

Jacques DUCOUT : Je crois qu'il va falloir que nous commençons, parce que je crois que les internautes sont là. Monsieur le Maire, vous voulez faire l'accueil ?

Laurent CATHALA : Je vous souhaite la bienvenue. Je remercie la présidente de l'université, et je souhaite un débat fructueux.

Jacques DUCOUT : Merci beaucoup.

François PERDRIZET : Oui, cela nous réserve plus de temps pour les discussions et les échanges. Bienvenue pour notre réunion de ce soir à Créteil. Merci à vous, Monsieur le Maire, de nous accueillir dans votre commune. Et je remercie aussi Monsieur le Vice-président de l'université, qui doit être à côté de Monsieur le Maire, pour nous accueillir dans ses locaux. Je saluerai également les internautes qui sont en direct avec nos échanges. Cela explique qu'on doit commencer à peu près à l'heure, et surtout, terminer à 23 heures parce qu'à ce moment-là, on coupe les images. C'est la 11^e réunion de débat public. Nous avons commencé cette démarche au mois de décembre, et puis, c'est aussi la troisième dans le Val-de-Marne, après Villeneuve-Saint-Georges et Villeneuve-le-Roi. C'est aussi l'une des trois dernières réunions de notre démarche de débat public, que nous terminerons avec Longjumeau, chez Madame le Maire, qui est également ministre des transports, et Massy pour la réunion de clôture. Alors ce soir nos échanges vont porter sur ce qu'on appelle les thèmes socio-économiques. En plus clair, cela veut dire que nous allons évoquer à la fois l'évolution des trafics, à la fois les questions relatives aux gares, à la fois les questions relatives aux dessertes en transports collectifs. Nous évoquerons également les perspectives d'emploi, à différentes échelles. Et puis nous regarderons aussi les arguments de rentabilité. Nous terminerons la séance avec une première incursion pour esquisser la suite du débat public. Notre séance va être animée par l'un des membres de notre Commission particulière, Jacques Ducout, qui est à la fois girondin, commissaire enquêteur et général d'aviation. Et je lui donne tout de suite la parole.

Jacques DUCOUT : Merci François ! On n'est que quatre, ce soir, dans la Commission. On serait plus nombreux que la salle, presque... enfin, c'est une plaisanterie ! Donc bienvenue à tous ! Nous sommes donc à Créteil, le 5 mai. Je suis chargé d'animer cette soirée et je vais demander de faire passer tout de suite la deuxième diapositive qui donne le thème, et un peu l'exposé que je vais vous soutenir en 10 minutes. Je vais vous parler un peu du débat et les dates, rapidement, le programme de la soirée théorique des interventions prévues, et puis les principes et les règles du débat public. Alors on continue. Pourquoi, là ? On passe très rapidement sur ce schéma, qui est celui de RFF, sur celui-là aussi qui nous montre le projet, parce que pour qu'il y ait un débat, il faut qu'il y ait un projet. Et c'est pour cela qu'en mars 2010, Réseau ferré de France, donc le maître d'ouvrage, a saisi la Commission nationale du débat public d'un projet, l'Interconnexion sud, et la Commission nationale a décidé, en mai 2010, de nommer une commission particulière qui est chargée de l'animation de ce débat. Donc cette commission particulière a lancé le débat en décembre 2010. Et à la suite de la pause qui a eu lieu pour les élections cantonales, ce débat se terminera le 20 mai 2011, sachant que normalement, un débat dure 4 mois. On continue. Voici la présentation de la commission : le président Perdrizet, à gauche de la photo ; Michèle Tilmont qui n'est pas là ce soir, qui est de formation architecte ; moi-même ; Camille Saisset, à côté de moi, qui est journaliste environnement, et Olivier Klein, qui est ingénieur et chercheur au Laboratoire des transports à Lyon. Et il y a deux membres qui nous soutiennent, qui sont dans la salle : Jérôme Lavaux, qui est ici sur votre gauche, et Camille Sourbet, qui est derrière un des ordinateurs, donc qui nous aident à soutenir, plus une équipe qui est chargée de la logistique de toutes ces réunions. Donc on peut suivre. Ici vous avez notre adresse, nous avons un local qui est à Massy. Si vous prenez le RER B, vous le verrez en sortant de la gare du RER B, qui est la même que celle du RER C d'ailleurs. Vous verrez notre local,

qui est à côté de la gare aussi du TGV. Il est bien placé mais il n'y a pas grand monde qui vient nous voir.

Je continue rapidement, alors, aussi vite que les transparents. Tous ces éléments vous sont fournis, pour ceux qui ne les ont pas vus, dans le journal du débat. A l'entrée, il y a beaucoup de cahiers d'acteurs, il y a aussi ces journaux du débat qui nous permettent certaines informations sur le débat public que, pour ma part, je trouve intéressantes. Le débat, qu'est-ce que c'est le débat ? Il s'agit, ici, d'acteurs qui sont informés, déjà, par le dossier du débat, et qui apportent leurs idées, leurs souhaits, leurs questions, leurs avis, qui confrontent leurs arguments. Et tous ces éléments du débat seront rapportés par la Commission particulière. Deux mois après la fin du débat, nous devons, nous, rendre un rapport à la Commission nationale du débat public. Et celle-ci, en même temps, rend un bilan du débat, qu'elle rend au maître d'ouvrage. Et le maître d'ouvrage, lui, a trois mois pour donner la décision qu'il prendra après avoir écouté le bilan, si vous voulez, de ce débat public. Donc là, on peut continuer. Le débat, qu'y a-t-il dans le débat ? Quelle est la matière qui sera mise en forme pour faire ce rapport ? Il y a le dossier du maître d'ouvrage, il y a toutes les réunions publiques. Donc si vous regardez, vous allez sur le site de la Commission particulière, vous trouvez les vidéos de l'ensemble des réunions publiques, les verbatims, les synthèses. Vous trouvez également les cahiers d'acteurs, les questions posées par la salle par écrit, les questions orales aussi, les questions posées sur Internet, des avis déposés par souvent des internautes, les notes de synthèse des ateliers techniques. En plus des réunions publiques, nous avons tenu deux ateliers dits « techniques » qui étaient basés, l'un sur les capacités des lignes ferroviaires et, le deuxième, sur le financement des infrastructures ferroviaires. Donc il y a eu des notes de synthèse de faites qui sont actuellement sur le site Internet et le journal du débat dont je vous ai parlé précédemment.

Donc j'avance. Voilà ! Donc le programme pour la soirée : jusqu'à 23 heures, nous allons essayer de débattre, en alternant des présentations avec des échanges avec la salle. Vous avez les présentations qui sont faites ici, qui vont commencer dans quelques instants, par la présentation du projet par Réseau ferré de France ; une étude de trafic, la présentation de cahiers d'acteurs et, à la fin de ce débat, il y aura une évocation de la concertation qui aura lieu après la décision de RFF, s'il décide de poursuivre le projet. La démarche de ce débat est basée sur cinq principes : principe d'équivalence, c'est-à-dire que tous les acteurs sont traités de la même façon, et ils ont droit à la même parole ; principe de transparence, je le répète, tout cela est mieux expliqué que ce que je vous dis là-dedans, principe de transparence, chacun se doit de donner les éléments dont il dispose ; principe d'argumentation : chacun doit essayer, pour enrichir le débat, de motiver son argumentation, et deux principes qui sont plus particulièrement ceux de la commission du débat public : un principe d'indépendance, nous sommes indépendants tant du maître d'ouvrage que de toutes autres autorités ; et nous sommes neutres, c'est-à-dire que nous n'avons pas à prendre position, et d'ailleurs nous ne le ferons pas non plus dans le rapport établi, nous n'avons pas à prendre position vis-à-vis des projets du maître d'ouvrage ou d'autres. Les règles que nous fixons pour la tenue du débat elles sont assez simples, et leur but est d'essayer que les acteurs se respectent mutuellement. Donc pour poser des questions et pour intervenir, il est obligatoire d'avoir un micro, d'une part, pour fixer l'intervenant, et puis, d'autre part aussi, pour que son intervention puisse être enregistrée. Et les questions de la salle, mais peut-être il va falloir qu'on s'adapte, devront être limitées normalement à trois minutes, et les interventions programmées avec la CPDP, normalement, sont amenées à six minutes. J'en ai terminé. Donc nous avons réservé un petit temps pour répondre aux questions directes sur le débat. Ici, on repassera à la fin. Donc s'il y en a qui ont des questions à poser sur le... questions propres au déroulement du débat, nous pouvons utiliser le temps actuel.

François PERDRIZET : Ce qu'il faut insister, c'est que vous êtes parfaitement libres de poser toutes les questions, d'émettre tous les avis que vous souhaitez. Donc c'est vraiment un espace de liberté que ce genre de débat et de réunion.

Jacques DUCOUT : Bien ! Il n'y a pas de questions donc on va commencer par la première intervention. Monsieur Barrès, on vous laisse la parole.

Tristan BARRÈS : Mesdames et messieurs, bonsoir ! Tout d'abord, avant de lancer la présentation du projet, je vais nous présenter. Donc nous sommes les représentants de Réseau ferré de France. Réseau Ferré de France est un établissement public de l'Etat créé en 1997, qui est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et, à ce titre, a plusieurs missions. Il est en charge de l'exploitation, de l'entretien, du développement et de la modernisation du réseau. Donc c'est au titre du développement que nous sommes là ce soir. RFF a mis en place, il y a deux ans, une équipe projet chargée de suivre et piloter le projet Interconnexion sud. Donc je suis Tristan Barrès, le chef de ce projet. A ma droite, François Guliana est chargé de projet au sein de cette équipe, et puis, Vincent Desvignes est à la Direction régionale Ile-de-France de Réseau ferré de France, en charge de tous les projets de transport en étude amont. Nous aurons une intervention tout à l'heure de Didier Révillon, qui représente ici le bureau d'études SETEC, qui a réalisé l'ensemble des études socio-économiques relatives à ce projet. La présentation va s'articuler en deux temps, un premier temps de présentation, un rappel des scénarios du projet, puis un deuxième temps plus axé sur la socio-économie. Je passe la parole à François Guliana qui va vous détailler la première partie.

François GULIANA : Merci beaucoup. Pour comprendre le projet, il faut avoir en tête deux idées simples. La première, c'est que nous souhaitons créer une ligne dédiée aux TGV ; la seconde idée, c'est de créer une ou des gares TGV franciliennes dans le Sud de l'Ile-de-France. Mais pour mieux appréhender le projet, il faut avoir une bonne compréhension du réseau à grande vitesse en Ile-de-France. Donc le réseau en Ile-de-France se compose de quatre lignes à grande vitesse LGV, que l'on dit « radiales », parce qu'elles partent de Paris pour aller vers la province. C'est sur ces lignes que tous les voyages... que circulent les TGV radiaux, les Paris-Lyon, les Paris-Strasbourg, les Paris-Lille, les Paris-Rennes, par exemple. Dès la conception du réseau à grande vitesse, il a été imaginé de faire circuler des TGV que l'on appelle des TGV intersecteurs, qui relient plusieurs villes de province entre elles sans passer par Paris. On appelle cela des TGV intersecteurs, qui effectuent des liaisons province-province. Alors, pour rejoindre ces lignes de façon plus fluide, nous avons créé, donc en violet sur le schéma, l'Interconnexion Est des LGV qui relie la LGV Nord, la LGV Est européenne et la LGV Sud-Est. Au sud de l'Ile-de-France, en attendant la création d'une Interconnexion sud, il a été décidé d'emprunter la ligne de Grande ceinture entre Massy et Valenton, donc la ligne Massy-Valenton, également empruntée par des RER C et des trains de fret. Ce réseau à grande vitesse a été également l'occasion de positionner en Ile-de-France, en dehors de Paris intra-muros, des gares TGV que l'on appelle « franciliennes ». Il s'agit de Roissy, Chessy et Massy. Alors, ce réseau a une limite, on a pu le voir, c'est la ligne Massy-Valenton. Voyons un petit peu plus précisément ce qui se passe. Vous avez, en bas à gauche, un TGV bleu qui est un TGV intersecteurs, par exemple, en provenance de Bordeaux, et qui souhaite se rendre à Lille. Donc il vient de la LGV Atlantique, il arrive à Massy TGV, doit s'insérer sur la ligne de la Grande Ceinture entre deux RER avec une marche dépendante de celle-ci. Et il doit arriver à droite à un point de rendez-vous avant de s'insérer sur la LGV Sud-Est, parce qu'il y a les TGV qui partent de la gare de Lyon, et il doit s'insérer entre deux batteries de TGV. Donc cela c'est quand tout se passe bien. Malheureusement les choses ne sont pas aussi faciles. Donc voyons ce qui se passe quand il y a un problème sur la ligne. Le TGV s'insère entre deux RER C et, pour une raison ou pour une autre, le premier RER s'arrête plus longtemps que prévu, première source de retard aussi bien pour le RER que pour le

TGV. Mais le TGV continue et il arrive en retard à son point de rendez-vous à Valenton, deuxième source de retard, il est obligé d'attendre que les TGV soient passés, et cela se répète ainsi sur les TGV suivants. Bien entendu il arrive aussi que ce soit les TGV qui occasionnent des retards sur le RER C, avec des répercussions sur toute la ligne. Donc le projet d'Interconnexion sud vise à rétablir cette liaison avec une ligne dédiée aux TGV au sud de l'Île-de-France, et à créer des gares franciliennes. Donc tous les scénarios prévoient une gare à Orly, connectée à l'aéroport, et proposent en option une gare soit à Villeneuve-Saint-Georges, soit dans le secteur de Sénart au niveau de Lieusaint.

