares de Rungis-La Fraternelle et Pont de Rungis se situent sur une branche secondaire du RER C, accessible directement seulement depuis le Nord. Pour les rejoindre depuis la branche Sud du RER C, qui est la branche principale, il faut au moins une correspondance à Choisy-le-Roi, voire une seconde à Juvisy-sur-Orge. La gare du RER D, qui est envisagée vers Sénart, est également sur une branche du RER D, mais on ne la rejoint depuis Evry, par exemple, qu'avec au moins une correspondance. La réalisation en cours du tramway T7 s'arrête à Athis-Mons. Et même si les études ont repris, les financements sont loin d'être réunis pour poursuivre jusqu'à Juvisy-sur-Orge. De surcroît, la rénovation de la gare de Juvisy-sur-Orge, préalable indispensable à l'arrivée du T7, est en stand-by, faute de financement, alors que les études d'avant-projet sont terminées depuis un an. C'est faux aussi, parce que sans autre investissement, les deux lignes de RER C et D sont saturées en traversées de Paris et du Val-de-Marne. Tout nouvel apport de clientèle ne peut qu'aggraver la situation, et crée la concurrence entre les usages. C'est faux enfin, parce que les trois lignes SNFC des RER C, D et du tram-train Massy-Evry seront toujours partagées avec du fret, ainsi que des trains Corail de grande ligne et des TER de régions voisines, ce qui continuera à justifier : plafonnement des fréquences, amplitude de services en flanc de pointe insuffisante, difficulté de passer à un cadencement strict des horaires, sans parler de l'exploitation compliquée, source de conflits mal arbitrés entre usages, marchandises et voyageurs régionaux, interrégionaux et nationaux ; source également de non-respect des horaires et de suppression multiple de train.

Cette situation bien connue des usagers et des services d'exploitation de la SNCF pourrait trouver un début de solution par la mise en œuvre des investissements prévus au schéma directeur du RER C dont le coût est modeste au regard des grands projets en débat, sauf que leur mise en œuvre relève du serpent de mer. Les désaccords politiques et géographiques, les surenchères préélectorales, la nécessité d'attendre les résultats des débats en cours, l'un succédant à l'autre, l'imbrication entre différentes mesures à prendre faisant de l'une un préalable à l'autre font perdurer le statu quo dans le long terme. Or, avec la densification urbaine en petite couronne, les OIN, la précarité, l'étalement et le fractionnement des horaires de travail, la fréquentation des transports en commun augmente inexorablement d'années en années. Nous, usagers et habitants de l'Essonne, nous disons oui à ce projet de vitalisation du secteur d'Orly, oui à la séparation des flux TGV et RER, mais nous voulons que soit intégré dans le projet le rabattement des employés des zones d'emploi riveraines. A cet effet, il faut que soit mise en chantier en priorité et dans les meilleurs délais la rénovation du pôle gare de Juvisy-sur-Orge, préalable au prolongement du T7 jusqu'à Juvisy-sur-Orge, les différentes opérations du schéma directeur du RER C, notamment, la suppression de l'entrecroisement des voies à Brétigny-sur-Orge, le tram-train d'Evry jusqu'à Versailles dès la première phase. Il faut également que soit étudié...

Jacques DUCOUT : Vous avez bientôt terminé madame ?

Maryvonne NOEL : Oui. Je vous avais téléphoné pour vous prévenir que...

Jacques DUCOUT : D'accord, alors on vous donne encore une minute.

Maryvonne NOEL : Il faut également que soient étudiés dès maintenant les moyens de séparer le trafic banlieue du fret et des autres flux voyageurs tout particulièrement entre

Paris et Juvisy-sur-Orge. Cela pose la question du sextuplement des voies et de l'interaction avec le projet POCL dont les études préparatoires au débat public sont en cours. Nous avons bien noté l'intérêt récent du Président de la Région sur ce sextuplement mais ce n'est qu'une première étape. Tous ces projets sont d'abord de la responsabilité de RFF et, donc, de son actionnaire, l'Etat. Nous ne pourrions donner notre aval à un projet d'interconnexion des LGV qui ne se soucierait pas du transport de ces personnels et de ceux des activités qu'il prétend connecter. La responsabilité de l'Etat en la matière est incontournable surtout s'il compte sur la fiscalité régionale pour les mettre en œuvre.

Jacques DUCOUT : Merci. C'était, je crois, votre cahier d'acteurs. Nous ne l'avons pas encore tout à fait. Pouvez-vous donner une réponse pour cette intervention ?

Vincent DESVIGNES : Oui, effectivement, je vais apporter quelques éléments de réponse à vos propos. Le premier concerne le pôle de Juvisy et on va partir du plus particulier pour aller au plus général, au plus lointain. Le pôle de Juvisy, effectivement, c'est un projet complexe, il ne faut pas nier le fait que des avant-projets ont été réalisés, ils se sont terminés en 2009 et, effectivement, ils n'ont pas été validés, et aujourd'hui, il y a une impasse dans le financement de cette opération, c'est le STIF en tant qu'autorité organisatrice qui assure le pilotage de l'ensemble de cette opération. Je rappelle qu'il y a plusieurs maîtres d'ouvrage, RFF, la SNCF et le Conseil général de l'Essonne qui fédèrent en même temps la maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'agglomération et de la Ville de Juvisy. Donc, aujourd'hui, les questions qui se posent, c'est de voir comment le STIF peut relancer cette opération, soit en quelque sorte par une réduction du programme d'ensemble par un phasage, mais on est, effectivement, sur des questions de fond devant un problème de financement. A titre de comparaison, les opérations de pôle d'échange importantes, citons à proximité Massy, Versailles Chantiers ou la création du pôle Pompadour, sont toutes des opérations complexes, coûteuses, pour lesquelles l'imbrication et la superposition des maîtrises d'ouvrage aussi rendent les projets difficiles. Donc, voilà pour le pôle d'échange de Juvisy.

Quant aux RER C et RER D, moi, je tiens à préciser, ce sont des projets qui sont considérés effectivement comme prioritaires pour RFF. On a dit en introduction que notre priorité, c'était l'entretien, la maintenance et la modernisation du réseau ferré, donc, c'est bien le cas pour le RER C et le RER D. Toutefois, pour les deux schémas directeurs de ces lignes qui ont été approuvés en conseil du STIF à l'été 2009, on va commencer par le RER D, nous avons lancé les études du schéma de principe long terme, en même temps une opération à plus court terme à l'horizon 2014 vise à rétablir les dessertes et apporter une première phase d'amélioration du RER D, les études sont engagées sur l'opération de plus long terme à l'échéance 2020-2025. A titre d'information, on parle des projets du Grand Paris, d'Arc Express, le RER D est un projet pour faire simple, sans intégrer un éventuel doublement de tunnel dans Paris mais un projet de l'ordre d'un milliard d'euros, pour citer juste un chiffre à avoir en tête. Pour ce qui est du RER C, effectivement, aujourd'hui, nous avons un ensemble de petits projets d'amélioration à la fois de sous-station électrique, de signalisation dans Paris qui vise à améliorer les dessertes à court terme, de renforcement aussi de la desserte en proche couronne dans le Val-de-Marne ; donc, cela, ce sont des petits projets peu onéreux à horizon court terme. On lance aussi actuellement les études du schéma de principe du RER C. Effectivement, il y a eu un certain blocage politique, on a pris la décision de lancer ces études. La première étude en cours est celle qui consiste à étudier la façon dont on peut uniformiser l'ensemble des quais sur le RER C qui permettra d'avoir un matériel

roulant homogène avec des quais à 55 centimètres. Aujourd'hui, il y a des gares comme Boulevard Victor ou Bibliothèque François Mitterrand où les quais sont à 92 centimètres. Et la deuxième étude la plus importante va être lancée, il s'agit de la consultation pour le schéma de principe des études du RER C à l'horizon 2017, qui intègre bien le nœud de Brétigny dont vous nous avez parlé et, en même temps, on lance une étude à plus long terme qui permettra d'offrir un éclairage essentiel sur quel sera le RER C des années 2020-2025 avec les questions que vous avez soulevées : sextuplement, intégration du projet POCL donc Paris-Orléans-Clermont-Lyon, dans cette mise en perspective. Donc, là, je ne m'étendrai pas plus sur ce projet qui fera l'objet d'une présentation ultérieurement mais on est bien dans cette idée de déployer des moyens d'étude importants sur ces deux dossiers, d'apporter l'éclairage sur le long terme qui permettra de bien comprendre quels sont les choix à prendre en compte pour les phases de plus court terme, à l'échelle d'un dossier comme le RER C, le plus court terme étant 2017.

Vous avez aussi évoqué le tram-train de Massy-Evry, là aussi, c'est un projet qui a fait l'objet d'une saisine de la CNDP par le STIF, il y a eu la conduite d'une concertation avec un garant, cette concertation a eu lieu en 2009, le bilan de la concertation a été approuvé, validé, a fait l'objet d'une décision du STIF, ce bilan est consultable sur les sites d'Internet du tram-train Massy-Evry, et dans ce bilan, on évoque bien l'idée d'étudier dès maintenant les conditions du prolongement du tram-train Massy-Evry jusqu'à Versailles Chantiers. Donc, certes, il y aura un phasage, une première phase à l'horizon 2017 Versailles Chantiers, pardon Massy-Evry, mais très vite on est dans la perspective de la phase ultérieure de la prolongation jusqu'à Versailles. Voilà ! Un ensemble de réponses à vos propos.

Jacques DUCOUT : Bien. Oui. Je pense qu'on a eu un certain nombre de réponses aux questions posées. Nous allons peut-être maintenant essayer de passer à l'intervention... Donc, il y a une question, maintenant on va essayer de réduire de moins de trois minutes, et ensuite, on passera à l'intervention sur la grande vitesse. Allez-y ! Ici, là, s'il vous plaît ! Monsieur. Oui, allez-y !

Christian HUOT : Bonsoir ! Christian Huot, association Les Amis de la terre. Je ferai quelques commentaires très brefs sur ce que vous avez dit et je poserai quelques questions. Je vous rappelle quand même que, jusqu'en 1961, l'aéroport d'Orly était desservi par une voie ferrée, cela a été supprimé lors de l'implantation du MIN de Rungis. Il y a un scénario que vous n'avez pas envisagé, c'est celui qui concerne le nombre de sillons disponibles, puis le sillon sur la Grande ceinture. Dans le dossier que vous avez présenté, je crois qu'il y avait 47 trains de fret quotidiens entre les Saules et Valenton. Or, si vous analysez bien l'origine destination de ces trains de fret, la moitié n'a rien à faire ici, puisque ce sont des relations. Par exemple, entre la Vallée du Rhône, pour les trains qui comportent des déchets radioactifs et la région de Cherbourg, ils pourraient très bien passer par une ceinture qui existe au niveau du grand bassin parisien : Vallée de la Loire, Le Mans, et cetera. De même, de l'autre côté, ils pourraient passer par Reims, Châlons-sur-Marne, et cetera. Bien !

Deuxième commentaire, vous avez dit qu'il y avait un million de personnes qui utiliseraient annuellement le TGV à la gare d'Orly. Alors, moi, j'ai fait un petit calcul et j'ai divisé par deux. Et qu'est-ce que j'obtiens quand je divise à peu près un million de personnes par deux ? Le nombre d'usagers quotidiens sur la ligne D. Et quand on divise un million par trois c'est le nombre d'usagers quotidiens approximativement sur la ligne C. Donc, pour confirmer les propos des intervenants précédents, il est évident que la



priorité n'est pas à faire une ligne de TGV, n'est pas à faire de nouveaux TGV, mais à améliorer la situation des RER en Ile-de-France. Alors, pour cela, vous avez parlé du RER D. Nous, on a fait un communiqué sur le projet voté par le STIF en conseil d'administration le 4 octobre dernier, trois députés de l'Essonne sont déjà montés au créneau, si j'ose dire, là-dessus, puisque vous auriez une augmentation du temps de desserte entre Paris et la grande banlieue, Paris et l'Essonne, trois à huit minutes au minimum, si tout fonctionne bien. N'importe quel usager régulier ou même irrégulier du RER C ou du RER D sait que ce sont des situations catastrophiques. Donc, la priorité n'est pas à relier Strasbourg à Rennes, mais relier Juvisy-sur-Orge à Paris. Merci.

