

Jean-Yves SENANT : ... public, mesdames, messieurs, d'abord, bienvenue au Conservatoire d'Antony pour cette huitième réunion du débat public que vous avez acceptée, Monsieur le Président, d'organiser à Antony et je vous en remercie. Nous avons souhaité, en effet, qu'une réunion soit organisée à Antony, d'abord, parce que nous avons de bonnes raisons de penser que la future ligne traversera notre ville, et puis, parce que notre ville aussi est fortement sensibilisée aux problématiques de l'interconnexion par le projet Massy-Valenton. J'espère vivement que malgré la passion qui entoure ce projet Massy-Valenton, la réunion se passera dans de très bonnes conditions, dans le calme et la sérénité. Je vous remercie. (Applaudissements)

François PERDRIZET : Merci Monsieur le Maire de nous accueillir pour notre reprise du débat public. Vous avez une salle splendide, Monsieur le Maire, et vraiment, je vous en félicite. Comme cela avait été, tout à fait au début des réunions de débat public, notamment à celle de Massy, cette reprise était prévue à Antony depuis fort longtemps et était attendue. Elle est, pour moi, l'occasion de vous faire le point un petit peu sur ce processus de débat public. Nous avons commencé le 9 décembre ce processus, qui a été suspendu cinq semaines en raison des élections cantonales. Nous reprenons donc aujourd'hui, et il se terminera le 20 mai exactement. A mi-parcours, nous avons fait six réunions dont cinq réunions dans la région parisienne que cela soit à Massy, Juvisy, Orly, Villeneuve-Saint-Georges ou Melun, et une en province, notamment, à Nantes. Au-delà, nous avons fait également ce qu'on appelle un atelier technique, c'est-à-dire une réunion ouverte où, en général, il y a moins de monde parce que le sujet est plus spécialisé, et là, nous avons choisi "la capacité des lignes ferroviaires" pour bien comprendre qu'est-ce qu'il y avait derrière cette notion de capacité.

Nous avons connu une fréquentation assez raisonnable en moyenne à peu près 150 personnes avec des hauts, notamment on a été jusqu'à 300 à 320 et avec des bas, 80. J'ai l'impression qu'à Antony, nous sommes dans la moyenne. Pour l'instant, nous avons 25 cahiers d'acteurs, alors je crois qu'il y a un problème de certains cahiers d'acteurs qui ne sont pas arrivés, on est en train d'essayer d'arranger cela. Par ailleurs, il y a une retransmission sur Internet et nous avons régulièrement entre 50 et 100 personnes qui suivent les débats de chaque réunion sur Internet. Nous avons aussi un système de questions, qui est sur Internet et nous avons à peu près mis en ligne 100 questions des uns ou des autres sur Internet. Après ce cadrage sur l'avancement du débat, je voudrais parler un petit peu de... faire le point sur l'état du contenu du débat en termes à la fois d'acquis et en matière d'orientations. Alors, sur les acquis, que peut-on dire aujourd'hui, à mi-

parcours ? Première chose, il n'y a pas eu de remise en cause du projet d'interconnexion si ce n'est une référence à l'arbitrage qui devrait être déplacé entre les lignes TGV et les transports collectifs urbains. Deuxième chose, on a eu la région Ouest et quand je dis la région Ouest, c'est non seulement les pays de Loire mais c'est aussi la Bretagne, qui ont une implication très forte dans le projet. D'ailleurs, ce soir, nous avons des représentants de cette région. Troisièmement, au niveau de la gare d'Orly, je crois qu'il y a eu une opinion presque unanime pour une gare sous les aéroports, donc, cela, je crois que personne n'a plaidé une autre position, vous savez il y avait quatre positions, c'est assez clair au point de vue de ce qu'on a entendu. Quatrième point acquis. On a eu une orientation très majoritaire en faveur d'une gare sur la rive droite, c'est-à-dire la rive droite de la Seine et, donc, cela serait une deuxième gare après celle d'Orly. Par ailleurs, dernier point ou avant-dernier point. Nous avons assisté à la formation de deux coalitions, on va appeler cela des coalitions : l'une qui défend le scénario qu'on appelle le scénario A qui va tout droit en souterrain avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges et une autre coalition qui défend plutôt le scénario C, c'est-à-dire un scénario qui, à partir d'Orly, se dirige vers la ville nouvelle de Melun-Sénart autour de la gare de Lieusaint, notamment à ce propos, il faut noter un fort consensus des acteurs de Seine-et-Marne en faveur de ce scénario. Dernier point sur les acquis : En matière de scénario, il faut souligner qu'un fort rejet du scénario dit B, celui qui est accolé... une ligne accolée à l'existante et dont la majorité est aérienne. Et ceci d'ailleurs, il faut le dire sans véritable examen, cela a été un cri unanime de rejet. Voilà ce qu'on peut dire sur les acquis du débat.

Alors maintenant, je voulais parler un petit peu des orientations possibles du débat. D'abord, ce qu'il faut signaler, c'est la place que va sans doute revêtir l'environnement. Nous avons trois réunions dont celle-ci, Antony, Yerres, et Villeneuve-le-Roi, où ce sujet va être évoqué, que cela soit sous la forme de milieu urbain ou de milieu naturel et il y aura, bien sûr, avec certains thèmes comme le bruit, les vibrations, les répercussions de l'enfouissement, les coupures, enfin tout ce qui est environnement, et tissu urbain et habitat. Donc, première orientation, c'est clair qu'on va focaliser, et les acteurs, on sent bien qu'ils sont prêts à le faire, vont nous interroger sur ces thèmes-là. Deuxième orientation, c'est, il paraît souhaitable et je pense que cela sera probablement notre travail à tous de préciser l'articulation entre le projet de l'interconnexion, et puis, les autres projets en gestation. Alors, je pense, par exemple, au projet de la Région à travers le plan de mobilisation, je pense aussi au Grand Paris, je pense aussi à la future liaison TGV qu'on

appelle POCL, Paris-Orléans-Lyon-Clermont, et puis bien sûr il y a aussi l'articulation avec un projet que vous connaissez bien, qui s'appelle l'aménagement Massy-Valenton dont on parlera certainement ce soir. Troisième orientation à envisager, c'est la comparaison des arguments. Aujourd'hui, on a beaucoup... dans des réunions, on a des gens qui défendent la Seine-et-Marne, et puis, d'autres qui défendent plutôt le Val-de-Marne, Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint ; ce qu'on va avoir à cœur, c'est d'organiser un échange d'arguments et notamment, on a une réunion qui est prévue à Longjumeau sur ce thème-là de manière qu'il y ait un échange et que chacun entende les arguments des uns et des autres, et cela nous paraît un passage extrêmement important, parce qu'il faut qu'on organise cet échange. Quatrième point et non des moindres, c'est le financement. Aujourd'hui, on n'a pas beaucoup de données sur le financement et on sait que c'est un financement difficile, parce que c'est à la fois un projet de transport et un projet d'aménagement du territoire. Donc, nous allons essayer, à travers notamment un atelier technique, de voir comment on peut avancer sur ce sujet-là et comment on peut réfléchir sur ce projet pour crédibiliser le fait qu'il y a quelque chose, un processus qui peut se mettre en place. Bien sûr, notre but n'est pas de donner des clés de financement ou d'organiser des tours de table. Notre but, c'est d'essayer de dégrossir un petit peu dans quelles conditions tout cela peut se faire et c'est ce qu'on va essayer de faire à travers un atelier. Dernier point sur les orientations, pas loin de cette question du financement, il y a aussi la question de la faisabilité du projet, de son découpage en phases fonctionnelles, de son calendrier, toutes questions qui sont importantes et qui sont liées d'ailleurs très étroitement au financement, et puis, il y a aussi ce que j'appelle une orientation espérée, c'est-à-dire que les grands acteurs, ceux qui notamment seront appelés à participer au financement de ce projet, puissent donner des positions dans la fin de notre parcours, parce que c'est très important que ces acteurs-là prennent position. Pour terminer mon propos, je souhaite attirer votre attention sur les nouveaux cahiers d'acteurs, nous en avons six : il y a la mairie d'Antony ; il y a la mairie de Wissous ; il y a aussi CDR MaVal ; les associations, l'APEPAW l'association de Wissous ; le CESR IDF, donc, le Conseil économique et social d'Ile-de-France ; et puis l' AIS, l'Association de l'interconnexion Sud dont les représentants sont là. J'attire votre attention sur le journal numéro 2 du débat qui résume un peu le point que je vous ai fait rapidement. Enfin, on a eu, donc, un atelier technique, dont je vous ai parlé, les capacités des lignes ferroviaires. Les résultats seront disponibles le 10 avril. C'est bien cela. Voilà ! Pour conclure, je vous souhaite une réunion dense et riche, avec le respect mutuel des opinions, mais je suis certain, comme l'a montré déjà notre parcours, que nous

saurons être à cette hauteur. Merci beaucoup, et je laisse la parole à Olivier Klein qui va animer la séance. Olivier Klein est donc un chercheur en matière de transport dans un laboratoire qui s'appelle le LET, Laboratoire d'économie des transports. A vous d'animer cette séance, Olivier.

Olivier KLEIN : Merci, François. Donc, bonsoir à tous et toutes. Bonsoir aussi aux internautes. On va, donc, animer cette séance. Tout d'abord, je vais vous rappeler un petit peu les règles du débat, nos cinq principes qu'on appelle ETAIN. Donc, ETAIN, E pour équivalence, c'est-à-dire que dans ce débat public, tout le monde peut s'exprimer au même titre, qu'on soit tout en haut ou tout en bas de l'échelle. La transparence, c'est-à-dire que la transparence est pour nous, pour le maître d'ouvrage et pour chacun des acteurs, on l'espère, le fait de donner toute l'information dont on dispose. L'argumentation, c'est qu'on n'est pas là pour dire je suis pour ou je suis contre, on est là pour apporter des arguments, et nous, c'est cela que nous allons retenir. L'indépendance, alors, cela nous concerne plus, nous, Commission du débat, c'est-à-dire que nous ne sommes ni liés à Réseau ferré de France, ni aux différents porteurs des différents scénarios. Et la neutralité : nous ne donnons pas, à l'issue du débat, notre avis qui ne compte pas de toute façon. Ce qui compte, c'est le relevé de tous les arguments que vous aurez exprimés, et c'est cela que l'on exprimera dans le compte-rendu du débat. Alors, la séance de ce soir. Voilà, le programme de la réunion, donc, on a déjà un petit peu avancé. On va avoir une présentation du projet par Réseau ferré de France pour qu'on sache de quoi on parle, une première série de questions-réponses, d'échanges avec la salle, puis, une série de trois interventions avec RFF qui va nous parler du projet Massy-Valenton, parce qu'on a pensé, RFF était d'accord d'ailleurs, qu'on ne pouvait pas, à Antony, ne pas parler de ce projet Massy-Valenton, qui est quand même à la fois distincte du projet d'interconnexion, et, en même temps, qui présente un certain nombre de recoupements avec lui, donc, on va avoir une intervention de RFF spécifique là-dessus. Et puis, deux interventions de la Mairie d'Antony et de l'association Citoyens d'Antony, une nouvelle période d'échanges avec la salle, puis, une nouvelle série d'interventions, le CDR MaVal et la CELFI Ile-de-France, une nouvelle période d'échanges avec la salle, et ensuite, deux interventions de la Mairie de Wissous et de l'APEPAW, donc, des... je ne sais pas comment on dit, des habitants de Wissous. Enfin, voilà. Excusez-moi ! Et donc, une série à nouveau d'échanges avec la salle. Enfin, on essaiera de faire une rapide synthèse, comme on le fait d'habitude, avant de clôturer la réunion à 23 heures. Voilà le programme. Les temps d'intervention sont de 6 minutes par intervenant, sauf la

présentation du projet par RFF, à qui je donne la parole immédiatement, pour 20 minutes.

Tristan BARRÈS : Mesdames et messieurs, bonsoir ! Donc, nous sommes Réseau ferré de France qui est un établissement public, qui a été créé en 1997, et qui a pour compétence la gestion du réseau ferré national, donc, propriétaire et gestionnaire de ce réseau. Donc, à ce titre, nous assurons l'exploitation, l'entretien, le développement et la modernisation de ce réseau. En 2009, la Direction régionale Ile-de-France de Réseau ferré de France a mis en place une équipe projet pour conduire le projet Interconnexion Sud. Donc, je suis le chef de projet. A la tribune, nous sommes trois : Monsieur Orizet, à ma droite, qui est le directeur régional Ile-de-France de Réseau ferré de France, et, à ma gauche, François Guliana, qui est chargé de projet au sein de l'équipe Interconnexion Sud. Pour replacer les compétences de RFF, nous sommes très heureux d'être ici ce soir. Et donc, je vais tout de suite passer la parole à François qui va présenter les principales composantes du projet. Et puis, je reprendrai la parole après pour vous indiquer, d'une part, ce qu'on a entendu dans la première période de ce débat, les orientations que nous voyons dans la deuxième partie ; et puis également, parce que je pense que cela vous intéresse très fortement, faire un zoom sur les secteurs de Massy-Antony, d'une part, et Wissous, d'autre part. Voilà.

François GULIANA : Merci, Tristan. Donc, je vais d'abord brièvement vous rappeler les principes du projet, et ensuite rentrer plus particulièrement dans les trois scénarios que nous présentons en débat public. Le projet d'Interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France repose sur deux idées essentielles : la première, c'est créer une ligne dédiée au TGV dans le sud de l'Ile-de-France et la deuxième idée est de créer une ou deux gares, notamment à Orly, connectées avec l'aéroport. Donc, pour comprendre le projet, revenons sur le fonctionnement du réseau à grande vitesse en Ile-de-France. Le réseau à grande vitesse se compose de quatre lignes à grande vitesse : des LGV. Vous avez la LGV Sud-Est vers Lyon, qui était la première construite en 1981 ; la LGV Atlantique qui a été inaugurée en 1989 ; et ensuite, la LGV Nord en 93 et la LGV Est Européenne en 2007. Alors, les LGV Atlantique... On appelle cela des lignes radiales parce qu'elles partent de Paris vers la province. Et dans notre jargon, on parle de TGV radiaux : ce sont les Paris-Lyon, Paris-Strasbourg, Paris-Rennes ou Paris-Lille. Alors, tout de suite, dans le développement et la conception du réseau à grande vitesse, on a imaginé la possibilité de faire circuler des trains TGV de province à province. Alors, dans notre jargon, on appelle cela les TGV intersecteurs, ce sont les trains qui relient plusieurs régions françaises, sans passer par Paris. Par exemple, un Lille-Lyon, le premier, je crois, a dû circuler

dans les années 85 en passant par les lignes de la Grande ceinture. Alors, à l'Est, en 94, on a inauguré l'Interconnexion Est ; et ce trafic intersecteurs a montré un très fort dynamisme, notamment dans les dernières années, parce que sa croissance a été de 8 % en moyenne contre 4 % pour l'ensemble des TGV en France. Alors, au Sud de l'Ile-de-France, la LGV Atlantique n'a pas été reliée par une ligne dédiée au TGV. En attendant la création d'un projet que l'on présente aujourd'hui, l'Interconnexion Sud, il a été décidé de faire circuler les TGV intersecteurs sur la ligne de la Grande ceinture entre Massy et Valenton, également empruntée par des RER C et du fret.

Ce système grande vitesse a été aussi l'occasion de positionner, en Ile-de-France, trois gares que l'on appelle ici des gares TGV franciliennes, il s'agit de Roissy-Charles-de-Gaulle, de Massy TGV et de Marne-la-Vallée-Chessy. Roissy, grosso modo, c'est 3,5 millions de voyageurs, Marne-la-Vallée-Chessy : 2,6 et Massy : 1,4 millions. C'est dire l'importance d'une part de ces gares. Ce sont des gares tout à fait légitimes au regard d'autres gares en France, et notamment, elles participent pour 40 % à l'économie générale des intersecteurs. On estime à 40 % la part du trafic qui monte ou descend dans ces gares TGV. Alors, voyons plus précisément ce qui se passe sur la branche Massy-Valenton, qui constitue véritablement... qui est au cœur du réseau, et qui est un élément dimensionnant pour le reste du réseau national. Alors, vous avez ici, en bleu, un TGV qui vient de l'Ouest, qui s'arrête à la gare de Massy TGV, s'engage sur la ligne Massy-Valenton entre deux RER et, donc, sa vitesse est dimensionnée par la vitesse du RER. Arrivé à Valenton, il doit arriver au... Vous voyez, il y a un petit feu vert, qui est le moment où il doit s'insérer entre deux batteries de TGV qui, elles, partent de la gare de Lyon. Donc, cela, c'est quand cela marche bien, normalement les horaires font que les TGV sont au rendez-vous à l'heure. Mais voyons, ici, quand la situation se passe mal : donc, le TGV s'arrête à Massy, emprunte la gare... la ligne Massy-Valenton ; et là, pour une cause quelconque, le RER s'arrête et, donc, le TGV est obligé de s'arrêter aussi, première cause de retard. Le RER redémarre, et là, le TGV va arriver en retard au niveau de Valenton, et est obligé d'attendre que la batterie de TGV passe, deuxième cause de retard, avant de pouvoir s'insérer sur la ligne. Et le TGV qui suit, lui aussi, va rater son rendez-vous, et ceci peut se répercuter sur d'autres trains. Il en va de même quand un TGV est en retard ou bloqué sur la ligne Massy-Valenton par rapport au RER C qui, lui, peut être perturbé également. Donc, le projet d'Interconnexion Sud vise à créer cette ligne dédiée aux TGV pour permettre de fluidifier le trafic intersecteurs et, par conséquent, le trafic RER, et à créer des gares, la première étant à Orly et en option, on propose une gare soit à Villeneuve-Saint-Georges soit à Lieusaint dans le sud de la

Seine-et-Marne. Alors, le projet d'Interconnexion Sud a plusieurs effets, le fait de créer une ligne dédiée va permettre de faciliter les liaisons province-province et aussi, par conséquent, améliorer la robustesse et la régularité du réseau RER, mais les gares également ont un intérêt particulier parce qu'elles vont permettre, d'une part, une meilleure intermodalité entre le train et l'avion à Orly et également une plus forte accessibilité à la grande vitesse en Ile-de-France avec, pour conséquence, une part de désaturation des gares parisiennes.

La première phase du débat a été marquée par la volonté, d'une part, de s'inscrire dans le débat public, c'est-à-dire débattre des objectifs et de l'opportunité du projet tout d'abord, et ensuite, d'en préciser les principales caractéristiques. Pour cela, nous sommes venus au débat avec quatre questions qui nous ont permis, elles, d'amener la réflexion, pour comprendre comment nous avons bâti les scénarios que je vais vous présenter ensuite. Donc, ce schéma résume le 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. Donc, le projet consiste à créer une ligne dédiée et des gares. Nous voulons une gare à Orly. Nous avons présenté quatre localisations, donc, comme le disait Monsieur Perdrizet, beaucoup de voies se sont prononcées pour une localisation au plus près des aérogares, ensuite, faut-il une seconde gare dans le sud de l'Ile-de-France en plus de celle d'Orly ? Si l'opportunité est montrée qu'il en faut une, nous avons deux options, l'une au nord à Villeneuve-Saint-Georges dans le Val-de-Marne, l'autre au sud dans le secteur de Sénart, soit à Lieusaint, soit à Villaroche. Une fois la desserte du territoire marquée, comment relie-t-on les gares entre elles ? Donc, entre Massy et Orly par un tunnel commun à tous les scénarios. A l'est d'Orly, il y a deux solutions, soit aller tout droit vers la branche actuelle de la LGV Sud-est au niveau de Valenton-Limeil-Brévannes, soit au sud pour desservir Sénart, donc, en utilisant l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Donc, tout cela nous a conduits à définir trois scénarios, A, B et C et leurs variantes que je vais vous montrer maintenant.

Très rapidement, parce que ces éléments-là sont dans les documents du maître d'ouvrage que vous avez pu récupérer en entrant dans le bâtiment, donc, là, c'est le scénario A : il consiste en un tunnel direct entre Massy-Orly et Valenton-Limeil-Brévannes avec une gare à Orly. Ce que vous voyez en orange, ce qui ressemble à une grosse limace, c'est en réalité un faisceau de passages au niveau du débat public. Nous n'en sommes pas encore à définir des tracés mais des zones par lesquelles le futur tunnel pourrait éventuellement passer. Donc, vous avez ici les zones de passage possibles et à droite, en vert, vous avez toutes les caractéristiques de ces

scénarios. Le scénario A permet de créer une gare en option, en souterrain, au niveau de Villeneuve-Saint-Georges en vert également sur la carte. Le scénario B, lui, consiste en un jumelage avec la ligne existante. En quoi cela consiste ? Cela consiste en un tunnel entre Massy et Wissous, à Orly et à l'est d'Orly, parce que c'est techniquement possible du fait de l'existence déjà d'une troisième voie le long de la ligne de la Grande ceinture, on peut envisager une quatrième voie pour faire passer aussi des TGV, donc, on aurait comme cela une ligne indépendante pour les TGV et une ligne pour le RER et pour le fret. Alors, ce scénario permet une gare en surface au niveau de Pont de Rungis et il permet également en option une gare au niveau de Villeneuve-Saint-Georges également en surface. Le scénario B, pour améliorer son insertion environnementale, nous avons étudié une variante que vous voyez en orange, qui consiste en un tunnel depuis Orly-Ville qui irait comme le scénario A jusqu'à Valenton-Limeil-Brevannes, et là aussi, permet en option une gare supplémentaire à Villeneuve-Saint-Georges. Le scénario C, quant à lui, a été conçu pour desservir le secteur de Sénart avec une gare soit à Lieusaint, soit à Villaroche. Jusqu'à présent, les gens se sont surtout prononcés sur une gare à Lieusaint, la gare de Villaroche ayant été finalement rejetée par les personnes qui la préconisaient au début ; il consiste en un tunnel entre Massy-Orly et Lieusaint et ensuite, on continue sur l'ancienne branche de la LGV Sud-est avec un raccordement au niveau de Crisenoy en bas, à droite sur la carte. Alors, sur la carte suivante, celle-ci, vous avez en résumé les trois scénarios et leurs variantes et les différentes gares que l'on présente en débat public et Monsieur Perdrizet faisait le bilan de la première partie. Je laisse maintenant le soin à Tristan de compléter cela.