Alors, avant d'arriver aux scénarios, on s'est posé quatre questions qui sont posées au débat, et qui permettent vraiment de comprendre ce cheminement. Vous avez, sur ce schéma, à gauche la LGV Atlantique, à droite la LGV Sud-Est avec l'Interconnexion Est, et en bas à droite l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Nous voulons une gare à Orly, où la positionner ? Nous avons présenté au débat quatre localisations possibles. Faut-il une seconde gare ? Si oui, deux localisations, Villeneuve-Saint-Georges ou Sénart ? Donc en option. Une fois les gares positionnées, comment relie-t-on les gares entre elles ? À l'ouest d'Orly par un tunnel commun aux trois scénarios, à l'est d'Orly, soit à la LGV Sud-Est actuelle au niveau de Valenton-Limeil-Brévannes, soit au Sud pour desservir Sénart et l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Cela nous a conduits à définir trois scénarios et leurs variantes. Alors le scénario A consiste en un tunnel direct entre Massy, Orly et Limeil-Brévannes. Vous voyez ici une tâche orange qui, en fait, correspond à un couloir de passage possible. On est au stade du débat public, on ne parle pas encore de tracé mais de faisceau de passage. Vous avez, à droite, toutes les caractéristiques du projet. Le scénario A permet, en option, en vert sur la carte, une gare en souterrain à Villeneuve-Saint-Georges. Le scénario B consiste en un jumelage avec la ligne existante, il s'agit donc d'un tunnel à l'ouest d'Orly et des infrastructures le long de la ligne Massy-Valenton, à l'est d'Orly. Il permet aussi, en option, une gare à Villeneuve-Saint-Georges mais cette fois-ci en surface, au niveau de la Grande ceinture et du Triage de Villeneuve-Saint-Georges. Pour améliorer l'insertion environnementale de ce scénario, nous avons envisagé une variante avec un tunnel à l'est d'Orly-Ville, là aussi, avec en option une gare à Villeneuve-Saint-Georges en souterrain. Le scénario C, quant à lui, a été défini pour aller desservir Lieusaint. Donc il consiste en un tunnel entre Massy, Orly et Lieusaint. Puis on reprend l'ancienne branche de la LGV Sud-Est avec un raccordement, en bas à droite sur la carte, au niveau de Crisenoy pour permettre aux TGV de remonter vers l'Est et le Nord, pour rejoindre l'Interconnexion Est. Alors, en résumé sur cette carte, les trois scénarios et leurs variantes, et les différents positionnements de gares, bien entendu, nous sommes là pour vous donner une parfaite compréhension du projet. Donc n'hésitez pas à nous poser des questions.

Tristan BARRÈS : S'il faut retenir deux éléments fondamentaux de l'Interconnexion sud, c'est le concept de ligne dédiée aux TGV et de gares TGV franciliennes. Alors, pourquoi voulons-nous une ligne dédiée ? L'Interconnexion sud, que vous voyez apparaître ici avec une flèche rouge, se situe vraiment sur un axe stratégique du réseau grande vitesse français. Tous les TGV qui passent d'Ouest en Est passent sur le tronçon actuel Massy-Valenton, et demain par l'Interconnexion sud. Aujourd'hui c'est 5 millions de voyageurs et en 2020 11 millions de voyageurs. Donc c'est véritablement la clé de voûte du réseau grande vitesse au niveau national, réseau qui, d'ailleurs, se développe de jour en jour, je dirais, puisque la loi Grenelle de l'environnement prévoit le lancement de 2 000 kilomètres de lignes nouvelles d'ici 2020. Donc vous voyez les projets en rouge qui apparaissent sur la carte. Alors, ce réseau grande vitesse permet l'accueil de deux types de TGV, les TGV radiaux et TGV intersecteurs, on en a parlé. On constate que les TGV intersecteurs, ceux qui nous intéressent, connaissent une dynamique beaucoup plus forte que les TGV radiaux. Le trafic TGV global croît de 4 % par an, le trafic intersecteurs 8 % par an. Alors, effectivement, la part de voyageurs est plus faible, 22 millions de voyageurs sur un total de

117, mais on voit bien que c'est ce trafic-là qui est très dynamique. Alors pourquoi ? Il y a trois raisons. La première, c'est le développement de la mobilité entre les régions, le province-province qui se développe de plus en plus. Deuxième raison, c'est le développement du réseau ferroviaire national que j'ai indiqué. Chaque fois qu'on crée une nouvelle ligne quelque part dans le réseau, cela a des répercussions sur le trafic intersecteurs. Et puis, troisième raison, c'est l'économie même, la socio-économie je dirais même des TGV intersecteurs, 40 % des voyageurs qui se trouvent dans ces TGV sont des voyageurs Ile-de-France-province. Par exemple, on prend un Bordeaux-Lille ; dans un Bordeaux-Lille, vous avez 40 % des gens qui sont intéressés par le trajet Bordeaux-Ile-de-France ou Ile-de-France-Lille, et donc le reste par le trajet Bordeaux-Lille. Cette grosse part de voyageurs intéressés par les trajets province-Ile-de-France est très intéressée par les gares TGV franciliennes. Et finalement, plus on fait arrêter un TGV dans des gares TGV franciliennes, plus le TGV devient rentable, et donc plus ses fréquences augmentent. Alors, les gares TGV franciliennes, dont je viens un peu de parler, elles ont d'autres caractéristiques. Alors, ce sont des gares qui sont plus petites que les gares parisiennes, on est sur un rapport de 1 à 10 en termes de trafic voyageurs mais ce sont des gares qui ont une croissance très forte, beaucoup plus forte que les gares parisiennes, une croissance à deux chiffres, 17 % sur les deux dernières années pour les gares franciliennes. Les gares franciliennes, je rappelle, c'est Massy, Roissy, et Marne-la-Vallée, contre 6 % pour les gares parisiennes. Ces gares franciliennes ont également une autre caractéristique très intéressante, c'est qu'elles sont multidirectionnelles, c'est-à-dire qu'à partir d'une de ces gares, vous pouvez aller partout en France. Alors que les gares parisiennes, bien que plus grosses, sont monodirectionnelles. Par exemple, ici, vous avez la gare Montparnasse qui est concentrée sur l'Ouest et le Sud-Ouest de la France. Autre caractéristique mais plutôt en défaut pour les gares TGV franciliennes, c'est qu'il y en a peu, relativement à la population d'Ile-de-France. Vous avez 5/6 de la population qui vit au-delà du périphérique, et pourtant il n'y a que trois gares TGV au-delà du périphérique. Cette dissymétrie se constate également dans les trafics TGV. Vous avez 90 % des trains, des TGV qui vont sur Paris, et seulement 10 % qui s'arrêtent dans les gares TGV franciliennes. Toute la partie orange de la carte que vous voyez, ce sont des zones qui sont encore inaccessibles depuis le TGV, enfin, en tout cas qui n'ont pas une accessibilité très bonne vis-à-vis de la grande vitesse.

Alors, les bénéfices de l'Interconnexion Sud par la ligne dédiée et par les gares TGV franciliennes sont de trois ordres. Premièrement, l'amélioration des liaisons intersecteurs par la ligne dédiée, on aura davantage de trains qui feront du province-province. Donc cela améliorera également la régularité de ces trains, cela améliorera également la régularité du RER C qui, aujourd'hui, souffre de la mixité des flux, lui aussi. Deuxième bénéfice de l'Interconnexion Sud, c'est la correspondance entre l'avion et le TGV, qu'on appelle dans notre jargon « intermodalité air/fer » qui pourrait être assurée grâce à la création d'une gare TGV à Orly. La gare TGV de Roissy marche très bien, il y a 3,5 millions de voyageurs par an, 70 % de ces voyageurs pour de l'intermodalité air/fer. Là, on table sur un trafic de 1,1 million de voyageurs qui utiliseraient la gare d'Orly. Mais la gare d'Orly, ce n'est pas seulement une gare intermodale, c'est également une gare de territoire. Donc cela, c'est le troisième bénéfice du projet Interconnexion sud, c'est une meilleure accessibilité à la grande vitesse pour les Franciliens, mais également une meilleure accessibilité de l'Ile-de-France pour les provinciaux. En créant des gares, on permet d'améliorer sensiblement l'accessibilité des habitants de l'Ile-de-France à la grande vitesse. Et comme je l'ai dit tout à l'heure, le fait de créer des gares rentabilisent les TGV, de par le remplissage qui est rappelé ici, donc 40 % des voyageurs qui sont intéressés par des trajets province-Ile-de-France. Alors, le corollaire de tout cela, c'est ce qu'on appelle la décongestion des gares parisiennes, car dans les 3/4, ce sont des voyageurs qui, au lieu d'aller dans une gare parisienne, vont prendre leur train dans une

gare francilienne, ou alors utilisent l'Interconnexion sud en transit. Et donc c'est autant de voyageurs en moins qui transitent par les gares parisiennes, et donc cela permet de gagner de la capacité en gares à Paris, alors que ces gares connaîtront un jour une saturation.

Alors, les bénéfices socio-économiques de l'Interconnexion sud sont de deux ordres. Il y a, je dirais, des bénéfices classiques que l'on retrouve dans tous les projets de grande vitesse, et puis des gains qui sont plus atypiques. Alors pourquoi ? L'Interconnexion sud, c'est un projet atypique. Contrairement aux autres projets de grande vitesse que vous pouvez connaître et qui consistent en fait à aller le plus vite possible de la province à Paris, ici, ce qu'on recherche en premier lieu, ce n'est pas des gains de temps. C'est autre chose. D'ailleurs les gains de temps, on va en parler tout à l'heure, sont très limités dans ce projet. Alors, les gains qui sont présents dans l'Interconnexion sud et qui sont communs aux autres projets de grande vitesse ce sont les gains d'accessibilité en créant une nouvelle gare, qui ont permis aux gens d'être plus proches de la grande vitesse. Il y a des gains de trafic et donc des gains de fréquence, des gains de temps mais très limités, ici, dans ce projet, on y reviendra sûrement tout à l'heure, et puis des gains environnementaux qui sont liés aux reports modaux. Alors, le report modal, c'est en fait des gens qui, avant, utilisaient l'avion ou la voiture et qui, demain, grâce à l'Interconnexion sud et la création de ces gares, utiliseront le train. Alors, les gains atypiques de ce projet, il y en a plusieurs, c'est la robustesse du réseau, par exemple. La robustesse du réseau, c'est en fait la limitation des perturbations de l'exploitation d'un réseau, le fait de pouvoir résorber un problème à un endroit sans que cela ait des conséquences ailleurs. Il faut voir, en fait, le réseau que j'ai montré tout à l'heure, le réseau national est donc la clé de voûte de l'Interconnexion sud, qui permet justement de faire mieux fonctionner le réseau dans son ensemble. Ce sont des gains de régularité pour le TGV mais également pour le RER C. C'est également la mutation de l'aéroport d'Orly. Tous les sillons aériens de l'aéroport d'Orly qui sont aujourd'hui occupés par des vols domestiques pourront, c'est une potentialité, mais Aéroports de Paris est très intéressé par cela, pourront être convertis en sillons aériens moyen-courriers et long-courriers puisqu'ils seront remplacés par des trajets TGV. Donc quand on sait que l'aéroport d'Orly est limité en volume de vols par an, c'est quelque chose de très intéressant pour l'aéroport. Il permettrait de se tourner davantage vers l'international. C'est également un gain qui n'est pas présent dans les autres projets, la décongestion des gares parisiennes, cela j'en ai parlé tout à l'heure. Et puis, des effets positifs sur les transports en commun qui convergent vers ces gares parisiennes. Tous les voyageurs en moins qui n'auront pas à prendre leur train dans Paris sont également des voyageurs en moins dans les transports en commun que vous connaissez. Et puis, un gain, alors qui est moins atypique, qui est le développement du territoire, parce qu'on propose des gares qui sont à la fois... qui ont une fonction de transport mais également une fonction d'aménagement du territoire forte. Alors, justement sur les différences entre une ou deux gares. Comme on vous l'a expliqué, le projet, il y a des projets à une gare, alors, la gare, c'est la gare d'Orly, puis des projets à deux gares avec Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint. Donc le projet à une gare répond aux fonctionnalités basiques, je dirais, du projet. On a une intermodalité qui est assurée, puisqu'on estime entre 2,2 et 2,5 millions de voyageurs qui prendraient le train puis l'avion, ou l'inverse. On a des gains de trafic en ligne qui sont tout à fait intéressants également, entre 2 et 2,4 millions de voyageurs ; et puis, le fait de créer une gare TGV à Orly, cela sert à un million d'habitants et d'emplois. Alors, je sais qu'on additionne un peu des choux et des carottes ici mais on pourrait vous expliciter, je dirais, la décomposition plus tard. Un million d'habitants et d'emplois, à moins de 30 minutes d'une gare TGV, donc un million en plus de ce qui existe aujourd'hui. Alors, un scénario à une gare, cela coûte entre 1,4 et 2,5 milliards d'euros en fonction du scénario qu'on vous a présenté tout à l'heure. Un scénario à deux gares booste, en fait, les résultats socio-économiques, parce que le fait

de créer une deuxième gare, cela attire plus de voyageurs en gare. Donc par exemple, le trafic en gare passe de 3,9 à 4,3 millions de voyageurs par an, contre de 2 à 2,5 pour un projet à une seule gare. Cela booste également le trafic en ligne parce que, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, plus un train TGV s'arrête en Ile-de-France, plus il devient rentable, mieux il se remplit, et donc plus il y a de fréquence ; et donc cela a un effet d'entraînement. Les gains de trafic avec un projet à deux gares sont de l'ordre de 2,8 à 3,6 millions d'habitants. Et puis il y a également, je dirais, le rayonnement de cette deuxième gare qui permet d'améliorer deux fois plus, même trois fois plus, pour l'une d'entre elles, d'améliorer l'accessibilité des Franciliens à la grande vitesse, puisqu'on aurait entre 1,7 et 2,8 millions d'habitants et d'emplois en Ile-de-France, à moins de 30 minutes d'une gare TGV.

Alors effectivement il faut aussi parler du coût, c'est-à-dire que ces bénéfices en plus ne sont pas gratuits, je dirais. Il y a quand même un delta de coût de 500 à 800 millions d'euros par rapport à un scénario à une gare, ce qui, en valeur absolue, donne des scénarios situés entre 1,5 et 3,3 milliards d'euros. Alors, il est vrai que sur ce sujet de la deuxième gare, dans nos études, nous constatons que nous avons un trafic un peu supérieur avec une gare TGV à Lieusaint, pour trois raisons. D'abord parce que la gare de Lieusaint est davantage accessible depuis les habitants, la population et l'emploi dont j'ai parlé tout à l'heure, et surtout en véhicules particuliers. Parce que, d'après nous, il n'y a pas de concurrence avec la gare TGV d'Orly, alors que Villeneuve-Saint-Georges, il y a, je dirais, un phénomène de vases communicants de trafic entre Orly et Villeneuve-Saint-Georges, et puis parce que le report depuis les gares parisiennes est très attractif, parce qu'on a des gains d'accessibilité à la grande vitesse qui sont, en moyenne, bien supérieurs qu'avec une gare en proche couronne. Je vais terminer avec le calendrier du projet qui, je dirais, est sous réserve que les financements soient bien présents à toutes les étapes de ce calendrier que je vais vous présenter. Donc aujourd'hui nous sommes au stade du débat public. Et comme cela a été indiqué tout à l'heure, le maître d'ouvrage, donc RFF, devra prendre une décision à l'automne 2011. Alors, cette décision portera sur : est-ce que oui ou non, on continue le projet ? Et si oui, avec quelles caractéristiques ? S'ensuit une période d'études qui sont traditionnelles dans ce type de projet, qui sont des études préalables à l'enquête publique ; une enquête publique qui aura lieu, si tout va bien, en 2014 ; des études de détails, le lancement des travaux, et puis après, la livraison de l'infrastructure qui pourrait avoir lieu entre 2020 et 2025. Tout ceci effectivement sous réserve qu'on ait les financements pour les études au moment des études, pour les travaux au moment des travaux. Ce processus d'études sera suivi par une concertation...