Pour un exemple très simple, vous avez parlé de Pont de Rungis : passez d'ici une demi-heure à Pont de Rungis, c'est une gare dangereuse, sinistre, totalement abandonnée par l'exploitant. Personne ne veut y aller, d'ailleurs, dans cette gare, c'est totalement repoussant. Je vous donnerais un autre exemple, c'est le RER B à Roissy. Les gens ne veulent pas, quand ils viennent du TGV ou de l'avion, prendre le RER B, d'une part parce qu'ils ont des bagages, d'autre part, parce que c'est dangereux, et troisièmement, c'est sinistre également. Vous avez actuellement à Roissy 5 % de la clientèle aérienne qui prend le RER B, c'est tout à fait significatif. Mais je préfère... Oui.

Jacques DUCOUT : Monsieur, s'il vous plaît ! Ce n'est pas une intervention prévue, donc, je pense que vous êtes au bout de votre intervention.

Christian HUOT : Oui, je termine, j'ai encore quelques commentaires...

Jacques DUCOUT : Non, non, vous avez 20 secondes pour terminer, 20 secondes.

Christian HUOT : Voilà ! Donc, je vous rappellerai qu'en 96, il y a eu un projet déjà qui a été refusé, aux Saules, la gare des Saules aurait dû disparaître, ou du moins être transférée. Je vous rappelle aussi que dans le Nord de la France, il y a ce qu'on appelle les TGV-R, régionaux, et là, c'est un sujet à creuser.

Jacques DUCOUT : Bon, c'est terminé, Monsieur. Merci beaucoup.

Christian HUOT : Je termine.

Jacques DUCOUT : Non, non, vous avez terminé.

Christian HUOT : Alors, je remercie...

Jacques DUCOUT : Coupez le micro, s'il vous plaît. Non, mais parce que... Voilà, merci ! Justement, c'est trois minutes, la démocratie, s'il vous plaît. Bon, est-ce que vous pouvez répondre sur ces questions ? Ou on pourrait prendre peut-être une autre question. D'accord, monsieur.

Daniel GUERIN : Bonjour ! Daniel Guérin, Villeneuve-le-Roi. Pardon, il faut que je me lève, paraît-il. Je ne vais pas revenir sur la présentation qui a été faite, très clairement, toutes les analyses qui ont été présentées par RFF démontrent que c'est le scénario C, celui qui rejoint une future gare éventuellement à Lieusaint, qui est le plus porteur en termes de développement ferroviaire. Au vu de l'investissement, plus de 3 milliards d'euros annoncés, il serait assez cohérent de choisir le parcours le plus porteur de développement. Ma question sera beaucoup plus précise et ponctuelle, elle porte sur la dissociation entre le débat public d'aujourd'hui sur l'Interconnexion Sud des TGV en Ile-de-France et la future éventuelle ligne POCL. Parce qu'on voit beaucoup de choses circuler sur l'ensemble de ces projets, singulièrement sur Paris-Orléans-Clermont-Lyon, et très peu de choses sur la démarche d'interconnexion entre les deux éventuelles

futures lignes à grande vitesse que sont ces deux axes. Or, il serait assez cohérent si on décide de créer une gare sous l'aéroport d'Orly, prenons cette option, qui serait en connexion avec le futur métro automatique d'Arc Express Grand Paris, de construire, d'aménager également une interconnexion avec la ligne Paris-Lyon. Donc, je regrette vraiment et je voudrais comprendre pourquoi on n'associe pas les deux débats publics, Monsieur le Président, et surtout pourquoi on ne travaille pas, et je pense que ce serait une piste intéressante, pourquoi on ne travaille pas à cette interconnexion des TGV et du métro sous Orly, en alliant les deux axes que je viens d'évoquer. Je vous remercie.

Jacques DUCOUT : Merci, Monsieur. Encore peut-être une question. Non ? Donc, on va essayer de répondre à la première question sur le TGV, le nombre de personnes qui passent à Orly, en particulier, et améliorer la situation des RER. Donc, je vous laisse la parole.

Tristan BARRÈS : Il y avait une première question sur le scénario qu'on aurait oublié d'étudier qui est celui de prendre les sillons fret pour faire passer les TGV. Sur la ligne Massy-Valenton, la principale contrainte des TGV, ce n'est pas le fret, c'est le RER C. Le fret circule globalement la nuit, heures auxquelles le TGV ne circule pas. La mixité des flux qui est problématique sur cette liaison Massy-Valenton, ce n'est pas de la mixité TGV-fret, c'est de la mixité TGV-RER C. Et c'est pour cela qu'est justifiée, face au développement des TGV intersecteurs qu'on vous a présenté tout à l'heure, c'est pour cela qu'est justifiée la création d'une ligne dédiée pour les TGV, pour découpler ces deux flux, de manière à avoir une robustesse d'exploitation pour le trafic TGV, mais également pour gagner de la régularité et de la qualité de service pour le RER C. Ce n'est pas un projet qui ne fait gagner que le TGV, c'est un projet également qui pourrait permettre au RER C de ne plus avoir de TGV sur ces lignes et, donc, de gagner en régularité et en qualité de service.

Vous avez aussi précisé le trafic de la gare TGV d'Orly. Vous avez cité les 1,1 million de voyageurs que nous avons nous-mêmes cités tout à l'heure dans la présentation. Alors, il faut bien faire attention. Ces 1,1 million de voyageurs, c'est du trafic intermodal seulement, c'est-à-dire du trafic qui fait du TGV, enfin, qui emprunte le TGV pour ensuite emprunter un avion. A ce trafic d'un million de voyageurs s'ajoute le trafic que l'on appelle « trafic territorial », c'est-à-dire des gens qui travaillent ou qui habitent à proximité de la plate-forme de l'aéroport d'Orly, et qui viendront prendre leur TGV à Orly, alors qu'aujourd'hui, ils le prennent, pour la plupart d'entre eux, dans Paris. Et cela, c'est entre 1,1 et 1,4 million de voyageurs, donc, ce qui fait un total de 2,2 à 2,5 millions de voyageurs.

Sur la question de Monsieur Guérin concernant POCL, alors, le projet POCL et le projet Interconnexion Sud sont deux projets de logiques différentes. Le projet Interconnexion Sud, c'est un projet de TGV intersecteurs ; le projet POCL, c'est un projet radial, qui a pour fonction de doubler la LGV Paris-Lyon existante, tout en desservant des régions françaises qui n'ont pas accès au TGV aujourd'hui. Alors, pourquoi pas faire un énorme débat public fusionnant les deux ? Ce serait quand même très compliqué, dans la mesure où, comme je viens de le dire, ce sont deux projets qui ont vraiment des logiques différentes. Alors, ce n'est pas pour cela qu'on ne travaille pas en étroite collaboration avec l'équipe de POCL qui viendra justement vous présenter le projet tout à l'heure, pour les éventuelles interactions. Mais je pense qu'il faut bien prendre les choses dans l'ordre pour ces deux projets. POCL, l'entrée en Ile-de-France est très importante, mais ce n'est pas le sujet unique de POCL. Le projet POCL, c'est près de 500 kilomètres, et donc, pour rentrer en Ile-de-France, il faut qu'il sache où se situe l'Interconnexion Sud, il faut qu'il

sache quelles sont les dessertes qu'a choisies l'Interconnexion Sud. Donc, je dirais que l'ordre dans lequel sont traités les débats publics est plutôt une bonne chose, parce que le projet POCL a besoin de savoir quelles sont les décisions qui seront prises en Ile-de-France pour identifier quels sont les meilleurs scénarios pour pouvoir lui-même rentrer en Ile-de-France. Et tous les projets, pardon, tous les scénarios de l'Interconnexion Sud, A, B et C sont compatibles avec les scénarios de POCL. Donc, il n'y a pas un scénario d'Interconnexion Sud qui empêche ou qui favorise un des scénarios de POCL.

Jacques DUCOUT : Donc, Monsieur Barrès, s'il vous plaît, on a une intervention.

François PERDRIZET : Et puis, il y a tout à l'heure une intervention sur du POCL pour essayer justement de voir un petit peu l'articulation de ces deux projets. Donc, je pense qu'on pourra compléter notre information après l'intervention qu'on aura sur le POCL.

Jacques DUCOUT : Bien ! Voilà ! Donc, nous allons passer à une première intervention sur la grande vitesse qui, j'espère, va rester dans les temps prévus, merci.

François TAINTURIER : Bonsoir à tous ! Donc, je me présente, François Tainturier, je suis directeur du développement de RFF. Et donc, je vais essayer en six minutes, donc, à grande vitesse, de vous présenter un panorama du développement de la grande vitesse en France. Alors, peut-être, d'abord, quelques points de repère sur ce qu'est, aujourd'hui, la grande vitesse en France, 30 ans après l'inauguration de la première ligne, donc, en 1981. Comme cela a été dit, aujourd'hui, le réseau compte maintenant plus de 1 840 kilomètres de lignes avec au-delà, ce qui est intéressant, c'est la particularité du système TGV, près de 8 000 kilomètres, en fait, utilisés par des TGV, puisque ces TGV, au-delà des lignes à grande vitesse, peuvent circuler sur le réseau classique. Néanmoins, l'essentiel de ces parcours est assuré sur les lignes à grande vitesse, à peu près de 65 %. Et aujourd'hui, le trafic TGV représente 117 millions de voyageurs par an. Ce qui a été aussi évoqué tout à l'heure, je ne m'étendrai pas, 19 % de ce trafic, qui est en forte croissance, est représenté par des TGV intersecteurs, donc province-province. Le Grenelle de l'environnement a fait le choix, assez marqué, du mode ferroviaire, et notamment sur sa modernisation, modernisation de l'existant, mais également identifier un important programme, en fait, de développement du réseau à grande vitesse.

Alors, quels sont les grands objectifs de ce programme ? D'abord, en fait, dans la continuité de ce qui a été fait dans les années précédentes, conforter le succès de la grande vitesse à travers le prolongement des relations entre capitales régionales et Ile-de-France, en particulier vers le sud et l'ouest de la France. Egalement, développer de nouveaux trafics grâce à l'amélioration des liaisons entre les capitales régionales, les grandes agglomérations régionales, on peut citer notamment le projet de LGV Rhin-Rhône qui sera mis en service à la fin de l'année, et de relayer Strasbourg-Lyon ou Besançon-Dijon. Et au-delà, s'appuyer sur la complémentarité avec les transports régionaux pour pouvoir diffuser les bénéfices de cette grande vitesse à l'ensemble des territoires sans opposer, au contraire, le réseau classique et le réseau à grande vitesse. Autre objectif important, c'est de pouvoir offrir une alternative aux transports aériens sur les relations court-courrier et travailler sur une complémentarité avec le mode aérien, notamment sur les parcours plus lointains, à travers des développements intermodalité air-fer. On le voit, ici, dans le cas de notre projet Interconnexion Sud, mais c'est le cas également sur Roissy ou sur d'autres liaisons, à Nice ou à Mulhouse par exemple. Et puis, globalement, s'inscrire finalement dans une logique plus globale de création d'un réseau à l'échelle européenne, donc, avec l'émergence d'un réseau à grande vitesse en Europe.