Tristan BARRÈS : Alors, avant de faire un zoom sur le secteur d'Antony, enfin Massy et Antony et Wissous, et de conclure sur le calendrier général du projet, je souhaiterais vous faire part de ce que RFF a entendu comme messages forts aux convictions exprimées au cours de la première partie du débat. On est en milieu de débat, les choses ne sont pas actées, ne sont pas décidées. Evidemment, on pourra revenir sur tous ces points, mais c'est ce qu'on a, nous, entendu pendant la première période. Donc, on a constaté quatre choses. Premièrement, que l'opportunité du projet était globalement partagée bien qu'il y ait ici ou là des demandes de précision ou d'amélioration ou des préférences qui se sont exprimées sur tel ou tel scénario, nous avons été plutôt satisfaits de voir que le projet a été dans son principe plutôt bien accueilli. Donc, c'est un projet qui est plutôt accepté, même parfois qui est attendu puisque certains des acteurs ont demandé à ce que cette infrastructure soit réalisée le plus vite possible. La deuxième chose que nous avons constatée, c'est que la plupart

des acteurs préfèrent une ligne en souterrain. Ce qui conduit à dire en fait qu'il y a une préférence plutôt marquée pour le scénario A et le scénario C au détriment du scénario B. Donc, cela, c'est ce que nous avons constaté. Troisième élément que nous avons constaté, c'est que les acteurs qui se sont positionnés sur la gare TGV d'Orly ont presque unanimement reconnu l'utilité de cette gare. Donc, je vous rappelle, une gare qui permet l'intermodalité air-fer notamment. Les acteurs qui se sont exprimés ont également presque unanimement dit qu'ils préféreraient la gare TGV d'Orly positionnée sous les aérogares, comme l'a dit Monsieur Perdrizet tout à l'heure, il y avait quatre localisations qui étaient proposées et donc, sous les aérogares, c'est la localisation qui a été la plus soutenue, donc, cela inclut un surenchérissement du coût. J'y reviendrai tout à l'heure mais c'est un élément important. Et puis, le quatrième élément que nous avons constaté est que l'opportunité d'une deuxième gare est avérée pour de nombreux acteurs qui ont pris position soit sur son principe soit sur sa localisation. Alors, en même temps, nous avons également entendu des acteurs qui ont dit ne pas être opposés à la deuxième gare sans pour autant être expressément demandeurs de cette deuxième gare. Ce qui signifie que pour certains acteurs, un scénario à une gare pourrait suffire, c'est un scénario qui correspond, je dirais, aux fonctionnalités de base du projet.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, ces éléments ne sont évidemment pas figés, ce sont des constatations que nous vous faisons à mi-parcours mais ce sont des éléments qui nous amènent aux réflexions suivantes et aux éléments que nous souhaiterions davantage éclairer dans la deuxième période. En premier lieu, les modalités de réalisation de la gare TGV d'Orly et en premier abord, la capacité financière de financer cette gare. En effet, entre une gare TGV à Pont de Rungis et une gare TGV sous les aérogares, position qui est la plus soutenue parmi les acteurs, il y a un différentiel minimum de 600 millions d'euros. Donc, il y a une question de financement et cette question du financement est centrale. Par ailleurs, nous avons entendu, et c'est également notre avis, que la gare TGV d'Orly doit être non seulement une gare intermodale, mais également une gare de territoire, c'est-à-dire accessible depuis le territoire francilien. Donc, cela renvoie également à la question de la connexion de cette gare TGV avec les modes de transport et, notamment, les modes de transport en commun dans cette zone. La deuxième chose que nous souhaiterions approfondir est la question : une ou deux gares ? La question n'est pas neutre parce qu'elle renvoie à des questions d'aménagement du territoire, la deuxième gare à Villeneuve-Saint-Georges ou la deuxième gare à Sénart, bien qu'à Sénart, on ait vu que non seulement il y avait une forte cohésion des acteurs locaux, là-bas, pour soutenir la gare de Sénart et, en particulier, la gare de Lieusaint. Vous savez qu'à Sénart, il

y avait deux localisations possibles, la localisation de Villaroche n'a pas été fortement soutenue mais ce sujet renvoie également à une question de capacité financière. Un projet à deux gares par rapport à un projet à une gare est, d'après nous, plus rentable socio-économiquement, c'est-à-dire qu'il a une rentabilité socio-économique à long terme plus élevée mais il est vrai, il faut le reconnaître, que le coût d'entrée d'un scénario à deux gares est également plus élevé. Il y a un différentiel de 500 à 800 millions d'euros, voire 1,5 milliard par rapport au scénario à une gare, enfin 1,5 milliard, c'est par rapport au scénario B. Troisième élément, c'est le financement qui est lié aux deux précédents et le calendrier du projet. Les choix à faire, donc, ceux que j'ai cités sont cruciaux parce qu'ils orientent en fait l'Interconnexion Sud vers des scénarios qui sont plus ou moins élevés en coût et, donc, qui demanderont des subventions publiques et parapubliques plus ou moins élevées, étant entendu que la contribution financière de RFF pour financer ces projets est de toute façon limitée, encadrée par la réglementation. Donc, la réunion des financements prendra effectivement un certain temps mais devra se faire en discutant avec l'ensemble des acteurs compétents qui ont pris part au débat public et qui ont exprimé un intérêt particulier sur le projet, que ce soit au titre de l'aménagement du territoire, des transports régionaux et nationaux ou de l'intermodalité air-fer, et le projet ira d'autant plus vite que ce dernier sera soutenu y compris financièrement, les questions du financement et du calendrier sont, donc, très étroitement liées.

J'en viens au zoom que nous souhaitions faire sur votre secteur, donc, le secteur de Massy-Antony, d'une part, et le secteur de Wissous, d'autre part. Alors, on va commencer par une vue aérienne du secteur... pardon, excusez-moi, on va parler dans le secteur de Massy de l'entrée, enfin, cela dépend du sens de l'entrée ou de la sortie du tunnel. Donc, une entrée ou une sortie du tunnel, cela se compose de trois parties. Une première partie qui est ce qu'on appelle une trémie, c'est-à-dire un dénivelé qui permet au TGV de plonger, alors le TGV est encore à l'air libre, mais il est de part et d'autre encadré par des protections acoustiques et, donc, descend pour ensuite s'engager dans la deuxième partie qui s'appelle une partie tranchée couverte. Alors, une tranchée couverte, c'est en gros la partie intermédiaire entre le passage à l'air libre du TGV et le passage en tunnel. Puis, vient la troisième partie, qui est la partie tunnel, qui, elle, est construite avec un tunnelier, on pourra en parler plus longuement tout à l'heure. Alors, comment cela se concrétise dans le secteur de Massy ? Donc, vous voyez, ici, une vue aérienne de Massy et d'Antony à droite, donc, vous reconnaissez la gare RER de Massy-Verrières, le parking qui se trouve devant, vous avez... on peut peut-être pointer l'avenue Charles de Gaulle, ici

l'avenue de la gare un peu plus à l'Est, et puis, le boulevard des Pyrénées. Donc, aujourd'hui sur cette ligne, voilà les circulations que l'on a. Alors, on n'a pas mis le fret parce que le fret est assez marginal dans cette partie-là du réseau. Il correspond à, cela dépend des années parce que c'est très fluctuant, mais en 2009, quatre trains fret par jour. Donc, on a dans ce secteur du trafic RER, donc, RER B, environ 340 RER B, on a également un trafic RER C qui est de 75 RER C, ce sont des chiffres par jour dans les deux sens, et puis 39 TGV ; 39 TGV qui viennent de la ligne Atlantique et 2 TGV, on y reviendra plus tard, qui viennent de la Normandie. En 2020, on suppose que le projet Massy-Valenton est réalisé, on a une augmentation du trafic RER C, alors cela, cela dépend du STIF [= Syndicat des transports d'Ile de France], mais l'objectif est la mise au quart d'heure du RER C à certaines heures, donc, constitueraient entre 75 et 150 RER C, le trafic normand TGV augmente, il passe, comme vous le voyez, de deux aujourd'hui à six et le trafic TGV qui vient de la ligne Atlantique également, le RER B reste constant.

Alors, disons, quelles sont les incidences de l'Interconnexion Sud dans ce secteur ? L'Interconnexion Sud ne touche pas le RER C ni les TGV normands et on le verra tout à l'heure, parce que ces TGV normands ne peuvent pas dans ce secteur-là s'introduire dans le tunnel de l'Interconnexion Sud. En revanche, tous les autres TGV qui viennent de la ligne Atlantique, c'est-à-dire de Bretagne ou du Sud-ouest, passent dans le tunnel de l'Interconnexion Sud au droit de la gare de Massy-Verrières. Alors, on pourra détailler tout à l'heure dans les échanges mais on a calculé la pente qu'il fallait pour qu'un TGV puisse plonger, en gros, de passer du niveau 0 au niveau -20 mètres qui, 20 ou 25 mètres pardon, qui est la profondeur d'un tunnel, et, donc, la partie souterraine de l'ouvrage commencerait à partir de la gare de Massy-Verrières. Et, donc, l'ensemble des TGV de la ligne Atlantique passent dans le tunnel, donc, ce sont les 68 TGV de la diapositive précédente plus les 12 TGV supplémentaires que permet de créer l'Interconnexion Sud. Alors, dans le secteur de Wissous, il y a la problématique des TGV normands. Alors, les TGV normands, ce sont des TGV qui viennent de Normandie et qui arrivent non pas à Massy-TGV mais à Massy-Palaiseau en empruntant les lignes classiques, notamment en passant par Versailles. Ces TGV normands sont, donc, sur les lignes du RER C ; aujourd'hui, donc, ils circulent, vous reconnaissez donc Massy-Palaiseau, ils s'arrêtent à Massy-Palaiseau, et puis, continuent sur la ligne du RER C. Demain avec l'Interconnexion Sud, l'Interconnexion Sud n'est pas branchée à Massy-Palaiseau, elle est branchée à Massy-TGV. Ces TGV normands n'auront pas la possibilité au niveau de Massy de prendre le tunnel de l'Interconnexion Sud comme je l'ai dit tout à l'heure, d'où l'idée de créer un raccordement qu'on appelle raccordement normand, qui permet à ces TGV de rejoindre le

tunnel de l'Interconnexion Sud non pas à Massy mais plus loin dans le secteur de Wissous. Alors, si on fait une vue aérienne, un point de vue aérienne de Wissous, vous reconnaissez, ici, la ligne du RER C, la ligne de l'Orlyval qui passe un peu plus au Nord, la gare de Wissous, les espaces de l'ancienne cimenterie, on va faire la même chose que tout à l'heure, le trafic, aujourd'hui, il est de 75 RER C par jour dans les deux sens et 41 TGV ; ces 41 TGV, ce sont ceux que l'on a également vus à Massy, qui passent par Massy-Palaiseau ou par Massy-TGV. En 2020, ce trafic va augmenter, donc, le RER C, la mise au quart d'heure du RER C, cela veut dire que le RER C va passer... le trafic va augmenter de 75 à 150 RER C et le trafic TGV également. Donc, l'Interconnexion Sud, quel est l'impact de l'Interconnexion Sud ? C'est pratiquement la disparition de tous les TGV puisque tous les TGV qui viennent de la ligne Atlantique, c'est-à-dire de Bretagne et du Sud-ouest sont passés dans le tunnel de l'Interconnexion Sud au niveau de Massy, donc, ils disparaissent... ils ont disparu au niveau de Wissous, et les TGV normands... c'est l'objectif du raccordement, les TGV normands également rentrent dans le tunnel au niveau de Wissous, et la zone d'ombre que vous voyez, c'est la zone possible du raccordement entre la ligne du RER C et le tunnel de l'Interconnexion Sud, donc, qui est sous terre et qu'on ne voit pas évidemment puisque, là, ce sont les infrastructures en surface. Voilà !

Donc, je conclus brièvement, -je ne sais pas si j'ai dépassé mon temps, un petit peu...- par le calendrier. Donc, nous sommes aujourd'hui au stade du débat public. A la fin du débat public, sur la base de ce que nous aurons entendu pendant ce débat et sur la base également du bilan de la CNDP, le maître d'ouvrage prendra une décision, donc, réglementairement, cinq mois après la clôture du débat, vraisemblablement pour RFF en septembre 2011, s'ensuivra après une série d'études qui sont classiques dans ce type de projet : étude préalable à l'enquête publique, enquête publique, puis étude de détail, tout ceci sous réserve que les financements de ces études soient mis en place progressivement, en tout cas au bon moment, et tout ceci se faisant avec une concertation continue tout au long du processus. La mise en service de l'Interconnexion Sud, l'objectif, c'est une mise en service à l'horizon 2020-2025, encore une fois sous réserve que tous les financements soient là au bon moment. Voilà ! Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Merci ! Donc, cela va me permettre un enchaînement parce que j'ai un certain nombre de choses à corriger dans ce que j'ai dit tout à l'heure, ou ce que je n'ai pas dit plutôt, sur les temps de parole. Vous avez été trop long, mais au moment où vous parliez d'Antony et de Wissous, j'ai jugé qu'il n'était pas utile de vous couper à ce moment-là. En tout cas, les interventions en tribune, donc,

les présentations de cahier d'acteurs, c'est 6 minutes ; les interventions depuis la salle, c'est 3 minutes au maximum. Vous n'êtes pas obligés de consommer ces 3 minutes pour poser une question. C'était la première remarque. La deuxième chose, c'est que je ne vous ai pas demandé si vous aviez des questions sur le déroulement de ce débat. Avant de poser des questions sur le projet lui-même, il peut y avoir des remarques, des questions sur la manière dont le débat est organisé, ses règles, et cetera. Non ? Si ? Pardon ! Je ne vois pas, mais s'il y a une main qui se lève, je... Il y a quelqu'un qui veut poser une question sur ce sujet-là ? Non ? Non, bon ! La troisième chose, c'est qu'effectivement, une erreur de manipulation de cartons nous a fait omettre deux cahiers d'acteurs qui étaient prêts cet après-midi, et que nous n'avons pas mis à l'entrée de la réunion. Ils sont maintenant arrivés, vous avez donc à votre disposition ces cahiers d'acteurs. Je vais commencer par le 21, qui est le cahier d'acteurs du CDR MaVal, qui vous sera présenté à la tribune tout à l'heure, dont les hôtesses disposent d'un certain nombre d'exemplaires qu'elles peuvent... d'ailleurs, cela a déjà été largement fait, qu'elles peuvent vous faire parvenir en salle. Et puis, on a aussi, cette fois-ci, on le laissera à l'extérieur, et vous pourrez le prendre à la sortie, le cahier d'acteurs numéro 16 de l'association AIS, Interconnexion Sud des TGV en Ile-de-France, qui a été largement présenté à Nantes, et dont vous pouvez prendre connaissance à la sortie de la réunion. Voilà ! Et donc, il me reste à vous laisser la parole pour les questions que vous avez à poser sur le projet qui vient de nous être présenté. Même s'il y a des points... On vous a dit, et nous et RFF, on vous a dit qu'il y avait des points acquis, on a le droit de revenir sur les points acquis. Rien n'est acquis. Rien n'est acquis avant la fin du débat. Donc, Monsieur Perzo, et puis, Monsieur Moureh.

Thierry PERZO : Bonsoir. Merci de me donner la parole même si j'aurai 6 minutes tout à l'heure. Mais je reviens spécifiquement sur le sujet du raccordement A5 sur Massy-TGV-Antony. J'ai cru comprendre que... ce sera un des points de mon intervention, mais comme cela va être un peu court, en deux mots, j'ai cru comprendre avec un aparté d'un des membres de RFF, qu'il y avait deux possibilités qui s'offraient pour l'enfouissement et le raccordement. Soit un raccordement aérien depuis Massy TGV pour rentrer sur Antony, en passant effectivement sous la gare Massy-Verrières, ce qui est une solution inacceptable sur Antony et même sur Massy, soit un enfouissement au sortir de la gare Massy-TGV pour le raccordement A5 qui, étant déjà enfoui au sortir de la gare Massy-TGV, permet un passage en souterrain sous la gare Massy-Verrières et, donc, également un passage en tunnel sous le territoire de Massy et d'Antony. Donc, c'est juste une

précision sur ce point-là mais ce sera une intervention de ma part tout à l'heure, de 6 minutes. Merci.

Olivier KLEIN : Enfin, il y avait eu Monsieur Moureh... Oui, on va prendre une série de questions. On donnera la parole à RFF pour répondre.

Jean MOUREH : Oui, donc, en fait, également une question sur le même point, donc, concernant la sortie du tunnel qui est côté Massy. Ma question : Est-ce qu'il y a en fait des raisons techniques pour lesquelles vous avez privilégié, disons, cette sortie en surface et non pas un tunnel qui est en souterrain, c'est-à-dire duquel on peut accéder, par exemple, par des escaliers ou un ascenseur ? Deuxième point, au cas où vous retenez, disons, cette sortie du tunnel en surface, est-ce que vous pouvez quand même nous donner une idée sur la zone qui peut être impactée par les nuisances phoniques dues à cette rentrée du tunnel en surface ? Merci.

Olivier KLEIN : Monsieur au milieu de la salle. Levez la main, que les hôtes vous repèrent. Voilà ! Alors, les deux premières personnes, je les ai nommées, parce que je les connaissais. N'oubliez pas de vous présenter, ne serait-ce que pour les internautes qui, sans doute, d'Australie, ne vous connaissent pas.

Jean-Claude CIRET : Jean-Claude Ciret, président de l'Association pour l'environnement et le patrimoine de Wissous. Si j'en juge par votre présentation, le domaine de possibilité du parcours de l'interconnexion entre Massy et Orly se retrouve très réduit par rapport à ce que l'on voit sur vos documents et cela, je pense, à cause de la connexion avec les TGV normands. Alors, là, vous présentez une sortie au niveau de Wissous et de part et d'autre de la gare actuelle. Or, pour nous, c'est inadmissible parce que cela condamne pratiquement l'ouverture d'une gare du RER C sur Wissous. Nous préconisons plutôt une trajectoire directe entre Massy et Orly au sud de Wissous et un raccordement plus à l'est des TGV normands à cette ligne d'interconnexion souterraine.

Olivier KLEIN : Merci. Donc, on a déjà trois questions bien précises, on en reprendra. Mais, je propose que RFF réponde à ces trois questions, dont deux sur Antony et une sur Wissous. Cela correspond bien, on va dire, à l'environnement de la salle.

Tristan BARRÈS : Alors, le raccordement de Massy, il y a deux options qui sont... ce n'est pas proposé, c'est présenté dans le dossier technique. Je ne parle pas du raccordement A1, je parle des raccordements A2 et A5. Et ce sont les deux seuls qui ont été étudiés. Il n'y a pas eu d'autres raccordements. Alors, il y en a un qui a un impact assez important parce qu'il est principalement...

Olivier KLEIN : Excusez-moi, est-ce qu'on pourrait avoir une carte avec les raccordements A1 et A5 ? Parce que...

Tristan BARRÈS : En fait, dans le dossier d'étude, on dit clairement que le raccordement en surface, on l'exclut à cause des impacts sur le territoire. Et donc, on privilégie le scénario, enfin, le scénario, le type de raccordement le plus souterrain possible. Le raccordement le plus souterrain possible, c'est ce qu'on appelle A2, pardon, A5 et c'est celui que je vous ai présenté là. Alors, en fait, il faut que le TGV passe de la gare de Massy TGV à un tunnel qui est à 20 ou 25 mètres de profondeur. Donc, forcément, il y a une certaine distance pendant laquelle ce TGV doit parcourir ce dénivelé. Donc, au sortir de la gare TGV de Massy, il n'est techniquement pas possible d'avoir un souterrain dès la sortie de la gare TGV. Il y a forcément un passage, ce qu'on appelle en trémie, c'est-à-dire un endroit où le TGV descend progressivement et, malheureusement, il y a des ouvrages à ce niveau-là, notamment au-dessus de l'Avenue Charles de Gaulle qu'on ne peut pas non plus détruire. Donc, le dénivelé, si vous voulez, doit commencer après. Donc, ce dénivelé, c'est une pente que l'on a volontairement calculée de manière dérogatoire, ce qu'on appelle la pente de 35 %. Normalement, la règle normale, c'est 20 %. Là, on a pris 35 %. Pourquoi ? On a accentué cette pente de manière à ce que le TGV se retrouve en souterrain le plus vite possible. Donc, je dirais, le raccordement au niveau de Massy, le plus souterrain possible, c'est celui-là, c'est le raccordement A5. Un raccordement complètement souterrain, cela signifie en gros, réaliser une gare TGV de Massy souterraine. Et une gare TGV Massy souterraine, d'une part, cela renchérit considérablement le coût, d'autre part, elle n'est pas connectée à la Ligne grande vitesse Atlantique et, donc, il faudrait également y additionner le raccordement à la Ligne grande vitesse Atlantique. Cela dit, sur tout le linéaire où le TGV resterait "aérien", ce qui est plus ou moins vrai parce que quand le TGV passe de 0 à 8 mètres, même s'il est à ciel ouvert, on va dire, il s'enfonce progressivement sous terre. Il y aura bien entendu sur cette zone-là un diagnostic acoustique de réalisé et des protections phoniques qui devront être mises en œuvre pour ne pas que l'entrée de tunnel soit gênante pour les riverains. Mais, je dirais, on ne peut pas faire mieux en termes d'entrée de tunnel souterraine que le scénario A5 qui est déjà lui-même dérogatoire par rapport aux règles normales qu'on devrait prendre pour ce type de raccordement. Alors...

Olivier KLEIN : Attendez ! On va laisser dérouler la réponse, et puis, on aura l'occasion... le débat, c'est bien fait pour débattre.

Tristan BARRÈS : Alors, le raccordement normand, effectivement, je vous ai montré la zone possible, on peut

essayer de trouver des optimisations mais c'est la zone possible de raccordement qui est effectivement au niveau de la gare, l'ancienne gare de Wissous. Cela n'exclut pas, enfin, je veux dire, cela ne génère pas forcément la suppression définitive de cette gare. On doit effectivement écarter les voies du RER C pour faire des voies TGV qui s'enfoncent dans le sol et rejoindre le tunnel mais on pourrait tout à fait imaginer, bien que ce ne soit pas de la compétence de RFF, de repositionner une gare RER de Wissous. Donc, je dirais, raccordement normand n'est pas incompatible avec une gare RER de Wissous. Après, vous demandez, si j'ai bien compris, que ces raccordements soient étudiés plus à l'Est. Si j'ai bien compris, c'est plus à l'est de Wissous, c'est cela ? Alors, on peut tout à fait l'envisager. D'ailleurs, on a dans le dossier technique, je crois, des éléments qui montrent qu'on l'a étudié. Simplement, il faut bien avoir conscience qu'un raccordement plus à l'Est, effectivement, ne touche pas forcément cette zone grise que vous voyez là mais a quand même des conséquences parce qu'il y a un linéaire de raccordement qui est un peu plus long que celui-là. Ici, on essaye de faire plonger les TGV le plus vite possible. Si on le faisait plus à l'est, cela veut dire que non seulement les TGV resteront en surface devant la zone la plus urbanisée de Wissous et, ensuite, il faudrait créer un raccordement, un linéaire aérien puis souterrain qui, forcément, serait un peu plus long qu'ici.

Olivier KLEIN : OK ! Sans micro, cela ne va pas servir à grand-chose, alors attendez d'avoir un micro. Et puis, il y a... on a aussi une autre personne ici, donc, on a...

Christian BURBAN : Christian Burban...