Jacques DUCOUT : Il va falloir terminer.

Tristan BARRÈS : J'ai presque terminé, une concertation continue dont on reparlera à Longjumeau, dont on dira peut-être quelques mots à la fin, pour associer l'ensemble des acteurs au suivi des études, et puis les informer des décisions qui sont prises au fur et à mesure. Voilà ! J'ai dépassé mon temps de parole, et je vais donc en terminer là. Merci.

Jacques DUCOUT : Bien, merci. Je préfère que les interventions durent un peu moins longtemps et qu'on y revienne plutôt qu'essayer de tout expliquer sans répondre à des questions. Maintenant, la parole est à la salle. Donc la salle, à vous de nous animer. Il y a un monsieur, il lève la main directement. Vous avez un micro, s'il vous plaît.

Carmelo PICCIOTTO : Bonsoir ! Voilà ! Je vais me présenter peut-être. Donc je suis Monsieur Carmelo Picciotto, et je viens de Montmartre en fait. Donc on va dire une hauteur de vue, en fait, sur le projet. Alors, j'avais pensé qu'il y avait une démarche trop, enfin, caricaturale, non cartésienne, qui consiste à découper en petits bouts le... C'est-à-dire que seulement... RFF n'est pas seulement lignes à grande vitesse de France, on peut

dire, et donc a la totalité de son réseau à entretenir et mettre en valeur. Et donc étant donné qu'il existait un projet de doublement de tunnels de la gare du Nord ou aux Halles, en même temps, la ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Lyon... Donc moi, je suggérerais à RFF qu'il fasse une liaison entre les deux projets, et donc qu'il abandonne l'aberration historique qui est de ne pas trop traverser Paris, Paris grande ligne, et donc qui est tout simplement l'Interconnexion... Alors, au choix, soit des lignes à grande vitesse, soit plus vraisemblablement des réseaux de trains express régionaux, et qui est la fin du cloisonnement francilien, qui est de restreindre les voies à un trafic uniquement banlieue dans les... C'est-à-dire, malheureusement, les erreurs qui ont été faites au XX^e siècle ne sont pas corrigées. C'est que le réseau RER a été conçu à l'économie, c'est qu'on a négligé justement cette possibilité qui est fondée sur l'haussmannisme. L'haussmannisme, au XIX^e siècle, a consisté à créer des ouvrages pour les calèches, donc toutes ces saignées dans le tissu urbain parisien, et son pendant au XX^e siècle a été la construction de réseaux autoroutiers qui a privé, dans les deux cas, l'établissement du réseau de chemins de fer que la France aurait dû connaître. Alors, éventuellement, il y a peut-être une autre question, aussi. C'est le... En fait, il y a un autre problème qui est le fait que le...

Jacques DUCOUT : Monsieur, s'il vous plaît, vous pourrez peut-être réintervenir, parce qu'on est... Pour votre deuxième question, si vous voulez. On essaiera d'avoir d'autres... Merci, on a bien compris. Je vais essayer de prendre d'autres questions.

Carmelo PICCIOTTO : D'accord. Oui.

Jacques DUCOUT : Et puis, vous ferez une deuxième intervention, si vous voulez, plus tard.

Carmelo PICCIOTTO : Je vous remercie.

Jacques DUCOUT : Bien ! Est-ce qu'il y en a d'autres questions sur le projet ? Monsieur.

Jean-Noël COIRAULT : Jean-Noël Coirault, conseiller municipal à Alfortville. Les propositions qui sont faites, enfin, les éventuelles gares qui vont être mises en place, que ce soit à Villeneuve-Saint-Georges ou à Lieusaint ou bien encore Villeneuve-le-Roi, tout le monde sait ici, enfin pour une partie, je pense, les difficultés de la ligne D du RER. Et donc quelque part, la ligne D serait la possibilité d'accéder à la future gare TGV. Donc de l'aveu même du directeur de la ligne D du RER, il y a de gros travaux à mettre en place, et plusieurs milliards d'euros... il avait avoué que c'était 3 milliards d'euros et il se retrouve avec une... il aura un porte-monnaie d'environ 1 milliard d'euros pour améliorer la ligne D. Donc est-ce qu'à terme, au vu de ces futures infrastructures, est-il prévu d'autres travaux sur la ligne D ? Parce que j'ai du mal à concevoir, pour connaître un petit peu le chemin de fer, l'impact que peut avoir aussi sur LGV... Un TGV en panne, on sait qu'on se retrouve sur une ligne classique, donc on va se retrouver avec... aussi sur la ligne D. Donc cela aura forcément des impacts. Donc est-il prévu, au-delà de la construction de ces infrastructures, des améliorations sur au moins la ligne D ?

Jacques DUCOUT : Bien ! Une autre question ? Oui, madame !

Sylvie SIMON-DECK : Sylvie Simon-Deck, Créteil, maire-adjoint à Créteil. Oui, je voulais simplement vérifier auprès de vous, quelles pouvaient être les possibilités financières de ce projet. Par qui étaient prévus les financements, et quelles étaient surtout les compatibilités avec d'autres projets qui sont globalement à la même échéance, qui sont Arc Express, Grand Paris, ainsi que les points de modernisation des transports publics ? Parce que, bien sûr, il faut construire l'avenir mais il faut évidemment penser à la modernisation des réseaux existants. Et je pense que pour les Franciliens, pour les habitants de Créteil, la construction d'une ligne nouvelle et une nouvelle liaison avec le

TGV offre, présente un intérêt considérable. Donc nous n'avons aucun état d'âme mais nous savons aussi que l'ensemble des déplacements quotidiens doivent être améliorés. Donc quelles sont les possibilités de financement de l'Etat, des collectivités locales... ? Je suppose que les tours de table ne sont pas bouclés mais que les grandes idées sont à peu près connues. Et quelles sont les compatibilités entre les différents projets ?

Jacques DUCOUT : Bien ! Une autre question ? Oui, monsieur.

Marc RANIER : Oui, bonjour ! Marc Ranier, Villeneuve-le-Roi. Je suis un simple particulier. J'ai bien vu votre présentation. Par contre, j'ai une question, moi, de fond, c'est, dans les trois scénarios que vous présentez, vous donnez un scénario que moi, je vais appeler scénario de base, qui est un scénario à une gare, et vous avez des scénarios qui sont à deux gares. Aujourd'hui, le positionnement de la gare d'Orly, j'ai cru comprendre qu'il y avait des choix qui étaient émis de la part d'Aéroports de Paris concernant la localisation de cette gare. A l'aune de ce que vous présentez, est-ce que les... comment dire, le choix une gare ou deux gares n'oblitére pas, de facto, un certain nombre de positionnements d'autres gares, par exemple ?

Jacques DUCOUT : Je n'ai pas tout à fait bien compris la fin de votre question, vous pourriez répéter. Est-ce que le choix...

Marc RANIER : C'est, est-ce que certains... Vous faites plusieurs scénarios, est-ce que le fait d'avoir une gare simplement n'oblitére pas, je pense, au moins deux des scénarios, pour n'en laisser qu'un seul libre, c'est-à-dire celui qui passe par le Grand Godet ?

Jacques DUCOUT : Non, je ne comprends pas. On va essayer...ils comprendront peut être mieux que moi, et on va essayer de répondre aux questions dans l'ordre. Alors, monsieur a posé la question, si j'ai bien compris : est-ce qu'il n'est pas temps de créer des tunnels sous Paris pour éviter de s'arrêter et traverser ? C'est cela votre question ou pas ? Oui, il y avait beaucoup de points avec la banlieue et cetera mais le fond, est-ce que... Faire l'interconnexion dans Paris, c'est-à-dire traverser Paris, c'est ce que j'ai cru comprendre. Alors, est-ce qu'on peut répondre à cette question ?

François GULIANA : Alors, dans la question de Monsieur Picciotto, il y avait, en effet, beaucoup de points assez importants. Le premier étant que Réseau ferré de France, en investissant dans les lignes à grande vitesse, n'oublie pas le reste du réseau et, au contraire, il y a des plans de modernisation importants sur l'ensemble du réseau dans l'ensemble de la France. Alors sur l'Ile-de-France, je laisserai sans doute Vincent parler du RER D qui rejoignait une des questions. En revanche, par rapport à la question ligne à grande vitesse versus RER, notre volonté jusqu'à présent c'est de dissocier les flux RER et TGV, et c'est vraiment l'objet du projet Interconnexion sud. Donc quant à votre proposition dans le cadre notamment d'un doublement du tunnel Gare du Nord-Les Halles, serait-il possible de faire passer des TGV, a priori, on ne s'oriente pas sur ce genre d'élément, d'autant plus que, et c'est vraiment l'un des points forts du projet Interco Sud, c'est que, l'économie générale des TGV intersecteurs repose sur la desserte des gares franciliennes, donc les trois gares qui existent déjà et la gare d'Orly, et l'éventuelle seconde gare que l'on propose. Donc on est vraiment dans cette logique non pas de faire traverser les TGV par Paris mais, au contraire, de les faire contourner l'Ile-de-France pour aller desservir tout ce bassin de vie et d'emploi autour de Paris et participer à l'aménagement du territoire. Alors, sur deux des autres questions, alors peut-être sur la question des scénarios. En fait, la question, choisir un scénario à une gare ou choisir un scénario à deux gares, n'est pas lié dans la mesure... n'est pas lié à la localisation forcée de la gare à Orly, c'est plutôt l'inverse. C'est-à-dire qu'en fonction de la localisation de la gare que l'on veut à Orly, on élimine des scénarios, peut-être revenir sur la carte des localisations proposées à Orly, mais... Donc on propose à Orly quatre localisations : la

première au plus près des aérogares, la seconde dans le complexe immobilier en cours de projet Cœur d'Orly, et les deux autres à proximité du RER C, soit à Rungis-La Fraternelle, soit à Pont de Rungis, donc sur la carte qui va apparaître. En fait si, dans le cadre des scénarios, on choisit, et c'est un petit peu ce que le débat public laisse entendre pour le moment, les gens s'orientent vers la localisation au plus près des aérogares, cette localisation n'est pas compatible avec le scénario B, celui dont vous deviez parler, qui passe en effet par le Grand godet, ensuite sur le long du RER C. Donc en effet, il ne reste plus que deux scénarios le scénario A ou le scénario C. Et le scénario A permet, en option, une gare à Villeneuve-Saint-Georges mais on peut très bien faire un scénario A avec juste une gare à Orly, et sans seconde gare à Villeneuve-Saint-Georges. Et ensuite, le scénario C qui, lui, a été conçu pour desservir Sénart, donc la gare en option à Lieusaint n'est pas vraiment le cas. Si on souhaite aller vers Lieusaint, on fera forcément une gare dans le secteur de Lieusaint. Donc a priori, si l'orientation du débat va vers une gare au plus près des aérogares, en effet le scénario B n'est pas compatible avec une telle localisation. Et donc en fait, si on peut revenir à la carte précédente sur Orly, parce que cela permet de répondre à la troisième question de la maire adjointe de Créteil, c'est que, en effet, dans le cadre du projet Interco Sud, on doit prendre en compte les évolutions du territoire, notamment les projets du Grand Paris et d'Arc Express, mais également le plan de mobilisation pour les transports. Et vous avez ici, de façon schématique, le prolongement de la ligne 14 du métro, en bleu, jusqu'à l'aéroport d'Orly, et à l'Ouest, la ligne verte, qui était présentée dans le débat public du Grand Paris. Pour le moment nous attendons les conclusions des deux débats Arc Express et Grand Paris. Le schéma, là, de rapprochement entre l'Etat et la Région, leur proposition au débat prévoyait, entre autres, une rocade ferrée moyenne couronne, c'est-à-dire de réutiliser les emprises du RER C, en jaune sur la carte, pour faire un tram-train, une liaison assez légère, pour aller rejoindre Orly, Villeneuve-Saint-Georges et ensuite vers Créteil.

Jacques DUCOUT : Bon, moi, je pense qu'on n'a pas tout à fait répondu aux questions...

Tristan BARRÈS : Il restait la question du RER D mais, pour le reste, il me semble qu'on a répondu aux différentes questions. Il y avait une question financière que vous aviez posée...

Jacques DUCOUT : Il y avait une question... Comment ? Attendez un peu ! Monsieur Barrès, s'il vous plaît ! Est-ce que je peux reprendre un peu le débat, parce qu'il me semble qu'on n'a pas répondu à la question sur le POCL, non plus au RER D ! Et madame a parlé de financement. C'est ce que j'ai cru comprendre. Donc on va reprendre un peu dans l'ordre ces questions. La question du POCL de monsieur devant, il a parlé de Paris-Orléans-Clermont-Lyon, dont les questions... Mais, si, je ne suis quand même pas sourd. Est-ce qu'on a répondu à cette question ? Est-ce que c'est compatible avec les visions de traversée de Paris ou pas ?

Tristan BARRÈS : Là, on va vous montrer une carte des principes de POCL. Alors, POCL, c'est Paris-Orléans-Clermont-Lyon, qui est un projet de ligne à grande vitesse radiale, pour desservir le centre de la France, qui rejoint Paris et également... enfin, qui a une double fonction, en fait, c'est desservir le centre de la France mais également proposer un itinéraire alternatif à la ligne actuelle Paris-Lyon. Le projet Interconnexion sud et le projet POCL sont deux projets à logique différente. Comme j'ai expliqué tout à l'heure, le premier, donc Interconnexion sud, c'est une logique d'intersecteurs, ce ne sont pas les gains de temps qu'on cherche en premier lieu, ce sont les gains d'accessibilité des dessertes en Ile-de-France, enfin, j'ai développé cela tout à l'heure. POCL, c'est un projet de radiale, donc effectivement, son objectif, c'est d'aller le plus vite possible de la province sur Paris. Alors, les deux projets, je dirais, sont indépendants parce que, sur leur choix, après on peut parler des raccordements, parce que quel que soit le scénario qui serait

décidé pour l'Interconnexion sud dans le débat public, aujourd'hui, n'obère ni ne favorise aucun des scénarios de POCL dont le débat public aura lieu à l'automne. Donc je dirais que, quelle que soit la décision qu'on prendrait sur l'Interconnexion sud, l'ensemble des possibles sur POCL restent valables. Donc il n'y a pas, je dirais, de... pour faire le parallèle avec l'autre question, il n'y a pas de scénario qui limite, des scénarios de l'Interco qui limitent certains scénarios de POCL. Alors, je ne sais pas si cela répond à votre question sur POCL.