Ce qui est intéressant de constater quand on regarde une carte, c'est qu'il n'y a pas qu'en France qu'existent aujourd'hui des réseaux à grande vitesse importants. On peut d'ailleurs souligner que, aujourd'hui, ce n'est pas la France qui a la longueur de réseaux la plus importante puisque l'Espagne, aujourd'hui, a un linéaire plus important. Ce qui est néanmoins significatif, c'est que ce réseau continue à, disons, conserver et renforcer le rôle central de la France, et plus particulièrement de l'Ile-de-France, dans la création, la constitution de ce réseau structurant européen. Alors, ce programme de ligne à grande vitesse, on peut considérer qu'il se réalise en trois grandes étapes. Une première étape qui se décompose en deux avec 2 000 kilomètres de lignes supplémentaires, avec cinq projets qui sont aujourd'hui bien avancés, qui sont représentés sur la carte ici, et qui représentent environ 17 milliards d'euros. Au-delà de ce programme, il existe un certain nombre de projets dont le projet d'Interconnexion Sud qui représente au total, avec les premiers projets dont j'ai parlé, près de 70 milliards d'euros qui vont permettre ainsi de doubler l'étendue du réseau à grande vitesse avec des gains de temps de l'ordre de 30 minutes entre les capitales régionales et avec, notamment, une réduction très importante de disparités aussi entre les régions. Ce qui devrait se traduire par une croissance de l'ordre de 60 % du trafic TGV et des impacts substantiels aussi en termes de bilan carbone. Au-delà de ces projets, une troisième étape est envisagée avec 2 500 kilomètres de lignes supplémentaires dont principalement, pour ce qui nous concerne ce soir, le projet de lignes nouvelles entre Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Si on s'intéresse à ce qui se passe plus particulièrement sur le territoire de l'Ile-de-France, quatre projets vont permettre de renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France, on l'a vu tout à l'heure avec la position centrale, finalement, de l'Ile-de-France, l'idée étant de pouvoir bénéficier pleinement de cette attractivité, pouvant accueillir les TGV supplémentaires qui seront engendrés par l'arrivée de ce nouveau projet. D'une part, en s'appuyant sur les gares parisiennes, qui continueront à rester, en fait, des points d'entrée majeurs sur le territoire de l'Ile-de-France, en s'appuyant sur des gares sur lesquelles il existe encore des potentiels de croissance telles que la gare d'Austerlitz, mais surtout en s'appuyant sur les gares franciliennes dont on a parlé tout à l'heure, qui sont les véritables relais, moteurs de croissance à long terme pour le développement du système TGV en Ile-de-France, et qui permettront également d'améliorer l'accessibilité de ces territoires au-delà du périmètre, disons de Paris proprement dit. On sort d'un débat public sur le projet Roissy-Picardie qui a comme perspective, comme pertinence aussi de, justement, renforcer les dessertes de la gare de Roissy avec des fonctionnalités assez voisines, finalement, de ce que l'on recherche sur le projet d'Interconnexion Sud. Au-delà et à plus long terme, l'idée sur laquelle on travaille, en relation avec l'Etat et la Région, c'est la perspective d'un prolongement de ces liaisons d'interconnexion à l'ouest et au nord pour pouvoir à la fois assurer la poursuite de ce développement des dessertes à grande vitesse et également développer l'accessibilité sur des territoires qui, aujourd'hui, ont un accès délicat ou difficile aux réseaux à grande vitesse, donc, à l'ouest ou au nord de l'Ile-de-France.

Pour terminer, donc, en conclusion, ce que l'on peut retenir, c'est que la France a retenu un programme ambitieux de développement de son réseau à grande vitesse cohérent avec les perspectives fixées à l'échelle européenne, ce programme a comme ambition de faire en sorte que pour le transport à moyenne distance, au niveau national en particulier, le mode ferroviaire, le TGV, soit l'outil de référence et pour laisser au mode aérien des approches plus longue distance en travaillant fortement sur la complémentarité des modes dans une logique intermodale. Dans ce contexte, l'Ile-de-France doit pouvoir bénéficier d'une attractivité renforcée grâce à une offre aussi

diversifiée de gares sur son territoire et pas simplement sur le périmètre parisien. Et dans ce contexte, l'Interconnexion Sud devrait s'inscrire parfaitement dans les orientations du Grenelle, et donc de ce point de vue-là, est un projet particulièrement stratégique et qui nous tient à cœur.

Jacques DUCOUT : Merci Monsieur Tainturier. Je vous propose de passer directement à l'intervention de la Région sur, justement, la ligne grande vitesse et l'Ile-de-France. Madame Marie-Laure Péris !

Marie-Laure PERIS : Bonsoir, mesdames et messieurs ! Je me présente Marie-Laure Péris, sous-directrice des Transports en commun et des marchandises à la Région Ile-de-France. C'est une présentation qui vise à vous dire en quoi la Région, à quel titre, intervient également au sujet du développement des LGV en Ile-de-France, du réseau LGV. En quoi, d'une certaine manière, on intervient alors qu'effectivement la Région n'est ni maître d'ouvrage ni maître d'œuvre, puisque nous en avons les représentants ici. La Région n'est pas non plus autorité organisatrice des transports en Ile-de-France puisqu'il s'agit du STIF. En revanche, elle a une compétence « aménagement » au travers notamment de l'élaboration du SDRIF qui est le projet, le schéma directeur régional de l'Ile-de-France, et également, elle est financeur d'une grande partie des projets de transport en commun en Ile-de-France, au même titre que l'Etat, en partenariat y compris avec le maître d'ouvrage. Donc, à ce titre, l'Ile-de-France porte au SDRIF un intérêt particulier pour le développement du réseau à grande vitesse. L'Ile-de-France, en tant que région capitale, se retrouve naturellement de fait au cœur du réseau historique des LGV. Le développement du réseau grande vitesse permet de renforcer l'attractivité nationale et internationale. En même temps, ce développement permet aussi d'aider à construire une métropole durable, à la fois en allant vers un report modal, vers le développement des transports en commun, en essayant aussi de respecter l'insertion environnementale de l'ensemble de ces projets. En tant qu'aménageur, le projet de SDRIF figure, j'espère que c'est assez clair, des principes de liaison. Le projet de SDRIF a été adopté en 2008 par l'assemblée régionale. Donc, à ce stade, on retrouve des principes de liaison qui se sont traduits depuis par des projets plus concrets : au Nord, la liaison Roissy Picardie, le doublement de la LGV Sud-Est qui a été marqué en principe de liaison, on retrouve bien évidemment l'Interconnexion Sud, la liaison Paris-Normandie et les ébauches d'une rocade LGV dont vient de parler Monsieur Tainturier avec Interconnexion Ouest et Interconnexion Nord. Donc, ce développement du réseau grande vitesse pour le territoire de la région, cela se traduit bien évidemment par la création d'une nouvelle radiale, notamment Paris-Normandie, Creil-Roissy, le bouclage d'une rocade, donc en perspective entre Massy et Roissy, et qui s'accompagne également d'une réflexion sur la création de nouveaux services.

RFF a largement évoqué les TGV intersecteurs. Pour nous, il est nécessaire d'accompagner la création de nouvelles infrastructures de la création de services associés. Ce développement nous paraît essentiel pour accroître la compétitivité et l'attractivité du territoire d'autant plus, s'il s'accompagne de la création de gares franciliennes. Ces gares-là, en accompagnement du réseau à grande vitesse, ont plusieurs fonctions. D'une part, assurer l'accessibilité des Franciliens aux réseaux à grande vitesse, on l'a vu et on le verra un petit peu plus loin, puisque j'ai repris la carte d'accessibilité, elle est inégale à ce stade sur le territoire, une vocation également pour dé-saturer les gares parisiennes et, donc, par là même le réseau aussi de transport en commun parisien qui alimente les gares parisiennes grande vitesse, mais également pour développer nos territoires en y reliant un tournant vers les métropoles françaises

et européennes, en connectant aussi les aéroports, on l'a vu pour Orly, au réseau à grande vitesse et à la métropole.

Donc, le développement pour nous du réseau à grande vitesse, c'est une opportunité aussi d'un levier, d'un rééquilibrage du développement et de la compétitivité de la région. Voilà ! Donc, la carte que vous a présentée Tristan Barrès tout à l'heure de l'accessibilité à la grande vitesse sur le territoire, c'est pour illustrer deux choses. D'une part, effectivement qu'à l'heure actuelle, c'est inégal et l'intérêt d'une nouvelle gare de desserte et d'accès au réseau LGV mais, d'autre part, cette carte illustre l'accessibilité en TC, et là, on revient à la problématique aussi d'accès par le réseau régional des transports en commun. Il faut travailler à la fois sur les deux leviers. Donc là, au niveau régional, le développement de la ligne à grande vitesse, pour nous, doit s'inscrire également en accompagnement du réseau du développement des transports en commun, on a largement évoqué les lignes de RER, mais qui doivent fiabiliser et développer également des fonctions de rocade par des tangentielles du métro automatique, assurer la connexion des nouvelles gares grande vitesse avec le réseau lourd et structurant de la Région Ile-de-France, et à ce titre, le réseau à grande vitesse devra être intégré au réseau de transport francilien. Il est important de garder, on l'a bien vu, il y a des sections qui illustrent des conflits entre RER et LGV. Donc, il est important d'avoir l'ensemble de ces dimensions et de ne pas opposer forcément les différents systèmes mais bien de construire un système en complémentarité. Pour illustrer un petit peu le propos du réseau régional de transport, une carte du plan de mobilisation qui illustre l'ensemble des projets à l'horizon 2020, le transport en commun, constitué à la fois de bus, de tramways, de tangentielles, de métros et qui montre l'ampleur du sujet des transports en commun en Ile-de-France et bien la nécessité d'y raccrocher le réseau LGV de manière à assurer une bonne desserte transport à la fois régionale et nationale, internationale.

Jacques DUCOUT : Merci Madame pour toutes ces précisions sur la grande vitesse et l'Ile-de-France. Nous pourrions peut-être prendre quelques questions. Je pense qu'elles sont nombreuses, voilà le micro.

Bruno MAINGON : Bonjour ! Bruno Maingon d'Aéroports de Paris. Je n'ai pas de question à faire sur ce projet mais plutôt la position d'Aéroports de Paris à exprimer. D'abord, je tiens à dire que Aéroports de Paris est très favorable à ce projet et à l'opportunité qu'il donne d'avoir effectivement un grand pôle d'intermodalité à Orly. Cela a été dit tout à l'heure dans le débat et dans la présentation, le pôle d'intermodalité de Charles de Gaulle est une réussite, le trafic qui passe dans la gare TGV dépasse ce qui a été prévu initialement. Et donc, nous considérons que la création d'un grand pôle d'intermodalité à Orly est à la fois une opportunité, un gage d'efficacité et d'attractivité pour l'aéroport. Les propositions de desserte que le TGV offre par ailleurs se placent assez bien en complémentarité avec une offre internationale à Orly dont on voit aujourd'hui qu'elle tend à se diversifier. Sur la gare, Aéroports de Paris est favorable à un placement au plus près des terminaux. De notre point de vue, nous considérons que c'est en fait le seul positionnement de gare qui permet d'assurer justement l'efficacité de cette intermodalité car c'est la seule position qui permet d'éviter les ruptures de charge qui constituent des éléments extrêmement pénalisants et souvent très mal vécus par les passagers. Donc, de notre point de vue, il n'est pas envisageable, il serait en tout cas dommage d'envisager un autre positionnement que celui-là. En dernier lieu, il nous semble que sur le plan de la gare du territoire, un positionnement également à Orly constitue un élément favorable au développement du Nord du territoire. D'une part,

l'aéroport d'Orly a vocation à être au centre d'un réseau de desserte de transport en commun qui ira en s'enrichissant. Aujourd'hui, on a une desserte par le RER et le Val qu'on considère insuffisante. Il y a le développement effectivement du tramway qui constitue un élément important dont il serait évidemment souhaitable qu'il puisse se développer jusqu'à Juvisy qui est un grand pôle d'échange de transports. Le STIF a étudié et envisage le développement d'un réseau de transport en commun en site propre qui convergera vers l'aéroport. Donc, tout cela constitue une offre de transport tout à fait importante. En matière routière, cela a été dit également, on a une offre diversifiée des grandes artères routières qui desservent l'aéroport, et l'aéroport permet par ses parkings d'offrir un accueil à un ensemble des passagers ou des personnes qui ont besoin d'accéder à ce point. Et puis, pour terminer, je dirais que l'intermodalité du territoire, c'est aussi un positionnement qui permet de placer la gare à proximité d'un grand pôle de développement immobilier puisque le pôle de Cœur d'Orly sera vraiment tout près des terminaux, sachant que c'est un secteur dans lequel peuvent être développés à terme environ un million de mètres carrés. Merci.

Jacques DUCOUT : Merci pour cette intervention qui sera sans doute reprise la semaine prochaine. Nous pourrions passer à d'autres questions. Il y a une question ici, bon, d'accord, allons-y.