Olivier KLEIN : Mais j'aimerais bien qu'on ne prenne pas l'habitude de prendre la parole de manière intempestive. Merci.

Christian BURBAN : Et je ne peux pas laisser... Voilà. Christian Burban de Wissous.

Olivier KLEIN : On peut corriger cela.

Christian BURBAN : Une simple remarque : je crois que vos fonds de carte ne sont plus d'actualité.

Tristan BARRÈS : Oui.

Christian BURBAN : C'est-à-dire qu'à Wissous il y a un nouveau quartier qui s'appelle Saint-Eloi. Je crois qu'il est juste à côté de la sortie éventuelle ou l'entrée des TGV normands, je crois qu'on est obligé d'en tenir compte. Et je crois...

Tristan BARRÈS : Mais un raccordement... Pardon, excusez-moi, un raccordement plus à l'est, cela veut dire qu'on laisse les TGV

circuler devant Saint-Eloi. Le raccordement normand tel qu'il est proposé les fait plonger au droit de Saint-Eloi.

Christian BURBAN : Non, mais je parle dans la situation définitive. On peut penser que le tunnel pourrait être prolongé vers Orly, vous voyez, un peu plus vers Orly. Enfin, je crois que dans vos futures cartes, il sera intéressant de faire figurer l'état actuel d'urbanisation dans Wissous. C'était simplement ce que...

Tristan BARRÈS : D'accord. Je ne voudrais pas qu'il y ait de confusion. Le raccordement sert à faire... Le raccordement de Massy permet de faire rentrer la très grande majorité des TGV dans le tunnel, restent en surface les TGV normands. Le raccordement normand permet d'enlever de la surface les TGV normands, donc, cela veut dire que, après le raccordement normand, il n'y a plus de TGV en surface. Donc, le raccordement normand, c'est une suppression des TGV qui circulent aujourd'hui en surface.

Olivier KLEIN : Alors, monsieur qui avait un micro.

Jean-François SOULAS : Oui, Jean-François Soulas. Je n'ai toujours pas compris pourquoi il n'était pas possible de faire descendre en tunnel tout de suite après la gare de Massy et avant, en tout cas, l'Avenue de Général De Gaulle et non pas après comme vous le prévoyez. D'autre part, je ne vois pas pourquoi à partir du moment où le raccordement se fait en souterrain, pourquoi il n'est pas possible non plus de faire partir après la gare de Massy en souterrain et de faire une gare en souterrain dès le départ, ce qui éviterait d'avoir une emprise sur le territoire de Wissous. L'autre élément, c'est que dans votre document, il est prévu... la rocade, je dirais, intersecteurs, normalement, est prévue également d'être créée à l'ouest, ce qui va entraîner vraisemblablement des TGV supplémentaires. Donc, il n'y a pas intérêt à ce que les TGV normands qui ne seront pas les seuls, puisqu'il risquerait d'y avoir d'autres TGV venant en particulier du Nord, par exemple, pourquoi pas, puisqu'il est prévu une liaison directe vers l'Angleterre ultérieurement.

Olivier KLEIN : Il y a bien des cartes avec une rocade reliant les TGV normands, les TGV de Normandie d'éventuel... Alors, Monsieur...

Jean-Marc FEUILLADE : Merci. Jean-Marc Feuillade, Citoyens à Antony. Juste une précision concernant l'entrée du tunnel. Alors, cela peut paraître pinaillier mais c'est vraiment pour comprendre. Vous nous dites, pour le tunnel, il faut descendre à 20 mètres environ. Vous nous dites, un TGV, cela descend à 3,50 mètres, donc, il va vous falloir plusieurs centaines de mètres, soit c'est avant la gare de Massy-Verrières. Donc, comment vous faites de la gare de Massy à Massy-Verrières, vous impactez complètement toute la circulation, vous fermez

des avenues ? vous nous expliquerez où c'est après et vous allez impacter, vous allez descendre parce que sur 500 mètres, vous allez impacter la zone du Noyer doré qui est une zone à secteur en rénovation urbaine, je vous l'ai déjà dit à maintes reprises. Vous allez compromettre des années de travail sur ce quartier-là en l'enclavant à nouveau. Donc, nous avons, nous, besoin pour nous prononcer sur ce projet d'avoir des précisions mais vraiment, j'allais dire, à la centaine de mètres près parce que là vous avez des milliers de gens qui peuvent être impactés par ce projet.

Olivier KLEIN : Merci. Alors, un 35 %, cela fait 3,50 mètres tous les 100 mètres. Voilà. D'accord. Alors, j'ai vu qu'il y avait plusieurs mains qui se levaient. On a eu trois interventions, une réaction de RFF. On va essayer de ne pas les faire réagir sur dix interventions à la fois sinon ils risquent de ne pas répondre suffisamment précisément.

Tristan BARRÈS : J'aimerais... Si on peut montrer la vue aérienne de Massy... Voilà. Donc, aujourd'hui, vous avez les deux voies... Je n'ai pas de pointeur malheureusement sauf si vous en avez un en régie mais... Les deux voies du TGV qui arrivent à la gare TGV de Massy sont distinctes. Donc, il y a deux voies, c'est deux voies à quai. Au sortir de la gare TGV de Massy, elles se rejoignent pour ensuite circuler... Alors, on voit l'endroit où elles se rejoignent, vous voyez ici, pour ensuite circuler sur ce qu'on appelle une voie unique, là, le long de la gare TGV de Massy-Verrières. Voilà ! Merci. Donc, ici, vous avez, au niveau de l'avenue Général De Gaulle, les voies TGV qui se rejoignent, ensuite, qui circulent sur une voie unique. Alors, une voie unique, cela veut dire une seule voie dans les deux sens pour les TGV, le long de la gare TGV de Massy-Verrières et, ensuite, se raccordent sur les voies du RER C. Techniquement, compte tenu de la préexistence des voies à quai de la gare TGV de Massy, compte tenu de l'altimétrie également des distances que l'on doit respecter pour réaliser la trémie, on ne peut pas faire plonger le TGV avant à peu près cet endroit-là, si vous voulez, au niveau de l'avenue Charles De Gaulle. Donc, la plongée, c'est-à-dire ce que j'appelle la trémie, commencerait... Alors quand je pointe, ce n'est pas au mètre près, c'est... on est encore en phase pré-étude fonctionnelle. Mais, grosso modo, le TGV plongerait à l'air libre, je dirais, entre, grosso modo, cette zone-là et cette zone-là. A partir de cette zone-là, on a assez de distance, à peu près 300 mètres. Et ces 300 mètres-là permettent de passer grosso modo de 0 à 8 mètres de profondeur. D'accord ? A partir de 8 mètres de profondeur, on peut commencer ce qu'on appelle l'ouvrage en souterrain, c'est-à-dire la tranchée couverte qui, en fait, commencerait presque à peu près à cet endroit-là et se terminerait à peu près à cet endroit-là. Il n'y a pas d'impact sur le bâti. Justement, si on a choisi de réaliser un projet avec des

règles, ce qu'on appelle dérogatoires, c'est-à-dire 35 % dont on parlait tout à l'heure, c'est pour que, absolument, la partie souterraine commence avant la partie bâtie et, donc, le mieux qu'on puisse faire, c'est faire commencer la partie souterraine dans ce secteur-là.

Olivier KLEIN : La tranchée couverte, pardon, excusez-moi. La tranchée couverte, cela implique quand même d'ouvrir la trémie...

Tristan BARRÈS : Alors, la tranchée couverte. Pour réaliser une tranchée couverte, ce n'est pas comme un tunnel. Un tunnel, cela se creuse en sous-sol avec un tunnelier. Une tranchée couverte, on est obligé effectivement d'ouvrir, je dirais, en haut, c'est-à-dire à la verticale, de construire la voie et ensuite, excusez-moi du terme, de reboucher et de réaménager au-dessus. Donc, pour éviter justement d'impacter le bâti, on se dit qu'on peut réaliser cette tranchée couverte à l'endroit du Boulevard des Pyrénées pour la mettre au-dessous du Boulevard des Pyrénées. Alors, au moment des... effectivement, pendant la période des travaux, cela crée des nuisances puisque tous travaux ont des nuisances, mais avec un phasage particulier, et cetera, on pourrait conserver, je dirais, la circulation partielle du Boulevard des Pyrénées. Et à partir de cette zone-là... Donc, là, on a effectué une distance, on a réalisé à peu près une distance de 250 mètres donc cela permet au TGV de passer grosso modo de 8 mètres de profondeur à 18 mètres, 19 mètres de profondeur, là on peut commencer la construction en tunnel, et puis après, cela peut partir dans plusieurs directions possibles. Donc, vraiment très concrètement, partie aérienne entre ce secteur-là et ce secteur-là, les parties souterraines à partir de ce secteur-là.

Olivier KLEIN : OK ! Merci. Alors, une, deux, trois, donc...

Bernard COULON : Bonjour ! Bernard Coulon, j'habite Antony. Alors, je précise, je ne suis pas sûr là... directement impacté... vous pouvez remettre le plan... le dessin de Massy ? Votre dessin n'est pas précis, vous n'avez pas quelque chose de plus net, vous savez que vous arrivez ici à Antony, l'entrée dans un tunnel c'est quelque chose de, effectivement, super difficile. Vous avez dessiné, vous avez mis votre pointeur à 200 mètres à chaque fois. Ce n'est pas possible, vous n'êtes jamais allé là où vous expliquez. Là où vous avez commencé à pointer, il y a actuellement un pont. Vous savez, les deux viaducs qui se rejoignent en un. Donc, ce que vous expliquez n'est pas cohérent. Alors, moi je veux bien vous faire voir précisément où c'est. Là, cela c'est le début ; là, la sortie. Je peux venir vous dessiner ou montrer où sont les points, et vous allez me dire où est-ce que vous avez prévu de faire les entrées, parce que sur les détails, vous dites que c'est sur

le parking, donc le parking, c'est très à droite. Alors... oui, mais là vous bougez, donc on ne voit pas.

Tristan BARRÈS : Mais non... Oui.

Bernard COULON : Alors, excusez-moi. Là, vous avez fait un joli dessin, c'est très, très intéressant. (*Applaudissements*)

Bernard COULON : Mais là, c'est flouté. Ici, nous avons la gare qui est ici. Ici, il y a un viaduc. Evidemment, de près, on ne voit pas. Le... Vous avez votre pointeur, s'il vous plaît ? Merci ! On appuie sur le bouton rouge ? Merci. Bien. Alors, là il y a le viaduc, il se termine jusqu'ici. OK ? Donc, de là jusque-là, c'est un viaduc, là c'est un pont. Cela arrive ici. Donc, là vous pouvez commencer à creuser. Mais dans votre présentation, vous dites que le tunnel il commence sur le parking, donc c'est ici... le parking commence là, il finit là. Donc, si vous commencez le tunnel ici, ou si vous le commencez là, ce n'est pas du tout la même chose.

Olivier KLEIN : Vous commencez à descendre ici.

Bernard COULON : Donc, vous le commencez là ?

Tristan BARRÈS : Non, je ne l'ai jamais dit.

Bernard COULON : Enfin, là actuellement, il y a deux...

Tristan BARRÈS : Au niveau du viaduc, de l'avenue Charles de Gaulle.

Bernard COULON : Oui, là.

Tristan BARRÈS : On commence la descente en aérien, ce n'est pas sous le tunnel...

Bernard COULON : D'accord, là vous commencez la descente.

Bernard COULON : Ou si vous commencez la descente, c'est-à-dire que vous cassez les deux ponts.

Tristan BARRÈS : Il faut refaire l'ouvrage qui est au-dessus de l'avenue de la gare.

Bernard COULON : D'accord ! Et là, nous venons de commencer effectivement. Là si on a aérien, là si vous arrivez complètement à l'horizontal, vous pouvez commencer effectivement à rentrer jusque-là, et puis, la tranchée couverte, elle peut se faire surtout de cette partie-là.

Tristan BARRÈS : Non, parce que vous avez...

Bernard COULON : Et le tunnel, il est après.

Tristan BARRÈS : ... vous avez les deux voies du TGV, les deux voies qui sont de Massy-TGV, qui se rejoignent également à ce niveau-là.

Bernard COULON : Oui, elles se terminent ici.

Tristan BARRÈS : Voilà !

Bernard COULON : Précisément là.

Tristan BARRÈS : Oui.

Bernard COULON : Donc, si vous voulez commencer l'entrée juste après les viaducs, donc si c'est juste après les viaducs, c'est là. Si vous voulez commencer plus bas, ici, c'est possible mais, ici, le TGV il est quand même en très forte hauteur. Donc, c'est possible, parce que là c'est sur le talus, ici, on voit, il y a la flotte là, il y a la mairie de Massy qui est là et le pavillon, et cetera. Ici, on peut très bien effectivement faire descendre le TGV là. Là, évidemment, on ne va pas faire passer à niveau, parce qu'on veut en supprimer d'autres plus loin, mais ici cela vous fait casser tous ces deux viaducs. Donc, soit vous cassez les viaducs et, effectivement, pendant deux, trois ans, il y a plus de TGV d'interconnexion possible, mais si vous les gardez, vous ne pouvez pas commencer la rentrée à cet endroit-là. Et même, de toute façon, si vous commencez à faire les travaux-là, le TGV qui roule actuellement, je ne sais pas, où il passe, vous pouvez effectivement, le faire passer à droite. Donc, effectivement, de là jusque-là, disons, il y a soit rien, de là à là il n'y a rien du tout effectivement, il y a un parking. Donc, on peut faire des travaux. Après, là il y a le parking de la gare de RER B et C, et puis, là il y a le parking qu'il faut évidemment casser et refaire, et après, effectivement, la tranchée couverte peut être là, sur tout que... ici, là c'est en pente, et là c'est à plat. Donc, là vous pouvez faire toute la descente mais aujourd'hui, dans vos documents, vous dites que vous commencez la descente sur le parking, donc le parking il est là.

Olivier KLEIN : Excusez-moi, ce que j'ai compris c'est qu'à cet endroit que vous montriez là, à hauteur de Massy-Verrières, commence la tranchée couverte, donc c'est là où le TGV rentre sous la gare.

Oui, c'est ce que j'ai entendu...

Bernard COULON : Donc, l'autre dessin que vous ne mettez que les schématiques, il faudra arriver à le faire positionner par rapport... ce point-là, ce point-là et ce point-là, où est-ce qu'ils sont...

Olivier KLEIN : Voilà, ce que je vous propose...

Bernard COULON : Il vous manque un...

Olivier KLEIN : Ce que je vous propose, c'est qu'on demande à RFF, et qu'il doit pouvoir le faire, de nous faire, sur un plan peut-être un peu plus net que celui-ci, une estimation de où commence la descente, où commence la partie souterraine, et où se termine la tranchée couverte ?

Bernard COULON : Et c'est cela qui fera l'acceptabilité par les gens qui sont là..

Olivier KLEIN : Voilà, et ça on le mettra en ligne.

Tristan BARRÈS : Et, ce que vous avez dit monsieur c'est ce qui est proposé dans le projet. C'est-à-dire que le... ce que vous appelez tunnel, en fait, c'est tranchée couverte plus tunnel, hein ! Bon, on va dire que c'est un ouvrage souterrain, il commence bien dans le parking, et plutôt à l'Est du parking. Maintenant, le niveau de précision des études... Non, c'est à l'Est, à l'Est du parking. La tranchée couverte commence à l'Est du parking, elle ne commence pas à l'Ouest... J'ai dit tout à l'heure qu'au niveau du viaduc de l'avenue Charles De Gaulle commençait la descente, la descente en aérien, ce qu'on appelle la trémie, comme vous l'avez dit tout à l'heure, après il y a une zone de plat, donc on peut construire cette trémie, et la tranchée couverte ne peut commencer qu'à partir du moment où le TGV est déjà grosso modo à huit mètres de profondeur. Donc, il faut une certaine distance, 300 mètres environ pour passer de niveau zéro au niveau moins huit, et le niveau moins huit, il se trouve au niveau du parking de Massy-Verrières, à l'Est, comme vous l'avez indiqué, et à partir de là commence la tranchée couverte puis le tunnel.

Olivier KLEIN : Donc, je vous propose qu'on ait un document synthétique et le plus clair possible de cette proposition qu'on mettra en ligne sur le site. Donc, j'avais deux mains qui étaient levées, au premier rang et un petit peu plus loin, et puis j'en ai vu d'autres.

Wissam NEHME : Wissam Nehme, conseiller municipal en charge des nuisances environnementales, je me charge aussi du dossier Massy-Valenton. La Ville d'Antony, ainsi que les Présidents d'associations et les associations présentes ce soir, les riverains demandent que l'arrivée des TGV soit déjà en souterrain à la gare de Massy. Vous venez de dire tout à l'heure que techniquement c'est faisable. Donc, je vous demande officiellement de chiffrer cette solution-là pour qu'on puisse l'étudier et voir si on peut la financer, parce que cette solution-là représente beaucoup plus d'avantages qu'on peut l'imaginer, cela fait plus de régularité dans le trafic, un gain de temps non négligeable à gagner, plus de confort, et surtout cela évite de passer le tunnel dans une zone fortement urbanisée. Donc, comme on va parler financement le 28 avril à Massy, comme j'ai bien noté, si possible d'avoir ce chiffrage-là, surtout que ce n'est pas une gare TGV supplémentaire qu'il y aura à Massy, c'est juste un arrêt souterrain, ce qui n'est pas du tout le même coût.

Olivier KLEIN : OK. Une demande de... on fait, un, deux, trois (désignant dans l'ordre trois personnes demandant la parole). Allez-y !

Jérôme PASTEAU: Bonjour ! Jérôme Pasteau, moi, je travaille dans la Direction de projet informatique dans le domaine des transports. On parle beaucoup d'argent, et donc de notre argent, les contribuables, sur ces constructions de tunnel, et en parler là un débat sur le Grand Paris avec notamment liaison Massy-Orly. Est-ce qu'il est prévu d'avoir un tunnel commun pour ce besoin d'Interconnexion Sud et le Grand Paris ?

Olivier KLEIN : Voilà, une question précise. Passez le micro, juste derrière vous, s'il vous plaît, merci !

Julien IRONDELLE : Merci ! C'est exactement la question, parce que le Grand Paris, c'est 35 milliards contre 2,5 milliards, et je pense que les trains normands passent par Versailles-Chantiers, si je ne dis pas de bêtise. Donc, si on mutualisait le tunnel pour les TGV normands et pour ce tronçon entre Massy et Orly, est-ce qu'il y a une mutualisation, parce que là on a 35 milliards d'un côté, la desserte du plateau de Saclay qui est assez stratégique en termes d'aménagement de territoire, parce qu'il est prévu un pot commun pour les TGV normands, le Grand Paris et la liaison Massy-Orly, puisqu'elle est aussi stratégique pour le Grand Paris que pour les TGV.

Olivier KLEIN : OK ! Merci. La question est précise. J'avais promis le micro à Monsieur... l'hôtesse est juste derrière vous. Pardon !

Franck MAHO : Alors, cela va se répéter un peu. J'habite à... entre Les Baconnets et Massy-Verrières, donc directement concerné par cette liaison. Donc, l'entrée du tunnel, on l'a vue. La sortie, où est-ce qu'elle est... Où est-ce qu'elle va se faire ? Et ma préoccupation première, c'est au niveau des nuisances sonores. Actuellement, on est déjà pas mal concerné par cela. Les murs vibrent. Enfin, voilà, il y a d'autres gens qui habitent dans le même quartier, ils pourraient le dire aussi. Alors, Monsieur tout à l'heure disait : les travaux n'allaient pas créer de nuisances. Je demande à voir, vous avez fait des enquêtes. Dans ce cas-là, je vous invite à la maison et vous viendrez constater que cela nuise vraiment à la santé des gens.

Olivier KLEIN : Merci de ce témoignage. C'est d'ailleurs un aspect cela, et sur les travaux et sur les entrées de tunnel, est-ce qu'on a des retours d'expérience ?

Oui, il y a d'autres tunnels de TGV ailleurs en France, il y a eu des travaux, comment cela se passe ? Est-ce qu'on a des éléments ? Il y a des questions précises sur le Grand Paris, et puis sur ce qui se passe à...

François GULIANA : Tout d'abord, sur les questions concernant le Grand Paris, si on peut montrer une carte du projet initial du Grand Paris, avec notamment en vert entre Massy et Orly, vous avez... là, il s'agit de la contribution Etat-Région au débat du Grand Paris, donc qui rappelle également l'idée d'un métro automatique en ligne verte entre Massy et Orly. Premier élément, le débat public s'est terminé en janvier. Nous sommes toujours dans l'attente des conclusions du maître d'ouvrage sur la poursuite de ce projet, notamment dans ce secteur-là. Donc, pour le moment, on ne peut pas nous-mêmes tirer de conclusions. Simplement, un premier élément de notre part, c'est que dans le cadre du projet d'Interconnexion Sud, on vise à dissocier les flux entre le RER et le TGV, parce que l'expérience montre que dans des zones où les circulations sont assez denses, au cœur d'un réseau avec des branches qui partent dans tous les sens, donc c'est le cas du TGV, il vaut mieux avoir une séparation des flux. C'est pour cela qu'on a essayé d'avoir une infrastructure dédiée aux TGV. C'est en cela où on précise bien que Réseau ferré de France ne souhaite pas envisager de mixité dans un tunnel sur une même voie.. Oui, oui, j'y viens, c'est mon deuxième point, entre du métro et du TGV. Donc, si on devait envisager un jumelage entre les deux infrastructures, ce serait en tout cas sur des voies différentes. Alors, je pense.. je suppose.. On nous a déjà posé la question sur le site Internet, je ne sais pas si c'était l'un d'entre vous mais la réponse avait été assez précise. Je n'ai pas forcément tous les éléments en tête pour dire cela, c'est que le gabarit d'un tunnel, un tunnel, c'est fait par un tunnelier qui est une grosse machine ronde, qui tourne, et voilà, qui excave les remblais. Alors, la question c'est que pour pouvoir déterminer le diamètre du tunnelier, dans le cas où on mettrait un TGV et au-dessus un métro, ou un TGV et à côté un métro, le diamètre est plus long pour une surface d'aire plus grande, et il faudrait trouver un équilibre entre la surface du tunnelier par rapport au fait d'avoir les deux trains qui circulent. Donc, première chose, il faut.. souvent, on est amené plutôt à privilégier des bitubes, plutôt que de mettre les trains dans les mêmes tunnels. Voilà ! Donc, si justement on peut mettre cette image en ligne. Voilà ! Donc, a priori, si on était censé faire des tunnels dans ce secteur-là, on choisirait davantage des bitubes pour limiter le diamètre. Donc, on n'irait pas dans le sens d'un jumelage. Ensuite, c'est pour dire que d'éventuels..

Olivier KLEIN : Pardon ! Là, vous dites que quand vous avez à faire passer deux voies de TGV, vous faites deux tunnels, et que, a fortiori, si vous avez à faire passer deux voies de TGV plus deux voies de métro, on ferait quatre tunnels. C'est cela la...