Carmelo PICCIOTTO : C'est-à-dire qu'on n'a jamais, si vous voulez, mis en parallèle le fait de l'arrivée du POCL à Paris, si on peut dire, avec le nouveau tunnel... enfin, des Halles à la gare du Nord, donc à ce moment-là, qui permettait, si vous voulez, l'interconnexion parisienne, en fait, entre le TGV, par exemple, l'Eurostar Thalys et puis le POCL, sans contournement par « Mickeyland » et...

Tristan BARRÈS : Alors, doubler le tunnel, ce n'est pas un projet de ligne à grande vitesse, c'est un projet de RER.

Carmelo PICCIOTTO : Oui. Bien sûr, mais...

Tristan BARRÈS : Non mais l'objectif premier c'est déjà de décroiser les flux qui sont, aujourd'hui, mélangés entre le RER et la ligne à grande vitesse. Par exemple, sur l'Interconnexion Sud, ce qu'on recherche en premier... enfin, je dirais, l'origine de l'Interconnexion sud c'est le constat qu'aujourd'hui, mélanger du RER avec du TGV en région parisienne, cela ne fonctionne pas et donc on les décroise. Donc quelque part, les recroiser dans un tunnel sous Paris, je ne vois pas quel gain on aurait, puisque par ailleurs, on essaye justement de faire l'inverse. Deuxièmement, comme cela a été rappelé tout à l'heure, les TGV intersecteurs n'existent, enfin, n'existent, je dirais, ont la rentabilité qu'ils connaissent aujourd'hui, parce qu'ils desservent les gares TGV franciliennes. En gros, s'il n'y avait pas Massy TGV, s'il n'y avait pas Marne-la-Vallée, s'il n'y avait pas Roissy, je n'irais pas jusqu'à dire qu'il n'y aurait pas de TGV intersecteurs mais il y en aurait beaucoup moins. Donc je dirais, les envoyer sur Paris, alors qu'on a justement ces problèmes de congestion de saturation des gares parisiennes, non seulement cela ne résoudrait pas les problèmes que résout l'Interconnexion sud en décongestionnant ces gares mais, en plus, cela réduirait le trafic parce que, justement, ce trafic-là a besoin de passer dans les gares TGV franciliennes en banlieue pour vivre, il ne vivrait pas sinon.

Jacques DUCOUT : Bien. On va essayer donc... A mon avis, on n'a pas répondu aux problèmes de l'entretien des lignes et de la ligne D du RER mais, attendez, on ne va pas le faire maintenant parce que quand même le temps avance et on n'a pas répondu au financement, parce que madame a demandé quels étaient les moyens, comment on allait faire pour financer tout ces projets. Et cela, je n'ai pas entendu de réponse pour le moment. Mais je voudrais signaler à madame qu'on a fait un atelier spécial sur le financement, et il y a une note de synthèse qui vient de sortir aujourd'hui, qui est le projet, si vous voulez on a la rédaction finale, et qui explique tout cela qui est sur Internet, normalement. Donc on pourra y revenir peut-être après, et je pense qu'on pourrait changer un peu de sujet, et faire intervenir le premier intervenant prévu, qui est donc la Direction régionale de l'Équipement, qui va nous parler du trafic et des études qu'ils ont faites sur le trafic.

Nathalie DEGRYSE : Bonjour ! On va se présenter, déjà. Nathalie Degryse, Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France, donc responsable du domaine des trafics interrégionaux et du fret. Tu peux te présenter.

Bertrand BORY : Alors, Bertrand Bory, je m'occupe de la mission interrégionale voyageurs, et donc je suis le projet Interconnexion sud pour le compte de l'État.

Nathalie DEGRYSE : Voilà ! On nous a sollicités pour faire une intervention en vue de porter un éclairage sur les études de trafic qui ont été faites par RFF et SNCF. Ce que je voulais vous dire tout d'abord, c'est que ce n'est pas une contre-expertise que nous avons réalisée, parce que, tout d'abord, on n'avait pas les moyens, notamment parce que nous n'avons pas les modèles de trafic qui vont bien, puisqu'il faut des modèles interrégionaux. Par contre, on a quelques spécialistes dans le domaine des modélisations de trafic qui nous ont fait part de leur analyse, et leur analyse portant sur une analyse de la méthode qui a été déployée par RFF et SNCF pour mener leurs études de trafic. Et cette analyse que nous avons menée, on l'a faite à partir des documents que l'on possédait, des documents d'étude, notamment, qui sont accessibles de tous. Je vais passer la parole à Bertrand qui va vous présenter les principaux résultats.

Bertrand BORY : Alors, je vais essayer de maîtriser le PowerPoint. Voilà. Donc globalement, on s'est attachés à, compte tenu du fait que nous n'avons pas forcément la totalité des données, puisqu'il faut savoir que RFF et SNCF ont produit des rapports de synthèse, ces rapports de synthèse ont été mis en ligne sur le site du débat public, donc nous nous sommes basés sur ces rapports de synthèse, et nous avons essayé, essentiellement sur la méthodologie, de comparer, mais modestement et dans les délais qu'on s'est pris dans le cadre du débat public, de voir s'il y avait globalement, finalement, de fortes incohérences ou, je dirais, des sujets pour lesquels les deux établissements publics auraient pu passer à côté. Sur ce premier slide qui est ici, sur la partie du haut... on ne va pas faire aujourd'hui un cours sur les études de trafic mais, grosso modo, on a deux sujets essentiellement, ce sont les données d'entrée. Donc un maître d'ouvrage, que ce soit RFF ou la SNCF, quand il doit réaliser des études de trafic ou des études d'accessibilité à une gare, il prend des hypothèses. Donc notre premier regard s'est porté sur les hypothèses. Comme vous pouvez le voir, c'est la première partie du slide qui est vers le haut, les hypothèses sont cohérentes, puisque sur les données ferroviaires, ce sont les trafics de la SNCF de 2006 qui ont été pris en compte, aussi bien pour l'un que pour l'autre.

Sur les données TC, aussi bien RFF et SNCF, TC pour transports en commun, on a pris les données fournis aussi bien par le Syndicat des transports d'Ile-de-France qui est présent ce soir que par la SNCF. Sur les données aéroportuaires, ce sont les données ADP de 2006 qui ont été prises en compte, essentiellement, vous vous en doutez, pour Charles-de-Gaulle et pour Orly. Alors, ne vous inquiétez pas, on peut se dire, globalement, on est en 2011 et vous êtes un peu inquiets en disant que ce sont des données de 2006. Il faut savoir qu'une bonne partie des études ont été réalisées à partir de 2007 et 2008 et, du coup, à l'époque, les données de 2006 étaient conformes et les dernières données connues. Sur les routes, il y a une petite différence mais, a priori, qui n'est pas fondamentale, la SNCF s'est basée sur un réseau qui lui a été fourni dans le cadre d'autres études, le réseau NAFTEC, qui est essentiellement basé sur des temps de parcours, alors que RFF s'est basé sur le modèle routier que la DREIF, à l'époque, a remis au bureau d'études SETEC, qui l'a adapté par rapport au projet en cours. Simplement, nous avons estimé qu'il n'y avait pas d'écart fondamentaux entre ces deux prises de données. Enfin, pour ce qu'on appelle vulgairement et de manière un peu courte « les P+E », qui sont les évolutions en Ile-de-France et plus particulièrement dans le secteur des populations et emplois, qui permettent, bien évidemment, d'augmenter ou de diminuer considérablement l'attractivité d'une gare, les données ont été prises, ce qu'on appelle les données fournies par l'Institut de l'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France, qui sont des données factuelles de 2006 et prévisionnelles de 2020. Donc d'un point de vue données d'entrée, il y a une quasi-cohérence, c'est quasi identique entre les études de trafic, que j'appelle SNCF, mais qui ont été faites par la SNCF en propre avec un bureau d'études, et aussi par RFF mais qui ont été faites par un autre bureau d'études. Sur ce qu'on appelle un scénario de référence, donc le scénario de référence,

c'est le scénario qu'on prend à la mise en service d'un projet. Donc ce que vous voyez... Alors, on n'en calcule pas un, je vous précise, tous les ans. On a globalement un scénario de référence 2015, un scénario de référence 2020, 2025 et 2030. Donc comme le projet d'Interconnexion sud et sa mise en service étaient prévus en 2020, le dernier scénario de référence le plus proche étant celui de 2020, c'est celui-ci qui a été pris en considération. Sur les projets de transports en commun, la trame TC est plus développée dans le scénario SNCF. Simplement on va voir, vous allez me dire, c'est mieux pour le scénario SNCF, simplement, sur la partie VP, et c'est là où on commence à rentrer un petit peu dans les subtilités où vous voyez qu'il est difficile de comparer les deux études, à l'inverse, sur le projet par rapport aux données d'entrée qu'on a vues juste au-dessus, puisque c'était le modèle routier de la DRE qui a été pris en compte par RFF, sur les déplacements et les projets de véhicules particuliers, donc les projets routiers à l'horizon 2020, là, globalement, c'est plutôt RFF, où il y a une meilleure prise en compte des projets routiers. On ne peut pas suffisamment évaluer la différence entre les deux pour pondérer l'un par rapport à l'autre. Sur le scénario de projet 2020, en fait, dans les études de trafic, si vous les avez regardés sur le site de la CPDP, vous avez pu vous apercevoir que vous avez globalement eu un petit peu de mal à y retrouver les scénarios qui ont été présentés.

Il s'avère que pour diverses raisons, RFF et la SNCF, vu que les études ont été faites très tôt, et avant qu'on ait collectivement, je dirais, aggloméré les scénarios, vous avez des scénarios qui sont différents en intitulé mais qui se recoupent de manière quasi identique. Donc on vous a mis une table de correspondance juste pour information. Cela n'a, entre guillemets, aucun intérêt, juste pour vous montrer qu'il y avait concordance parfaite entre les scénarios RFF et SNCF. Sur la méthodologie. Donc sur la méthodologie, je passe au slide suivant, de ce point de vue-là, on a... Je vais un peu vite. Voilà ! Les hypothèses socio-démographiques, qui ont été prises en compte entre les modèles de trafic RFF et SNCF, sont identiques et conformes aux instructions et prévisions du Ministère. Vous avez tout un tas d'instructions et de prévisions que le Ministère des Transports prend tous les ans et publie, et la comparaison entre les deux études RFF et SNCF, de ce point de vue-là, est rigoureusement identique. Alors, sur les modèles de trafic, cela va être simple. C'est que, globalement, les modèles de trafic qui ont été fournis... enfin, les précisions sur les modèles de trafic qui ont été fournis sur les rapports, qui ont été mis en ligne sur le site de la CPDP, ne permettent pas de différencier les deux modèles. Il y a des écarts assez importants entre ces deux modèles. Mais d'un point de vue méthodologique, comme nous n'avons pas eu accès à la totalité des informations, on ne peut pas trancher, et ils sont suffisamment différenciés pour qu'on ne puisse pas les comparer. Sur le sujet du découpage par zone, les zones, c'est un système où on découpe l'Île-de-France en tout un tas de petites zones, pour voir... Alors, Créteil, il doit y avoir... par exemple, nous sommes aujourd'hui une ou plusieurs zones. Généralement c'est la commune mais vous comprenez bien que, pour des communes de plusieurs dizaines de milliers d'habitants, on a tendance à découper en plusieurs zones pour qu'on ait un niveau de précision le plus avancé possible pour déterminer les choix que font les usagers des transports en général, que ce soit par le véhicule particulier ou les transports en commun. Donc particularité des études de trafic RFF, un petit mot, entre guillemets, sur Paris, une seule zone a été prise en compte, alors que... Paris, donc 2 millions d'habitants, alors que la SNCF a pris un découpage beaucoup plus fin. Simplement, compte tenu de la distance par rapport à notre sujet, on peut estimer que cela n'avait pas d'impact considérable sauf, éventuellement, sur le sujet de la désaturation des gares parisiennes. Sur l'appréciation globale de l'accessibilité, alors là on a aussi une différence fondamentale, c'est que le modèle SNCF, a priori, quand un voyageur lambda veut aller à une gare, que ce soit Orly, Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint, il peut y aller, ou en voiture, ce qu'on appelle les voitures particulières, ou en transports en commun. Donc la particularité, a priori, du

modèle SNCF, c'est d'avoir pris le temps le plus intéressant entre deux temps de parcours. Donc si globalement le temps le plus intéressant pour un usager dans une zone était la voiture particulière, c'était ce temps qui était pris en compte alors que, plus traditionnellement, RFF, comme dans le modèle de la Direction régionale de l'Équipement, a pris ce qu'on appelle « un raisonnement par part modale ». C'est, grosso modo, quand vous avez quelques milliers de personnes dans une zone, en fonction du taux de possession de véhicule, en fonction des temps de parcours, et cetera, on a 55 % des gens qui vont prendre la voiture et 45 qui vont prendre les transports en commun. Donc on peut estimer, sur ce point-là, qu'il y a en effet un raisonnement qui peut introduire quelques différences assez importantes sur les temps d'accessibilité aux différentes gares.

Jacques DUCOUT : On a une conclusion ? Si vous voulez, parce que le temps passe.

Bertrand BORY : Je me presse. Sur la fin, sur les résultats généraux, cela va aller très vite, on a les mêmes ordres de grandeur. Donc globalement, on a des écarts peu significatifs au niveau des deux modèles de trafic puisque les écarts se limitent souvent à plus ou moins 10 %. Donc on peut estimer que par rapport à des modèles de trafic très très différents, les flux sont globalement comparables. Alors, sur les points qui nous intéressent le plus, puisqu'en fait, dans les réunions précédentes qu'on a vues, on a souvent eu une bataille rangée, entre guillemets, entre les défenseurs de Villeneuve-Saint-Georges et les défenseurs de Lieusaint. Donc on a regardé et... puisqu'on regarde, donc on fait un zoom sur les écarts entre RFF et la SNCF liés aux méthodes retenues. Sur la gare de Villeneuve-Saint-Georges, dans les études de la SNCF, on a une certaine sous-estimation du trafic véhicules particuliers qui, croisé avec la désaturation des gares parisiennes, peut finalement un peu redorer le blason de Villeneuve-Saint-Georges, tout en pénalisant plus certainement Lieusaint qui, forcément, est plus éloigné, et pour lequel on a plus pris en compte l'accessibilité aux transports en commun. Et, par rapport à Lieusaint, dans les études de RFF, on a un poids, on a une certaine surestimation, cette fois-ci, du trafic nouveau qui est lié vraisemblablement à la prise en compte de l'accessibilité en voitures particulières. Donc vous voyez que dans les deux cas on a finalement une sous-estimation sur un sujet d'un côté et une surestimation de l'autre qui peut mener aux écarts qu'on a dans les études de trafic. Et pour terminer, globalement, aujourd'hui... Donc il y a quand même un projet qui n'a pas été pris en compte à l'époque, et c'est normal puisqu'on était en 2007 et 2008, c'est le projet du Grand Paris et d'Arc Express, donc en l'occurrence, du Grand Paris Express, qui pourrait, si on le réintroduisait dans les études de trafic, vraisemblablement, significativement changer la donne pour l'accessibilité de la gare de Villeneuve-Saint-Georges. J'en ai fini. Bien évidemment, il y a un sujet pour terminer mais qui dépasse les sujets d'études de trafic, d'aménagement du territoire mais qu'on ne peut pas quantifier dans les études de trafic. J'ai fini, Monsieur.