Alain MUSTIERE : Bonjour, bonsoir ! Ce n'est pas forcément une question mais c'est l'affirmation de l'avis de la province. Alors, je me présente. Alain Mustière, je suis, avec quelques amis de notre association, venu de province pour parler de l'interconnexion. Je suis président de l'Association Interconnexion Sud, créée il y a dix ans lorsque, nous autres de la province, nous avons découvert que le Barreau Sud Essonne prévu dans les années 90 était retiré de la carte et, donc, toute possibilité de connexion des TGV province-province venait de tomber à l'eau. Donc, nous nous sommes mobilisés, nous rassemblons aujourd'hui un ensemble de collectivités, 120 collectivités en France, réparties dès la date de création au sud et dans la partie Ouest de la France, dans 12 régions. Nous sommes mobilisés autour de ce projet depuis 1990 sur le fait que nos TGV avec les TGV en projet tels qu'on les a vus aujourd'hui arrivent tous dans le cul-de-sac, c'est-à-dire à Paris, que nous avons besoin de nous connecter entre villes de provinces et surtout aussi de nous connecter aux autres réseaux TGV européens. Nos économies doivent être... nos entreprises doivent être de plus en plus mobiles. Donc, il était indispensable pour nous que ces réseaux pleins d'avenir se connectent. Lorsque nous avons constaté que nous avions disparu de la carte, nous avons travaillé d'arrache-pied avec RFF, avec la SNCF pour aboutir ensemble, j'allais dire, au projet qui a été repris par le CIAT en 93, repris régulièrement par le Grenelle de l'environnement et autres grands schémas. Donc, on se retrouve ce soir dans ce débat qui est extrêmement important pour la province. Mais pas seulement pour la province, c'est aussi important pour la province que cela l'est pour la région parisienne, parce que nous nous sommes très vite rendus compte qu'effectivement, nos TGV sur la liaison Sud provisoire actuellement existants étaient confrontés à des saturations avec les RER et aussi avec le fret. Donc, nous avons un intérêt partagé entre la région parisienne et la province. Cela, c'est extrêmement important. Il n'y a pas qu'un intérêt pour la région parisienne. Il n'y a pas qu'un intérêt pour la province. Il y a un intérêt partagé. Et le fait de desservir, je termine, Monsieur le Président, le fait de desservir par des gares nouvelles Orly et soit Villeneuve-Saint-Georges, soit Sénart nous paraît quelque chose d'extrêmement important. Donc, nous ne sommes pas pour défendre ce projet pour nous-mêmes mais

dans un intérêt partagé. Je voudrais terminer simplement en disant pour reprendre ce que disait notre ami...

Jacques DUCOUT : Monsieur, vous avez dépassé le temps depuis 25 secondes.

Alain MUSTIERE : Mais je pense que d'autres collectivités qui se sont exprimées ont dépassé le temps. Je veux terminer là-dessus, et vous me coupez le micro. Mais je pense qu'il est extrêmement important que l'aéroport de Paris soit desservi...

Jacques DUCOUT : Coupez le micro s'il vous plaît ! Merci. Merci de l'avoir coupé parce qu'il faut essayer de tenir le temps qui est imposé. Bon, c'est la même chose pour tout le monde. C'est cela la démocratie, c'est que tout le monde ait le même droit. On essaie de faire de l'équivalence. Bon, essayons chacun de nous discipliner un petit peu. On va essayer de répondre à une question écrite qui porte sur le scénario, peut-être, mais on doit avoir sans doute des réponses à des questions écrites. Le sujet de ce soir, c'est le scénario. On n'arrive pas à en parler pratiquement, c'est quand même dommage.

Olivier KLEIN, membre de la CPDP : Oui, alors, on a deux questions écrites. Une question écrite qui nous a été envoyée par Internet. Donc, on peut saluer les gens qui nous suivent depuis le monde entier, sans doute. Et puis, une question écrite, je vous le rappelle, pour ceux qui ne veulent pas poser la question oralement, ou qui peuvent compléter une intervention orale. Vous pouvez aussi poser la question par écrit et vous obtiendrez une réponse. Alors, la question par Internet, elle porte sur l'aéroport d'Orly et elle dit textuellement : « Le Grand Paris est déjà censé développer le réseau qui accélérerait les accès aux aéroports. L'Interco Sud ne devrait-elle pas se focaliser uniquement sur l'interconnexion des TGV en elle-même. Pour résumer, la case Orly ne peut-elle pas être sautée ? ». La proposition est très claire, c'est que l'Interco Sud ne s'arrête pas à Orly en disant : « à Orly, on y va depuis Massy ». C'est un internaute de Massy. On y va depuis Massy ou depuis Paris ou depuis ailleurs par les réseaux de transport en commun et, en particulier, celui du Grand Paris.

Et alors la seconde question écrite, celle-là qui vient de la salle, c'est Maryvonne Noël, qui s'est déjà exprimée, porte sur un point qui a été abordé par l'intervenant de la Région. Elle dit : « Les lignes d'Interconnexion Sud et Est pourraient-elles remplir l'usage de cabotage entre gare et aéroport ? (sans nécessairement de voyage intersecteur ou Ile-de-France-Région) », c'est-à-dire, elle évoque la possibilité de faire circuler des trains à grande vitesse sur ces lignes d'interconnexion qui desserviraient l'intérieur de la Région Ile-de-France entre Roissy-Chessy-Orly-Massy et cetera. Je vous remercie !

Jacques DUCOUT : Merci pour ces deux questions, et pour l'intervention de Monsieur le Président. Donc, nous pouvons, peut-être, répondre à cette intervention, à cette première intervention et ensuite aux deux questions par écrit.

Tristan BARRÈS : Alors, la première question portait sur la desserte d'Orly. Comme je l'ai un peu dit tout à l'heure, Orly, c'est quand même le deuxième aéroport français, le dixième en Europe, c'est un équipement qui est majeur. De plus, ces débats publics qui ont lieu aujourd'hui montrent qu'un ensemble de projets de transport en commun converge vers cette plate-forme. Il y a la ligne qui vient de Massy, c'est vrai, mais il y a ici la ligne de métro automatique dit prolongement de la ligne 14 ; il y a également le tramway 7 qui passe également par la plate-forme ; et il y a également d'autres projets de transport en commun en site propre qui sont imaginés par le STIF et qui convergent en étoile sur l'aéroport d'Orly. Donc, ce serait difficile d'imaginer de construire une Interconnexion Sud qui passe à proximité d'un grand équipement majeur à l'échelle



nationale au bout duquel on construit plein de transports en commun, plein de réseaux de transports en commun sans créer une gare qui soit connectée à l'ensemble de ces transports, de ces modes de transports, pour à la fois desservir le territoire et desservir l'aéroport d'Orly. Donc, là, c'est pour la première question. La deuxième question...

Jacques DUCOUT : C'est le cabotage.

Tristan BARRÈS : ... le cabotage. Alors, est-ce qu'on peut avoir la carte du réseau ferré, grande vitesse en Ile-de-France, s'il vous plaît ! Alors, le cabotage en Ile-de-France consiste en fait, cela consisterait en fait à ajouter au trafic intersecteur que l'on a décrit depuis le début, du trafic grande vitesse intrarégional qui relierait les gares TGV entre elles à l'intérieur de l'Ile-de-France. Alors, théoriquement, si vous voulez, c'est tout à fait imaginable, sauf que le réseau actuel comporte un segment qui pourrait bloquer cette idée en premier lieu. Alors, vous avez un tronçon qui s'appelle le tronçon Valenton-Coubert qu'on peut, peut-être, indiquer sur la carte qui est un tronçon où se mélange à la fois du trafic intersecteur, c'est-à-dire du trafic qui viendrait de l'Interconnexion Sud et qui, ensuite, soit irait sur la LGV Sud-est, soit ensuite emprunterait l'Interconnexion Est, donc ce trafic intersecteur se mélange avec du trafic TGV radial. Et c'est la raison pour laquelle ce tronçon Valenton-Coubert, une fois que l'Interconnexion Sud sera réalisée, le tuyau sera rempli. Alors, si on imagine du trafic TGV intrarégional supplémentaire, qui s'ajouterait au trafic intersecteur et au trafic radial, il faudrait alors imaginer de doubler cette section. Et c'est vraiment, au niveau du réseau francilien, ce segment-là qui bloque, en fait, le développement de desserte régionale à grande vitesse additionnelle par rapport au trafic intersecteur. Donc, oui, on peut l'imaginer mais à condition de réfléchir au doublement de ce tronçon.

Jacques DUCOUT : Bien ! Donc, on va prendre une, deux questions au fond, à droite, peut-être, une personne ? Là-bas, bon, alors le micro ! Après, monsieur.

Jacques RASTOUL : Jacques Rastoul, habitant d'Athis-Mons. Est-ce qu'il y a dans les études, dans les projets, une étude d'impact sur les conséquences sur l'augmentation du trafic aérien d'Orly ? Puisqu'on peut faire l'hypothèse que s'il y a plus de facilité d'accéder à Orly par les transports en commun et par les différents modes qui ont été présentés, cela conduirait à une augmentation du trafic, alors que notre étude montre que c'est quand même assez difficile d'imaginer un accroissement sans fin d'Orly. Alors, ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui, mais quand même, et d'où l'importance de trouver des moyens de communication et de transport rapides d'Orly vers Roissy. Voilà ma question !

Jacques DUCOUT : Moi, je n'ai compris qu'une moitié de la question. Il s'agit du développement d'Orly. Est-ce que l'augmentation du trafic TGV va augmenter le trafic d'Orly ? C'est cela la question ?

Jacques RASTOUL : Oui, tout à fait. On peut penser qu'il va l'augmenter alors qu'on sait par des études antérieures qu'à un moment donné, c'est un aéroport qui est limité. Alors, Aéroports de Paris n'aura peut-être pas la même chose, mais d'où l'importance du raccordement à Roissy même si je suis tout à fait favorable à ce qu'il y ait une facilité d'accès à Orly aux interconnexions, en même temps en termes de trafic et de nuisance sur le trafic, en termes de bruit pour les habitants on verra, soit Villeneuve-le-Roi, Orly, ailleurs et un peu à Athis-Mons. Il y a une saturation, à moins d'imaginer que des gros porteurs ou des avions qui volent, enfin, qui se suivent, il y a un problème, il y a quand même une limite.

Jacques DUCOUT : Dans le dossier, en tout cas, moi, je n'ai pas entendu parler de l'augmentation du trafic de l'aéroport d'Orly. Mais on va demander, poser la question à Aéroports de Paris.

Bruno MAINGON : L'aéroport d'Orly, aujourd'hui, est plafonné en nombre de mouvements d'avion par un arrêté ministériel, donc, en l'occurrence, il y a un plafonnement qui est administratif. L'influence que peut avoir le projet sur l'aéroport, c'est une modification plutôt de l'offre comme je le disais tout à l'heure, c'est-à-dire que, de toute façon, le développement du réseau TGV en France, d'interconnexion ou non d'ailleurs, tend à faire chuter fortement le trafic sur un certain nombre de destinations nationales. En revanche, et on le constate depuis quelques temps, il y a une offre internationale qui, elle, tend à se diversifier et à remplacer cette offre nationale, on aura une offre sur l'aéroport qui sera sans doute différente et de manière assez intéressante, très complémentaire de ce que peut offrir le réseau TGV.

Jacques DUCOUT : Oui, merci. Je pense que ceci répond à la question de monsieur. On voit quand même l'intérêt de la liaison bien sûr, Orly-Roissy. Monsieur le Maire, je vois que vous voulez intervenir, mais vous êtes déjà intervenu souvent, donc, je crois que... il y a un monsieur ici.

Thierry PERZO : Merci, bonsoir ! Thierry Perzo.

Jacques DUCOUT : S'il vous plaît ! Je vais vous couper. Je vous demande de tenir le temps, vous aussi s'il vous plaît à l'avance.

Thierry PERZO : Je vais m'y tenir. Merci, bonsoir. Thierry Perzo, président d'une association qui s'appelle le « CELFI Ile-de-France Sud », le Comité environnemental des lignes ferroviaires et de l'Interconnexion Sud Ile-de-France. Je crois que j'aurai trois questions. La première, c'est : vous avez su évoquer au début le principe de l'ETAÏN, et ETAÏN se termine par un N de la neutralité. Je suis étonné que dans le dossier de présentation de l'Interconnexion Sud, l'association que préside Monsieur Mustière, que je salue, bénéficie d'un petit encart indiquant son action, CELFI également, n'a pas cette antériorité mais travaille convenablement, c'est à la page 48. Donc, en termes de neutralité, je souhaiterais avoir une remarque ou une appréciation de votre côté.

Jacques DUCOUT : Je vais vous répondre tout de suite, c'est très facile, le dossier est le dossier de RFF, ce n'est pas le dossier de la CPDP ; RFF, le maître d'ouvrage est libre d'écrire ce qu'il veut, donc la neutralité, elle n'est pas concernée là-dedans.