François GULIANA : Voilà ! Disons que la réflexion doit être de savoir si le diamètre et la surface excavée par le tunnelier sont optimaux ou pas...

Olivier KLEIN : D'accord, mais c'est... que je comprenne bien ce que...

François GULIANA : Oui ! Tout à fait ! C'est cela. Voilà ! Donc, ensuite, si on partait quand même du principe de faire un jumelage entre les deux infrastructures, il faudrait voir l'économie réalisée sur le tronçon, donc entre Massy et Orly, sachant que, aux deux extrémités, il faudrait faire des raccordements assez techniques pour pouvoir permettre aux métros et aux TGV soit de se superposer soit de se mettre l'un à côté de l'autre. Donc, il faut mettre les économies d'un côté au regard des surcoûts de l'autre. Troisième élément, c'est qu'en France, le TGV roule à gauche et que le métro roule à droite, ce qui complique davantage la question de ces raccordements.

Olivier KLEIN: Bon ! OK ! Au monsieur qui habite le Haut Baconnet. Vous répondez quoi ?

Tristan BARRÈS : Une question que vous avez posée, c'est... "on a montré l'entrée du tunnel, où est la sortie ?". Alors, l'entrée égale la sortie. Quand on est... dans les... enfin, il y a deux sens. Bon ! Donc, un bout du tunnel, je parlais du bout du tunnel, si vous voulez, l'extrémité du tunnel. Une extrémité du tunnel se trouve à Massy. Voilà ! C'est ce que j'ai présenté. L'autre extrémité, cela dépend du scénario. Dans le scénario A, l'autre extrémité du tunnel, elle se situe au niveau de Limeil-Brévannes. Dans le scénario C, l'autre extrémité du tunnel se situe au niveau de Lieusaint. Voilà ! Donc, cela c'est pour les scénarios qui sont totalement en tunnel. Dans le cas du scénario B, mais cela, cela suppose une localisation de gare TGV à Pont-de-Rungis ou à Rungis-la-Fraternelle, l'autre extrémité du tunnel se situe en amont de la gare TGV de Rungis-la-Fraternelle, c'est-à-dire sur la commune de Wissous. Donc, la sortie du tunnel n'est pas dans le secteur que vous avez indiqué. Entre Les Baconnets et Massy-Verrières, l'Interconnexion Sud est en tunnel dans tous les scénarios.

Franck MAHO : Ok ! Merci. Alors...

Tristan BARRÈS : Il y a des nuisances sonores en moins. Puisque vous avez aujourd'hui entre Massy-Verrières et Les Baconnets... Non, vous avez... Excusez-moi, je... Je n'ai pas dit qu'il n'y a pas de nuisances, j'ai dit qu'aujourd'hui il y a 41 TGV, effectivement, qui passent sur cette ligne (*intervention en fond de salle...*) Le principe de l'Interconnexion Sud, c'est de faire passer tous les TGV qui passent aujourd'hui en surface, notamment dans votre secteur, dans le tunnel. Donc, cela veut dire que les nuisances sonores

généérées par ce trafic-là disparaissent dans le cadre du projet. C'est tout ce que je dis. Je ne dis pas que vous n'avez pas de nuisances sonores, je connais le trafic qui passe devant chez vous, il n'y a pas que du TGV, d'ailleurs, il y a aussi du RER C, les trains de fret que vous avez cités. Mais ce que je dis c'est que le projet Interconnexion Sud fait passer le TGV de la surface en souterrain. Et donc, les nuisances sonores liées aux TGV, qui sont générées en surface, n'existeront plus dans le cadre du projet Interconnexion Sud.

Franck MAHO : Pendant ce temps-là, avant la durée des travaux, c'est quoi les nuisances sonores ?

Olivier KLEIN: Alors, bon ! On reviendra tout.. On va reprendre trois questions. Ensuite, on va faire intervenir, on avait une intervention de RFF sur le projet Massy-Valenton, je pense que cela vous intéresse. Ensuite, une intervention de la Mairie d'Antony, et une intervention, si ma mémoire est bonne, dans l'ordre, c'est Citoyens d'Antony. Et on reprendra des questions. Alors, trois questions, et ensuite les trois interventions dont je viens de vous parler. Monsieur qui avait le micro. J'avais désigné les trois personnes, c'était le monsieur avec la chemise grise, et puis, bon. Voilà !

Christian FORJA : Bonsoir. Christian Forja, j'habite Wissous et j'aurais aimé savoir quelles étaient les mesures de précaution, du moins, d'environnemental par rapport aux gens qui habitent la Fraternelle dans le cas du scénario où cela passera la Fraternelle ?

Olivier KLEIN : Merci, la question est précise. Donc, monsieur qui attendez depuis si longtemps.

François HAYE : François Haye, je suis du CDR MaVal. Vraiment, je demande avec grande insistance qu'on étudie la variante qui n'a pas de nom puisqu'elle n'existe pas encore, qui s'appellerait peut-être « enfouissement en amont au Sud de Massy ». Elle a été évoquée tout à l'heure. On a du mal à comprendre que si on faisait rentrer les TGV destinés à l'Interconnexion en dessous du quai aujourd'hui à Massy dévolu à la desserte de Montparnasse, on ne règle pas énormément de problèmes puisqu'on enfouirait depuis la campagne. Les gens qui connaissent bien Berlin, à Antony il y en a pas mal, il suffit d'aller au Châtelet, ils savent très bien qu'on peut quand même faire se superposer différentes lignes de chemins de fer en croisement ou bien en aiguillage. Et cette variante-là bizarrement n'existe pas. Je ne parle même pas d'aspect financier, mais.. Je demande donc, il me semble qu'on ne peut demander qu'avec insistance, pour s'épargner plein de problèmes de tissu urbain cette variante-là d'enfouissement amont Sud des TGV à la gare de Massy, ce qui.. passant par Massy, passant par la gare de Massy.. Ce qui ne nuit aucunement aux trafics des voyageurs.

Olivier KLEIN: OK ! Merci. S'il vous plaît, le micro à... (Applaudissements). Voilà.

Carlos GONCALVES : Carlos Goncalves. Donc, je parle en tant que riverain mais aussi de l'association CDR MaVal, et je dirais même en tant que citoyen. Parce qu'en fait, je reviens sur ce qui a été dit concernant le passage en souterrain même au niveau de la gare de Massy, parce que cela me paraît un peu aberrant... enfin, là ce qu'on est en train de dire que cela va commencer à descendre, donc je connais le coin, je vois un petit peu comment cela se présente. Cela me paraît un peu délicat qu'il n'y ait pas de nombreuses nuisances, en fait, dans tout le secteur. Et je dénonce aussi une certaine tendance de RFF. Déjà, à l'époque, quand cela a été fait, la tendance à minimiser le nombre de trafics. Tout à l'heure, il parlait de... Monsieur Barrès parlait de quatre trains de marchandise par jour. En fait, c'est plutôt la nuit aussi qu'ils passent, donc c'est... Et je pense qu'il ne faut pas négliger... je dirais même, RFF, ils n'ont pas intérêt, je pense, à négliger les travaux, là, parce que c'est quelque chose de durable, c'est quelque chose qui va durer pour longtemps. Donc, je pense qu'il vaut mieux mettre le paquet tout de suite et faire quelque chose de... (Applaudissements)

Olivier KLEIN: OK ! Donc, trois interventions qui poussent dans le même sens sur l'enfouissement, le démarrage finalement du raccordement en amont de la gare actuelle de Massy TGV. Pardon ?

Tristan BARRÈS : Il y avait Wissous aussi ?

Olivier KLEIN : Oui, effectivement, il y a la question sur Wissous.

Tristan BARRÈS : Ce que vous proposez, si j'ai bien compris, c'est qu'il y a un enfouissement de la ligne à partir de la LGV Atlantique qui rejoint, on va dire, un tunnel Interconnexion Sud futur, et qui passe sous la gare TGV de Massy. Techniquement, on n'a pas effectivement réalisé des études poussées mais techniquement je ne vois effectivement pas ce qui pourra empêcher... on peut effectivement superposer des lignes en sous-sol, cela il n'y a pas de problème. Si j'ai bien compris votre suggestion, c'est une ligne souterraine sous la gare TGV de Massy mais qui ne s'arrête pas à Massy... (la salle disant "Si") Bon d'accord. Donc cela signifie construction de ligne et construction de gare... et d'un arrêt, d'accord. Mais un arrêt, c'est une gare. Oui mais un arrêt, c'est une voie, un quai, et puis un escalator pour monter. D'accord ?

Olivier KLEIN : Voilà. Pour monter jusqu'au bâtiment existant.

Tristan BARRÈS : D'accord. Bon, les idées... enfin, je vais vous donner des ordres de grandeur de coût de ce genre d'objet. A

Orly, on propose une gare TGV souterraine ; le coût, l'ordre de grandeur de coût, je dois donner un ordre de grandeur encore une fois, je n'ai pas les études de coût de ce scénario qui n'est pas présente... enfin, qui n'existe pas, c'est de l'ordre de 600 millions d'euros, la gare. Et ensuite, il faut rajouter à cela donc le coût du tunnel qui irait jusqu'à la LGV Atlantique et qu'il faudrait raccorder. Alors, il faudrait déterminer où il est possible de le raccorder, parce que encore faut-il trouver l'endroit où le raccorder. Donc, c'est 650 millions d'euros, plus, on va dire, un linéaire de tunnel à déterminer. Donc, on est aux alentours du milliard d'euros pour réaliser une gare TGV souterraine au niveau de Massy. Non mais... Oui, une gare TGV souterraine en plus de la gare qui existe. Ce qui coûte un milliard, c'est bien les quais et les voies. Ce n'est pas une gare cathédrale. Oui, un quai et une voie. Cela c'est une gare... une gare TGV type en souterrain, c'est ce type de gare TGV que vous voyez. Il n'y a rien de plus, en fait, que les voies et les quais. Et puis, évidemment, la voûte qui doit être un peu plus large pour accueillir tous ces équipements mais l'objet qui coûte 600 millions d'euros, c'est juste cela. Il n'y a pas le bâtiment voyageur, il n'y a pas tous les équipements, peut-être que vous... effectivement, auxquels vous pensez. Donc, ce que j'appelle "gare", moi, c'est uniquement la voie et les quais, je ne parle même pas du bâtiment voyageur qui, effectivement, existerait déjà dans ce cas-là, puisqu'il y a déjà une gare TGV à Massy. Mais l'objet gare, ce que j'appelle "objet gare", c'est les voies et les quais, coûte environ 600 millions d'euros pour ce type d'objet. Alors, c'est à peu près l'ordre de grandeur de coût que l'on constate, que ce soit à Orly ou que ce soit à Villeneuve-Saint-Georges. Et en plus de ce coût de 600 millions d'euros, il faudrait rajouter le linéaire de tunnel pour pouvoir se raccorder à la LGV Atlantique d'une part, et puis, on va dire, à l'Interconnexion Sud au niveau de Massy-Verrières, grosso modo, d'autre part. Et, je dirais, en première approche, on est sur des coûts qui approchent le milliard d'euros. Donc, voilà ! Vous me demandiez un ordre de grandeur de coût, ce genre d'enfouissement coûterait grosso modo un milliard d'euros.

Olivier KLEIN : Alors, la question c'était : "est-ce qu'on peut être plus précis sur ce scénario ?".

Tristan BARRÈS : On peut avoir un regard d'expert. Ce qu'on appelle un regard d'expert, on ne peut pas faire des études en deux semaines ou trois semaines aussi poussées que ce qui a été fait sur les scénarios existants. On peut demander effectivement à un expert de regarder grosso modo ce que coûterait. Mais, à mon avis, on serait dans ces ordres de grandeur que je viens de vous indiquer.

Olivier KLEIN : Alors, effectivement, dans le cadre du débat public, il faudra qu'on en parle, c'est quelque chose qu'on peut faire, faire intervenir un expert qui, à dire d'expert, va donner son avis sur cette question donc sur l'ordre de grandeur de coût de ce type d'aménagement. Et puis, l'autre partie de la réponse, c'est que si jamais cette solution présentait un intérêt aux yeux des RFF, elle mériterait d'être creusée après...

Tristan BARRÈS : C'est pour cela que je voulais bien préciser votre question, sachant qu'il y a un principe fondamental de l'Interconnexion Sud qu'il y ait bien un arrêt à la gare TGV de Massy. Donc cela, on est bien d'accord sur cela. Alors, il y avait une deuxième question sur Wissous.

Olivier KLEIN : Sur Wissous et La Fraternelle.

Tristan BARRÈS : Alors, dans le secteur de Wissous, en amont de la gare TGV Rungis La Fraternelle, dans le cas où cette gare serait décidée, comme d'ailleurs dans tous les autres endroits de l'Interconnexion Sud où le TGV n'est plus en souterrain mais en aérien, effectivement il faut prévoir des mesures de protection acoustique pour, on va dire, contrer les impacts sonores liés au projet. Alors, à ce stade des études, il n'y a pas d'analyse acoustique de réalisée, c'est quelque chose qui doit être prévu dans le cadre des études que j'ai citées tout à l'heure, qui devront se dérouler après le débat public. Mais je dirais que le poste analyse actuelle du bruit et simulation du bruit après l'Interconnexion Sud, ce type d'étude est déjà, je dirais, estimé dans le coût total du projet, et devrait être réalisé pour notamment proposer des mesures de protection acoustique dans le secteur de Wissous, comme d'ailleurs dans le secteur de Massy Antony dans la partie où le TGV est en aérien, et d'ailleurs dans d'autres secteurs de l'Interconnexion Sud où on a des entrées ou des sorties de tunnel.

Olivier KLEIN : OK ! Merci. Alors, on est bien parti sur le projet. Ce que je vous propose, c'est qu'on prenne les interventions, les présentations de cahiers d'acteurs, des acteurs d'Antony. Donc, d'abord la Mairie d'Antony c'est Monsieur le Maire... Justement, je proposais qu'on continue un petit peu sur le projet et qu'on fasse parler de Massy-Valenton un petit peu après. Voilà. Enfin... non ? Allez ! On ne change pas un programme fixé, c'est un engagement après tout. Donc, 6 minutes pour Monsieur Orizet pour parler de Massy-Valenton, ensuite la Mairie d'Antony et Citoyens à Antony et une nouvelle part de débat.

François-Régis ORIZET : Voilà. Donc, puisque nous sommes à Antony, la Commission particulière du débat public a souhaité une présentation du projet Massy-Valenton, même si cela sera bientôt dit dans cet exposé, c'est un projet distinct de celui

de l'Interconnexion Sud. Alors, l'objectif de la présentation est donc bref, de 6 minutes, cela va être de rappeler les principes des objectifs du projet d'aménagement de Massy-Valenton. Beaucoup de gens, sans doute, dans la salle ici le connaissent, de faire un point où nous en sommes sur ce projet, qui est une partie Est du côté de Villeneuve-le-Roi, une partie Ouest du côté d'Antony, et de proposer également peut-être ce qu'on envisage actuellement un peu la méthode de concertation... un calendrier de concertation pour voir comment, à l'issue du débat Interconnexion Sud sur cet autre projet, on va débattre. Je rappelle quand même que ce projet est différent du projet Interconnexion Sud, notamment pas exclusivement, on va y revenir dans l'exposé, il y a des questions de fonctionnalité qui sont notamment différentes, mais également pour des questions de temporalité. Le projet Massy-Valenton, alors à l'Est, où les travaux ont démarré, ou sont en train de démarrer, la mise en service est prévue en 2015, et à l'Ouest, où l'objectif est une mise en service en 2017. Pourquoi 2017 ? Parce qu'on a actuellement deux types de besoins : des besoins concernant la circulation de TGV mais également des besoins, je vais y revenir, concernant le doublement des circulations RER. Voilà le premier élément qui présente les grands principes et enjeux du projet. Ce projet, il a une composante commune, on verra pourquoi, c'est d'améliorer d'abord la régularité... au-delà des questions de nombre c'est d'améliorer la régularité des RER et des TGV. Il y a eu tout à l'heure l'exemple, de montrer ce que pouvaient être les problèmes de cohabitation de TGV et de RER. Cohabitation, on va le voir, qu'on ne supprimera pas complètement par le projet Massy-Valenton mais on supprimera des points de rencontre, c'est-à-dire de cisaillement, ou un secteur où il y a risques... enfin, pas des risques au sens du risque ferroviaire mais enfin un secteur de voie unique, où également il y a donc les problèmes de régularité, pardon, qui sont posés. Donc, une première dimension de ce projet c'est d'améliorer la régularité des circulations, tant des RER que des TGV.

Deuxième objectif également, c'est de permettre le passage au quart d'heure du RER C. Alors, cela c'est un objectif qui s'est progressivement, quand les premières discussions ont eu lieu sur ce projet en 2003 ou 2004, on va le rappeler, je crois 2003, chose qui n'était pas encore dans le tableau, dans le paysage, mais... et puis, les travaux sur les schémas du RER C, les évolutions du RER C, donc chacun sait qu'un des objectifs est notamment de passer, de doubler la fréquence du RER C sur cette branche de Rungis. Donc, ce que permettra également ce projet. Une troisième dimension de ce projet, c'est globalement d'améliorer et de favoriser une meilleure insertion de l'ensemble des infrastructures ferroviaires sur les territoires traversés, notamment par des mesures de protection et des mesures d'insertion... mesures de protection

et d'insertion dont je veux rappeler qu'elles seront pérennes, c'est-à-dire qu'une fois qu'elles auront été faites, même quand il y aura le projet Interconnexion Sud et qu'il n'y aura plus les TGV, les mesures de protection, notamment acoustiques, qui auront été faites, elles seront là définitivement sur le territoire.

Un bref retour donc sur l'historique du projet donc je l'ai indiqué ; d'abord en 2003, il y a eu effectivement des décisions de réaliser les deux projets, effectivement l'Interconnexion Sud et, à court terme, de façon transitoire, le projet d'aménagement Massy-Valenton, qui a été inscrit au contrat de projet Etat-Région 2000-2006. Il y a eu en 2004 une présentation d'un premier projet, aussi bien à l'Est qu'à l'Ouest, et avec des critiques et des oppositions que beaucoup d'ici, bien sûr, connaissent, tant à l'Est qu'à l'Ouest. A débuté ensuite en 2005 une concertation, cette concertation a permis, à l'Est, d'aboutir à un accord sur des mesures d'insertion qui ont rendu le projet, initialement non accepté, acceptable et c'est pour cela qu'aujourd'hui, les travaux ont démarré sur l'Est. Ceci s'est traduit par des protocoles entre l'Etat et la Région pour financer les mesures complémentaires d'insertion qui ont rendu le projet acceptable à l'Est, voilà ! Donc, aujourd'hui, à l'Est, le projet a démarré ; à l'Ouest, on en est à la situation de 2004, c'est-à-dire qu'on n'a pas trouvé d'accord à la suite de concertation sur un projet à l'Ouest. En quelques diapos, en quoi ont consisté, en tout cas à l'Est la problématique de l'Est, les mesures d'insertion, essentiellement des mesures de protection acoustique complémentaires, ces mesures de protection acoustique complémentaires, elles sont illustrées... je ne sais pas si les couleurs apparaissent... pas très bien, mais on voit qu'il y a notamment des murs, quelques traits jaunes et pas mal de traits verts, et donc en réalité... voilà ! Les traits jaunes étaient les protections... en gros, on schématise les protections qui étaient à l'issue d'études acoustiques qui ont été envisagées d'implanter sur le secteur Est, et les traits verts c'est ce qui résulte de la concertation, et qui a donc été fait en plus par rapport au projet initialement envisagé. Sur le secteur Ouest, donc, on en est du fait... là, comme vous le savez, pas à ce stade, pas de réenclenchement de concertation, nous, nous souhaitons, afin de pouvoir réaliser ce projet, engager cette concertation. Alors, là il y a... juste un petit rappel technique, de dire quel est effectivement... quand je parlais tout à l'heure de gain de régularité, là vous avez, selon les couleurs, le jaune c'est le RER C, le bleu le RER B, et le rouge les grandes vitesses, pour voir les conflits de circulation qui peuvent créer des problèmes de régularité, donc il y en a deux, je n'ai pas le pointeur mais c'est assez facile, vous avez le petit rond rouge à droite, qui vous montre un point de conflit TGV-RER, c'est-à-dire que là vous voyez que les RER doivent cisailer, croiser, si vous

voulez, à niveau des lignes de TGV, à la ligne de TGV, donc un point de cisaillement qui crée un point d'irrégularité et de perturbation dans les circulations, et puis vous avez également le tronçon qui est ici, vous avez une voie unique de TGV, donc avec des conflits, en quelque sorte, de TGV, il y a marqué nez à nez, ce n'est pas en termes de sécurité, encore une fois, je le redis, il n'y a pas de problèmes de sécurité, il y a des systèmes de signalisation tout à fait fiables et performants, mais des problèmes gérés du fait de régulation qui sont effectivement difficiles à optimiser du fait de ce tronçon à voie unique sur laquelle, évidemment, les TGV ne peuvent pas circuler simultanément dans les deux sens. Et donc, voilà... L'idée du projet Massy-Valenton, c'est de supprimer ces points de conflit. On voit bien que c'est quelque chose de beaucoup moins ambitieux que le projet Interconnexion Sud, puisque on supprime ces points de conflit, mais sur les voies du RER ensuite à droite, continuent de circuler les TGV et les RER. Donc, on ne décroise pas les circulations, on améliore les conditions dans lesquelles les conflits peuvent se produire mais les TGV et les RER se retrouvent bien sur tout le tronçon ensuite à l'Est sur les mêmes voies. Donc là, actuellement, nous proposons surtout un petit peu une technique... on est en train de réfléchir à différentes solutions d'évolution du projet. Pas faire un débat aujourd'hui, parce que de toutes les façons, il y a des études qui sont en cours mais, en gros, ces études, c'est savoir dire comment peut-on améliorer les questions d'insertion, notamment de protection acoustique, d'impact visuel, en modifiant le projet initial. Pour ces modifications, il y a un certain nombre d'hypothèses qui sont en train d'être mises à l'étude, des hypothèses de rapprochement des voies pour réduire les emprises, les hypothèses notamment en lien avec la RATP sur des possibilités de modifier une demande de la RATP de réserver une troisième voie pour le RER B, cela serait une hypothèse maximale, voire des hypothèses complémentaires. On est en train d'essayer, de regarder deux ou trois solutions et les mesures d'insertion qui pourraient être couplées. Et donc, en termes de méthode, ce qu'on propose c'est qu'en septembre et octobre, on puisse mettre en place une série, alors on appelle cela des ateliers, pour travailler sur ces différentes solutions, voire les avantages, inconvénients, les mesures d'insertion, ce qu'on propose, ce qui éventuellement peut être fait en plus, et voir si effectivement, dans un temps, on pense que deux mois seraient une bonne période, avec un atelier, je ne sais pas ce qui est envisagé, c'est... enfin, une fois tous les dix jours par exemple, donc à un rythme régulier qui est un travail de deux mois assez intense, pour voir s'il y a une solution consensuelle qui peut se dégager. Voilà !