Jacques DUCOUT : Bien ! Merci. Je crois qu'on arrivera à un match nul.

François PERDRIZET : Simplement un commentaire. Cela a l'air très technique mais quand on a écouté chacun des partenaires, il y avait vraiment... La SNCF, qui faisait un plaidoyer en faveur de Villeneuve-Saint-Georges, et RFF qui faisait un plaidoyer en faveur de Lieusaint. Donc comme c'est un sujet très sérieux et qu'il y aura un arbitrage, un jour, sur ce sujet, on avait demandé à la Direction régionale de dire : « Mais qu'est-ce qu'on pensait aujourd'hui ? » Et ce que je retire, peut-être que je me trompe, c'est qu'à la fois les résultats sont relativement voisins, avec des méthodes qui, pourtant, sont plutôt différentes. C'est bien cela ce qu'on peut dire.

Bertrand BORY : Globalement, on peut dire que... C'est un peu ce qu'on a dit tout à l'heure, les résultats sont cohérents à plus de 90 % avec des méthodes différentes. Donc les 10 % restants, alors, 10... je vous dis 10, 7, 8 ou 13, peu importe, mais les 10 % restants, par rapport à des méthodologies radicalement différentes, montrent bien qu'avec

des hypothèses identiques mais des méthodes différentes, on arrive quasiment, avec les deux modèles de trafic, à des résultats comparables. Donc de ce point de vue-là, on n'a pas relevé ce qu'on appelle un sujet particulièrement incohérent qui aurait pu, entre guillemets, nous mettre la puce à l'oreille.

Nathalie DEGRYSE : Les 10 % sont aussi à mettre en rapport avec la précision de ce type de modèle, en fait.

Bertrand BORY : Donc si vous avez des questions.

Jacques DUCOUT : S'il y a quelques questions. On va prendre deux questions, peut-être, là-dessus, puis, on reviendra après. Monsieur Perzo.

Thierry PERZO : Bonsoir ! Merci de me donner la parole. Thierry Perzo, président de l'association CELFI Ile-de-France Sud. J'ai deux questions par rapport aux exposés de nos éminents correspondants de la Direction régionale de l'Équipement. Sur le sujet de la méthodologie, vous évoquez une relative opacité sur les éléments qui permettent d'explicitier convenablement le modèle de trafic pour la SNCF et RFF. Je souhaiterais connaître, vis-à-vis de RFF et de la SNCF, leurs modèles de calcul et leurs manières de faire, de manière à ce que l'on comprenne bien les incidences sur le trafic, qui ne manqueront pas d'avoir des incidences sur les nuisances, première question. Deuxième, c'est votre conclusion Monsieur. Vous indiquez que vous avez fait vos études alors que le projet Grand Paris ou Arc Express fusionné n'était pas intégré, et vous dites, il y a quelques instants, que cela aura un impact significatif sur le trafic à venir dans ces infrastructures d'Interconnexion sud. Pourra-t-on avoir, également sur ce point-là, des éléments complémentaires d'information, qui nous permettent d'apprécier l'impact significatif sur le trafic ? Merci.

Bertrand BORY : Sur la première question, je laisserais répondre RFF et SNCF. Je veux simplement... Je confirme que les données que nous avons eues, mais c'est assez traditionnel, ne comportent pas... ce sont des données de synthèse. Ce sont les rapports de synthèse qui font quand même quelques centaines de pages mais sur lesquels, en effet, on n'a pas de zoom sur la méthodologie. Donc là, mais je laisserais répondre aussi bien RFF et SNCF sur ce sujet-là. Sur le deuxième, moi, j'ai tendance à dire qu'en 2007, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure, les projets Grand Paris et Arc Express n'existaient pas. Ce qui est certain, aujourd'hui, le terme « significatif » peut vous choquer mais, en tout cas, il y aura un impact. C'est que, globalement, le fait même... les fuseaux du Grand Paris Express au sud, même s'ils ne sont pas encore globalement approuvés, ils sont quand même dans un secteur très proche du Val-de-Marne. Donc il est incontestable qu'il va y avoir une amélioration des rabattements en rocade dans ce secteur de Petite couronne qui, aussi bien sur les gares d'Orly ou de Villeneuve-Saint-Georges, va modifier la donne. Mais quand je vous dis modifier la donne, je ne vous dis pas à la baisse ou à la hausse. Je vous dis que, globalement et probablement que ce sera le cas mais je laisserai, là aussi, répondre RFF qu'après le débat public, dans le cadre d'études plus fines qui mènent à un avancement du projet, très vraisemblablement que RFF, naturellement en tant que maître d'ouvrage, va reprendre des études de trafic en reprenant le Grand Paris Express mais en prenant aussi d'autres projets qui sont apparus entre-temps. On peut avoir d'autres projets, plus modestes, mais qui sont apparus dans le secteur, des projets routiers ou des projets de transports en commun. Et du coup, j'ai tendance à dire que le scénario de référence de base ne sera plus l'année 2006, comme il a été pris tout à l'heure, mais par exemple l'année 2011. Et mécaniquement, dans l'année 2011, il y aura le Grand Paris Express et d'autres projets, que je n'ai pas en tête mais qui feront que finalement le scénario de référence est différent.

Jacques DUCOUT : Bien ! Est-ce que la SNCF voudrait dire quelque chose, là-dessus ? Je crois que la SNCF est là, oui.

Philippe PERRINELLE : Oui, merci. Bonsoir ! Philippe Perrinelle, SNCF Voyages. Pour répondre aux questions qui ont été posées, là notamment sur les différents modèles, je ferai un complément par rapport d'abord à ce qui a été dit par la Direction régionale de l'Équipement, à savoir que nos études ne portent pas uniquement sur les trafics au départ de l'Ile-de-France mais également sur les trafics de province à province. Il faut savoir que si on a une ligne d'Interconnexion sud, c'est quand même 60 % des trafics, et là, on utilise un modèle, je dirais, assez classique, modèle gravitaire, modèle prix-temps air/fer pour lequel on peut effectivement donner des éléments si vous le souhaitez davantage. Par contre, pour le modèle des gares Ile-de-France, là on est plutôt sur un modèle d'affectation du trafic par zone, ce qu'on appelle zones de chalandise préférentielle, c'est-à-dire que chaque zone définie en Ile-de-France est affectée préférentiellement à une gare, en fonction des conditions d'accessibilité, mais également en fonction de l'OD [=Offre/demande] vers lequel va le voyageur, puisque l'intérêt de la gare n'est le même si on va vers l'Ouest que si on va vers Strasbourg. Je pense, par exemple, une ville comme Evry ira plus facilement à Massy si elle va vers l'Atlantique, et par contre, elle ira plus facilement à Villeneuve-Saint-Georges ou à Lieusaint si elle va vers le Sud-Est. Et puis, en dernier lieu, ce qui est fondamental pour nous c'est pour le voyageur, les gares sont concurrentes, elles sont concurrentes au niveau de l'offre réellement offerte, et notamment en comparant à chaque fois avec les gares parisiennes. Et donc c'est un peu la prise en compte de l'ensemble de ces paramètres qui nous permet d'affecter telle ou telle zone de découpage de l'Ile-de-France à une gare plutôt qu'à une autre. Voilà !

Jacques DUCOUT : Merci. Je vais prendre une autre question. Est-ce qu'il y a une autre question ? Qu'y a-t-il ? Donc s'il n'y a pas d'autres questions, je pense qu'on va passer à l'intervention suivante, qui est la présentation du cahier d'acteurs de STIF. Monsieur Perzo, vous avez encore une autre question ?

Thierry PERZO : Non. RFF n'a pas répondu à la question que j'ai posée. Merci.

Jacques DUCOUT : Bien. Je donne la parole à RFF. Alors, pendant...

Tristan BARRÈS : Je vous remercie. Je dirais les mêmes réponses que Philippe Perrinelle. Nous, effectivement, ce qu'on a transmis à l'Etat, c'est un document synthétique parce que l'Etat devait, en quelques jours, faire une analyse comparative des deux études. Bien évidemment tous les éléments, enfin, je dirais, les mêmes mécanismes et les boulons de la machine qui ont permis de calculer les trafics, peuvent être... Enfin, il n'y a pas une volonté de rendre opaque quoi que ce soit. C'est juste qu'il fallait rendre un rapport synthétique et compréhensible, à la fois à l'Etat pour son étude mais également sur le site du débat public pour qu'il soit compréhensible par le plus grand nombre. Sur la deuxième partie de votre question, effectivement, on pressent que le Grand Paris peut avoir un impact sur la répartition des voyageurs dans les gares. Je ferai également la même réponse que Bertrand Bory. Effectivement, il faudrait le mesurer parce qu'à mon avis cela touche principalement Villeneuve-Saint-Georges parce que Sénart est moins impacté par le Grand Paris. Et pour Villeneuve-Saint-Georges, il y a des éléments positifs qui font que cela devient une gare plus accessible. Mais il peut y avoir aussi des éléments négatifs du fait qu'en étant plus accessible sa zone d'influence ou de chalandise recouvre encore plus celle d'Orly. Voilà ! Il faudrait peser les deux et, effectivement, c'est dans le cadre de la poursuite des études qu'il faudrait peut-être regarder cela de plus près, dans les études de trafics complémentaires qui intègrent le Grand Paris, qui intègrent des trafics plus actuels.

Jacques DUCOUT : Bien ! Monsieur Nalin.

Olivier NALIN : Oui, merci. Donc Olivier Nalin du STIF. Je suis venu pour vous présenter le cahier d'acteurs que le STIF vient de terminer. Donc il n'est pas encore disponible parce qu'il doit être en train d'être imprimé, je dirais. Vous l'aurez très bientôt sur le site Internet, et sans doute aux prochaines réunions sur les tables. Donc le STIF a voulu faire une contribution à ce débat. Le STIF, c'est l'autorité des transports en Ile-de-France. Comme tout le monde, nous on est très favorables évidemment à l'amélioration de l'accessibilité de la Région Ile-de-France vers les autres régions et vers toute l'Europe. Donc on pense que ce sera favorable au développement de l'Ile-de-France. Maintenant, dans notre domaine de compétence, on sera particulièrement sensibles aux liens que cela peut avoir avec la desserte en transports collectifs. Donc on insistera toujours sur la qualité des correspondances avec le réseau de transports collectifs. On fait observer qu'aujourd'hui toutes les gares du TGV qui sont en dehors de Paris sont sur une ligne de RER, très bien desservie par les transports collectifs. Donc on souhaite que cela soit toujours le cas. D'ailleurs, tout à l'heure, on a présenté des études de trafic, on a parlé de Sénart, en fait il faudra peut-être le confirmer mais je pense que l'étude de trafic suppose une proximité très grande entre la gare TGV et la gare de Lieusaint, et que probablement, si c'était Sénart à deux ou trois kilomètres de la gare, il faudrait refaire les études de trafic.

Pour le STIF, le barreau d'interconnexion doit être l'occasion également d'améliorer les dessertes en Ile-de-France, en particulier en commençant par la décharge du secteur Massy-Valenton qu'emprunte le RER C, comme cela a été montré tout à l'heure. Donc nous souhaitons vraiment que l'amélioration du RER C soit intégrée dans la conception du projet. Donc qu'on fasse une liaison de TGV mais qu'on veille toujours à l'amélioration de la qualité du RER C. Alors, pour cela, cela nous conduit à plutôt porter un regard circonspect, je dirais, sur le scénario B qui longe le RER C. Il nous paraît assez risqué, bien sûr, pendant les périodes de travaux mais également par la suite, que la proximité des deux circulations conduise du fait des contraintes évidentes qui vont apparaître à un certain nombre de compromis qui, en fait, limiterait la véritable séparation des circulations. Et comme cela a été présenté par RFF, nous confirmons tout à fait qu'il est beaucoup plus difficile de faire fonctionner d'une manière régulière deux systèmes de transports de nature différente que quand chacun est sur ses voies propres. Et dans d'autres projets en Ile-de-France, comme le RER B au nord, on voit bien que la solution qui a été retenue, parce qu'elle assurait la plus grande qualité, c'est une spécialisation de l'infrastructure. Et c'est un fonctionnement, en fait, où le RER ressemble un petit peu à un métro, où il s'arrête à toutes les gares sur une infrastructure qui lui est dédiée. Donc pour le STIF on retient plutôt les scénarios A et C. On considère que ce contournement de l'Ile-de-France par l'Interconnexion TGV relie plusieurs des pôles principaux de développement de l'Ile-de-France : Massy, Orly, le secteur de Sénart, Marne-la-Vallée, Roissy. A chaque fois on a des pôles qui sont parmi ceux qui se développent le plus, et on pense qu'il faut étudier l'opportunité de faire circuler sur cette interconnexion des navettes dédiées Ile-de-France pour relier d'une manière efficace ces pôles. Finalement, on constate qu'on pourrait profiter de cette infrastructure pour répondre un peu à la même attente que l'on a du Grand Paris, pour lequel on envisage une infrastructure complètement nouvelle. Donc là, on pense que, certes, je disais tout à l'heure qu'il ne faut pas mélanger les circulations, je parle ici de navettes à grande vitesse. Donc je pense que... je n'ai pas la réponse sur le résultat de l'étude mais qu'en tout cas c'est un sujet qu'il faut étudier. Ensuite je pense qu'il est... c'est l'occasion aussi de rappeler un certain nombre de projets décidés par le STIF, qui vont améliorer l'accessibilité des gares du TGV. Donc sur Orly on a actuellement, en travaux, le tramway qu'on appelle le T7, qui relie Villejuif, donc le terminus de la ligne 7, à Athis-Mons. Ce projet de tramway va considérablement améliorer l'accessibilité de l'aéroport de Roissy, et bien sûr, de la future gare TGV. Donc ce projet a vocation à être prolongé au sud d'Athis-Mons jusqu'à Juvisy, il sera donc en correspondance avec le RER C et le RER D au sud, et donc il améliorera l'accessibilité à

Orly pour tout le secteur d'Evry, de Corbeil et également pour la vallée de l'Orge qui arrive par le RER C à Juvisy.