Thierry PERZO : D'accord. Donc, RFF et AIS, c'est la même chose dans ce cas-là. Monsieur le Maire de Juvisy a fait une très bonne et juste intervention qui est notre préoccupation depuis la création de notre association. On lit dans le dossier de l'interconnexion que le trafic sur Massy-Valenton va doubler en 2020. On imagine et on espère que l'Interconnexion Sud sera opérationnelle en 2025 ou 2030 éventuellement. Que fait-on dans cette période intermédiaire ? Puisque, et là, on rejoint l'AIS, nous sommes pour l'interconnexion, nous sommes pour l'amélioration des trafics ; qui n'a pas connu le bonheur d'emprunter des TGV, qui ne s'arrêtent pas sur Paris pour les provinciaux ou qui ne s'arrêtent pas sur Paris pour les gens de banlieue ? Ils ne peuvent pas ne pas être en accord avec ce principe d'interconnexion. En revanche, sur le secteur d'Antony, sur le secteur du tronçon Massy-Valenton en 2017 peut-être, Monsieur Desvignes, peut-être mais pas aux conditions, certainement pas aux conditions en tout cas comme aujourd'hui. Donc, et j'ai une question, à l'occasion de l'Interconnexion Sud, il est prévu un raccordement avec des options A1, A3 et A5, A2. Donc, la question, c'est le

branchement sur Massy-Verrières, la station du RER C Massy-Verrières au sortir de la gare de Massy TGV pour passer en tunnel, -il reste 20 secondes, je vais faire vite- pour passer en tunnel et regagner l'aéroport d'Orly, quelles que soient les 3 moutures A, B, C. Nous aimerions connaître plus précisément les conditions d'enfouissement à cet endroit et opportunément, il me reste quelques secondes, opportunément pourquoi ne pourrions-nous pas développer sérieusement le budget envisagé initialement sur Massy-Valenton pour doubler le tunnel et permettre un enfouissement sur le territoire d'Antony dans la période intercalaire entre 2017 et 2030/Interconnexion Sud, nous bénéficierions d'une infrastructure qui permette aux usagers et aux riverains de trouver enfin un bon terrain d'entente. Merci !

Jacques DUCOUT : Merci Monsieur Perzo. Vous avez presque tenu le temps, c'est très bien. Et donc, on va essayer de répondre, vous êtes d'accord, sur l'Interconnexion Sud, c'est très bien. Donc, la question posée porte sur la sortie de Massy au niveau de Verrières, si j'ai bien compris, une partie.

Tristan BARRÈS : Oui. Alors, les raccordements que vous avez cités A2, A4, A5, vous verrez que dans le dossier, enfin, j'imagine que vous faites référence au dossier technique qui est mis en ligne, il est clairement dit : à l'issue, enfin, à la fin de chaque paragraphe sur chacun de ces raccordements, si, c'est un raccordement qu'on garde pour des études ultérieures ou c'est un raccordement au contraire qu'on abandonne dès à présent parce qu'on considère que soit techniquement, soit pour des raisons d'insertion environnementale, il ne convient pas. Donc, tous les raccordements que vous avez cités ne sont pas conservés pour la suite des études. Non, vous avez cité A2, A4, A5, donc, je réponds après une partie de la question. Ensuite, vous avez parlé effectivement du raccordement au niveau de Massy-Verrières. Alors, comme je l'ai indiqué à la dernière réunion, d'ailleurs, est-ce qu'on peut avoir la carte, là, qui s'affiche ? Le raccordement de l'Interconnexion Sud au niveau de Massy pourrait être réalisé entre Massy, la gare TGV de Massy et le secteur de Massy-Verrières en faisant plonger le tunnel progressivement jusqu'à Massy-Verrières où là le tunnel débiterait si vous voulez. Alors, si vous voulez, cette configuration nécessite de faire plonger le TGV un peu plus fortement, si vous voulez, que d'habitude. C'est assez technique, mais la pente est de 35 pour mille à cet endroit-là alors qu'en général, on fait des pentes de 20 pour mille, mais on a choisi d'explorer cette dérogation de manière à avoir un impact minimal sur justement l'environnement urbain, et une première raison à cela, c'est d'éviter à tout prix de toucher à des emprises bâties. Donc, l'idée, c'est de faire partir le TGV du niveau de la gare TGV de Massy et de le faire plonger progressivement pour que le tunnel commence... alors, vous connaissez bien le secteur, il y a un parking en face de Massy-Verrières, c'est à peu près, je ne peux pas vous dire, à 2 mètres près, enfin, c'est à peu près là que pourrait être réalisé le début du tunnel sous les conditions que je vous explicitais tout à l'heure de dérogation de pente pour ce TGV.

Jacques DUCOUT : Bien ! Je pense qu'il y avait une autre question. Alors, Monsieur le Maire, vous avez le micro, s'il vous plaît, et puis, on a peut-être encore le temps pour passer une question écrite ou Internet, peut-être. Non ?

Etienne CHAUFOR : Juste puisqu'on n'est pas que dans un monde de gentils, quatre observations lapidaires. La première, moi, je ne suis pas d'accord, je le dis, pour qu'on aborde des projets au-delà d'une génération. Dire 10, 15 ans, cela me paraît raisonnable ; 20 à 25 ans, je le dis, cela n'a pas de sens, parce que cela veut dire qu'on reste encore dans ce que l'on fait depuis des années, c'est-à-dire qu'on bâtit sur du sable

et il n'est pas du tout à... ne pas envisager que dans 15 ans, on aura à nouveau remise en cause. Donc, je critique cet aspect-là et je souhaite que cela figure... je pense qu'il faut revenir à des projets qui sont lisibles pour ceux qui en profiteront. Deuxièmement, je regrette qu'on ait saucissonné les débats. Moi, je n'oppose pas le TGV à la banlieue, à la limite, pourquoi pas. Mais, malgré tout, j'ai entendu un chiffre sur la fréquentation de l'ensemble des TGV au plan national qui est quasi comparable à une seule ligne RER en Ile-de-France. Alors, si on est capable de tout réaliser, de tout financer, moi, je souhaite les deux. En revanche, si on doit faire des choix à un moment, la question se posera parce que le TGV, ce sont des parts de marché pour la SNCF, le train de banlieue ou le RER, c'est une clientèle captive. Donc, là, il y a un véritable problème. Après, deux remarques à l'égard de RFF : sur le pôle de Juvisy, je fais remarquer quand même, vous ne l'avez pas dit, s'il y a un retard de financement, c'est parce que les 50 % de financement de l'Etat ont été supprimés, donc, c'est pour cela qu'il a fallu retravailler le dossier. Je rappelle quand même que RFF ne finance même pas un demi pour cent du projet du pôle de Juvisy et que dans le pôle de Juvisy, une partie des coûts, une partie non négligeable sont les pénalités que nous devons à RFF au moment des travaux du pôle. Donc, c'est quand même un paradoxe lorsqu'on voit qu'on a un problème sur cette gare et qu'il y a une question de financement. Et sur la question du trafic fret, je ne partage pas non plus votre intervention. Vous disiez que, aujourd'hui, le fret ne passe que la nuit. Oui, mais RFF a réservé des sillons de fret pas tous utilisés pour la totalité de la journée. Ces sillons sont réservés, et ils ne peuvent pas être utilisés par autre chose. Cela veut dire d'une part qu'on ne peut pas y mettre de RER, et d'autre part qu'éventuellement, on peut, demain, y mettre des trains de fret. *(Applaudissements)*

Jacques DUCOUT : Bien ! Est-ce que RFF veut répondre aux questions de Monsieur le Maire ?

Tristan BARRÈS : Je vais prendre la dernière question en premier. Sur le trafic fret, j'ai dit tout à l'heure qu'il n'y avait pas de conflit entre... enfin, peu de conflit entre le TGV et le fret, je parlais de la branche du RER C où circulent aujourd'hui les TGV, c'est-à-dire entre Massy et Valenton. Aujourd'hui, l'essentiel du trafic fret, c'est du trafic Nord-Sud, où là on comptabilise effectivement un trafic important qui est de l'ordre de 46 trains par jour. En revanche, le trafic Est-Ouest, c'est-à-dire celui qui emprunte la ligne Massy-Valenton où circulent aujourd'hui les TGV, c'est un trafic qui est beaucoup plus faible : c'est 7 trains, grosso modo, qui vont à Rungis, et deux trains qui vont à Massy. Et la majorité de ces trains... alors, je n'ai pas dit la totalité, mais la majorité de ces trains circule plutôt la nuit, donc cela renforce encore, je dirais, l'absence de conflit entre le TGV et le fret. Mais je parlais bien de cette branche-là, alors que peut-être, vous, vous parlez de la branche qui passe à Juvisy.

Jacques DUCOUT : Donnez le micro ! Attendez ! On ne vous entend pas, Madame, attendez !

Maryvonne NOEL : La séparation des flux, c'est un point, je crois, sur lequel tous les experts s'accordent à dire : on ne peut bien faire fonctionner ces infrastructures qu'en séparant les flux. Ce qu'on constate en permanence sur nos RER, c'est qu'on est obligé de supprimer des RER, parce qu'il y a un train de fret qui arrive, et un train de fret on ne peut pas l'arrêter. Et il y en a dans toutes les heures de pointe ! Donc, si on n'a pas des voies spéciales, comme il a été fait sur la tangentielle Nord, pour pouvoir libérer et séparer complètement les marchandises des voyageurs, on reste avec ces problèmes-là. Et puis, en plus, sur le RER C s'ajoutent des trains Corail, et des demandes de la Région

Centre de faire passer aussi des trains régionaux avec des arrêts à Brétigny et à Juvisy. Donc, tout cela, cela s'ajoute, ce qui fait qu'on a des RER où on ne peut pas avoir de vrais cadencements, on n'a pas de trains en amplitude, par exemple en flanc, cela s'arrête vers 18 heures la pointe, ce n'est quand même pas normal...

Jacques DUCOUT : Merci, madame, c'est bien ! c'est bien, vous avez bien répondu ! Je vais peut-être repasser la parole à RFF. Et ensuite, on essaiera de passer une autre intervention sur POCL, peut-être.

Tristan BARRÈS : J'ai très bien entendu ce que vous dites, la mixité du RER C, du fret et du Corail. Mais cela, je l'ai dit, cela concerne la branche du RER C principal. Non, mais la branche du RER C de l'Interconnexion Sud, bien sûr que ce n'est pas le fret qui gêne les RER C, c'est le TGV. La preuve que dans le projet Massy-Valenton, le projet Massy-Valenton qui permet justement de doubler, enfin qui permettrait, qui a pour objectif de doubler la fréquence du RER C, passer de deux RER C par heure à quatre RER C par heure sur la partie Ouest entre Massy et Pont de Rungis, ce projet consiste justement à supprimer les cisaillements entre le TGV et le RER C. Cela prouve bien que c'est bien un problème de TGV/RER C, et non pas un problème de RER C/fret.

Maryvonne NOEL : Tout converge vers Paris, c'est cela qu'il faut comprendre. Dans le langage SNCF-RFF, on appelle cela la tentacule, la ligne tentaculaire. C'est parce que cela converge vers Paris, et que dans Paris c'est saturé, que toutes les perturbations, on les retrouve dans la banlieue !

Jacques DUCOUT : Bien ! On va essayer de garder cette question, et puis on essaiera de donner une réponse par écrit là-dessus, parce que c'est un problème qui gêne quand même beaucoup. Alors on va prendre une question, il y a le monsieur qui est là-bas, et ensuite on passera à l'intervention sur POCL, si vous voulez bien.

Eugène GOUGEON : Oui, bonsoir ! Eugène Gougeon, je suis de Wissous, un conseiller municipal. Je voulais savoir si l'option de stopper le trafic RER sur Massy-Valenton, sur la partie donc Nord, est toujours valable, d'une part, ou effectivement, il y aurait à la fois cette possibilité qui serait conservée, et avec une ligne vraiment souterraine entre Massy et Orly, ou une gare d'approche autour de La Fraternelle, cela en souterrain. Qu'en est-il, s'il vous plaît ? Merci.

Jacques DUCOUT : Bien ! Si vous avez bien compris la question, moi, je n'ai pas complètement compris, mais peut-être, vous l'avez bien compris.