Olivier KLEIN : Visiblement, c'est un projet qui prend du temps. Vous avez explosé le compteur là.

François-Régis ORIZET : Je suis désolé mais j'en ai terminé.

Olivier KLEIN : OK ! Donc, voilà ce point d'informations. Je passe la parole alors... c'est Monsieur le Maire qui va présenter le cahier d'acteurs et le point de vue de la Mairie d'Antony. Vous avez donc la parole pour six minutes.

Jean Yves SENANT : Puisque Réseau ferré de France vient de présenter le projet Massy-Valenton qui consiste, je le rappelle, sur Antony, à élargir la plate-forme ferroviaire des RER B et C, entre les gares des Baconnets et de Massy-Verrières, du moins pour le moment, pour améliorer, on l'a dit, la fluidité du trafic des TGV qui empruntent la ligne C. Je rappelle que la Ville d'Antony s'y oppose avec détermination depuis l'origine, c'est-à-dire depuis 2003. (*Applaudissements*) Ce projet, en effet, s'il était mis en œuvre, provoquerait des nuisances considérables dans les quartiers traversés, en particulier rue des Chênes, où un mur de soutènement en béton, pouvant atteindre 8 mètres de hauteur, remplacerait l'actuel talus arboré à une dizaine de mètres seulement des pavillons, sans parler des travaux importants que ce projet nécessiterait mais qui rendraient la vie impossible pendant des années aux habitants de ces quartiers pavillonnaires aux rues étroites et peu adaptées à vrai dire à de tels chantiers. C'est pourquoi le Conseil municipal s'est prononcé à plusieurs reprises contre ce projet, c'est pourquoi la Ville soutient les associations de riverains qui le combattent et qui ont d'ailleurs déplacé des milliers de personnes lors de différentes enquêtes publiques, c'est pourquoi également, sur proposition des commissaires enquêteurs, nous avons introduit dans notre Plan local d'urbanisme un paragraphe réaffirmant l'opposition de la Ville au projet, et refusant la demande de RFF de créer un emplacement réservé au droit de la rue André Chénier et de la rue des Chênes pour la réalisation des travaux. La Ville espère que les études en cours permettront à Réseau ferré de France d'aboutir à une solution qui évitera l'élargissement de la plate-forme des RER. Si tel n'était pas le cas, la Ville d'Antony continuerait de s'opposer au projet Massy-Valenton avec la même vigueur. (*Applaudissements*) Fermement opposée au projet Massy-Valenton, on l'a vu, la Ville d'Antony accueille en revanche avec intérêt, le projet de ligne d'Interconnexion Sud des TGV qui vous est présenté. Dans les trois hypothèses, en effet, le projet de lignes nouvelles étant souterrain, quand il traverse Antony. Je rappelle que le passage du TGV en souterrain, la Ville l'a demandé pour la première fois en 1986 ! Elle a réaffirmé sa demande à l'occasion de chacun des vœux qu'elle a voté depuis 2004, le projet y répond. Il faut toutefois que l'enfouissement soit suffisamment profond sur

l'ensemble du trajet pour ne pas créer de nuisances aux habitants. Nous avons l'expérience d'Orlyval qui nous montre que c'est possible. Il convient aussi que la ligne nouvelle soit poursuivie en souterrain jusqu'à la Gare de Massy, et que soit abandonnée toute idée de creuser l'entrée du tunnel en zone urbanisée, même si cela peut poser des problèmes techniques difficiles à résoudre, et surtout à financer. Si ces conditions sont réunies, mais seulement si ces conditions sont réunies, la Ville d'Antony soutient le projet de ligne d'Interconnexion Sud des TGV qui est incontestablement un projet d'intérêt général inscrit dans la loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, qui permettra de mieux desservir les habitants du Sud de l'Ile-de-France, et de rendre à terme la ligne C du RER à sa vocation régionale. Merci. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Merci, Monsieur le Maire pour cette intervention et merci aussi pour le temps gagné. Donc, la troisième intervention, Citoyens à Antony. Donc... Six minutes à l'exemple de la Mairie d'Antony qui a respecté ses temps.

Bruno EDOUARD : Merci de me donner la parole. Notre association « Citoyens à Antony » a effectivement rédigé un cahier d'acteurs. Et donc, nous nous inscrivons dans la démarche d'opposition à Massy-Valenton, et sur ce point-là, nous rejoignons la Mairie d'Antony qui vient de s'exprimer. « Citoyens à Antony » est une association qui a dix ans, et qui s'intéresse depuis cette période à la vie dans les cités et en particulier à ses infrastructures ferroviaires. Tout d'abord, je voudrais souligner que nous sommes favorables au projet de relier les régions françaises entre elles. Mais, est-ce que pour cela nous sommes favorables au projet de Réseau ferré de France ? A l'évidence, non. Non pour au moins deux raisons ; la première raison, c'est que nous ne voulons pas participer à la désertification du territoire français. Il nous semble que les liaisons interrégionales doivent être conservées. Les liaisons type Lyon-Nantes, type Rouen-Amiens doivent rester en train classique, et on parle actuellement de sortir du tout nucléaire, je voudrais bien qu'on sorte aussi du "tout TGV" ; la deuxième raison, c'est que le projet de RFF me semble mal ficelé. Ce soir, je n'argumenterai que sur la logique de ce projet, sans tenir compte des nuisances réelles que RFF fait, envisage sur notre territoire. Ce n'est pas nouveau, RFF, comme les aménageurs publics, se soucie assez peu des nuisances de leurs projets. C'est vrai depuis Ferdinand de Lesseps, qui faisait le Canal de Suez, ne se souciait pas des pêcheurs de Port-Saïd. Mais au moins, le projet, il était logique. On allait de Suez à Port-Saïd parce que c'était le chemin le plus court entre la mer Rouge et la mer Méditerranée. Là, on a un projet qui est complètement illogique. C'est illogique, et je voudrais le montrer à partir

de la première diapo qui a été présentée par RFF. S'il vous plaît ! Puisqu'en fait, jusqu'à présent, on nous a montré des cartes, donc pas toujours très nettes, et extrêmement centrées sur le détail. Mais il faudrait qu'on ait un petit peu de vision... Voilà ! Donc, il s'agit de relier des régions entre elles. On va prendre l'exemple d'un TGV, non pas dans le sens Sud-Ouest / Nord, je ne sais pas pourquoi RFF part toujours dans ce sens-là, on va faire l'inverse. On va partir dans le sens Lille-Bordeaux. Donc, le TGV qui vient de Lille, quand il arrive en région parisienne, on l'injecte sur le contournement Est, le contournement Est se situe entre 25 et 30 kilomètres du périphérique, et il passe donc à Roissy, Marne-la-Vallée, et il arrive ici à Coubert, Triangle de Coubert. Le projet de RFF, je vais vous démontrer son absurdité, à partir de là, consiste à ramener ce TGV à 10, 12 kilomètres du périphérique en proche banlieue parisienne, soit à Villeneuve-Saint-Georges, soit directement à Orly. Mais les distances par rapport au périphérique, c'est la même chose, c'est 12 kilomètres en gros. Ensuite donc, le TGV passe sous nos pieds actuels, ou à peu près, se retrouve à Massy, et s'éloigne à nouveau de Paris par la ligne Atlantique. Quelle est la logique de ce projet ? Quelle est la logique de cette boucle ? Encore que la carte je ne suis pas sûr qu'elle soit à l'échelle, cela fait 30 kilomètres de plus par rapport à notre projet. « Citoyens à Antony », pour ceux qui ne le connaissent pas, on a tendance à être dans la force de proposition, c'est un peu notre marque de fabrique, on n'aime pas critiquer pour rien. Donc, nous, ce qu'on propose, c'est à partir de Coubert, continuer de tourner autour de Paris entre 25 et 30 kilomètres... autour de Paris et, à partir de Coubert, foncer vers l'Ouest sur la ligne Atlantique. Et là, en plus, on peut faire cela en aérien sans problème, on a ainsi un transport qui existe déjà, c'est l'autoroute francilienne. Donc, on peut imaginer de faire le TGV en aérien sur une grande partie, tout proche de la Francilienne, voire, pourquoi pas, au-dessus. Cette démarche, cela permet d'économiser de l'argent, cela permet de gagner du temps de transport, parce que le schéma RFF, ici on insère des TGV sur la ligne à grande vitesse qui est la plus chargée d'Europe. En 2020, elle sera saturée. Donc, ce qui vous a été présenté avec les TGV qui sortent de Massy-Valenton mais qui ont du mal à s'insérer, cela sera exactement pareil au Triangle de Coubert. C'est-à-dire que le TGV de Lille, il va patienter pour laisser passer des TGV de Marseille-Paris. Et donc, en fait, on aura une perte de régularité en plus d'une perte de vitesse. Le trajet en souterrain, les TGV ne circulent pas à des vitesses de TGV en plus. Donc, nous avons un projet qui nous permet d'avoir quelque chose de beaucoup plus logique, beaucoup moins cher, et de beaucoup plus efficace. Oui mais voilà, RFF est contre, parce qu'on l'a bien vu, autant la Commission nous dit : « A ce stade, rien n'est figé », RFF nous dit : « Non, il faut

passer à Massy, il faut passer à Orly », cela, ce sont les épreuves imposées. Pourquoi passer à Massy et Orly ? Déjà, 8 kilomètres de distance, on va faire deux gares TGV aussi près l'une de l'autre. Pourquoi Massy ? A Massy, la gare, elle existe, oui mais on voit aussi toutes les conséquences que cela a... On a passé pratiquement la moitié de la soirée à discuter des problèmes de la gare de Massy qui n'était pas au bon endroit, qui n'arrivait pas à plonger, et cetera. Donc, cette gare de Massy, c'est une erreur. RFF en a fait d'autres, je veux dire la gare de Vendôme, la gare du Creusot, les gens ne s'en vantent pas, on ne cherche pas à faire passer d'autres TGV là-bas. Massy, c'est réglé. Orly, pourquoi est-ce qu'on passe à Orly ? On rentre dans le dogme de l'intermodalité, intermodalité air-fer. Il est prouvé, d'après RFF, que le fait d'amener sur un aéroport par train des passagers, c'est logique. Ah bon ! Et cela marche où ? Cela marche sur trois aéroports. Cela marche à Roissy, cela marche à Francfort en Allemagne, cela marche à Schiphol à Amsterdam aux Pays-Bas. Pourquoi ? Parce que ce sont des aéroports intercontinentaux, donc les gens, effectivement, prennent le TGV à Bruxelles pour aller prendre à Schiphol un avion pour Montréal, ou ils prennent le TGV à Cologne pour aller à Francfort prendre un avion pour Johannesburg. Les personnes qui ont travaillé sur l'intermodalité savent que cela a des limites. Ces limites, c'est que sur les aéroports moyens, cela ne fonctionne pas. Et Orly est un aéroport moyen qui dessert la France, l'Europe et l'Afrique du Nord. Cela a été prouvé par des universitaires, je vous renvoie aux travaux de Laurent Chapelon, qui est professeur de géographie des transports à l'Université de Montpellier, qui a fait une remarquable étude dès 2003. A côté de cela, on peut regarder des exemples emblématiques d'intermodalité complètement ratés : Lyon-Satolas, fabuleux ! On a fait une gare TGV à côté d'un aéroport, il n'y a pas de passagers, 500 000 passagers sur cette gare : moins qu'au Creusot, j'ai presque fini. Et sur ces 500 000 passagers, 10 % sont intermodaux mais RFF le sait très bien, parce que sur d'autres projets, ils ne font pas d'intermodalité, quand le TGV s'approche de Marseille, il ne va pas à Marignane, il s'arrête à Aix-en-Provence, là où il y a du monde, il ne cherche pas à faire d'intermodalité fictive. Donc, tout cela est parfaitement logique. Pourquoi un voyageur qui ferait Rennes-Amsterdam aurait envie de faire de l'intermodal, alors qu'il peut faire tout en TGV d'ores et déjà, et qui pourrait faire tout en avion avec le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes ? Donc, pour nous, ce projet il est stupide, illogique au plan ferroviaire, coûteux et illogique au plan aérien.
(Applaudissements)

Olivier KLEIN : Merci. Vous vous retrouvez au moins avec RFF sur les dépassements du temps de parole mais bon... c'est... voilà ! Donc, on va prendre des questions... Alors, un, deux,

trois, voilà ! Donc... il y a un micro qui arrive... voilà ! Et puis, ensuite, on donnera la parole à la dame au fond que j'ai repérée aussi.

Julien IRONDELLE : Julien Irondelle. De nouveau, ce n'est pas pour monopoliser la parole, c'est un entrepreneur qui a suivi un projet, qui est l'aménagement du plateau de Saclay, cela fait depuis 2004 que je suis ce projet, j'ai participé aux groupes de travail à l'époque. Il ne faut pas oublier que si on réussit à faire une Silicon Valley, l'équivalent de Silicon Valley avec tous les chercheurs, les étudiants et les entreprises qu'on a sur le plateau, on fait 1 % de croissance en plus, et on crée les fameuses 10 000 PME de 300 salariés qui manquent en France, 3 millions d'emplois en partie. Si vous connaissez la Silicon Valley, c'est le cauchemar de l'automobile, quand vous sortez du bureau de la Silicon Valley. Je vous signale que le plateau de Saclay, l'établissement public Paris-Saclay, ils veulent faire un campus à 2 milliards, vous pensez bien qu'avec 2 milliards, cela va tirer un monde. Donc, faire un campus à 2 milliards sans faire une desserte souterraine conséquente, c'est-à-dire le Grand Paris souterrain passant par Versailles-Chantiers, c'est aberrant, Grand Paris, c'est 35 milliards.

Olivier KLEIN : Le débat sur Grand Paris, il est fini, mais...

Julien IRONDELLE : Oui, il est fini mais, moi là, on est vraiment gaulois, on marche sur la tête, c'est le premier arrivé premier servi, avec un campus à 2 milliards, aucune infrastructure de transports, un projet Grand Paris à 35 milliards, dont le tracé passe mathématiquement sous Massy, et la gare de Massy TGV souterraine elle est payée. Enfouir la ligne bien en amont avant d'arriver à Massy, elle est payée ! si on mutualise avec le Grand Paris, si on ne mutualise pas avec le Grand Paris, on finance un tracé... on peut faire un deuxième barreau en bas quand c'est saturé comme « Citoyens à Antony » le soulignait, on fait le premier barreau, quand c'est saturé, on fait un deuxième barreau, on fait une gare Massy TGV souterraine, on enfouit la ligne bien avant Massy, mais tout cela c'est cohérent si on crée des jobs avec le campus à 2 milliards sur le plateau de Saclay, sinon je vous dis, on fait un campus à 2 milliards, embouteillages garantis, Grand Paris, ce tronçon ne se fera jamais, et il restera Massy-Valenton aérien. Donc, il vaut mieux payer un projet d'envergure qui crée des emplois sur plateau Saclay qui fait une vraie desserte, on mutualise avec Grand Paris, sinon moi je suis désolé, là je ne comprends plus du tout le débat public. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Merci !

Wissam NEHME : Monsieur Orizet, vous avez annoncé en septembre-octobre le début de la concertation prévue depuis

longtemps. Vous placez également... vous dites que l'étude d'impact sera faite en 2012, donc après la concertation, nous souhaitons que cette étude d'impact soit faite avant la concertation pour pouvoir discuter des choses qui sont factuelles. Et nous demandons aussi d'avoir accès à toutes les solutions qui ont été retenues et pas retenues pour pouvoir discuter en toute transparence de ce nouveau projet-là.
(Applaudissements)

Olivier KLEIN : Merci !

Benoit VIDALIE : Benoit Vidalie, riverain à Antony. Vous venez de présenter le projet Massy-Valenton, donc faire un résumé. Pourquoi est-ce que ce bricolage d'interconnexion est-il encore maintenu alors qu'on est pratiquement maintenant en train d'être bien engagé dans le débat public pour l'Interconnexion Sud ? Pourquoi est-ce qu'on continue de dépenser de l'argent public en fait pour un projet dont on sait qu'il va forcément à terme ne plus être utilisé ? Et pourquoi maintenir un projet qui, à de nombreuses fois, a démontré son absurdité quant à l'insertion dans la ville, l'enclavement des quartiers a provoqué de multiples remarques du Ministère de la Santé ? Et alors qu'en fait, on est en train maintenant de décider le projet en site propre, le projet définitif. (Applaudissements)

Olivier KLEIN : OK. Merci ! Madame au fond, voilà !

Nicole FOUCHER : Madame Foucher d'Antony. Si j'ai bien compris, quels que soient les travaux, nous continuerons à Antony à subir les TGV normands en aérien, soit un certain nombre par jour définitivement.

Olivier KLEIN : Il me semble avoir compris cela mais..

Nicole FOUCHER : J'ai compris cela, n'est-ce pas ? D'accord, voilà !

Olivier KLEIN : Oui, oui ! Mais bon, on va justement laisser RFF répondre là, parce qu'ils ont entendu deux interventions qui les ont peut-être interpellés. Quatre questions puis ensuite on reprend les questions. J'ai vu monsieur..

François-Régis ORIZET : Oui ! D'abord, moi juste sur la dernière question effectivement, oui, il restera mais vous avez vu le chiffre, c'est six, et à côté il y aura 400 RER. Donc, quelque part effectivement, on peut dire que six TGV, ce sera encore gênant mais il faut mettre cela en regard des 400 RER ces problèmes. Peut-être ne pas regarder uniquement, parce qu'il y a le label TGV, le TGV. Sur les questions de Massy-Valenton, moi je ne peux que répéter les raisons pour lesquelles les deux projets, je dirais, ne sont pas les mêmes, n'ont pas les mêmes finalités, ils se distinguent par plusieurs choses, ils se distinguent par les questions de délai. Alors, cela peut apparaître 2017, 2017 c'est important,

parce que d'une part, il y a les prolongements, ce qu'on appelle les projets SEA et BPL, c'est-à-dire qui permettent de mettre en TGV jusqu'à Bordeaux et à Rennes, qui donc induisent un trafic supplémentaire de TGV, voilà ! Et deuxième élément, il y a le schéma directeur du RER C qui, lui aussi, à cette même échéance, et qui prévoit le passage de 2 à 4 RER, et cela également c'est 2017, dont tous ces éléments-là ne peuvent pas être réalisés avant la mise en service de l'Interconnexion Sud qui est, mettons en étant un peu optimiste, je pense, 2023-2025. Il y a quand même 7, 8... Non ! 2020-20... Non.

Olivier KLEIN : Il était affiché 2020-2025.

François-Régis ORIZET : 2020-2025. C'est pour cela que je dis, la mise en service 2023-2025, enfin, on peut effectivement avoir des opinions, ne me paraît pas déraisonnablement pessimiste. Voilà ! Il y a un deuxième élément quand même de forte différence : ce sont les questions de coûts. Enfin, je dirais, le rapport selon... mais cela dépend de la variante qu'on prend. Mais, en gros, c'est un rapport de 1 à 20. Voilà ! Donc, on parle d'un... Voilà, l'ordre de grandeur des coûts des projets, c'est 1 à 20. On ne parle pas d'un projet qui coûte la moitié, le tiers, effectivement, qui permettrait, effectivement, de poser, en des termes complètement différents la question. Je n'amène pas la conclusion, je dis bien au moins de percevoir que sur cette question de coût, on n'est pas du tout sur le même ordre de grandeur, du même ordre d'échelle. Et troisième différence, et c'est lié à cette question de coûts, c'est la question des financements. Parce qu'effectivement, afficher un délai et afficher un projet, il faut encore le financer. Et ce financement, on a commencé à évoquer le sujet, vous voyez bien qu'il va falloir le réunir, il va falloir convaincre. Par exemple, dans l'hypothèse de la gare d'Orly, j'ai bien entendu l'intervention de tout à l'heure, mais enfin, disons que c'est le projet, pour le moment, présenté par RFF avec une gare à Orly. S'il faut une gare souterraine à Orly, ce qui semble être une des suggestions, Orly, il va falloir discuter assez sérieusement avec nos amis, je dirais, de l'aérien sur le financement de cette gare parce qu'elle introduit un surcoût, on a évoqué 600 millions d'euros tout à l'heure. Donc, on voit bien qu'on va avoir des questions, il ne faut pas sous-estimer, je dirais, de réunion du financement du projet d'Interconnexion Sud. Donc, c'est pour ces trois questions... Et en termes de fonctionnalité également, montrer que le projet Massy-Valenton n'a pas du tout la même fonctionnalité de décroisement complète. Donc, ce sont des projets qui ne sont pas les mêmes, en termes de calendrier, en termes de coûts, en termes de complexité de réunion des financements et en termes de fonctionnalité. Voilà ! Je ne dis pas, je ne conclus pas à ce stade en disant : « Voilà, on va vous imposer, on va faire cela, et c'est cela », je vais dire on va faire une

concertation, et qu'au moins on voie, qu'au moins on reconnaisse que, sur ces quatre éléments, ce sont des projets différents.

Olivier KLEIN : Alors...

François-Régis ORIZET : Ecoutez ! Moi, je... Mais je pense pas... cette étude d'impact... Il faut... Enfin, on va essayer d'apporter des éléments de discussion. Mais l'étude d'impact, c'est quand on aura commencé à dessiner quelle est la solution vers laquelle on s'oriente, qu'on fera cette étude d'impact. Je ne pense pas qu'on puisse maintenant sur une solution, on va amener des éléments de discussion, des éléments d'insertion. Et c'est à partir de là qu'ensuite, la phase suivante, on fera l'étude d'impact. Il y aura des éléments, bien sûr, d'appréciation des impacts, mais ce ne sera pas à proprement parler l'étude d'impact.

Olivier KLEIN : Vous voulez dire... Oui, l'étude d'impact au sens réglementaire. Mais vous avez des études qui...

François-Régis ORIZET : Au sens réglementaire. Mais des éléments d'appréciation des impacts, bien sûr.

Olivier KLEIN : Qui précisent les impacts.

Tristan BARRÈS : Je rappelle juste ce qu'on a dit tout à l'heure. Le principe de l'Interconnexion Sud, c'est de décroiser des flux locaux des flux nationaux, décroiser le RER du TGV. Pourquoi ? Parce que cela pose un grand nombre de problèmes d'exploitation : le RER C et le TGV n'ont pas la même politique de desserte. Le RER C, c'est un réseau tentaculaire au niveau de l'Ile-de-France, je crois qu'il y a sept branches ; et tous les problèmes qui se posent, enfin, qui interviennent sur le RER C, qui va jusqu'à Massy-Palaiseau, sont importés des autres branches sur ce réseau-là. Donc, il y a vraiment un conflit entre le flux local et le flux national. Et on constate -et cela a été rappelé dans l'atelier technique, non pas par RFF, mais par un expert mandaté par la CPDP- que la tendance dans un certain nombre d'autres pays européens, c'est justement d'opérer cette séparation de flux nationaux des flux locaux. Donc, cela c'est vraiment un des éléments fondamentaux de l'Interconnexion Sud. Alors, mixer, remixer le TGV avec du métro automatique, c'est quelque part revenir en arrière par rapport au projet Interconnexion Sud. Donc, il n'est pas question de remixer les deux flux. On a déjà des problèmes avec le RER C, ce n'est pas pour retrouver les mêmes problèmes avec un métro automatique... (*intervention en salle*) Non ! Mais pourquoi ?