Les différents pôles du secteur de Seine-Amont Orly-Rungis font aussi actuellement l'objet d'études. Donc ce sont des études qui sont partagées avec l'établissement public Orly-Rungis, RFF et SNCF, et qui permettront aussi d'améliorer l'intermodalité et l'accessibilité de ces gares aux secteurs environnants. Le STIF a également réalisé en 2010 une étude sur la desserte par des sites propres, donc là on est dans les secteurs plus locaux, le lien entre Massy, d'une part, Antony, d'autre part Créteil enfin, vers Orly. Et donc cela, cela a vocation à irriguer toutes les zones d'habitat et d'emploi qui se développent autour de l'aéroport d'Orly. On peut dire un mot enfin d'Orlyval. Donc Orlyval c'est la liaison automatique entre Antony et l'aéroport d'Orly. Donc sur la localisation de la gare d'Orly, on est un petit peu dans le consensus, c'est-à-dire qu'on pense que le meilleur positionnement c'est au plus près des aérogares, et disons que si la gare devait être localisée sur le RER C, on pourrait envisager un prolongement de l'Orlyval pour assurer la connexion entre la gare TGV et l'aéroport. Cependant sur la question d'ouvrir...

Jacques DUCOUT : Vous êtes à la conclusion, maintenant, Monsieur ?

Olivier NALIN : Alors, si vous voulez que je conclus. Je vais passer à la question de la deuxième gare. Donc le STIF est très favorable, et pense qu'il est absolument nécessaire de réaliser cette deuxième gare. Donc on a deux hypothèses : l'hypothèse au nord de Villeneuve-Saint-Georges du scénario A permet de desservir simplement un grand nombre d'habitants du secteur dense de l'agglomération, donc elle sera, comme on l'a dit, particulièrement reliée par les infrastructures, y compris la nouvelle rocade dont on a parlé. Néanmoins, on note une assez forte contrainte physique pour la réalisation de cette gare, et du fait qu'on est en zone dense et aussi des possibilités moindres d'aménagement, que ce que l'on pourra trouver dans le secteur de Sénart. Dans le secteur de Sénart, on pense que c'est une bonne solution mais il faut absolument, comme je l'ai dit, que ce soit en lien direct, en correspondance directe avec le RER D, et la position qui nous paraît la plus adaptée est la gare de Lieusaint. Donc je signale, pour terminer, que dans ce secteur le STIF a également décidé deux projets de TZen, ce sont des bus à haut niveau de service en site propre. Le TZen numéro 1 entre Sénart et Corbeil, donc qui arrivera à Lieusaint, et le TZen 2, qui est pour un peu plus tard, qui sera entre Melun et Sénart. Voilà, je vous remercie.

Jacques DUCOUT : Merci monsieur. Je retiens pour ma part les navettes, si vous voulez. Est-ce qu'on pourra revenir peut-être sur cette question tout à l'heure avec RFF ? S'ils le veulent bien. On va passer... Est-ce qu'il y a une question directe, là ? Non pas trois, non. J'ai une autre intervention à passer. Donc une question si vous voulez.

Michel BISSON : Oui, une observation ! Michel Bisson, maire de Lieusaint et vice-président de Sénart, donc évidemment profondément attaché au scénario C, vous l'avez bien compris. Je suis très heureux de l'intervention du STIF et des propos que vous avez tenus, et donc du cahier d'acteurs qui va suivre, comme je suis très heureux de la position qu'a prise Jean-Paul Huchon avec ses élus autour de ce projet. Alors, très heureux notamment pour une raison et, je dirais, que je suis légitime seulement pour parler d'aménagement du territoire, donc je vais parler d'aménagement du territoire. La première raison, c'est évidemment qu'une gare TGV conforte le développement, conforte les pôles de développement. Et là, de quoi s'agit-il ? Il s'agit d'un pôle de développement qui va évidemment bien largement au-delà de Sénart, puisqu'il concerne à la fois les agglomérations de Melun, les agglomérations d'Evry, les agglomérations de Corbeil. Donc on est aujourd'hui sur 460 000 habitants et 190 000 emplois ; on sera, en 2020 sur 580 000 habitants et 270 000 emplois. Voilà de quoi il s'agit. Je dirais aussi que ces investissements s'inscrivent dans la durée puisqu'on est sur un territoire sur lequel il y a

deux villes nouvelles, Evry et Sénart, sur lequel il y a deux villes préfecture, Evry et Melun. Donc on est dans la continuité des investissements publics.

Deuxième élément, et vous l'avez dit, vous avez parlé de navettes, je crois que cette réponse-là est évidemment extrêmement attendue. En effet tout le Sud Francilien est aujourd'hui un peu orphelin du Grand Paris ; pour autant il a un certain nombre de fonctions servantes et de fonctions d'excellence, et je crois qu'à travers ces liaisons qui permettraient de relier Sénart-Melun à Roissy en passant par Marne-la-Vallée, on aurait donc là une réponse qui permettrait de relier tout le Sud Francilien au Grand Paris, et ainsi, une réponse, insuffisante mais une réponse quand même, à la question qui a été posée par un élu d'Alfortville tout à l'heure sur, je dirais, une autre alternative qui permettrait de dégorger un peu le RER D tel qu'on le connaît aujourd'hui.

Enfin, troisième élément, il me semble évidemment, éminemment important aussi, c'est peut-être une question à RFF, de travailler le lien avec la province puisqu'on sait qu'on est aux portes de la province, que ce soit la Bourgogne, le Centre ou le sud Champagne, et des villes comme Troyes, aujourd'hui, sont extrêmement favorables bien sûr à une gare sur Lieusaint, sur Sénart. Donc encore une fois, merci de votre intervention, elle va tout à fait dans le bon sens.

Jacques DUCOUT : Bien. Merci Monsieur ! Je pense que... Merci monsieur du STIF. Si Monsieur Pélissier est prêt, donc on va peut-être avoir une vue un peu différente de tout ce qu'on avait jusqu'à présent, puisque... Monsieur Pélissier va se présenter.

Marc PELISSIER : Oui, merci, Monsieur le Président. Je suis le secrétaire de la FNAUT Ile-de-France, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports. Donc je vais parler plus des problématiques franciliennes même si cette contribution que nous avons faite tout récemment est en cohérence aussi avec ce qu'a pu faire la FNAUT Pays de Loire, par exemple. Alors, dans un premier temps, je dirais qu'il faut bien voir qu'il y a plusieurs enjeux dans ce secteur et dans ce projet d'Interconnexion sud, et qu'il nous semble qu'il faut essayer de traiter ces différents enjeux, et qu'on peut les traiter probablement avec des projets à plusieurs échéances, et avec des coûts et aussi des délais, bien sûr, très différents.

Alors, il y a l'enjeu de la desserte de la zone d'emploi d'Orly-Rungis, qui est un enjeu de desserte en transports en commun du quotidien, qui est un enjeu fort aujourd'hui. Il y a la question d'insertion des TGV intersecteurs, effectivement, sur la ligne Massy-Valenton, et la question de l'offre aussi du RER C sur cette même ligne ; et puis, il y a les correspondances possibles entre l'avion et les TGV qui sont aujourd'hui effectivement quasiment impossibles à Orly. Alors, on souhaite insister sur déjà, effectivement, les étapes engagées, parce qu'il y a des choses à poursuivre. Donc première chose, pour la desserte locale du secteur d'Orly-Rungis, le tramway T7, cela a été dit par le STIF, il arrivera enfin en fin 2013. Je rappelle que ce projet, il est engagé depuis au moins 2000, officiellement, en contrat Etat-Région, donc 13 ans pour faire ce projet, cela a été très difficile. Et cette première phase ne va que jusqu'à Athis-Mons, centre commercial. Donc nous insistons beaucoup sur le fait qu'il faut, dans une étape tout à fait dans la continuité, aller jusqu'à la gare de Juvisy, qu'il faut aussi réaménager cette gare de Juvisy qui est en attente de financement également depuis plusieurs années sur son réaménagement, et ce réaménagement est indispensable pour y faire arriver le T7, et ainsi, donner accès à Orly, effectivement, à toute une partie du Sud de l'Essonne via la correspondance dans la gare de Juvisy, qui est une des plus grandes de la région.

Deuxième projet qui est engagé mais qui peine à se concrétiser, c'est l'amélioration de la ligne existante de Massy-Valenton. Donc sur le secteur Orly-Villeneuve-le-Roi, il y a eu un accord global sur l'aménagement avec les protections phoniques associées en 2008, et c'est vrai qu'on trouve que les chantiers tardent à se concrétiser, et il est important que ce soit réalisé désormais sans tarder. Et de la même façon nous pensons qu'il est

complètement indispensable d'arriver à un accord sur le secteur de Massy-Antony pour les fonctionnalités qui étaient prévues au départ mais effectivement on peut améliorer le projet dans son insertion, et on peut aussi prévoir les choses comme, par exemple, des systèmes de réduction de bruits à la source pour traiter les problèmes dans ce secteur. Nous pensons vraiment que tout le monde a à y gagner, à ce qu'il y ait un traitement global du secteur Massy-Antony, sans attendre le projet Interconnexion sud. Alors, au titre de l'intermodalité air/fer, nous considérons qu'il y a des possibilités, déjà à très court terme, d'initier cette intermodalité, en faisant une liaison bus dédiée entre Massy TGV et Orly, les aérogares. On pourrait faire une liaison bien adaptée, en correspondance avec tous les TGV, avec service bagage et cetera, on pourrait déjà voir, moyennant en plus l'utilisation de sites propres, on pourrait déjà voir le potentiel aussi de cette intermodalité air/fer. Concernant la suite des étapes qu'on peut imaginer, le tracé avec la gare à Lieusaint, il est effectivement séduisant en termes d'aménagement de territoire régional. Il nous semble quand même, à lui seul en tout cas, assez difficile à justifier juste pour les TGV intersecteurs pour un grand maximum de quatre trains par heure et par sens. Donc cette hypothèse-là nous semble possible uniquement si c'était couplé éventuellement avec le projet POCL, dont nous parlerons à la fin de l'année. En revanche il nous paraît intéressant d'imaginer la gare à Villeneuve-Triage, au viaduc, il y a là une possibilité même si les accès routiers ne sont pas évidents, il y a une possibilité de faire une gare TGV dans un endroit où il y a de la place. A tort ou à raison, le Triage n'est quand même plus très utilisé, et donc il y a ici une possibilité, possibilité qui n'existe pas manifestement sur la gare centrale de Villeneuve-Saint-Georges, qui est totalement enclavée et qui est, en plus, elle-même, à saturation, et où faire passer une gare TGV c'est vraiment très très coûteux et pas satisfaisant au final. Ensuite, pour ce qui est de la gare TGV d'Orly, c'est vrai que les différentes hypothèses ont, chacune, des avantages et des inconvénients, nous n'avons pas trouvé de solutions qui nous paraissent idéales. La gare TGV sous les aérogares, c'est vrai qu'elle est séduisante en termes d'intermodalité mais, là aussi, tout de même, il faut rapprocher cela du coût, les 650 millions, rien que pour cette gare, il faut rapprocher cela de, par exemple, un projet comme la première phase de Tangentielle Nord Epinay-Le Bourget, qui est de cette importance financière et qui concerne beaucoup plus de monde. Cette gare TGV aurait potentiellement 6 à 7 000 voyageurs/jour. Donc on s'interroge pas mal et, au fond, on se dit qu'il faut surtout raisonner global. Et on s'est dit que s'il y a une liaison entre l'aéroport d'Orly et par exemple la gare TGV de Massy, une liaison par les transports du quotidien, il n'y a pas forcément besoin de gare TGV à Orly. Donc c'est pour cela qu'effectivement il faut réactualiser le sujet avec la question de Grand Paris. Est-ce qu'on fait une liaison métro entre Orly et Massy ? Auquel cas la gare TGV d'Orly, encore une fois, perd de son intérêt. Est-ce qu'en détournant Orlyval, qui n'aura plus vraiment d'intérêt quand l'A14 arrivera d'Olympiades, on pourrait détourner par exemple Orlyval vers Massy au lieu d'Antony ? Donc il y a beaucoup d'incertitudes. Nous, cela nous conduits plutôt à privilégier le scénario B, un scénario qui permet d'avoir les fonctionnalités du projet. Et si vraiment on trouve des tas de financements, on peut envisager un scénario qu'on a appelé « B plus », c'est-à-dire en partant en souterrain sur Orly mais remontant vers la ligne existante au niveau du Cor de chasse. Pour terminer, je voulais insister aussi sur le fait qu'on a un besoin d'éclairage sur l'avenir de la rocade du Grand Paris, sur Orlyval, et également sur le projet tram-train que la SNCF promeut, qui irait éventuellement de Massy à Sucy, voire Champigny, et qui aussi pourrait passer par Orly. Donc il y a toute une imbrication de ces projets qui nécessite d'être clarifiée parce qu'on peut peut-être par une desserte régionale, rabattre facilement sur une gare TGV. Je voudrais insister, pour terminer, sur les questions de financement. Pourquoi, nous, on est plutôt sur le scénario B ? Parce qu'on voit l'ampleur de ce financement nécessaire, on voit l'état quand même des finances publiques globalement, la situation financière de RFF qui n'est pas fameuse, le nombre d'autres projets de TGV en France, on a vu sur cette carte,

le Grenelle d'environnement, et cetera. Et puis il y a aussi le besoin de renouvellement du réseau existant, ne l'oublions pas. Nous on n'est vraiment pas pour le tout TGV, et on a le président de RFF qui nous dit qu'il nous manque 1 milliard par an pour l'entretien correct du réseau. Donc aujourd'hui, si on souhaite faire avancer ces sujets-là, il nous semble qu'il faut aller vers un projet avec plusieurs phases de réalisation et qui soit... qui a le meilleur rapport qualité prix. Merci.

Jacques DUCOUT : Merci pour cette intervention. Est-ce qu'il y a des questions, des réactions ? Monsieur, oui.