Tristan BARRÈS : La deuxième partie...

Jacques DUCOUT : Oui. La première partie, je crois qu'on n'a pas bien compris le début de votre question, monsieur.

Eugène GOUGEON : La question, c'était de savoir si effectivement le maintien du trafic RER entre Massy... la Fraternelle et Pont de Rungis était toujours d'actualité, ou effectivement c'était supprimé. Deuxième point, dans le cas où c'est maintenu, il y a bien une nouvelle ligne, qui part de Massy et qui va sur Orly ou dans cette zone, en souterrain. Est-ce que c'est bien clair de ce côté-là ?

Jacques DUCOUT : Voilà, c'est une explication des scénarios, alors on est dans le sujet.

François GULIANA : Non, c'est sur la desserte locale, notamment par rapport au métro du Grand Paris. Le projet d'Interconnexion Sud, lui, vise à dissocier les flux RER et TGV sur la ligne Massy-Valenton, en particulier la ligne qui traverse la commune de Wissous. Actuellement, il n'y a pas d'arrêt du RER à Wissous. Le projet d'Interconnexion Sud a été élaboré, parce que le Syndicat des transports d'Ile-de-France, la Région Ile-de-France et tous les acteurs se sont prononcés jusqu'à présent sur le maintien du RER C, avec l'objectif, avec le projet Massy-Valenton, d'amélioration de la ligne actuelle, de passer d'une fréquence de deux à quatre RER C. Alors, ce sont des prérogatives du STIF, donc on ne se prononcera pas à leur place sur ce sujet sur l'évolution de la desserte et de l'activité du RER C, notamment sur cette branche-là. En tout cas, elle n'est pas remise en question par rapport au projet d'Interconnexion Sud. Alors, vous avez évoqué le projet du Grand Paris sur la création d'une ligne La Défense-Saclay-Massy-Orly, donc une liaison directe entre Orly et Massy, avec le métro automatique en tunnel. Jusqu'à présent, je n'ai pas entendu dire que cela remettait en question l'activité du RER C, mais encore une fois, c'est au STIF de se prononcer sur cela.

Jacques DUCOUT : Bien ! Je crois qu'on a eu la réponse. Est-ce que Monsieur Rizk souhaite intervenir ? Oui, pour... nous faire donc la présentation, on en a parlé, la présentation sur le projet POCL, pour apporter une connaissance de ce projet.

Naji RIZK : Bonsoir, mesdames et messieurs. Je me présente : je suis Naji Rizk, responsable des études de la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon au sein de Réseau ferré de France. Je vais m'appuyer sur deux diapositives pour essayer de vous expliquer brièvement le contexte de cette ligne à grande vitesse, et le déroulement actuel des études, et puis sur trois ou quatre diapositives pour donner quelques caractéristiques de cette ligne à grande vitesse en lien avec l'Ile-de-France. Alors, cela a été évoqué par mes collègues tout à l'heure, les deux grands enjeux de cette ligne à grande vitesse, c'est, d'une part, de rattacher ou d'intégrer une vaste zone au milieu et au centre de la France, notamment les régions Centre, Bourgogne, une frange de Rhône-Alpes et l'Auvergne au réseau à grande vitesse français et, par-là même, au réseau à grande vitesse européen. Deuxième grande raison de ce projet est d'améliorer les flux à terme, les flux Nord-Sud, qui sont prépondérants et importants entre Paris, Lyon et le Sud-Est, pour une meilleure fluidité de ces flux, et l'accueil de flux en progression de par les programmes Grenelle qui ont été évoqués entre autres, et de par l'amélioration et l'augmentation des flux au fil de l'eau. Ces flux représentent aujourd'hui de l'ordre de 39-40 millions de voyageurs annuels, qui sont les plus grands flux Nord-Sud sur le réseau à grande vitesse, et les estimations donnent des prévisions de l'ordre d'une cinquantaine à une soixantaine de millions de voyageurs annuels à l'horizon environ 2025, donc on voit bien l'utilité de créer un itinéraire complémentaire Nord-Sud entre Paris et Lyon. Deuxième élément de contexte, plutôt sur l'avancement des études en cours de cette ligne à grande vitesse chez RFF, et la concertation d'ailleurs qui est menée en parallèle, nous sommes en cours d'étude préalable à un débat public que nous avons commencé au quatrième trimestre 2009. Nous sommes en train de préparer un dossier pour saisir la Commission nationale du débat public imminemment vers la mi-janvier, dans une semaine ou deux, et si la Commission nationale du débat public le confirme, à ce moment-là, nous pensons qu'il serait potentiellement possible, en tout cas, d'envisager un débat public à partir de septembre-octobre 2011, donc dans environ un peu moins d'un an pour le démarrage du débat. Alors, dans ce contexte-là, et en fonction de ce qui est discuté ici et dans le débat de l'Interconnexion Sud, nous allons progressivement écouter ce qui se dit dans ce débat, puis nous avons à préparer les

études qui vont permettre le débat public, les finaliser en vue du débat public de la LGV POCL, ainsi que le dossier support du maître d'ouvrage du débat, ce qui nous permettra d'intégrer, au fur et à mesure, les orientations issues du débat de l'Interconnexion Sud, notamment sur les points en lien avec l'Ile-de-France que je vais vous évoquer tout de suite, maintenant.

Sur ce schéma, il faut regarder peut-être trois flèches, en essayant de vous expliciter cela de façon brève. La première est celle qui est au milieu du schéma et qui est en vert, elle représente des flux principaux de besoins de déplacement entre les régions visées par le projet, Auvergne, Bourgogne et Centre, des flux en relation avec Paris et l'Ile-de-France qui représentent environ une dizaine de millions de voyageurs annuels. Deuxième flèche principale, la flèche orange au milieu du schéma aussi, et cela représente le report potentiel de flux de la LGV existante Paris Sud-Est en passant par Lyon vers ce deuxième itinéraire qui serait créé, la LGV POCL. Nous les estimons, en fonction des hypothèses, à environ 15 à 25 millions de voyageurs annuels, en lien toujours avec Paris et l'Ile-de-France. Donc, quand on fait le total, cela représente environ 30-35 millions au total. A côté de cela, il y a aussi des besoins issus des territoires visés par le projet pour aller au-delà, ce sont les trains intersecteurs dont vous parlez ici depuis le début de la soirée, en lien avec d'autres régions françaises, et notamment en lien avec l'aéroport de Roissy et au-delà, vers Lille et l'Europe du Nord, qui représentent, d'après nos prévisions actuelles, autour d'un million de voyageurs annuels, ce qui représente à peu près 8 à 10 trains par jour, la moitié à l'aller, la moitié au retour. Donc, on voit bien dans ce schéma qu'une des fonctions essentielles de la LGV POCL pour les besoins de déplacement des territoires visés, c'est un rattachement et une liaison forte avec l'Ile-de-France et Paris. C'est pour cela que la fonction de rattachement à Paris est d'aller dans une gare terminus parisienne, qui sera la gare d'Austerlitz... François Tainturier, peut-être, a évoqué tout à l'heure la question des grands flux des lignes à grande vitesse et d'autres flux aussi, et donc le projet de LGV POCL permet un avantage, de ce point de vue-là, de répartition des flux dans les gares parisiennes, en tout cas entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz pour ne pas assembler la totalité des flux dans une même gare. Sur ce schéma, on voit aussi qu'il y a des pointillés vers la gare de Lyon, et cela signifie clairement que pour des trains, notamment ceux qui pourraient être reportés, de service existant ou à venir, comme l'exemple de Lyon-Paris ou de Marseille-Paris, nous nous réservons la possibilité de garder un lien pour desservir ces flux, en partie en tout cas peut-être, en gare de Lyon quand même, pour certaines missions des trains. Donc, nous allons assurer premièrement une fonctionnalité forte en gare d'Austerlitz, et peut-être une fonctionnalité complémentaire en gare de Lyon. En passant en gare d'Austerlitz, nous nous posons la question, et pourquoi pas, d'une desserte complémentaire au passage en gare de la bibliothèque François Mitterrand qui est juste au Sud de la gare d'Austerlitz, à quelques kilomètres à peine. Voilà la fonction principale, les trains radiaux en rattachement avec Paris, hormis la fonction que j'ai évoquée tout à l'heure, deux trains intersecteurs pour des voyageurs intersecteurs qui contournent Paris, et qui vont notamment vers Lille, mais peut-être vers l'Est aussi.

Autre configuration donc en caractéristique de ce projet en Ile-de-France... il faut que vous le sachiez sans vous les présenter ici en détail... nous avons quatre scénarios possibles potentiels à présenter au futur débat public s'il était confirmé, et tous les quatre scénarios de la LGV POCL ont un point commun en zone Ile-de-France au sens large, de deux configurations que vous voyez ici schématiquement en vert, et qui permettent de s'intégrer dans tous les quatre scénarios de la LGV POCL. Nos analyses regardent au plus près et au fur et à mesure les configurations de l'Interconnexion Sud,

et nous pensons très clairement que les deux configurations, ici représentées schématiquement, permettent toutes les combinaisons entre chacune de ces deux configurations de la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon et chacun des trois scénarios dont vous débattiez ici. Toutes les solutions seront potentiellement possibles pour assurer les fonctionnalités que j'ai évoquées, pour aller en gare parisienne, d'une part, et pour assurer des fonctions de train intersecteurs, par ailleurs.

Autre aspect du projet POCL par rapport à l'Interconnexion Sud, la gare d'Orly, que vous voyez sur le schéma. L'opportunité de la gare d'Orly est une question posée au débat public de l'Interconnexion Sud, et donc la LGV POCL se posera la question... est en train de se poser la question en regardant le débat actuel, et même avant le débat : quelle est cette fonctionnalité que j'appelle complémentaire pour la LGV POCL, par rapport à ce que j'ai évoqué comme fonctionnalité principale tout à l'heure, pour assurer, peut-être, des fonctions de desserte au Sud de l'Ile-de-France et de desserte d'intermodalité air-fer ? Et peut-être de quelques correspondances TGV-TGV. La question sera ouverte au moment du débat public de la LGV POCL, bien évidemment si l'opportunité d'une gare à Orly était confirmée dans le débat public de l'Interconnexion Sud.

Donc, en résumé par rapport aux questions de l'Interconnexion Sud et par rapport à l'Ile-de-France, il reste à approfondir cette option de passage par Orly et sa signification pour la LGV POCL, les modalités fonctionnelles et techniques du lien avec l'Interconnexion Sud dans les configurations, même si je peux vous affirmer que toutes les combinaisons seront possibles, et qu'il n'y a pas de lien direct, en quelque sorte fonctionnel, entre ces deux projets, il y a des liens de complémentarité. Et puis, parmi les avantages qu'offre la LGV POCL, c'est en fait cette séparation des flux, dont vous parlez dans d'autres circonstances ici, entre les flux régionaux, les flux des RER, et cetera, sur le réseau existant et les flux des voyageurs longue distance qui seraient alors des voyageurs du TGV au lieu d'être dans les Corails ou, disons, dans les Aqualys Orléans-Paris comme autre exemple, tous ces voyageurs qui prendraient le TGV ne seraient plus dans ces mêmes trains, et il y aurait moins de trains Corail ou des trains Aqualys à ce moment-là, ce qui permettrait, d'une part, de libérer des sillons pour les RER, et ce qui permettrait de dédier l'infrastructure pour la LGV POCL à partir de l'Ile-de-France et jusqu'à destination finale. Donc, la LGV POCL prévoit une infrastructure dédiée, y compris en Ile-de-France, pour emporter des TGV. Cette question restera à approfondir bien sûr, sur les configurations un peu plus tard, et sur les sillons que cela pourrait permettre pour les RER notamment. Voilà, j'ai essayé de tenir dans les 6 minutes qui nous étaient imparties là-dessus.

Jacques DUCOUT : Merci, Monsieur Tainturier, de nous avoir apporté une... Non, Monsieur Rizk, pardon... de l'éclairage sur POCL. Avant de synthétiser le débat, je voudrais faire répondre à deux questions écrites peut-être, et ensuite on passera à la synthèse.