Olivier KLEIN : Oui. La logique de Monsieur, elle est intermodale.

Tristan BARRÈS : Alors, je voudrais juste rappeler par rapport à l'intervention de tout à l'heure...

Olivier KLEIN : Il y avait aussi d'autres questions sur, en particulier, la solution Barreau Sud. Enfin...

Tristan BARRÈS : Oui. Alors, dans le rapport qui s'appelle Dossier technique qui est public et qui est sur le site de la CPDP... pardon, pas Dossier technique, Dossier général, vous avez donc l'ensemble des scénarios proposés par RFF qui sont présentés, et également en annexe, des alternatives qui ont été étudiées. Donc, vous verrez les résultats avec des coûts, des rentabilités et cetera, qui sont dans le Dossier général. Ce sont des alternatives... Alors, ces alternatives, ce sont des scénarios qui ont été étudiés par le comité de pilotage du projet, et qui ont été écartés pour rentrer dans le débat public. Alors, pourquoi ils ont été écartés ? Parce que ces scénarios-là ne desservait pas les gares TGV franciliennes. Il y a trois éléments invariables dans... Enfin, il y a trois éléments qui sont communs à tous les scénarios de l'Interconnexion Sud : c'est la desserte de Massy-TGV, la desserte de l'aéroport d'Orly et le décroisement des flux entre RER C et TGV. Et il faut rappeler que les TGV intersecteurs ont une économie particulière : 40 % des voyageurs de ces TGV montent et descendent dans les gares TGV franciliennes, c'est-à-dire que si ces TGV ne s'arrêtaient pas dans les gares TGV franciliennes, ce que j'appelle une gare TGV francilienne c'est une gare TGV en Ile-de-France en dehors de Paris, aujourd'hui Roissy-Charles-de-Gaulle, Massy-TGV et Marne-la-Vallée-Chessy, si les trains ne s'arrêtaient pas dans ces gares, ils n'existeraient pas, ou en tout cas, n'auraient pas une dynamique aussi grande que celle qu'on connaît aujourd'hui. Alors, quand vous parlez de la... Ces gares ne fonctionnent qu'à deux conditions, qui ne sont pas exclusives l'une de l'autre, c'est soit parce qu'elles sont raccordées à un réseau de transports en commun structurant à l'échelle de l'Ile-de-France, soit elles sont à proximité d'un équipement majeur comme un aéroport. Et l'intermodalité air-fer qu'on a citée tout à l'heure, en disant que cela ne marchait pas, si on prend le cas de Roissy-Charles-De-Gaulle, 70 % des voyageurs qui descendent à la gare ou qui montent dans la gare de Roissy-Charles-de-Gaulle, 70 % de ces gens-là font de l'intermodalité entre l'air et le fer. Donc, l'intermodalité air-fer, elle marche. Et il ne faut pas raisonner avec le trafic actuel de l'aéroport d'Orly, qui est effectivement cantonné à 50 % sur du trafic, on va dire domestique, c'est-à-dire métropolitain, et puis les 50 autres pour cent, c'est du moyen courrier vers l'Europe et puis les DOM-TOM. La gare TGV d'Orly va complètement permettre, enfin, va permettre à l'aéroport de muter, c'est-à-dire de s'internationaliser. Il n'y aura effectivement aucune raison, pour un voyageur, de continuer à faire son trajet en avion entre la province et Paris-Orly, il aura tout intérêt à prendre le TGV depuis sa ville de province jusqu'à l'aéroport

d'Orly pour ensuite prendre une correspondance en avion. Et tous les sillons qui... enfin, pas tous les sillons, tous les « slots », les créneaux aériens, qui sont aujourd'hui affectés à des vols domestiques, pourront être reconvertis en des créneaux aériens vers l'Europe, vers l'international ou vers les DOM-TOM. Donc, la gare TGV d'Orly, c'est une chance pour la mutation complète de cet aéroport, qui ne peut pas de toute façon évoluer ; je dirais évoluer en volume parce qu'il y a un arrêté ministériel qui plafonne le nombre de mouvements de cet aéroport.

Olivier KLEIN : Alors, cette question-là a été largement abordée quand on a fait la réunion à Orly. Cela ne veut pas dire qu'on ne peut pas y revenir. On a aussi une contrainte de temps et de calendrier, nous ; on a promis la présentation d'un certain nombre de cahiers d'acteurs. J'ai repéré déjà deux personnes qui ont levé la main, il y en a encore d'autres qui se présentent. Je vais quand même... avant, je vous l'ai promis, je vous la donnerai la parole. Par contre, je voudrais qu'on ait les deux interventions du CDR MaVal et de CELFI Ile-de-France. Et puis, il y a encore les deux interventions de Wissous, et je voudrais que tout le monde puisse s'exprimer. Donc, CDR MaVal... à la tribune. Non, non, on va faire la présentation des cahiers d'acteurs, là. Parce que le débat est très animé et très riche, mais on ne peut pas y passer toute la nuit non plus. Je pense que vous serez d'accord. Voilà ! Oui, le PowerPoint de CDR MaVal. Voilà.

Jean MOUREH : Voilà, donc, je passe au... Pardon ! Voilà. Je crois qu'il faut revenir à Wissous... Juste après. En fait, oui ! Donc, qui sommes-nous ? Le CDR MaVal, certainement vous en avez entendu parler. Nous sommes une association loi 1901, le Comité de défense des riverains de la ligne Massy-Valenton. Donc, c'est une association représentative des riverains résolument opposés au projet Massy-Valenton. Nous représentons aujourd'hui plus de 300 familles adhérentes qui se trouvent sur le secteur, essentiellement Antony, Massy et Wissous et nous avons également au-delà de 2 000 sympathisants. Donc, le contexte général, en fait, pour l'exprimer en deux mots, c'est un conflit entre deux visions aujourd'hui d'aménagement du territoire. Donc, d'une part, nous l'avons découvert ce soir, par exemple, il y a ces nouveaux projets qui sont des nouvelles générations comme le projet Interconnexion Sud des TGV en site propre et le projet Grand Paris, qui sont aujourd'hui d'emblée annoncés en souterrain dans les zones urbanisées. Et d'autre part, nous avons le projet provisoire, et au rabais, que vous connaissez également bien, le projet Massy-Valenton qui vise aujourd'hui à implanter une autoroute ferroviaire à ciel ouvert pour TGV ou fret à proximité des habitations existantes. Donc, ce sont deux visions différentes. D'un côté, nous avons des projets qui respectent le cadre de vie existant des riverains, et d'autre part, des

projets qui, volontairement, méprisent le cadre de vie existant des riverains. Alors, sur l'Interconnexion Sud des TGV, donc, la position du CDR MaVal, c'est de privilégier pour ce projet d'Interconnexion Sud des tracés hors agglomération et avec une gare intermodale placée dans le secteur d'Orly. Pour nous aujourd'hui, aucune augmentation des nuisances, qu'elles soient phoniques ou vibratoires, n'est admise à ce jour-là pour les habitations existantes. Sur ce dernier point, en fait, on ne peut pas passer ce soir sous silence les précisions qui ont été apportées aujourd'hui par RFF sur l'emplacement de l'entrée du tunnel à proximité de la zone Massy-Verrières, et sur ce point-là, on considère que ce point-là, comme cela a été également précisé par les différents intervenants notamment le maire d'Antony, pour nous, c'est totalement inacceptable d'avoir une entrée du tunnel au milieu des zones urbanisées. Le fait d'avoir une entrée du tunnel en l'absolu, c'est tout à fait admissible et compréhensible ; en revanche, il faut rappeler aussi que nous sommes dans des zones entièrement urbanisées notamment dans ce secteur-là. D'autre part, je veux rappeler aussi que les trois scénarios qui ont été proposés pour le projet d'Interconnexion Sud à l'origine, que ce soit les scénarios A, B, C, je ne reviens pas sur les détails, ont été annoncés d'office, en fait d'emblée, comme étant des scénarios qui vont être en souterrain dans les zones urbanisées. Donc, aujourd'hui, il appartient quand même à RFF de mettre les moyens techniques pour que ces trois scénarios soient entièrement respectés, c'est-à-dire en souterrain dans les zones urbanisées. Et d'autre part, je rappelle aussi que nous sommes en tant que riverains, nous ne sommes en aucune façon demandeurs de ces projets, donc, nous, nous allons subir les nuisances. En revanche, il faut quand même que les régions qui sont bénéficiaires de ce projet, parce qu'il y a quand même des régions qui sont bénéficiaires de ce projet-là, se donnent les moyens, que cela soit un ou deux milliards en plus, pour aboutir à des projets comme cela a été annoncé dès le départ, c'est-à-dire des projets entièrement en souterrain et qui respectent le cadre de vie existant. Alors, sur le projet Massy-Valenton, pour nous, aujourd'hui avec, je dirais, le coup d'envoi qui a été donné par le débat public du projet en site propre, aujourd'hui, on exige purement et simplement l'abandon de cette solution provisoire et nuisible au profit du projet en site propre. Et cela pour deux raisons. La première, il faut rappeler aussi que ce sont aujourd'hui deux projets qui assurent la même fonctionnalité, celle qui consiste à assurer l'interconnexion des TGV dans le bassin sud parisien, c'est la même fonctionnalité, et l'argument qui a été toujours présenté jusqu'à maintenant comme quoi le projet Massy-Valenton est un projet à court terme et que le projet en site propre est un projet à long terme, c'est un argument aujourd'hui qui n'est pas crédible du fait que même si on

démarre demain le projet Massy-Valenton, on sait qu'on a besoin de 5 ans de travaux, donc on va arriver à 2017, sachant que le projet en site propre, il est annoncé pour 2020. Je ne pense pas aujourd'hui qu'il est raisonnable, avec l'état des finances publiques, de financer 150 millions d'euros pour un projet qui a trois ans de durée de vie, c'est complètement inconcevable. Un deuxième argument également pour exiger l'abandon de ce projet provisoire, il faut rappeler aussi que son abandon est en soi la meilleure des garanties aujourd'hui pour réaliser le projet, pour la réalisation du projet en site propre. A rappeler aujourd'hui que ce projet, à ce jour-là, n'est pas encore financé. Donc, on connaît tous aujourd'hui l'historique du « provisoire qui dure » et effectivement, pour aller le plus vite aujourd'hui possible dans ce projet en site propre, il faut abandonner le projet provisoire. A rappeler aussi que cette revendication, je la présente ce soir, au nom du CDR MaVal, a déjà été exprimée par des milliers d'avis, exprimée soit pendant la concertation 2005 qui portait essentiellement sur le projet Massy-Valenton, mais également lors des enquêtes publiques, que ce soit celle du STIF et celle du PLU. Ici, sur ce graphique, par exemple, nous avons toute la traversée d'Antony, nous avons essentiellement 20 000 riverains impactés par ce projet Massy-Valenton auxquels s'ajoute une population particulièrement sensible notamment par la présence de six établissements scolaires, à peu près 4 000 étudiants et un hôpital. Alors, juste un petit zoom en fait sur l'impact de ce projet provisoire sur les 20 000 riverains. D'une part, il y a l'augmentation des nuisances sonores et vibratoires en milieu extrêmement urbanisé, notamment par le passage des TGV et des frets nocturnes à proximité des maisons, le doublement du trafic TGV qui est annoncé, l'habitation qui jouxte les voies, il y a également un problème de détérioration qui est tout à fait compréhensible du cadre de vie et de l'environnement de plusieurs milliers de riverains, notamment par la suppression des espaces verts, le rapprochement des voies des habitations, la présence d'un mur de 11 mètres face à des habitations et la sortie du tunnel ferroviaire face aux habitations dans le secteur de la rue des Garennes ; un problème d'impact sur la santé, insomnie, stress, des maladies cardio-vasculaires, des problèmes qui vont impacter la circulation urbaine notamment liés à la présence de ce chantier qui va durer 5 ans en pleine ville ; impact également sur le transport en commun francilien sur les lignes B et C du fait qu'il va y avoir des travaux lourds en perspective. Il y a également un problème d'aggravation de la mixité de trafic, donc RER C avec le trafic TGV et fret, de la rupture urbaine et sociale, ce sont des sujets sur lesquels on ne parle pas mais il faut rappeler aussi qu'il y a un vrai problème de rupture urbaine et sociale au sein d'une ville de 60 000 habitants, de l'isolement des quartiers avec l'accroissement du trafic et les voies de

communication qui vont être condamnées. Pardon ?

Olivier KLEIN : Il est temps de conclure, oui, vous avez largement...

Jean MOUREH : Un des points noirs en fait de la ligne Massy-Valenton, c'est le passage à niveau. Là-dessus, il faut rappeler qu'il y a déjà eu une réunion publique le 10 mai 2006 qui s'est traduit par un refus unanime des habitants, des riverains et des commerçants sur les propositions de RFF qui consistent à rehausser les voies et aggraver la coupure de ce quartier, et par une revendication unanime également pour les solutions d'enfouissement des voies qui permettent de concilier la suppression de ce passage à niveau et le cadre de vie existant. Alors, juste quand même un petit mot sur la position des élus des régions, à rappeler aussi parmi les opposants au projet, il y a eu, comme cela a été signalé par Monsieur le Maire donc plusieurs votes d'opposition qui ont été élaborés quant à ce projet, à la fois Antony, Wissous et la Communauté d'agglomération. Alors, pour nous, cette position des élus est extrêmement importante, parce que même si c'est RFF qui élabore le projet, ce sont quand même les élus qui doivent donner le feu vert à ce projet. Il y a eu également l'engagement moral du président du Conseil régional, Jean-Paul Huchon, à ne pas signer la convention de financement sans l'accord des riverains et des communes concernées, et un courrier qui a été envoyé par le président du Conseil général Patrick Devedjian au ministre d'Etat, Jean-Louis Borloo, lui demandant de ne pas financer la solution provisoire Massy-Valenton. Il faut également citer les régions qui sont favorables à ce projet provisoire, donc l'association Interconnexion Sud qui regroupe les régions du Centre et d'Ouest, et qui exerce depuis des années son lobby pour passer en force le projet Massy-Valenton. Sur ce point-là, nous comprenons parfaitement le besoin pour plus de TGV province-province. C'est une revendication qui est complètement légitime, mais qui nécessite des projets respectant le cadre de vie existant. Voilà ! Je vous remercie pour votre attention. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Alors, sans transition comme ils disent à la télé, CELFI Ile-de-France, pour 6 minutes.

Thierry PERZO : Bonsoir mesdames, messieurs ! Monsieur le Président, mesdames, messieurs, je vous remercie au nom de l'association que je préside de nous donner la parole. L'association CELFI Ile-de-France Sud a pour objet de s'opposer au projet 2003, de défendre au mieux les intérêts des riverains contre les nuisances et de soutenir un projet en site propre entre Massy-TGV et les LGV Sud, Nord et Est, avec la création de gare Orly-TGV. La réflexion citoyenne que notre association a développée s'inscrit dans les principes de la Charte de l'Environnement 2004 et, en particulier, de son

article 6 qui exprime « l'exigence d'intégration du développement durable dans l'ensemble des politiques publiques. » 2003-2011, huit années au service de l'intérêt général, au sortir d'une réunion publique en décembre 2003 avec RFF, sur le territoire d'Antony, spontanément, des riverains se sont réunis et ont formé une association, à l'origine CDR MaVal. En 2005, nous avons créé l'association CELFI Ile-de-France Sud. Depuis, nous avons réalisé plusieurs présentations publiques et publications sur nos analyses et les villes du projet Massy-Valenton. L'Interconnexion Sud. L'association CELFI Ile-de-France Sud privilégie le scénario A entre la gare d'Orly-TGV au plus près des gares et des aérogares avec la création d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges. C'est, en effet, au vu des éléments connus aujourd'hui, celui des trois scénarios qui nous semblent le meilleur. Le surlignage en jaune laisse apparaître, pour 11 300 000 voyageurs, un coût de 2,5 milliards en moyenne, un gain de temps, même si le gain de temps n'est pas le plus recherché, qui est incomparable par rapport au projet B ou C. Nous souhaitons faire un focus particulier sur le raccordement à choisir au sortir de la gare Massy-TGV. Nous avons cru comprendre, à l'occasion d'un entretien avec une personne de RFF, que le raccordement A5 présentait deux options : une sortie aérienne au sortir de la gare Massy-TGV ou une sortie enfouie au sortir de la gare Massy-TGV, c'est celle que nous privilégions. Nous venons d'apprendre, ce soir, avec un peu plus de précision, que l'enfouissement ne sera pas totalement complet, puisqu'on nous a expliqué les trémies et les tranchées couvertes. Nous avons une observation très importante à signaler : sur le dessin et sur le tracé en pointillés, la circulation des trains dans les tunnels est signalée à 160 km/h. Ce sera insupportable en termes de vibration et de nuisance, y compris pour les sorties de trains. Donc, si d'aventure, techniquement, à défaut d'investissement et d'ambition, il n'était pas possible de faire autrement pour le raccordement A5 qu'une trémie immédiatement présentée sous le parking de la gare Massy-Verrières, la vitesse des trains devra être très sérieusement limitée. Je rappelle encore que la vitesse et le gain de temps sur l'interconnexion n'est pas l'objet premier de ces demandes, de cette ambition.

A présent, nous allons faire un rapide aperçu sur les prévisions de trafics. Alors, on va se focaliser sur 2007 : Massy-Valenton Projet RFF, 2025-2030 : Interconnexion Sud. Avec la prévision des trafics, on constate que le RER C passe à 150 trains, sur la ligne Massy-Valenton, que les TGV intersecteurs sont réellement de 80 TGV, et non pas 64 dans le dossier d'origine 2003, ou 74 dans les présentations actuelles présentées par RFF. Le trafic des RER B sera de 330 ; les frets, il en circule aujourd'hui 7 par jour en moyenne, de jour ou de nuit. Le total fait apparaître 560 trains par

24 heures, c'est un train toutes les 2 minutes 50, sur le territoire qui comporte... l'écart entre Massy-Verrières et Fontaine-Michalon. On observera le budget alloué à l'origine, 90 millions d'euros sur Massy-Valenton, 106 millions d'euros réactualisés aujourd'hui, à mettre avec l'ambitieux projet de l'interconnexion que nous privilégions absolument, 2,5 milliards d'euros. Monsieur François-Régis Orizet, pardon, mais la logique de l'interconnexion, aujourd'hui, c'est Massy-Valenton, aussi longtemps que l'Interconnexion Sud n'est pas opérationnelle, c'est-à-dire au mieux en 2025, 30 ou jamais. Ce sera donc sur le territoire d'Antony et de Massy que nous aurons à supporter des trafics mixtes, insupportables pour les riverains et pour les usagers. Cent six millions d'euros à mettre en pendant avec 2,5 milliards d'euros, il va falloir changer de logique. La problématique Massy-Valenton, quelle est-elle ? Y a-t-il un problème de santé publique ? Assurément oui ! Puisqu'à l'origine, il faut savoir qu'à l'occasion de la procédure de l'IMEC, Instruction mixte à l'échelon central, le Ministère de la Santé a, par trois fois, donné un avis défavorable au projet Massy-Valenton. Je rappelle que des études internationales montrent qu'une exposition continue des populations aux bruits et un impact aux bruits, a un impact sur la santé publique et se traduit en risques cardiovasculaires aggravés, en troubles du sommeil. Cela se traduit dans la vie de tous les jours en échec scolaire, en difficultés sociales pour les populations fragilisées. Ce coût sanitaire et social n'a pas été calculé, il a même été négligé. Lequel d'entre nous dans cette salle portera la responsabilité de cette dégradation sanitaire ? Y a-t-il un problème financier ? Là également, clairement oui. Le projet initial Massy-Valenton, hors mesures de protection complémentaires, un coût de 90 millions ou 106 réactualisé, est ridiculement dérisoire. Imaginez seulement que deux seules voies soient capables de porter du trafic ferroviaire, marchandises, régional, interrégional et international, si l'interconnexion n'est pas en place, c'est proprement inconcevable et irresponsable. Laisser croire et laisser continuer qu'avec des budgets pareils, on peut répondre au sujet, n'est pas sérieux. Y a-t-il un problème constitutionnel ou législatif ? Là également, oui, clairement oui ! L'application des dispositions relatives à la Charte environnementale de 2004, texte qui a valeur constitutionnelle, rien que cela, ainsi que les lois sur le bruit, sont autant de règles qui s'imposent à RFF pour l'établissement d'une proposition de solution pour régler la phase ouest. Il est évident qu'avec aussi peu de moyens financiers, et je vais dans votre sens, messieurs de RFF, vous ne pouvez pas être capables de proposer des solutions acceptables, et il n'est pas possible de recueillir dans ces conditions le soutien massif des populations ni même celui des usagers pour les différents modes de transports en commun.

Dans ces conditions, le statu quo est-il envisageable et à quelles conditions ? On comprend bien que nous sommes, là, dans une impasse si on ne change pas le mode de réflexion. Il nous faut une autre ambition et d'autres moyens pour répondre au mieux aux attentes des riverains et des usagers. Le projet Massy-Valenton 2003 sur la partie Antony est inopérant aux conditions actuelles. Il est massivement rejeté par les populations. L'interconnexion est la seule réponse, l'Interconnexion Sud est la seule réponse aux problèmes posés. Il faut faire avancer rapidement ce projet, c'est l'avenir même et l'aboutissement de ce pari fou qu'ont fait nos anciens, en 1981, pour la réussite des LGV, lignes à grande vitesse. C'est comme l'a dit le Président de RFF, la clé de voûte des LGV en France et même en Europe. C'est un projet structurant d'aménagement du territoire, c'est un projet qui permet à la première région de France de maintenir son rang européen. Dans notre cahier d'acteurs, nous demandons la mise en œuvre rapide de l'Interconnexion Sud. CELFI Ile-de-France Sud, force de propositions... Je vais terminer sur ce dernier slide. Merci bien. Je rappelle ici l'engagement du président de la Région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon, en 2004 de ne pas signer la convention de financement tant que la concertation qu'il a demandée à RFF n'aura pas abouti à un accord entre les riverains et la Ville d'Antony. Je rappelle également le mandat de Jean-Paul Huchon qui lui a été donné par la Région Ile-de-France en 2008. La Région Ile-de-France a donné mandat à Jean-Paul Huchon pour trouver, sur la base d'un rapport Egis Rail, les solutions qui permettent aux riverains et à la Ville d'Antony d'arriver à un accord dans le cadre de la concertation. Je rappelle que le projet et le rapport d'Egis Rail a proposé des solutions d'enfouissement. J'en ai terminé. Les scénarios A, B et C d'Interconnexion Sud ont un tracé d'enfouissement entre Massy-TGV et Orly-TGV. Massy-Valenton et Interconnexion Sud, même combat, l'enfouissement. Une image vaut mille mots. Je vous remercie.
(Applaudissements)

Olivier KLEIN : Merci. Monsieur au fond, là-bas. Alors... Non, si vous ne voulez plus le micro, on va le donner à quelqu'un d'autre, il n'y a pas de problème.