Vincent PICHOU : Bonsoir ! Vincent Pichoud, SNCF Geodis. Moi je voudrais exprimer la position de la SNCF en tant qu'opérateur de transport de marchandises, transport ferroviaire de marchandises sur ce projet d'Interconnexion Sud, puisque nous sommes aussi concernés. Nous faisons circuler un certain nombre de trains de marchandises sur ce tronçon de la Grande ceinture, entre Valenton et Massy, pas forcément sur la totalité du parcours mais au moins sur quelques-unes de ses parties. Nous ne sommes pas d'ailleurs le seul opérateur ferroviaire à faire circuler des trains sur cette portion-là et, au total, ce sont quelques dizaines de trains qui circulent chaque jour sur cet axe. Alors, pour nous, en tant qu'opérateur de transport ferroviaire, le projet d'Interconnexion sud est un bon projet, puisqu'il va permettre de soulager l'infrastructure, aujourd'hui utilisée par, certes, les TGV intersecteurs, les RER, mais également par des trains de fret. Donc on a, sur l'ensemble de l'infrastructure francilienne, une saturation liée à ces conflits d'usage, et le fret ferroviaire a un besoin crucial de maintenir et préserver ses accès sur l'ensemble de l'infrastructure francilienne, la Grande ceinture bien évidemment, et donc notamment, cette partie de la Grande ceinture. Aujourd'hui, on se positionne à un terme de 2020 et 2025. L'Etat veut favoriser également au développement des modèles alternatifs à la route à travers le Grenelle de l'Environnement, par exemple, attestant simplement de la nécessité de la multimodalité dans la logistique, en France, et notamment en Ile-de-France. Il faut bien voir que le mode ferroviaire, sur cette partie de l'Ile-de-France, il est essentiel à tout un dispositif logistique qui lui est raccordé. Donc ce sont les plates-formes de transports combinés, ce sont des embranchements ferroviaires privés de nos clients particuliers, par exemple, pour les sillons, ce sont des zones logistiques importantes. Je pense par exemple au site de Lieusaint comme la ville, où vous avez là une zone ferroviaire importante ; c'est bien évidemment le site de Villeneuve-Saint-Georges qui est un site riche en potentialités de transport massif pour la suite. Donc notre position est de dire que c'est un excellent projet, et que pour les besoins de développement tant du fret ferroviaire que de sujets de voyageurs, nous défendons plutôt les tracés qui vont permettre de préserver les emprises de la Grande ceinture pour d'autres usages, dont le fret ferroviaire. Donc préservation des emprises de la Grande ceinture, préservation également dans la localisation des gares cette fois, des sites à vocation logistique. On est sur un terme de plusieurs décennies, avec des besoins de transport ferroviaire de fret qui ne peuvent qu'augmenter à cette échéance-là. Donc il faut préserver, pour le fret ferroviaire, l'ensemble des accès, tant à l'infrastructure qu'aux différentes plates-formes et aux dispositifs logistiques. Pas seulement pour les opérateurs de transport ferroviaire mais pour l'économie industrielle, l'économie de distribution, l'économie des logisticiens bien évidemment, et globalement l'emploi dans cette région. Voilà ! Merci.

Jacques DUCOUT : Bien, merci ! C'est la première fois qu'on entend un peu parler de fret. Il faut préserver l'avenir. Alors, Monsieur Perzo. Et puis après, on verra s'il y a des questions extérieures.

Thierry PERZO : Merci Monsieur Ducout de me redonner la parole. Je fais cette fois, là, une demande officielle et sérieuse à l'endroit de Monsieur Tristan Barrès et puis du président Perdrizet. Je vous demande, s'il vous plaît, si nos ministres ou vos tutelles se

satisfont d'avoir des chiffres superficiels, je vous demande le modèle de trafic et votre méthodologie, s'il vous plaît. Notre expérience sur le sujet de Massy-Valenton nous a fait voir, je pense que nous avons obtenu ces informations, de fortes incohérences dans ce qui a été le dessin et le projet du sujet Massy-Valenton. Donc nous sommes, je crois dans cette salle et au niveau du public hors de cette salle, suffisamment légitimes en tant que contributeurs, de nos impôts, pour avoir accès à cette information. Je vous le demande, merci. Deuxième intervention, cela concerne justement l'intervention de Monsieur de la FNAUT qui privilégie le schéma B. Surtout pas. Surtout pas ! La problématique qui pèse sur la France, c'est une problématique à l'échelle d'au moins un siècle. Cette clé de voûte des LGV françaises qu'est l'interconnexion mérite largement les dépassements des budgets prévus dans le scénario A ou B. Dans quarante ans, dans cinquante ans, dans soixante-dix ans, l'Interconnexion sud est en place. Et les 2, 3 milliards initialement prévus et peut-être les centaines de millions d'euros supplémentaires, notamment pour obtenir un enfouissement de la gare Massy TGV, à l'échelle d'un mandat présidentiel cinq ans c'est très court, pour un arbitrage de 3 milliards en plus. A l'échelle d'un siècle, puisque vraisemblablement la conurbation du Grand Paris sera largement dépassée et ira jusqu'au Havre, et même ailleurs, donc on peut estimer légitime de pouvoir mettre, dès maintenant en 2011, prévisionnel 2025, une infrastructure enfouie, scénario A ou scénario B. A l'échelle de 100 ans, l'interconnexion, elle est essentielle, elle est déjà difficile à intégrer aujourd'hui, elle le sera encore plus, plus tard. Dernière intervention, il me reste quelques secondes, le sujet Massy-Valenton, c'est une enveloppe de 106 millions d'euros. Pour une fois que les deux branchements sont faits à l'Est et à l'Ouest et que l'ERMTS, ERMTS le permet, c'est un passage de trois trains par heure et par sens. Donc trois trains par heure et par sens sur l'interconnexion Massy-Valenton, qui est actuellement l'interconnexion. Au jour où les scénarios A, B ou C de l'Interconnexion Sud sont en place, pour des budgets qui vont de 1,4 milliard à 3 milliards, c'est quatre TGV par heure et par sens. Donc c'est un rapport, je ne suis pas fort en maths, mais 106 millions, 3 milliards, faisant les extrêmes, pour trois TGV par heure et par sens d'un côté ou bien quatre de l'autre. On comprend bien donc là qu'il faut raisonner autrement, non pas à l'échelle de 20 ou 30 ans du TRI, mais à l'échelle du siècle parce qu'aussi longtemps qu'on ne se mouille pas sur l'Interconnexion sud, qui est la clé de voûte, on passe à côté d'un sujet structurant national du déplacement des voyageurs à l'échelle du siècle. Je vous remercie.

Jacques DUCOUT : Merci. Je pense... On me fait remarquer que je ne donne jamais la parole à RFF. Donc je vais vous laisser répondre. Je voudrais entendre un peu parler des navettes, du RER D, et puis, répondre un peu aux dernières questions.

Tristan BARRÈS : Si vous le permettez, je vais commencer par la dernière question. Vous dites que nos chiffres sont approximatifs ou les études sont approximatives. Je pourrais vous faire remarquer quand même qu'avec des hypothèses à long terme, certes identiques avec un autre modèle que celui de la SNCF mais avec deux méthodes différentes, on arrive à une convergence globale de trafic à 90 %, c'est ce qu'a dit la DREIA. Alors, si vous connaissiez un peu la complexité des études socio-économiques qui sont faites sur ce type de projet et des hypothèses qu'on prend à très long terme, vous sauriez que le fait d'être convergent avec deux méthodes différentes, on n'est pas dans l'approximation. Les études ont été faites avec le sérieux qui est, à mon avis, habituel de la part de la SNCF et de la part de RFF. Si vous voulez une totale transparence sur le modèle, c'est bien volontiers qu'on vous la donne, il n'y a pas de secret. Un modèle, ce n'est pas... C'est très difficile de résumer un modèle dans un rapport. Un modèle, cela se manipule, cela se voit, il faut être devant un ordinateur. Mais, je dirais, il n'y a pas de problème pour que ce soit transparent mais je réfute un peu l'assertion consistant à dire que les études sont approximatives. Elles ne sont pas approximatives, elles ont été faites avec un grand sérieux. Deuxième élément que vous avez cité, qui est aussi caricatural

que le premier, c'est de dire que l'interconnexion on ne l'a fait que pour quatre TGV. Alors, je rejoins... enfin, je fais le parallèle avec ce qu'a dit Monsieur de la FNAUT tout à l'heure. Le scénario C, c'est quatre TGV par heure ; le scénario A, c'est quatre TGV par heure ; le scénario B, c'est quatre TGV par heure. Mais les quatre TGV par heure ne justifient pas, effectivement, à 100 %, l'interconnexion sud. L'interconnexion sud est justifiée par d'autres éléments qui sont les gains que j'ai explicités tout à l'heure, qui ne sont pas traditionnels, qui sont un peu atypiques, c'est la clé de voûte que vous avez citée, c'est la mutation de l'aéroport d'Orly, c'est la décongestion des gares parisiennes. Donc on ne peut pas résumer l'interconnexion Sud à quatre TGV par heure, comme on ne peut pas faire un rapport rationnel entre 3 milliards d'euros et un TGV par heure en plus par rapport à Massy-Valenton. Massy-Valenton ne décongestionne pas les gares parisiennes, Massy-Valenton ne permet pas la mutation d'Orly, Massy-Valenton n'améliore pas l'accessibilité à la grande vitesse pour les Franciliens. Donc vous voyez, tous ces gains qui sont dans l'interconnexion sud, vous ne les avez pas dans l'autre projet, et vous ne pouvez pas comparer les deux seulement avec un TGV par heure et par sens. Alors, il y a eu, tout à l'heure, deux... Excusez-moi, je ne me souviens plus l'ordre de vos questions : il y a le financement et la RER D, c'est cela ?

Jacques DUCOUT : Voilà ! Et puis les navettes. Si vous voulez nous parler des navettes.

Tristan BARRÈS : Oui les navettes. Alors, l'interconnexion sud est justifiée en soi, en tout cas, on tâche de le démontrer mais elle ouvre d'autres potentialités. Alors, je peux parler des navettes. On peut également parler du RER C, comme quoi je rejoins, je fais le parallèle avec l'intervention de Monsieur du STIF. Le RER C, il est amélioré par construction de l'interconnexion sud, puisqu'on enlève les TGV des voies du RER C. Alors, on parlera des préférences sur le scénario mais les deux trafics ne circulent pas, et donne un potentiel au RER C mais, là, ce n'est pas à moi de répondre, qui permet, permettrait, pourrait permettre au RER C de se développer au-delà des quatre sillons par heure qui existeront à l'échéance de 2020. Autre potentialité qu'offre l'interconnexion sud, c'est effectivement l'utilisation du réseau grande vitesse par des navettes TGV franciliennes pour rejoindre différents pôles. Ce n'est pas évidemment inclus dans le projet, en tout cas, ce n'est pas un service qui est prévu dans le projet interconnexion sud mais c'est un service qui pourrait voir le jour plus tard, si la demande s'avérerait présente, et puis si, également, on résolvait certains points de blocage d'infrastructures qui peuvent empêcher le développement de ces navettes. Je ne vous refais pas la démonstration que j'ai faite à plusieurs reprises sur Coubert-Crisenoy et Valenton-Coubert mais le réseau a certains points de blocage qui peuvent empêcher de rajouter aux TGV intersecteurs, aux TGV radiaux qui circulent sur la grande vitesse des navettes supplémentaires. Il faudrait résoudre ces points de blocage pour pouvoir assurer la circulation de ces navettes.

Jacques DUCOUT : Oui, si c'est cela la question que vous faites. Quels sont les points de blocage pour instaurer des navettes ?

Tristan BARRES : Si vous voulez, je peux vous l'expliquer avec...

Jacques DUCOUT : Comment ?

Tristan BARRÈS : Mais la dernière fois vous m'aviez dit de ne pas le montrer, donc mais je veux bien le montrer.

Jacques DUCOUT : Ok ! Je ne me souviens plus. Mais est-ce que vous parlez de RER D, par exemple ?

Vincent DESVIGNES : Oui. Quelques mots pour préciser que la priorité actuellement de RFF en Ile-de-France, c'est l'amélioration des RER C et D. Donc concrètement comment travaillons-nous sur le RER D ? Tout d'abord il y a les opérations de travaux de

renouvellement, que ce soit la voie ou les caténaires, de renforcement de l'alimentation électrique. On peut citer un chiffre approximatif de 30 millions d'euros par an investis par RFF, en fonds propre, sur ce type d'opération ou de renouvellement, et de fiabilisation de l'alimentation électrique.

Ensuite il y a ce qu'on appelle les projets de développement, dont l'essentiel est de viser l'amélioration de la régularité et le renforcement des dessertes. Donc une première opération doit être réalisée à l'horizon fin 2013, pour le service annuel de 2014, visant à améliorer les dessertes, notamment, revenir à un niveau de douze dessertes dans le tronçon central. En parallèle, il y aura aussi la mise en service du pôle d'échange de Pompadour à cet horizon. A plus long terme, on réfléchit aussi sur ce qu'on appelle un schéma de principe, des évolutions à long terme du RER D. Il s'agit de remettre en perspective l'ensemble des dessertes, voir comment on peut les améliorer, améliorer la régularité, le confort des voyageurs, les temps de parcours dans une perspective globale de l'ensemble des branches du RER D. Donc c'est une opération à plus long terme. Actuellement, nous sommes au stade des études préliminaires, et il y aura ensuite différents stades pour une mise en service autour de 2020. Dans le même spectre d'idées, nous réfléchissons, nous allons conduire des études sur la perspective d'un nouveau tunnel Châtelet-Gare du Nord qui permettrait de dissocier les deux flux de RER B et D qui, aujourd'hui, est une cause importante d'irrégularité dans ce tronçon central très contraint. Donc voilà les différentes réponses : investissement de renouvellement sur le réseau existant, fiabilisation de l'alimentation électrique, une première opération donc pour 2014, des opérations pour 2020 et au-delà. Voilà !

Tristan BARRÈS : Et donc ces investissements... enfin, je veux dire, il n'y a pas de siphonage d'autres investissements. Ce sont des investissements qui sont dirigés sur le RER D, et qui sont indépendants des financements de l'Interconnexion Sud qui est d'ailleurs financée selon d'autres mécanismes avec d'autres acteurs, des régions de province, Aéroports de Paris, et cetera. Enfin, tout cela était explicité en atelier financement. Je peux le développer si la CPDP le souhaite.

Jacques DUCOUT : Non. Je pense que le RER D, on en parle tout le temps, parce que c'est lui qui dessert justement la future gare TGV, s'il y en a une autre, ce sera sur le RER D. Donc il serait intéressant d'avoir une note de synthèse qui permet de mieux comprendre les étapes successives de ce qui va se passer, aussi bien dans l'entretien que le renouvellement du matériel et la régularité du trafic. Alors, si vous pourriez nous fournir une petite note relativement simple là-dessus, on pourrait la mettre sur notre...

Tristan BARRÈS : Moi, je suis tout à fait disposé à vous donner les présentations qui sont diffusées, je crois, ici, parce qu'elles sont le support du discours de ce qu'on raconte sur le RER D. En revanche, le schéma directeur du RER D, le maître d'ouvrage ce n'est pas RFF, c'est le STIF. Donc si vous voulez une note de synthèse ou des précisions complémentaires sur ce schéma directeur, il faut s'adresser au maître d'ouvrage.