Olivier KLEIN : Oui. Merci. Donc, on a effectivement deux questions par Internet. Alors... Excusez-moi, j'ai un peu du mal à lire. « A terme, à l'ouverture du futur barreau d'Interconnexion Sud en 2025, y aura-t-il encore des trafics TGV sur le barreau de Massy-Valenton ? A quelle densité de trafic journalier ? Et donc, quelles conséquences éventuelles sur l'amélioration de la desserte RER C ? ». Donc, est-ce qu'il restera des TGV sur l'actuelle ligne, combien, et qu'est-ce que cela aura comme conséquence ? Une deuxième question qui va rappeler des souvenirs aux gens qui travaillent depuis longtemps sur le projet : « A-t-on envisagé des scénarios situés plus au Sud ? Les scénarios présentés restent tous dans la même zone géographique, tandis qu'une bonne



partie des problématiques pourrait être contournée par une interconnexion plus en amont. La desserte d'Orly pouvant être envisagée par une gare intermédiaire... », cette dernière phrase, je ne sais pas l'interpréter. En tout cas, est-ce qu'il est possible de ressusciter le projet barreau Sud tel qu'il était il y a quelques temps ?

Tristan BARRÈS : Alors, sur la première question. J'ai raisonné en nombre de trains TGV par jour dans les deux sens qui circulent sur la ligne Massy-Valenton. Aujourd'hui, vous avez une quarantaine de trains, exactement 41, qui circulent sur la ligne Massy-Valenton. En 2020, sans faire l'Interconnexion Sud, on aurait, à peu près, compte tenu de la croissance de trafic assez forte de TGV intersecteurs que j'ai présentée tout à l'heure, on estime que le trafic devrait atteindre 74 TGV toujours par jour et dans les deux sens. L'Interconnexion Sud permet d'augmenter ce trafic, parce qu'on crée de nouvelles gares, parce qu'on améliore la régularité des TGV, et donc tout ceci crée du trafic, et donc remplit davantage de trains. On considère qu'à la mise en service d'Interconnexion Sud, on aurait, grosso modo, 86 TGV qui circuleraient sur l'Interconnexion Sud. Alors, sur ces 86 TGV, vous en avez 80 qui empruntent l'Interconnexion Sud proprement dite de bout en bout, et vous en avez 6 qui empruntent un bout de la ligne actuelle Massy-Valenton, et qui, ensuite, rejoignent l'Interconnexion Sud. C'est ce qu'on appelle les TGV normands. Alors, pourquoi ils ne peuvent pas rentrer dès le début dans le tunnel ? Parce que les TGV normands, en fait, ils n'arrivent pas par la LGV Atlantique, ils arrivent... depuis Versailles, ils n'arrivent pas à Massy TGV, ils arrivent à Massy-Palaiseau, donc ils se situent sur la ligne du RER C, et donc ils ne peuvent pas physiquement rentrer dans le tunnel qui se trouverait au niveau de Massy. Ils doivent donc continuer leur parcours pendant un certain temps sur la ligne classique, sur la ligne actuelle, avant de rejoindre par ce que l'on appelle un raccordement normand au niveau de Wissous, le tunnel TGV, pour rejoindre la gare TGV d'Orly. Et cela, cela représente donc un trafic de six TGV par rapport à la référence qui est de 74 TGV en 2020.

Alors, la deuxième question porte sur le barreau Sud. Alors, est-ce qu'il est possible de ressusciter le barreau Sud ? Vous savez que c'est difficile. Alors, le barreau Sud, pour ceux qui ne le connaissent pas, c'était en fait de réaliser l'Interconnexion Sud, beaucoup plus au Sud qu'aujourd'hui, c'est-à-dire dans le Sud de l'Essonne, en reliant directement et majoritairement par un tunnel la LGV Atlantique et la LGV Sud-Est sans l'idée de gare TGV francilienne, en fait. Et donc, ce projet, c'est ce que je disais au début de la réunion, c'est ce projet qui a été fortement combattu à l'époque, et qui a même disparu du SDRIF de 1994. Alors, l'Interconnexion Sud, pour nous, ce n'est pas seulement la création d'une ligne, c'est également la création de nouvelles gares TGV. Et on croit beaucoup à ce modèle de gares TGV franciliennes. Il y a une gare TGV francilienne qui fonctionne très bien aujourd'hui, c'est la gare TGV de Massy, pourquoi ? Parce que la gare TGV de Massy, elle est connectée à un réseau de transport structurant qui est le RER B. Et une gare TGV, de manière générale, en Ile-de-France, cela fonctionne bien lorsque c'est connecté soit à un RER... Massy, c'est le RER B, Marne-la-Vallée, RER A, Roissy, RER B, mais aussi parce que c'est connecté à un grand équipement. Roissy par exemple, ou Euro Disney et, dans le Sud de l'Ile-de-France, Orly. Donc, le comité de pilotage dans les années 2000, un comité de pilotage d'Interconnexion Sud, a décidé en fait, en réactivant le projet Interconnexion Sud, de desservir, de conserver la desserte de la gare de Massy, et donc de construire et d'imaginer le projet Interconnexion Sud à partir de la gare de Massy en construisant de nouvelles gares TGV franciliennes, dont une à Orly. Pour résumer, le nouveau projet Interconnexion Sud, contrairement au projet barreau Sud, c'est un projet qui a trois points invariants. Premier point, c'est le découplage des flux TGV et des flux RER C. Donc, cela, à la rigueur, c'est un point qui était commun avec le barreau Sud, mais

les deux autres points invariants qui sont totalement différents avec l'ancien projet, c'est la conservation de la desserte de Massy, et c'est la création d'une gare TGV à Orly. Cela, c'est vraiment les trois points fondamentaux du projet qui étaient décidés par le comité de pilotage, et en raison principalement de la force que peuvent avoir les gares TGV franciliennes sur le trafic intersecteurs.

Jacques DUCOUT : Bien ! Merci ! Avant de faire la synthèse, il n'y aurait pas une question ou quelqu'un qui n'avait pas pu intervenir ? Non, pour le moment, non ? Alors, Camille, est-ce qu'on peut faire la synthèse ? Et puis ensuite, on essaiera de susciter une ou deux dernières questions.

Camille SAISSET : Oui. Alors, je vais essayer de reprendre assez rapidement ce qui m'a semblé ressortir ce soir. D'abord, quelques mots sur le principe même de ce débat public. On a beaucoup parlé, finalement, d'un des principes qui est le principe d'équivalence ce soir, l'équivalence dans le temps de parole, sachant qu'il est aussi possible de reprendre la parole à un autre moment. Voilà. Et on a aussi compris que, effectivement, ces principes ETAIN s'appliquent aux membres qui ont été nommés dans cette CPDP, et pas au maître d'ouvrage qui, lui, soutient ce projet, et est là pour le défendre dans le cadre du débat public. Voilà, je dirais que... il me semble que, finalement, la nécessité de ce débat est ressortie ce soir, dans le sens où il n'y a pas de... finalement, il n'y a pas de débat sur la nécessité de séparer les flux, les flux de transport. Alors là, dans le projet actuel, c'est TGV-RER-fret, et d'une manière générale c'est voyageurs-marchandises. Et donc, séparer ces flux, cela veut dire aussi s'intéresser à ceux qui les empruntent ou, voilà, à ceux... et à ceux qui les empruntent. Voilà, ces marchandises pouvant être quelquefois des marchandises dangereuses, et qui, si elles étaient gérées autrement, elles permettraient peut-être d'autres propositions de scénarios... enfin, une autre proposition de scénario. Ces voyageurs qui sont des gens qui vont aller prendre l'avion pour... on peut imaginer du tourisme, mais avant tout, des travailleurs. Moi, j'ai vraiment entendu parler du transport des travailleurs ce soir, les travailleurs de l'Essonne, de Juvisy d'ici, qui vont travailler sur le pôle d'Orly, et qui se soucient de savoir que ce projet-là va prendre en compte la possibilité pour eux d'utiliser ces transports en commun ; les travailleurs d'Ile-de-France qui sont... enfin, les Franciliens qui sont, parmi les Français, qui utilisent le plus les transports en commun, et les travailleurs qui sont aussi des gens qui viennent de province, et qui vont emprunter le TGV... les LGV, pardon, qui circulent... enfin pardon, les TGV qui circulent sur les LGV pour, pourquoi pas, prendre l'avion et effectivement représenter leurs entreprises, pas seulement au niveau local, mais aussi au niveau international, pourquoi pas. Voilà ! Je ne sais pas quel temps il me reste. Voilà, évidemment, enfin, c'était très...

Jacques DUCOUT : C'est pratiquement bon.

Camille SAISSET : C'est pratiquement bon ? Très bien. J'ai aussi relevé la notion d'efficacité. Finalement, s'il y a trois gares de TGV sur cette interconnexion, il est où le gain, finalement ? Et pour les voyageurs ? Et puis avant tout, également l'efficacité par rapport à la position de la gare d'Orly, sachant qu'effectivement, cela va très certainement se rediscuter la semaine prochaine. Et enfin, la préoccupation principale, bien sûr, les transports en commun locaux, c'est-à-dire les lignes de RER, la mise en œuvre du schéma directeur étant qualifiée de « serpent de mer ». Voilà ! Et bien, sur ce, j'espère que nous ne sommes pas dans un... enfin, dans ce lac, il n'y a pas de monstre du Loch Ness. Je m'arrête là.

Jacques DUCOUT : Merci ! Alors, j'attends une question, question de la salle. Moi, j'ai une question à poser. Je vais poser ma question. Là, j'ai entendu parler de troisième voie le long de la ligne existante, c'est-à-dire à l'Est, si j'ai bien compris, de Rungis. Il y a deux voies existantes, il peut y en avoir une troisième, une quatrième, je n'ai pas bien compris quel était le... c'est le jumelage, si j'ai bien compris, mais je n'ai pas trop bien compris.

Tristan BARRÈS : La configuration actuelle : il y a deux voies RER C, une pour chaque sens entre Massy et Pont de Rungis, grosso modo, et vous avez, à l'Est de Pont de Rungis jusqu'aux Saules, un peu avant les Saules, trois voies, en fait. Vous avez toujours les deux voies du RER C, plus une voie qu'on appelle la voie MG, qui est en fait une voie fret, qui permet notamment la circulation des trains qui vont au marché de Rungis, et qui est connectée en fait à l'ensemble du réseau fret qui est situé plus à l'Est. Donc, vous avez trois voies entre Pont de Rungis et les Saules à peu près. Après, vous avez le RER C qui, lui, va à Choisy, et puis la Grande ceinture qui, elle, continue jusqu'à Valenton.

Jacques DUCOUT : Donc, l'idée, cela serait bien d'en avoir quatre ?

Tristan BARRÈS : Alors, l'idée, c'est d'en avoir quatre : deux pour le RER C, deux pour le TGV. Donc, cela veut dire qu'il faut en rajouter deux à l'Ouest et une à l'Est.

Jacques DUCOUT : Donc, je voudrais, parce que... Oui ?

Tristan BARRÈS : Quand on est, pardon, dans le cas du scénario B, c'est-à-dire dans le cas d'un scénario jumelage.

Jacques DUCOUT : Bien sûr ! Comme il n'y a pas de questions... Si, mais voilà ! Suscite une question.

Patrice SAC : Patrice Sac, conseiller général d'Athis-Mons. Juste une question par rapport à une donnée que je ne trouve pas dans le dossier. Vous indiquez en minutes le temps des quatre gares d'Orly par rapport aux accès des aérogares, mais inversement par rapport aux gares TGV, il serait intéressant d'indiquer le temps de transport en commun pour arriver à ces gares TGV, de la zone de chalandise, qui est celle que vous dites comme une zone de développement de potentiel, c'est comment on y arrive en transport en commun rapide ? Et parmi les différentes solutions, combien de temps il faut ? Et quelle est la moyenne des temps quand on répartit les zones d'habitat des villes d'accès ? Je pense que c'est une donnée qui serait, pour notre analyse, intéressante.

Tristan BARRÈS : Alors, c'est effectivement... Pardon, je réponds ?

Jacques DUCOUT : Allez-y, oui !