Michel MINIER : Oui, Michel Minier, riverain. Oui, effectivement, j'avais des questions tout à l'heure qui ont été évoquées. Mais, très important, le passage à niveau effectivement parce que ce qui avait été proposé jusqu'à maintenant, il me semble que c'est inadmissible, ce n'est pas acceptable. Egalement, c'est complètement ridicule puisque vous parlez de découpler les différents trafics. On n'avait pas beaucoup parlé du fret. En étant très près des voies, le fret, on l'entend, sans parler également des travaux sur les voies. La nuit, un peu vers deux heures du matin, on entend les travaux sur les voies qui avancent lentement. Cela n'a

jamais été évoqué, pourtant on l'entend. Donc, le fret mélangé à tout cela, cela semble effectivement ridicule. Et également, il me semble dans les discussions... enfin, avant, on parlait également de l'Europe, puisque cela doit desservir des grandes régions ; et l'Europe, pourquoi l'Europe ne met pas la main à la poche ? (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Ok. Donc, sur l'éventuelle participation de l'Europe, on en parlera dans l'atelier financement, puisque ce sera son objet. Il y avait... c'était là, il me semble que j'avais promis le micro donc à la personne... Passez le micro aux deux personnes, elles s'arrangent entre elles pour... mais on n'est pas complètement désocialisé à Antony malgré le bruit, on peut s'entendre..

Michel NÉDÉLEC : Oui, si. Non, il n'y a pas de bouton. Je suis enrhumé, ce n'est pas RFF le coupable. Si on retire le pré-requis de l'intérêt de passer par Orly, donc, moi j'aimerais qu'il soit prouvé et non pas seulement affirmé, vu les tarifs. A ce moment-là, pourquoi ne présente-t-on jamais une solution qui consiste à passer directement de la gare du Nord à la gare Montparnasse en passant éventuellement par Châtelet ? Ce qui résout élégamment le problème du croisement du RER C et du TGV. En ce qui concerne la liaison Nord et la liaison Sud-Ouest, cela résout le problème. Pour la liaison Sud-Ouest/Est, je pense que les voyageurs pourraient quand même passer de la gare du Nord à la gare de l'Est, parce que quand on voit ce qu'on impose aux travailleurs qui prennent les trains de banlieue avec les trois changements, je pense que ce n'est pas trop dur, et quant à ce qui concerne la liaison Sud-Ouest, Sud-Est, je persiste à penser que passer par Paris n'est pas forcément une très bonne solution quand on voit le désert qu'il y a au milieu de la France du point de vue des liaisons transversales Est-Ouest.

Olivier KLEIN : Merci ! Monsieur devant, voilà.

Jean-Marie STEPHAN : Oui ! Jean-Marie Stéphan, Antonien. Je vous propose de revenir au tunnel. Nous avons beaucoup parlé d'entrée et de sortie mais un tunnel, c'est aussi un parcours souterrain. Donc, sur ce parcours, nous n'avons pas beaucoup d'informations pour l'instant. Vous l'avez représenté à l'aide d'un faisceau qui fait plusieurs centaines voire plusieurs kilomètres de large ; donc effectivement, pour l'instant, cela ne fâche personne. Mais plus sérieusement, j'aimerais quand même évoquer la nature du sous-sol qui est traversé par ce tunnel dans cette partie sud d'Antony, de Wissous. C'est un sous-sol de roche marneuse, argileuse, particulièrement fragile, sensible à l'hygrométrie qui, effectivement, gonfle quand il pleut beaucoup, se déshydrate par temps de sécheresse et provoque souvent des dégâts aux maisons. On a eu plusieurs années de calamités naturelles. Donc, je vous pose la question : avez-vous déjà des idées plus précises de

localisation de ce tracé souterrain ? Deuxième question : y a-t-il des études qui permettent donc d'avoir une idée de l'impact des vibrations d'un tunnel de TGV et leur transmission au parc immobilier, aux maisons, et autres immeubles ? Et puis, je reviens également pour appuyer la demande des élus d'Antony d'avoir une véritable étude d'impact, et dans cette étude d'impact, une partie sur les nuisances vibratoires liées à cette infrastructure. Merci beaucoup ! (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Merci ! Alors, sur la question des vibrations, on laissera RFF répondre. Simplement pour vous indiquer qu'on traitera en particulier ce sujet à Villeneuve-le-Roi où la question nous avait été posée bien avant. Eux, ils ne savent pas plus que vous où va passer le tunnel mais ils ont quand même peur des vibrations. Donc la question sera traitée avec un expert qu'on fera intervenir.

François PERDRIZET : ... comme des nappes, c'est-à-dire l'impact de l'eau sur le sous-sol parce que c'est également important pour un certain nombre de questions.

Olivier KLEIN : Ok ! Alors, RFF, des... Une réponse aux trois questions qui viennent d'être posées, et puis, éventuellement des réactions. Oui, après, on donne la parole aux deux intervenants de Wissous.

Tristan BARRÈS : Alors, une proposition de monsieur en haut de la salle de faire passer, si j'ai bien compris, la ligne à grande vitesse sous Paris, puisque vous demandez à ce que les gares soient au niveau de la gare du Nord ou de la gare Montparnasse. Les gares TGV parisiennes qui ont été construites au XIX^e siècle vont un jour être saturées. Et ce jour-là, il n'est pas si éloigné que cela. Pourquoi ? Parce que aujourd'hui on a un certain nombre de quais et qu'on ne peut pas agrandir de manière illimitée ces gares parisiennes. Un principe de l'Interconnexion Sud, en tout cas, un effet positif de l'Interconnexion Sud mais également des gares TGV franciliennes qui existent aujourd'hui comme Roissy, Marne-la-Vallée ou Massy, c'est en quelque sorte de décongestionner ces gares TGV parisiennes, c'est-à-dire que des voyageurs qui, au lieu de prendre leur TGV dans une gare dans Paris intra-muros, par exemple, à la gare Montparnasse ou à la gare du Nord, le prennent en fait au plus près de chez eux, c'est-à-dire à la gare de Massy, à la gare de Marne-la-Vallée ou à la gare de Roissy. Donc faire converger les lignes à grande vitesse dans Paris, je dirais, va s'opposer à cette réalité qui est de la saturation des gares TGV parisiennes, qui ne pourront pas accueillir le trafic croissant que l'on constate sur la grande vitesse depuis ces dernières années.

Concernant la question sur le sous-sol, alors, effectivement, il y a la réunion de Villeneuve-le-Roi qui a lieu de mémoire le 2 mai où effectivement on parlera plus précisément de ces

éléments. Vous avez raison, dans le bassin parisien, il y a les premières couches, je dirais, sous les maisons, qui sont des argiles ou des marnes vertes qui sont présentes. Le tunnel tel qu'on le conçoit, et c'est d'ailleurs une des raisons, pas la seule, mais une des raisons pour laquelle il est aussi profond entre 20 et 30 mètres de profondeur, c'est que justement on souhaite creuser ce tunnel dans des roches non pas, comme vous l'avez dit malléables, comme celles que vous avez citées, mais dans le calcaire qui se trouve dans des couches plus profondes. Donc, à 20-30 mètres de profondeur, on se retrouve dans des roches dures qui permettent une meilleure, je dirais, construction du tunnel. Et le terrain est plutôt favorable concernant... mais cela, ce sera, on le confirmera à cette réunion du 2 mai, est plutôt favorable à cette infrastructure, parce qu'on a à la fois des roches dures profondes pour creuser de manière efficace le tunnel et des roches plutôt, on va dire, malléables ou molles, au-dessus, ce sont des roches que vous avez citées, qui permettent d'absorber les éventuelles vibrations qui peuvent être générées par le frottement entre la roue et le rail, la roue du train et le rail du tunnel. En tout état de cause, il n'y a évidemment pas, à ce stade-là, d'études vibratoires qui sont réalisées, mais RFF s'engage à réaliser les diagnostics vibrations avant l'infrastructure, vibrations éventuelles après infrastructure pour voir le delta. Mais a priori, on est dans un terrain plutôt favorable, et en tout état de cause, même s'il y avait, et on ne le pense pas, des nuisances liées aux vibrations, elles pourraient être compensées par des dispositifs, des équipements qui doivent être réalisés au niveau du contact entre la roue et le rail, ce qu'on appelle des chaussons dans le jargon ferroviaire. Mais cela, on pourra l'expliquer, le développer le 2 mai.

Olivier KLEIN : Oui, si vous pouviez alimenter la réunion de Villeneuve-le-Roi avec des retours d'expériences d'autres tunnels, et cetera, cela sera quand même bien.

Tristan BARRÈS : Oui, on y veillera. Concernant l'étude d'impact, l'étude d'impact dont on parlait tout à l'heure concerne le projet Massy-Valenton, l'étude d'impact de l'Interconnexion Sud n'est pas réalisée parce que c'est une étude qui intervient dans une phase plus aval, on va dire, du projet, grosso modo juste avant l'enquête publique, et donc effectivement cette étude n'est pas encore réalisée parce que le débat public est plutôt au niveau des principes du projet, des grandes caractéristiques et de ses enjeux et les études de détail, notamment le dossier Loi sur l'eau, notamment les études de diagnostic acoustique, notamment les études d'insertion paysagère et cetera, devront être réalisées dans les études postérieures au débat public et présentées dans un processus de concertation qui est à définir, mais en tout état de cause devront être produites pour la phase enquête publique

qui, grosso modo, devrait avoir lieu trois ans après l'issue du débat public, si évidemment les études pré-enquêtes publiques sont financées.

Olivier KLEIN : Ok ! Merci ! Donc, on va faire intervenir les deux, enfin, présenter les deux cahiers d'acteurs de Wissous. D'abord, la Mairie de Wissous, je ne sais pas qui ? D'accord, madame. Et puis, ensuite, l'association APEPAW qui nous expliquera le sigle, parce que je ne peux pas l'énoncer.

Françoise LATINUS : Bonjour ! Moi, je suis conseillère municipale de Wissous, je m'appelle Françoise Latinus, je suis chargée de l'information communale. Je représente ici la position de Monsieur le Maire qui ne peut pas venir, Régis Roy-Chevalier et de l'ensemble de la municipalité. Donc, la commune de Wissous est largement concernée par les projets d'amélioration de la liaison puis de l'Interconnexion Sud LGV. De ce fait, elle tient à être acteur du débat, à présenter ses points de vue sur ces projets et à faire connaître clairement ses exigences, tout particulièrement en matière de protection des populations riveraines.

Donc, Wissous est localisée au nord du département de l'Essonne, à 14 kilomètres de Paris. Mais c'est une commune complètement enclavée dont les habitants sont déjà soumis à de très nombreuses et très importantes nuisances, avec à l'ouest les autoroutes A6A et A6B et leurs 12 voies de circulation, à l'est les pistes d'Orly qui occupent à peu près un quart de la superficie de la commune, et la RD167 qui est une voie de transit de poids lourds entre la sortie de l'autoroute du sud au niveau de Chilly-Mazarin et la Silic de Rungis, et cetera. Et puis, au nord, la voie ferrée dite de Grande ceinture sur laquelle circulent les RER C, les TGV et différents trains de fret. Pour autant, les Wissoussiens ne disposent pas d'infrastructures de transport en commun adaptées à la taille de la population. Wissous est une petite commune au regard de ses grandes voisines que sont Antony et Massy. Nous n'avons que 5 200 habitants mais c'est une commune en pleine expansion dont la population augmentera de 50 % dans les trois années qui viennent. D'ailleurs nous tenons à signaler par rapport à cela, par rapport à tous les documents que nous avons pu voir, qui ont été remis par RFF, il n'y a pas un seul de ces documents qui prend en compte le nouveau quartier densément peuplé de Saint-Eloi. Ce quartier qui doit accueillir à terme, c'est-à-dire d'ici un ou deux ans, plus de 1 200 habitants, est situé au droit de la gare de Wissous et à proximité de la ligne de Grande ceinture. Vraiment, les gens sont... les bâtiments sont séparés de 50 mètres, même pas 50 mètres des lignes. Donc voilà !

A partir de là, la position de la commune de Wissous se résume en 5 points : Oui au développement des transports passagers et fret par fer, seule solution d'avenir pour limiter au maximum les effets du trafic routier sur l'environnement. Donc nous

sommes complètement en accord avec tous les projets qui permettent la croissance des transports les plus propres possible. D'ailleurs l'amélioration des transports publics est une inspiration très forte des Wissoussiens. Une grande partie d'entre eux sont d'ailleurs obligés de prendre, de recourir au transport individuel puisque notre ville n'a pas de liaison en nombre et en qualité suffisants aussi bien avec ses voisines de banlieue qu'avec Paris. Elle est traversée par la ligne C du RER mais elle ne voit aucun train s'y arrêter puisqu'elle... elle a bien une gare mais elle est fermée. Alors, de ce fait, nous sommes pour le projet d'Interconnexion Sud LGV mais en souterrain, puisque pendant toute la durée des travaux, et on l'a vu, puisqu'on a parlé du projet Massy-Valenton qui ne concerne pas directement Wissous au niveau du doublement de voies ou nombre de... mais Wissous sera concerné quand même par l'augmentation du trafic qui sera très forte. Et donc cela va supposer des nuisances très importantes pendant au moins encore 12, 15 ans. Donc cette grave augmentation des nuisances n'est acceptable à notre avis que si elle débouche, au final, sur une interconnexion en souterrain sur tout le territoire de la commune. C'est-à-dire qu'à ce titre-là, la commune de Wissous demande par ailleurs que soit réexaminé le projet de l'interconnexion des TGV normands au trafic de l'Interconnexion Sud LGV parce que, tel qu'il est présenté, le projet nécessite la création d'un accès entre la ligne de la Grande ceinture et le réseau souterrain, accès qui est aujourd'hui prévu à la hauteur de la gare de Wissous dans un espace de plus en plus urbanisé. Donc nous demandons que cette connexion ne soit pas réalisée sur la commune de Wissous. Pourquoi pas au niveau de... Il y a eu des questions qui ont été posées au niveau des habitants de Wissous, qui ont été posées au niveau du débat public, des questions qui ont été posées sur « pourquoi ne pas le mettre au niveau du TGV, de la gare TGV de Massy ou de Massy-Verrières » Peut-être techniquement, si techniquement c'est possible, il faut voir. Et puis la commune de Wissous s'interroge par ailleurs sur l'économie d'un tel projet pour seulement 6 TGV par jour. Est-ce que c'est... Quelle est l'économie de vouloir faire une entrée de tunnel à Wissous ? Combien cela coûte pour simplement 6 TGV par jour ? Troisième position : refus total de la localisation d'une nouvelle gare TGV à la Fraternelle. Apparemment cette gare personne n'en veut mais, bon, on réaffirme quand même notre position qu'on n'en veut pas. Puisque le quartier de la Fraternelle... la gare de Rungis-la Fraternelle est située sur Rungis mais le quartier de la Fraternelle, il est situé sur la commune de Wissous. Et c'est une zone d'habitat pavillonnaire qui connaît dès à présent des nuisances importantes puisqu'elle est à la proximité immédiate des voies ferrées, des pistes de l'aéroport d'Orly et de la route départementale que j'ai déjà citée. La municipalité refuse qu'à ces nuisances s'ajoute la présence d'une gare

aussi importante que la gare TGV dans un secteur très enclavé et ne disposant ni d'espaces de parking ni de voies d'accès suffisantes. De plus, selon les documents fournis, l'emprise de la gare déboucherait probablement sur l'expropriation de riverains, ce qui est totalement inacceptable de la part de la municipalité. Enfin, la localisation de la gare à cet emplacement impliquerait la fin du passage de la ligne en souterrain et la sortie LGV à la hauteur de la voie des Jumeaux, soit à proximité de zones urbaines importantes de Wissous qui sont Fribouli, Saint-Eloi et Montjean. Quatrième position, c'est l'ouverture de la gare de Wissous et augmentation de la fréquence des RER C mais apparemment l'augmentation de la fréquence des RER C, c'est prévu au schéma directeur du RER C. Et donc, notre position la plus importante, c'est la prise en compte, dans toutes les réflexions et tous les projets, de la protection des populations riveraines. Notamment en attendant la réalisation de l'Interconnexion Sud LGV, puisque l'aménagement de la ligne Massy-Valenton va augmenter une forte croissance du trafic, avec le passage quotidien de 74 TGV et celui d'un RER tous les quarts d'heure, sans compter les trains de fret. Et que cette ligne passe au droit de plusieurs quartiers urbanisés, nous aimerions bien que soit prise en compte dans toutes ces études la protection des riverains pendant cette période. Et puis, on demande aussi avec la même insistance que toutes les études soient faites concernant les risques de nuisances engendrées par le passage de TGV à grande vitesse sous des bâtiments, qu'il s'agisse de logements ou d'espaces d'activités. (Applaudissements)

Olivier KLEIN : Merci. La seconde intervention, donc de l'APEPAW. Monsieur, là, il est en train de se préparer. Voilà ! Et alors, nous prendrons après un certain nombre de questions. La CPDP renonce de manière magnanime à sa synthèse du débat parce qu'il y a beaucoup, beaucoup de questions ce soir, de manière à prendre le maximum de questions mais pas longtemps après 23 heures, il faudra quand même penser à conclure la réunion de ce soir, non pas le débat, il y a d'autres réunions publiques. Je vous laisse la parole.

Jean-Claude CIRET : Bonsoir, mesdames et messieurs. Je ne vais pas trop vous retenir plus longtemps puisque je pense que vous devez être fatigués, d'autant que je vais vous demander, je vous prie de bien vouloir m'excuser, mais comme j'étais prévenu assez tard, je n'ai pas eu le temps de préparer des projections. Donc, ce qui ne va pas faciliter mon exposé. Donc, je suis Jean-Claude Ciret, je suis président de l'Association pour l'environnement et le patrimoine de Wissous. C'est une association qui est agréée par la préfecture depuis une dizaine d'années. Wissous est un genre de petit village gaulois qui est cerné de toutes parts par des nuisances. On parle de 12, 13 ou même 17 voies d'autoroutes

suisant ce que l'on prend comme voies, deux lignes de chemin de fer, un aéroport, sans parler des décharges et des cimenteries. Donc, au niveau des nuisances, nous sommes gâtés et, naturellement, il ne faudrait pas que ce projet d'Interconnexion Sud nous en provoque d'autres. La commune de Wissous réclame depuis des décennies que l'ouverture de la gare qui est sur son territoire, elle ne l'avait pas depuis son existence, c'est-à-dire depuis 10 ans, et avec un passage autant que possible au quart d'heure. Actuellement, il est à la demi-heure. Alors, selon RFF, cet arrêt à Wissous serait possible à condition naturellement que l'Interconnexion TGV Sud voie le jour. Nous sommes étonnés que ce projet d'Interconnexion vienne si tard depuis l'abandon du Barreau Sud dans les années 90 et la création de la gare de Massy, il aurait été normal qu'on étudie un autre projet pour cette interconnexion. Donc, on est un peu étonné que ce projet vienne si tard et qu'il avance si lentement. Parce qu'on nous donne des arguments sur sa lenteur, sur la durée des études, et puis également sur la vitesse des tunneliers. Or, quand on compare ce projet avec celui du Grand Paris et du Super 8 qui représente 10 fois plus de kilomètres, et qui est prévu d'être terminé en 2020 alors que le nôtre qui est, disons, dix fois moins important, n'est prévu qu'en 2025. Donc, je n'arrive pas à comprendre pourquoi ces deux projets avancent à des vitesses si différentes compte tenu en plus de leur différence d'importance. Donc, on peut se demander si cette lenteur n'est pas due au fait que RFF voulait à tout prix faire passer son projet de Massy-Valenton, et quand on voit les retards qui sont pris et que maintenant, on parle de 2017 sans que l'on sache exactement ce qui est prévu à l'Ouest... je conçois qu'à l'Est, Marne-la-Vallée et tout, puisque tout le monde est d'accord que ce projet se fasse, mais la partie ouest, à mon avis, devrait être abandonnée et on devrait, par contre, pousser les feux au maximum pour réaliser la ligne définitive du TGV, la ligne d'interconnexion TGV Sud. Naturellement, notre association soutient fortement ce projet d'interconnexion mais naturellement pas à n'importe quelle condition. La ligne LGV doit être enterrée dans la traversée de Wissous et naturellement jusqu'à Orly. Nous avons déjà deux lignes de chemin de fer et naturellement il serait inconcevable que vous nous en créiez encore d'autres au niveau du sol. La création de cette ligne doit, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, s'accompagner d'un arrêt du RER C à Wissous à la gare ou à côté. Le raccordement du trafic des TGV normands à la nouvelle ligne enterrée d'interconnexion ne doit pas rendre impossible l'ouverture d'une gare à Wissous, et donc ne doit pas être réalisé là où il est prévu suivant les schémas qui nous ont été présentés. Alors, l'APEPAW est pour une gare TGV au plus près des aéroports d'Orly, pour éviter les ruptures de charge air-fer et pour le confort des passagers. D'autre part pour cette gare, elle est

naturellement contre la gare au niveau du sol à La Fraternelle pour une liaison genre Orlyval entre la gare TGV, le cœur d'Orly et les gares RER C et La Fraternelle et Pont de Rungis de façon à pouvoir faire du rabattage vers la gare du TGV de tous les transports en commun du voisinage. Alors, pour la gare du RER C de Wissous, il est possible de créer des zones de stationnement sécurisées pour les vélos et les véhicules et de créer des pistes cyclables qui rabattent vers ce parc de stationnement les personnes qui utilisent des vélos de toutes les communes avoisinantes. D'autre part, un arrêt à Wissous serait également très intéressant pour les jeunes et les élèves du Lycée Descartes qui habitent à Wissous. Voilà, je vais terminer par cette réflexion. Pour le maintien du rôle de la gare TGV de Massy également, et de l'arrêt à tous les TGV d'interconnexion dans cette gare, parce que j'ai entendu dire qu'il était prévu que RFF prévoyait éventuellement que tous les TGV ne s'arrêtent pas à Massy. Et d'ailleurs, je ne sais pas, tout à l'heure, on a parlé de 160 kilomètres à l'heure, et cette vitesse ne peut se concevoir que si les TGV ne s'arrêtent pas tous à Massy. Et donc, cette vitesse aussi détermine les rayons de courbure des voies. Et nous, nous sommes plutôt pour un trajet de TGV au sud de notre commune qui irait directement de la gare de Massy à la gare d'Orly. Voilà. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Ok ! Merci beaucoup.

Tristan BARRÈS : Juste une petite précision technique, je ne vais pas prendre le temps de parole des autres questions. La vitesse de 160 kilomètres/heure qui est indiquée dans le dossier, c'est une vitesse maximale pour dimensionner, si vous voulez, les ouvrages. Il est bien entendu qu'à partir du moment où les TGV s'arrêtent à la gare de Massy, donc à 0 kilomètre/heure, ils ne peuvent pas être à 160 kilomètres/heure au niveau de l'entrée de tunnel. On est plutôt sur des ordres de grandeur de 70 kilomètres/heure, ce qui est comparable à ce qui existe aujourd'hui. Mais 160 kilomètres/heure, c'est un peu une vitesse maximale comme sur les autoroutes où on roule à 130, sauf que quand on sort d'une station de service, on n'est pas tout de suite à 130, il y a un temps d'accélération.

Olivier KLEIN : Merci. Alors, on va essayer d'épuiser en tout cas de prendre plein de questions et d'interventions. Monsieur Mustière, président de l'AIS, deux personnes au fond et puis, monsieur ici et puis, Thierry Perzo aussi qui avait levé la main. Alain Mustière.

Alain MUSTIÈRE : Bonsoir ! Alain Mustière, je suis le président de l'Association Interconnexion Sud de Paris. Monsieur le Maire, bonsoir ! Vous avez entendu parler de nous depuis un certain nombre de temps, depuis dix ans que nous existons, et vous avez d'ailleurs cité les uns et les autres

notre existence. Donc nous représentons l'économie de la province, desservie par les TGV, qui ont besoin de rejoindre et Paris et les autres villes de province et l'Europe sans forcément passer par Paris. Donc, depuis dix ans, nous militons pour que les TGV soient vraiment interconnectés avec une fiabilité et surtout avec une capacité de pouvoir accueillir les TGV qui vont se développer en province. Il faut savoir que le trafic province-province croît deux fois plus vite que le trafic province-Paris, cela c'est quelque chose d'extrêmement important. Deuxièmement, ce qui nous semble aussi important, parce qu'on doit être dans le gagnant-gagnant, c'est que les gares de la banlieue parisienne ont montré leur efficacité, comme tout à l'heure l'a dit RFF, la saturation des gares parisiennes est aussi évidente. Donc, il faut à la fois avoir une liaison de qualité qui va nous permettre de rejoindre le Nord, le Sud et l'Est et l'Ouest dans des très bonnes conditions, sans forcément, on n'est pas difficile là-dessus, sans forcément avoir de gain de temps important. On est plus sur la quantité et la qualité de liaisons. Voilà les objectifs que nous poursuivons depuis longtemps. Et aussi, en poursuivant ces objectifs, nous sommes conscients que si nous donnons de la capacité aux TGV, nous en donnons aussi aux RER. C'est-à-dire que cette partie de transport en commun de la région parisienne, l'amélioration des capacités et de la qualité des transports en commun de la région parisienne, rentre aussi dans nos objectifs. Et notre association a pris une position tout à fait claire avec l'ensemble des acteurs sur le choix qui est de dire, c'est la solution A enterrée tout le long du parcours qui doit permettre une insertion et une gêne le moins possible vis-à-vis des riverains, la création d'une gare à Orly au plus proche des aéroports et une autre gare en fonction des objectifs qui seront retenus compte tenu du débat. Voilà les objectifs que nous, nous recherchons. En attendant cela, je le dis avec force, il est important que la liaison Massy-Valenton se fasse parce qu'on ne pourra pas attendre la version définitive enterrée sans que des travaux provisoires n'absorbent pas une capacité. (Chahut)

Mesdames et messieurs, on est dans un débat public. J'ai entendu les désaccords, et je les accepte, mais acceptez qu'on puisse avoir des différences par rapport à cela. Cela veut dire aussi pour nous, quand nous disons cela, j'ai été aussi, mesdames et messieurs, sur la ligne, je sais ce que... Bon, et donc, quand on le dit, on a conscience, nous aussi, en province qu'il faut que cela se fasse dans les conditions les plus acceptables possibles pour les riverains mais il faut que cela se fasse. Voilà les objectifs que je voulais rappeler ce soir, qui sont ceux de la province, la province de la France, le reste de la région parisienne, sachant aussi qu'à toutes ces étapes-là, la province apporte sa contribution au financement. Donc, vous êtes bien obligés, moi je suis bien

obligé de vous entendre et de vous écouter, mais vous êtes bien aussi... Ce que je vous demande, c'est d'écouter aussi quels sont nos objectifs. Il n'y a que comme cela qu'on fera avancer et la bonne desserte de la région parisienne et la bonne desserte de la province. Merci de m'avoir écouté jusqu'au bout.

Olivier KLEIN : Merci Monsieur Mustière au moins pour votre franchise et votre courage, finalement, d'être venu jusqu'en banlieue parisienne défendre ce point de vue. Monsieur, oui, qui avez le micro. Oui, tout au fond.

Michel BOULENGER : Bonsoir ! Michel Boulanger, je suis membre de Citoyens à Antony. Alors, moi, je suis très surpris d'apprendre ce soir que RFF n'a même pas étudié sérieusement l'enfouissement total de cette liaison. Vous avez parlé tout à l'heure que, peut-être, une gare en plus, enfin, juste la voie et les quais, cela ferait 600 millions, que de rajouter un peu plus de tunnels, cela pourrait faire 300 millions et vous chiffrez cela sans trop vous engager à 1 milliard supplémentaire. Et vous avez dit : « De toute façon, cela n'a pas été étudié ». Moi, je suis très surpris parce que depuis huit ans, on apprend que des associations de riverains, que des municipalités, que de nombreux citoyens sont contre, non pas le projet, donc, ce n'est pas province contre Paris, mais sont contre, je dirais, des nuisances terribles qu'engendrerait ce projet. Donc, comment se fait-il que RFF n'a même pas chiffré et étudié un projet d'enfouissement total qui pourrait être mis en débat. Et au regard de ce débat, au regard éventuellement aussi des problèmes de financement que vous avez soulevés, au moins qu'en tant que citoyen, on puisse mieux juger du choix qui sera opéré dans le futur. (Applaudissements)

Olivier KLEIN : Alors, une question supplémentaire, je vous prête mon micro.

Daniel MOURANCHE : Merci ! Daniel Mouranche de l'AUT FNAUT Ile-de-France, association des usagers des transports. Effectivement, je fais partie de ceux qui sont convaincus qu'il y a une urgence à l'échelle des travaux de RFF de développer considérablement les capacités ferroviaires en Ile-de-France. Et si j'avais encore un doute ce soir, l'obstacle numéro 1, ce n'est pas le financement, c'est l'insertion environnementale, on le voit bien. Alors, là, il y a quelque chose qui me surprend dans ce que j'ai entendu ce soir et je souhaiterais qu'on ait l'occasion d'avoir justement des éléments de réponse dans les prochains débats. Est-ce que le TGV nuit beaucoup plus que les autres trains ? Parce qu'on voit que, on a l'impression que cela déchaîne les passions, et on voit concrètement sur la ligne Massy-Valenton, on admet j'ai l'impression de façon assez naturelle le doublement des RER C, mais l'augmentation... enfin, le doublement des TGV ou

quelque chose comme cela, mais moins de TGV sont moins acceptés que les autres RER C. Alors, est-ce que c'est un problème spécifique au TGV ? Et alors, incidemment, il n'y a qu'une question qui m'intrigue puisque le chiffre n'a pas été cité. Les fameuses gares et les fameux quais qu'il faut construire pour le TGV, ils sont au gabarit de 490 mètres, c'est-à-dire la double... deux fois la longueur des rames les plus longues de TGV actuels. Alors, aussi, est-ce qu'il y a une différence dans les nuisances générées ? Il y a beaucoup de nuisances... enfin, dans la façon dont on a pu les mesurer entre une rame simple et une rame double. Et quelles sont les différences aussi entre une rame de RER C et une rame de TGV ? Voilà ! Donc, est-ce que c'est vraiment le... Que peut-on faire en système d'exploitation pour faire en sorte que ces TGV dont on a besoin dans le réseau, enfin, en Ile-de-France, fassent moins de nuisances parce que, moi, j'habite dans les Haute-Seine aussi et je suis sur la partie ouest où il y a le faisceau Saint-Lazare, le faisceau Montparnasse et il y a beaucoup de trains qui passent mais nous n'avons pas du tout cette sensibilité à l'augmentation des trafics.

Olivier KLEIN : Merci ! Monsieur Perzo, et puis, Monsieur Moureh après.

Thierry PERZO : J'interviens une dernière fois. Merci. J'ai oublié dans la présentation un élément essentiel. Nous savons, certains d'entre nous, que les gares Montparnasse et Lyon sont saturées à très court terme. La réponse au désenclavement de ces gares-là, c'est notamment l'interconnexion mais c'est également la gare d'Austerlitz. La gare d'Austerlitz, un jour prochain, va, c'est l'ambition de RFF, avoir un sextuplement des voies. Ce sextuplement des voies qui désengorgera Austerlitz et gare de Lyon va se déverser sur le tronçon Massy-Valenton. Ce qui signifie qu'au jour où l'interconnexion sera réalisée, alors je vois Monsieur Tristan Barrès qui dit non mais, en tout cas, c'est ce que nous avons vu. Alors merci de nous rassurer parce que la solution de rabattage, c'est le tronçon Massy-Valenton qui absorbera ces trafics. L'autre question : pourquoi Massy-Valenton n'a pas fait l'objet d'un débat public ? Et dans ce cas, il manque un acteur important, c'est la RATP puisque la RATP fait l'objet de tractations avec RFF pour libérer une voie qui permette que sur le tronçon Massy-Valenton phase ouest, on puisse sortir quelque chose. Autre question, dans l'hypothèse où il y a un vrai blocage sur Antony parce qu'il n'y a pas d'ambition de lâcher plus de budget pour atténuer les nuisances, quelles hypothèses reste-t-il ? Et est-ce que l'on fait un vrai statu quo, c'est-à-dire qu'il ne passe rien sur Antony aux conditions futures ? Je vous remercie de vos réponses. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Merci ! Monsieur Moureh. Et puis, ensuite, on donnera la parole à RFF pour une dernière salve de réponses et il sera temps de clôturer le débat.

Jean MOUREH : Oui. En fait, je souhaite commenter les paroles de Monsieur Mustière sur le projet Massy-Valenton. Là-dessus, qu'on soit très clair entre nous, en fait, nous, on soutient et même on comprend parfaitement votre position pour augmenter le nombre de trafics TGV province-province. En revanche, ce qu'il faut dire, c'est qu'il faut quand même arriver à un projet qui respecte le cadre de vie existant, ce n'est pas aujourd'hui le cas du projet Massy-Valenton. Donc, cela, c'est un point. Et je dirais même, la principale erreur de votre association, c'est que depuis des années, vous avez cherché à passer en force ce projet-là plutôt que d'aller chercher les financements nécessaires pour aboutir à un vrai projet qui respecte l'environnement des riverains.
(Applaudissements)

Deuxième point, en fait, je rappelle aussi que, aujourd'hui, par exemple, vos régions payent entre 1 ou 2 % du coût total de ce projet, ce qui est négligeable par rapport aux nuisances que nous allons subir. Un point essentiel également, à rappeler quand même que le tronçon Massy-Valenton, c'est aujourd'hui le chaînon manquant pour trois lignes de LGV, le chaînon manquant à la fois pour la LGV Sud, pour la LGV Est et pour la LGV Atlantique. Donc, tout cela, c'est pour dire que, aujourd'hui, élargir l'assiette de financement à l'échelon national et comme cela a été dit à l'échelon européen, c'est tout à fait envisageable parce qu'aujourd'hui, toutes les régions françaises peuvent être intéressées à terme pour développer ce tronçon. En revanche, votre association n'était pas allée dans ce sens-là. Vous avez, encore une fois, je le dis, depuis des années, vous avez cherché à le passer en force par des lobbying qui sont inadmissibles pour nous au niveau du Ministère et à tous les échelons régionaux et nationaux.
(Applaudissements)

Olivier KLEIN : Alors, cela mérite un droit de réponse, en tout cas, un droit d'éclaircissement.

Alain MUSTIERE : On ne passe pas en force, nous sommes une association comme vous. Vous êtes en association, c'est-à-dire qu'on a poussé... pour que l'Etat réalise une infrastructure, on a poussé pour que le financement se mette en place avec RFF mais aussi avec les régions françaises. Mais je rappelle que dans ce domaine, les régions de province amènent 50 % du financement par rapport à l'Ile-de-France. Donc, on n'est pas... là-dessus, on a poussé parce qu'on a besoin que cela se fasse. On a besoin d'augmenter les capacités mais on n'est pas là pour dire : « Voilà comment cela doit se faire ».

Olivier KLEIN : Oui. Allez ! RFF, des éléments de réponse et puis, on... Pardon !

Tristan BARRÈS : Concernant le rapport entre nuisances sonores et Interconnexion Sud, il faut être très clair. On a un projet qui proposait l'Interconnexion Sud, qui est... Alors, je parle des scénarios A et C qui sont principalement en tunnel, à 90 ou 95 % en souterrain. Effectivement, aux deux extrémités du tunnel, il faut l'entrée et la sortie du tunnel et on a, bien entendu, les réserves, en tout cas les demandes de précision que vous demandiez aux extrémités. Mais concernant le rapport des nuisances sonores par rapport à l'Interconnexion Sud, l'Interconnexion Sud supprime les nuisances sonores de tous les TGV d'aujourd'hui et à venir, qui basculeront des voitures faces dans le tunnel. Donc, ce sont des décibels en moins et, concrètement, c'est du bruit en moins. Donc on ne peut pas dire que l'Interconnexion Sud va générer des nuisances sonores supplémentaires. Lorsqu'on a un projet qui est 95 % en souterrain, les nuisances sonores disparaissent. Je voudrais juste signaler que vous m'avez demandé tout à l'heure à brûle-pourpoint combien coûterait la gare TGV de Massy en souterrain ainsi qu'un raccordement. Donc, à brûle-pourpoint, je vous dis 1 milliard. Il faudrait effectivement demander des précisions, un regard d'experts, et cetera. On essaiera de le faire dans les délais qui sont impartis. Je voudrais juste signaler qu'on est sur un projet qui coûte entre 2 et... enfin, entre 1,5 si on prend le scénario B, mais si on prend les scénarios A et C, entre 2,5 et 3,3 milliards. Comme je l'ai dit tout à l'heure, la question du financement, elle est centrale étant donné que le financement de RFF sera de toute façon limité quel que soit le scénario, et plus on surenchérit le coût, plus le calendrier sera prolongé. Les questions du financement et du calendrier sont directement liées. Cela signifie qu'un surenchérissement de 1 milliard pose également la question de : Comment réunir ce milliard supplémentaire pour financer un projet ? Et plus le projet Interconnexion Sud dérapera dans le temps, plus les TGV resteront longtemps en surface.

François Régis ORIZET : Oui, juste peut-être un mot sur le sextuplement des voies qui a été évoqué. Alors, ce sextuplement, d'ailleurs, n'est absolument pas destiné à envoyer plus de trains sur la branche Massy-Valenton. Le problème est le suivant, c'est que, actuellement, il n'y a que deux paires de voies qui arrivent sur la gare d'Austerlitz avec... il faut répartir les RER C qui viennent essentiellement du Sud de l'Ile-de-France, et les trains, disons, les grandes lignes ou les TER ; et que pour aller vite, les trains qui viennent notamment de la Vallée de l'Orge et un peu plus loin seraient à la queue leu leu, je dirais, derrière les autres RER qui s'arrêtent à Ivry, Vitry, Choisy ; et on voudrait faire plus d'arrêts à Ivry, Vitry, Choisy. Donc l'objectif du sextuplement, c'est de pouvoir faire ces arrêts supplémentaires à Ivry, Vitry, Choisy sans trop allonger le temps de parcours des gens qui viennent plus au sud. Voilà !

Olivier KLEIN : De toute façon, je vous engage... avec beaucoup de questions qui ont été posées, qui n'ont pas forcément eu des réponses exhaustives, je vous engage à faire des questions écrites et, nous, on veillera à ce que RFF fasse des réponses écrites complètes et exhaustives. Monsieur Moureh pour une toute dernière intervention, et ensuite, on passe la parole à François Perdrizet pour clore le débat. Il est 11 heures et quart, 20 même, on avait dit 11 heures. Monsieur.

Jean MOUREH : En fait, petite remarque, donc, concernant la remarque de Monsieur Orizet concernant le projet Massy-Valenton. Tout à l'heure, vous avez dit que vous travailliez sur de nouvelles propositions. Nous, ce qu'on souhaite, c'est que ces nouvelles propositions, en fait, partent du principe de la concertation de 2005 qui a déjà été élaboré par la Région et qui a abouti à des milliers d'avis et, aujourd'hui, ces avis-là ne demandent pas des mesures cosmétiques, en fait, de boules de protection. Je rappelle quand même que la plupart des habitations sont en hauteur et que toutes les protections phoniques classiques sont inefficaces. Donc, cela, c'est un point, il faut aujourd'hui soit passer en enfouissement, soit passer directement au projet en site propre. Deuxième point, donc, je suis d'accord avec Monsieur Mustière..

Olivier KLEIN : On avait dit très court !

Jean MOUREH : ... du problème gagnant-gagnant, aujourd'hui, avec Massy-Valenton, on est gagnant-perdant. Donc, c'est inadmissible pour nous. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : OK ! Merci ! On va arrêter là les échanges. Alors, bon, allez ! Le Président donne la parole, donc, au monsieur derrière avec la chemise grise-noire. Voilà !

Jean-Michel JAMET : Merci Monsieur le Président ! Jean-Michel Jamet, riverain à Antony, près de la gare de Massy-Verrières. Je crains que les défenseurs de la solution Massy-Valenton soient très déçus pour la raison simple, c'est qu'on cherche à doubler la voie entre Massy-Palaiseau et Massy-Verrières, or le problème n'est pas là. Le problème est au-delà des Baconnets. Et vous vous trouverez, surtout quand vous aurez doublé le trafic de RER C, dans une situation qui sera encore pire que celle d'aujourd'hui. Donc, je demande que RFF puisse fournir des détails précis chiffrés, techniques et non pas des évaluations globales, qui démontrent formellement que le doublement de cette voie entre Massy-Verrières et les Baconnets soit réellement profitable. Je crois que beaucoup de gens seront déçus du résultat et nous aurons des comptes à demander à ceux qui les auront mis en œuvre. (*Applaudissements*)

Olivier KLEIN : Merci ! Ce sont des éléments qu'il faudra apporter pour la concertation que vous avez proposé pour le

mois de... enfin, pour l'automne, je ne sais plus. François Perdrizet. Vous avez un micro devant vous mais vous pouvez prendre le mien.

François PERDRIZET : Oui, j'ai un micro là. Je vous remercie tous d'avoir participé avec fougue à ce débat. Simplement, pour quelqu'un qui n'est pas aussi dans le bain que moi, de temps en temps, je dois avouer que je n'ai pas compris tous les échanges. Ce que j'ai compris, au moins, en partie, d'abord, c'est qu'il y a une relation de confiance avec RFF qu'il faut améliorer. On a un problème difficile... (Applaudissements) Non mais je dis les choses telles que je les pense, vous savez, je n'ai pas d'intérêt ni à ce que cela se réalise, ni à ce que cela ne se réalise pas ; ce n'est pas mon problème. Par contre, je vois un milieu humain où il y a un manifestement de la défiance et, cela, je me dis, vis-à-vis des problèmes auxquels on est confrontés, il faut qu'on sorte un petit peu de cela. Et on a esquissé quelques pistes. Les pistes, c'est, bien sûr, augmenter les questions avec les réponses mais c'est aussi, à mon avis, proposer d'étudier un scénario ou quelque chose qui n'a pas été étudié, qui est une fiche qui soit faite, simple par RFF, qu'on regarde, s'il faut consulter alors un expert ou non pour valider cet élément... enfin, il y a tout un processus à mettre au point qui fait qu'on pourrait sortir un petit peu du climat actuel.

Deuxième chose que je saisis et qui est importante, c'est la dimension environnement telle que vous la vivez à Antony, parce que même si on ne fait rien du tout, on se dit qu'il y a plusieurs personnes, plusieurs riverains qui sont dans des situations difficiles ; donc, à la limite, on dit que ne rien faire, c'est hors de... ce n'est pas sérieux ne serait-ce qu'en matière d'environnement. Ce que je crois profondément, en tout cas, c'est que quelles que soient les démarches du projet, et cetera, c'est qu'il faut que chacun fasse le point de : qu'est-ce que cela m'apporte, notamment en matière d'environnement, en matière de service rendu ? Et est-ce que c'est d'un coût adapté aux apports que je ressens ? Et là, je crois que c'est à faire aussi bien au niveau des collectivités publiques que des associations.

Et la troisième chose, c'est qu'il y a eu un certain nombre de propositions un peu plus ouvertes, plus larges, où on dit : « Allez, on sort des scénarios », ou « On fait quelque chose de complètement différent sur l'enfouissement de la gare de Massy ». Je crois que, là, il faut aussi regarder ces scénarios, on ne peut pas dire "On les balaie d'un trait de plume" parce qu'il y a matière à regarder. Simplement, cela va nous renvoyer à une question difficile que j'ai évoquée tout à fait au début, c'est le financement. C'est : Comment va-t-on... Alors, je sais qu'on parle beaucoup du Grand Paris, des possibilités du Grand Paris, et cetera. Je me dis tranquillement : Est-ce que c'est jouable ou pas jouable ? Je

n'en sais rien aujourd'hui, comme tout un chacun. Je me dis... je n'ai pas des milliards dans ma poche, je ne sais pas comment cela va se répartir. Donc, conclusion pratique, on a le devoir de regarder un peu ce que cela a. Simplement, je me dis, un jour ou l'autre, on va être amenés à regarder cela en termes de financement, de montage financier et de rejoindre les deux bouts. C'est d'ailleurs ce que disait Monsieur Barrès tout à l'heure. Alors, encore merci de votre participation, et je rappelle qu'il y a d'autres réunions. Est-ce que vous pouvez afficher la liste des autres réunions ?

Olivier KLEIN : Moi, je ne peux rien faire mais je pense qu'il y a des gens qui vont pouvoir le faire. Moi aussi, je voudrais vous remercier pour la qualité des échanges parce que...

François PERDRIZET : Voilà !

Olivier KLEIN : ... il y a de la passion, il y a de l'intérêt à Antony et à Wissous autour de ces projets, on va dire. En même temps, on a débattu, il s'est dit plein de choses, on a entendu plein d'arguments. Et le débat public, il est d'abord là pour cela, de notre point de vue et de votre point de vue peut-être, pour améliorer les projets.

François PERDRIZET : Oui, et n'oubliez pas les autres réunions qui sont prévues là, où vous pourrez aussi vous exprimer.
(*Applaudissements*)