Tristan BARRÈS : C'est effectivement une donnée intéressante qui n'est pas dans le dossier support que vous avez entre les mains, si je ne me trompe pas, parce que cela fait l'objet de beaucoup de cartes. Mais toutes ces cartes sont en fait publiques et regroupées dans un rapport qui, de mémoire, s'appelle : « Analyse de l'accessibilité en Ile-de-France », qui est donc en ligne sur le site de la CPDP, qui vous donne en fait les temps de parcours pour aller, justement, dans ces gares TGV en transport en commun et en véhicule particulier, aujourd'hui et en 2020, avec l'Interconnexion Sud. En fonction de la localisation de la gare TGV, qu'elle soit dans l'une des quatre localisations qui est proposée dans toutes ces cartes-là. Donc, vous voyez, cela fait beaucoup de possibilités : 2009, 2020, quatre gares TGV, véhicule particulier, transport en commun, donc cela fait, je ne sais plus, une vingtaine ou trentaine de cartes. Donc, elles sont toutes regroupées. Là, vous avez par exemple... vous avez un exemple, justement, accessibilité, ce sont des

cartes comme cela qui vous donnent les temps d'accès aux gares TGV en fonction de la zone d'Ile-de-France qui vous intéresse.

Jacques DUCOUT: Une autre question ?

Michel BRAS : J'aurais souhaité faire une dernière observation à propos de la ligne 14. On n'a pas à parler ici du Grand Huit et de l'Arc Express. On peut penser que les deux équipes, avec du bon sens, arriveront bientôt à un tracé qui serait peut-être, à un certain consensus. Mais il y a au moins un consensus entre les deux, c'est le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly qu'on retrouve dans les deux cas. Alors, je vais faire quand même deux observations ; ce prolongement de la ligne 14, il était aussi... il sera à échéance de 15 ans, donc de même nature que notre liaison TGV et notre gare. Venant de Paris, on va peut-être apporter des passagers aériens, mais en aucun cas des passagers TGV. Ces Parisiens prendront le TGV à Paris. Donc, il n'intéresse essentiellement que les passagers aériens. Et donc, la liaison de la ligne 14 qui arrivera sur Orly n'est pas une priorité pour qu'elle soit liée à la gare TGV. C'est ma première observation. Pendant ces 10 ans, si tout se passe bien, on aura par contre un tramway T7 qui sera en service depuis une dizaine d'années entre Villejuif et au moins Orly. Je ne pense pas que d'ici là, nous aurions déjà le deuxième prolongement, mais l'avenir nous le dira. Mais personnellement, je n'y crois pas. Par contre, ce T7, lui, il va essentiellement emmener des travailleurs sur l'ensemble... non seulement d'Orly, mais sur ce qu'on appelle l'ensemble du pôle aérien. Il emmènera essentiellement donc des travailleurs. En aucun cas, il va emmener des passagers, on part de Villejuif, donc on ne vient pas de Paris ni pour prendre l'avion ni pour prendre le TGV. Donc, ce qu'on peut poser comme question d'ici 15 ans, c'est qu'on aura deux moyens de transports entre Villejuif et Orly, un en aérien, un en sous-sol, avec deux natures de passagers. Ceci dit, pour le pôle d'Orly, puisqu'il n'y a pas que l'aéroport d'Orly, il faut penser, je crois aussi, pôle d'Orly, c'est vraiment une bonne opportunité. Et je finirai en disant qu'à travers tout cela, la seule chose qu'on n'ait pas vu ce soir, c'est... parce qu'on n'a pas prononcé le mot, aucune liaison entre Orly et Evry. Merci.

Jacques DUCOUT : Entre Orly et Evry. Vous voulez répondre... Cela va être un peu difficile, peut-être le T7...

Tristan BARRÈS : Donc, vous dites que la ligne 14 n'a pas comme objectif de se relier à la gare TGV. Dans le dossier du maître d'ouvrage, donc dans le dossier de la Société du Grand Paris qui présente le prolongement de la ligne 14, il y a bien évidemment dans la ligne 14 une recherche de connexion avec l'aéroport d'Orly, mais également une recherche de connexion avec la gare TGV. Il est même dit explicitement que si la gare TGV n'était pas sous l'aérogare, mais était, par exemple, à Pont de Rungis, la ligne 14 desservirait et la gare TGV et l'aéroport d'Orly. Alors après, pour ce qui concerne le trafic qui utiliserait... enfin, quelle est la part de trafic de cette ligne qui utiliserait la ligne 14 pour aller à la gare TGV ? Cela, c'est plutôt dans les études de trafic de Grand Paris qu'il faudrait regarder cela. Mais ce n'est pas seulement forcément des Parisiens. Moi, ce que je comprends de tous ces projets, la ligne 14, de l'autre partie du métro automatique qui vient de Massy et également de tous les TCSP qui convergent vers Orly, dont le T7 qui est celui qui verra le jour à plus proche échéance, ce sont des projets de transport en commun qui vont améliorer l'accessibilité de l'aéroport d'Orly, et donc en même temps, l'accessibilité de la gare TGV. Donc, c'est quelque chose qui est plutôt positif pour la dimension territoriale de la gare TGV, de mon point de vue.

Jacques DUCOUT: Oui. Vous croyez qu'on n'avait pas dépassé le temps ? Donnez le micro à monsieur. On a combien ? Deux minutes, trois minutes.

Lionel LE FESSANT : Merci beaucoup ! Lionel Le Fessant d'Athis-Mons. Trois à quatre projets, quatre coûts différents, et on voit que sur ces trois projets, on comprend bien pourquoi, il y a donc un coût, et surtout on voit qu'il y a une rupture de charge. Avez-vous considéré... dans les prix de ces trois projets, où il y a rupture de charge, avez-vous considéré le coût des infrastructures supplémentaires qu'il va falloir mettre en place pour pallier cette rupture de charge ? Et deuxième question, avez-vous quantifié en termes de temps la perte liée à cette rupture de charge sur les trois projets ? Et ce temps représente de l'argent. Et si on établit un investissement de cette gare sur soixante ans, cette perte de temps va représenter une somme considérable. Donc, avez-vous envisagé ces coûts supplémentaires ? Merci.

Jacques DUCOUT : La rupture de charge pourrait faire un thème d'une réunion.

François GULIANA : Alors, pour répondre à cette question, et je pense en effet qu'on y répondra davantage la semaine prochaine lors de l'intervention à Orly, en effet, la question de la localisation de la gare TGV à Orly, si on peut mettre l'image, est essentiellement liée à cette question de rupture de charge. Avec un bémol, c'est que la gare TGV d'Orly, encore une fois, a deux fonctions : la fonction territoriale et la fonction d'aéroport. Donc, cette question de rupture de charge, elle concerne 50 % du trafic à Orly. Si on peut visualiser la carte pour rappeler les quatre localisations de gare TGV à Orly. Donc, nous avons : au plus près des aérogares, Cœur d'Orly, Rungis-La Fraternelle et Pont de Rungis. Alors, pour au plus près des aérogares, en effet, la correspondance semble la plus naturelle parce qu'elle serait verticale avec une rupture de charge pour autant, parce qu'il faut prendre une succession d'escalators pour remonter la distance. Pour les trois autres localisations, on a pris comme hypothèse des aménagements de l'Orlyval. Pour Rungis-La Fraternelle, l'aménagement serait simplement la création d'un arrêt d'Orlyval, donc d'une station pour faire la correspondance, le coût est estimé à 25 millions d'euros, et est pris en compte dans l'estimation des coûts du projet. Pour ce qui est de Cœur d'Orly ou de Pont de Rungis, on prévoit éventuellement un prolongement d'Orlyval à hauteur de 80 millions d'euros pour Pont de Rungis. Alors, après, l'estimation du coût liée à la rupture de charge... la rupture de charge a deux effets ; d'une part, c'est une sorte de pénibilité du fait de devoir changer plusieurs fois de mode de transport, et en effet un temps additionnel au parcours et une incertitude liée à ce parcours-là. Je vous disais qu'au plus près des aérogares, le temps de correspondance en descente de TGV jusqu'à une aérogare serait en moyenne de 5 minutes 30. Pour ce qui est du Pont de Rungis, ce temps de parcours serait de 11 minutes. Il est à comparer à une quinzaine de minutes entre la gare TGV à Roissy et l'aérogare Charles de Gaulle 1. Et surtout, il faut avoir en tête que cette gare TGV, pour les voyageurs qui effectueraient un premier voyage en TGV, puis un second voyage en aérien, irait dans des distances lointaines, c'est surtout pour aller vers l'outre-mer ou vers des destinations à l'étranger sur des temps de parcours de plusieurs heures. Cette correspondance reste limitée, on estime que 15 minutes est tout à fait acceptable en termes de temps de parcours et de rupture de charge.

Jacques DUCOUT : Et quand on est en retard, chaque seconde compte, et quand on voit le TGV partir juste sous soi, c'est difficile, moi j'ai fait l'expérience des transports en commun en ce moment, ce n'est quand même pas évident. Le débat est pratiquement terminé pour ce soir.

Tristan BARRÈS : Je voudrais juste ajouter quelque chose. La raison, le temps c'est de l'argent, et la rupture de... mais il faudrait comparer cette situation avec une rupture de

charge de 5 ou 10 minutes par rapport à la situation actuelle. Actuellement, les gens qui viennent prendre un avion à Orly en faisant leur premier trajet, leur pré-acheminement en train, à 98 %, ils arrivent dans une gare parisienne, et là, la rupture de charge, elle est beaucoup plus importante. Ils arrivent à la gare Montparnasse, gare de Lyon ou gare de l'Est ou gare du Nord, et ensuite ils doivent rejoindre l'aéroport d'Orly, soit par les transports en commun, soit avec un taxi, soit autrement. Donc là, la rupture de charge est beaucoup plus importante que les 5 ou 10 minutes proposées par une liaison Orlyval entre la gare TGV et l'aéroport.

Jacques DUCOUT : Nous allons, je pense, en rester là. Avant de céder la parole à François Perdrizet qui conclura, je voudrais souligner que les débats continuent donc jusqu'au 20 mai avec la pause. Et donc, jusqu'au 20 mai, il y a possibilité d'intervenir et d'essayer à chaque fois de parler sans être trop long. Je pense que ce soir, on n'a pas bien abordé les scénarios. Je n'ai pas entendu du tout parler de l'Est, de ce qui allait se passer à l'Est, on n'en a pas parlé, on a parlé du tunnel un peu, mais cela s'est arrêté là. Et c'est quand même un peu dommage parce qu'on essaie de cibler les débats. Donc, des questions sur les scénarios pourront être posées bien sûr à une autre séance. Je voudrais vous rappeler qu'il y a un petit pot au fond qui permet à tout le monde de se rafraîchir et de rester quelques minutes. Je pense qu'il y a eu un peu de débat, je vous remercie de m'avoir donné ce micro. Voilà ! Je passe la parole à François.

François PERDRIZET : Merci Jacques, et bien sûr c'est un grand merci à tous les gens qui ont participé à cette séance. Moi, je l'ai trouvée relativement claire, alors peut-être que je fais des progrès, mais enfin j'ai trouvé que les questions abordées étaient tout à fait pertinentes, et vous êtes... c'est la salle, bien sûr, qui est la source de cette richesse de dialogue. Personnellement, deux choses : d'abord, un des sujets abordés, c'est Orly, et je crois que la réunion du 13 sera tout à fait importante pour compléter ce qu'on a dit aujourd'hui sur Orly, sur les ruptures de charge, sur les localisations. Il y a eu déjà des tas de choses de dites, mais je crois qu'il y a encore pas mal à dire. Et la deuxième chose, c'est une impression un peu personnelle, c'est que je trouve qu'on a mis le doigt aujourd'hui sur ce que j'appellerais deux incertitudes ou deux zones d'ombre. La première, c'est le délai de réalisation, quand est-ce que cela sera réalisé, et qu'est-ce qu'on fait entre-temps ? C'est une question sur laquelle il faudra probablement qu'on essaie d'avancer. Et la deuxième question, on voit bien que tout le monde est d'accord pour dire que ce projet s'insère dans un réseau de transport collectif, et il doit y avoir un maillage, mais c'est vrai qu'il y a des tas de projets en cours dans ce maillage de transport collectif mais, aujourd'hui, on n'a quand même qu'une vue partielle de comment cela va évoluer, quels vont être les délais, et cetera. Ce qui fait que c'est difficile d'avoir une vision complète pour le projet et son raccordement à ce maillage. Voilà ! Moi, j'ai ces deux zones un petit peu d'ombre que je me dis : « qu'est-ce qu'on peut faire pour essayer de progresser et de lever un certain nombre d'incertitudes ou d'incompréhensions ? ». Merci encore et à bientôt !