Jacques DUCOUT : D'accord. Oui, bien entendu, il est présent peut-être. Bon. Nous allons essayer de poser une... On prendra deux, j'ai vu deux questions, on a deux bras, et puis, on prendra une question Internet ou une question écrite. Donc monsieur, allez-y.

Bernard GOBITZ : Oui, bonjour ! Je m'appelle Bernard Gobitz, je suis simplement un usager des différents transports publics et la voiture aussi. Je n'ai aucune casquette autre que celle d'un simple particulier. Je voudrais réagir avec un peu de retard, vous m'excusez, à la présentation du cahier d'acteurs du STIF. Je ne l'ai pas vu, et pour cause, il n'est pas encore paru. Je suis très étonné, très étonné par le fait que le STIF, a priori, rejette l'hypothèse B au profit des autres hypothèses A et C. L'hypothèse B, pour résumer en quelques mots, c'est jumeler, sur une seule longueur, la ligne nouvelle avec la voie existante de Massy-Valenton. Bon, au moins sur une partie où il n'y a pas de gêne

excessive pour les riverains, grosso modo, pardon, voilà ! Cette solution, outre le fait qu'elle est relativement peu onéreuse par rapport à une autre solution, permet d'une part de dédier, comme il est souhaité par tout le monde, deux voies au RER C et aux trafics marchandises, c'est ce que tout le monde souhaite, et deux voies aux TGV intersecteurs. Donc ne pas mélanger les trafics, ce qui, en soi, est une bonne chose, comme chacun l'accepte aujourd'hui. Par contre cette solution a un autre avantage, et je suis très étonné que le STIF ne l'ait pas vu, c'est qu'en cas de situation perturbée, si deux infrastructures sont jumelées en cas de trafic exceptionnel, et en cas de perturbation, faire circuler des TGV intersecteurs sur les voies RER ou des RER sur les voies des TGV intersecteurs, parce qu'il y aura compatibilité totale technique entre les quatre voies qui seront en place. C'est bon pour la robustesse de trafics intersecteurs, c'est bon pour la robustesse du RER C et des trains de marchandises. Et donc ce serait dans l'intérêt du STIF plutôt de défendre cette solution-là. Dans le cas des hypothèses A et C, c'est une ligne dédiée TGV, et on dit bien « TGV », c'est-à-dire qu'aucun train n'aura plus la possibilité technique d'utiliser ces voies, du fait, entre autres, des rampes qui seront sur cette ligne-là. Il n'est pas question que des trains de marchandises utilisent l'hypothèse A ou la C, ou qu'un RER éventuellement soit dévié par ces voies-là. Il y a incompatibilité technique totale entre ces deux réseaux. Donc il me semble que le STIF aurait dû peut-être plutôt pousser la solution B qui est la plus... il me semble le plus utile à tout le monde, plutôt que les solutions A et C, indépendamment des arguments pour ou contre les solutions qu'on peut développer par ailleurs.

Jacques DUCOUT : Bien. Je crois qu'il y a une deuxième question, et puis peut-être...

Marc RANIER : Oui. Donc je voulais rebondir d'abord sur la présentation qui a été faite sur la FNAUT et également sur l'intervention de monsieur. Le scénario B, oui, c'est une solution économique. Par contre, aujourd'hui, on est ici pour discuter des termes socio-économiques. Aujourd'hui j'entends parler essentiellement d'économie, je n'entends pas parler du social. La solution B, pour moi, c'est la plus mauvaise solution en terme social, c'est rendre un territoire véritablement servant vis-à-vis du reste du territoire, c'est le territoire entre Orly et Villeneuve-Saint-Georges. Sous cette hypothèse, alors, il faut aller sur Villeneuve-Saint-Georges, il faut aller sur Orly également pour se rendre compte de quoi véritablement on parle. Aujourd'hui, les avions sur Orly, c'est un avion, c'est deux avions toutes les trois minutes. Donc on va être en train de créer quelque chose qui va être un tricouche, en fait, qui va être... On va mettre les avions ou dessus, on va mettre le train en dessous ou à côté, et à côté, on va se retrouver avec une population. L'aspect économique soit, l'aspect social, où ? Je ne le vois pas. En plus, aujourd'hui, on est en train de se rendre compte, alors cela, c'est ma vision des choses, on se rend compte que la population francilienne, elle est en train de faire grossir la région parisienne. Le prix du foncier à Paris, il devient de plus en plus inabordable. Ce qui fait que les gens vont être en train, ils sont en train forcément de s'éloigner de Paris pour pouvoir retrouver des prix abordables. Aujourd'hui on est train de créer un pôle logistique, en plus du pôle logistique qui est l'OIN, là, c'est dans Seine-Amont, on est en train de créer un pôle logistique alors qu'on est quand même, grosso modo, à quinze minutes de Paris-Austerlitz, à quinze minutes de Paris-Gare de Lyon. Quid du reste de la région parisienne ? Quid du bassin de population qui est du côté de Melun ? Quid du bassin de population qui est du côté d'Evry ? Cela fait, pour moi, énormément de bassins de population. En plus, outre une autre précision, relier la gare d'Orly à Massy, cela a un nom, cela s'appelle le RER C.

Jacques DUCOUT : Oui. Merci. Je ne sais pas qui va répondre à cette observation. Est-ce que le STIF voulait répondre à la question précédente sur la solution B ? Le micro, s'il vous plaît !

Olivier NALIN : Oui, je comprends tout à fait la remarque qui est faite. Ce qui est certain, c'est que pour le STIF, la principale préoccupation, c'est qu'on améliore la régularité du RER C, régularité qui est particulièrement mauvaise. Donc si le scénario B, on avait les garanties qu'il nous apportait la même assurance sur le RER C, on serait prêt à accepter ce scénario. Le problème est qu'on constate que Massy-Valenton a beaucoup de mal à se faire. Et je crois qu'une chose qu'il faut dire, c'est qu'on tient à ce qu'on fasse Massy-Valenton, les crédits sont disponibles. Donc il y a vraiment un problème d'accessibilité locale qu'il faut régler, et je pense que la priorité c'est quand même de faire Massy-Valenton. Là, on est sur le cas où on aménage le corridor existant. On constate qu'on a du mal à le réaliser, et on peut craindre que les difficultés de Massy-Valenton, on va les retrouver dans la réalisation du scénario B. Le scénario B, il va y avoir une période de travaux qui va être longue. On ne sait pas si le scénario B ne peut pas être phasé. Qu'est-ce que cela veut dire un scénario B phasé ? Cela veut dire un scénario B où, pendant encore un certain temps, on retrouve cette cohabitation avec, peut-être, plus de TGV, et les RER C qui doivent laisser les priorités, et qui n'ont pas leur régularité. Donc voilà ! On pense que pour la régularité, de ce qu'on en voit, on a une meilleure assurance avec le scénario A ou le scénario C. Maintenant c'est bien la régularité qu'on cherche, ce n'est pas l'autre question. Et si on pouvait faire des économies, et qu'en plus ces économies servaient à d'autres projets en Ile-de-France, le STIF en serait ravi.

Jacques DUCOUT : Merci pour cette réponse. On pourra passer donc à la réponse de RFF sur la question de l'économie, du social autour de ce trajet, de cette ligne Massy-Valenton, en fait.

François GULIANA : Votre intervention, je parle aux citoyens de Villeneuve-le-Roi, est tout à fait fondamentale parce qu'elle nous renvoie à la thématique de ce soir. Et sans doute, cela fera une bonne transition vers l'intervention ensuite de Didier Révillon. La question socio-économique est particulièrement importante pour apprécier un projet au regard de ces différents scénarios, justement pour mettre en balance le coût du scénario avec tout ce qu'il apporte, donc toutes les richesses qu'il crée pour la collectivité. Une de ces richesses peut être, en effet, l'amélioration du cadre de vie pour les riverains mais aussi tout ce qu'il peut détruire, entre guillemets, et parfois, des scénarios peuvent apporter des nuisances supplémentaires. Donc a priori on apporte nous-mêmes des réponses pour limiter l'impact de ces scénarios. Le fait que l'on propose dans nos scénarios des tunnels, et souvent en grande majorité des tunnels, correspond à cette volonté de RFF : d'une part, de s'insérer dans un environnement humain très contraint mais également naturel, notamment par le passage sous la forêt de Sénart. Alors, ce qu'il y a dans les interventions de la FNAUT et de Monsieur Gobitz, ce sont des éléments particulièrement importants, et il faut bien les avoir à l'esprit, c'est la question du phasage et aussi la question du financement du projet. Mais alors, je dirais qu'ils ont un raisonnement peut-être à l'envers par rapport à celui qu'on a généralement sur des projets d'investissement comme celui-ci qui, d'une part, sont des projets longs à se mettre en place, on est sur des périodes de 10 à 15 ans, mais aussi des projets qui ont un long terme, donc 50 ans devant eux. Et généralement, et cela a été rappelé par Claude Liebermann lors de l'atelier sur le financement, il faut mettre étape par étape. La première étape, c'est de savoir quelles sont les fonctionnalités que l'on veut apporter. La deuxième étape c'est ces fonctionnalités, quelles sont les structures, les infrastructures à mettre en place pour les créer. Et cela permet, donc comme on va faire ce soir, de mettre en perspective le coût des infrastructures par rapport aux richesses qu'elles créent. Et ce n'est, ensuite, donc après le débat public qui va remettre un petit peu cela rebasculer les cartes, où on va refaire à nouveau des études, c'est dans quelques années qu'on viendra reposer la question, d'une part, du financement et, d'autre part, est-ce qu'il est préférable de phaser le projet pour répondre à ces questions de financement. Alors, je dirais deux éléments. C'est qu'il ne

faut surtout pas réfléchir à l'envers, c'est-à-dire de regarder ce que j'ai actuellement dans mes poches sans se dire combien j'en aurai dans 10, 15 ans, parce qu'on part dans un effet inverse, c'est-à-dire qu'on regarde au rabais le projet et on finit avec une gare à Pont de Rungis, alors que le débat public a pu montrer que ce n'était pas ce vers quoi les gens voulaient tendre, et également une gare au Triage de Villeneuve-Saint-Georges, qui est aussi quelque chose qui a été peu évoqué lors du débat. Donc c'est à mettre ces choses-là bien en perspective.

Le deuxième élément c'est une question préalable qui a été sur le financement du projet, et on y revient peut-être un peu tardivement. Donc à ce stade du débat public, il n'y a pas encore de financeurs annoncés du projet. Simplement, par la socio-économie, par tout ce que le projet apporte, on a pu voir des personnes exprimer la volonté que ce projet se fasse. Donc on peut estimer qu'une partie d'entre eux seront des potentiels financeurs. On peut distinguer plusieurs acteurs, d'une part Réseau ferré de France bien entendu mais aussi l'Etat qui participe aux financements des études et du débat ; la Région Ile-de-France qui, elle aussi, participe aux financements des études et du débat. Mais il y a eu d'autres acteurs en province ; Aéroports de Paris a montré un certain intérêt pour le projet. Donc ce sont toutes ces questions qui ont pu déjà trouver quelques réponses dans le débat public et qui, bien entendu, en trouveront d'autres par la suite.

Jacques DUCOUT : Très bien ! Je vais proposer à Monsieur Klein de prendre un auditeur Internet, si cela marche.

Olivier KLEIN : Oui, cela marche. Oui je voulais juste profiter que j'ai le micro pour faire une remarque au nom de la CPDP mais le Président me corrigera si jamais il n'est pas d'accord. On a eu quelques échanges un petit peu vifs, c'est normal que les échanges soient vifs. En revanche, il me semble que pour la sérénité des débats chacun devrait s'abstenir de traiter l'autre de « pas sérieux » ou de « caricatural ». Donc c'est dit, et je m'arrête là.

La question d'internet, c'est de Monsieur Pereira, de Paris : « On parlait d'Arc Express, de Grand Paris. Maintenant on parle de Grand Paris Express parce que, finalement, ces deux projets ont une synergie naturelle. A quand le Grand Paris Express Sud LGV ? Fédérer et mutualiser les énergies de ces projets seraient sûrement plus économiques ». Donc la question, ce serait : qu'est-ce qu'il y a comme mutualisation et synergie possibles entre ces projets Grand Paris Express, d'un côté, et l'Interconnexion Sud LGV, de l'autre ?

Tristan BARRÈS : Des synergies, il y en a. Cela, c'est clair, parce qu'on voit que le Grand Paris Express prévoit, sur la plate-forme d'Orly, par exemple, et que nous, nous prévoyons également, une gare TGV à Orly. Forcément, il y a une synergie très forte dans la mesure où le Grand Paris Express permet de rendre la future gare TGV encore plus attractive qu'elle ne le serait avec les modes de transport actuels ou en projet. Donc la synergie, oui. La mutualisation, là, je suis beaucoup plus réservé, puisque mutualisation... Alors, j'entends par mutualisation, en fait, de faire passer les mêmes flux, dans le même tunnel, sur les mêmes voies, des trafics de natures différentes. On nous avait posé la question dans une réunion publique précédente, notamment lorsque... alors, c'était avant la fin du débat public Grand Paris lorsqu'il était prévu un métro automatique entre Massy et Orly. Mutualiser ces deux investissements, il faut être vraiment prudent parce que pour nous la mixité c'est quelque chose... on ne peut pas, a priori, dire oui ou non. Enfin, on est quand même très sceptique sur le fait de pouvoir faire circuler des trafics de natures différentes, avec des politiques de dessertes différentes, avec des vitesses différentes, même quelquefois avec des technologies différentes. Mais, au-delà des questions de technologie, c'est qu'il y a vraiment des dessertes, vitesses et caractéristiques différentes sur une même infrastructure. D'autre part, on voit avec le RER C, actuellement entre Massy et Valenton, justement, on a des trafics de natures différentes qui se mélangent et qui fonctionnent mal l'un et l'autre, que lorsque l'on a deux systèmes très compliqués, le

TGV d'une part, le RER C d'autre part, et qu'ils ne sont, en plus, pas étanches, c'est-à-dire que les TGV intersecteurs subissent les interférences des TGV radiaux, ou le RER C qui passe entre Massy et Valenton subit des interférences d'autres RER C qui sont sur ces deux branches, quand on mélange deux systèmes qui ne sont pas étanches l'un et l'autre, cela pose des problèmes. On a une utilisation vraiment très réservée.

Jacques DUCOUT : Bien, merci. On va passer à l'intervention suivante, c'est-à-dire les méthodes de réalisation de bilan socio-économique, s'il vous plaît. Comme cela, on va rentrer un peu plus dans le socio-économique.

Didier RÉVILLON : Bonsoir ! Je suis Didier Révillon, j'ai travaillé pour le compte de RFF sur la réalisation des prévisions de trafic et l'évaluation socio-économique. Donc les prévisions de trafic, on en a parlé, on va revenir juste assez rapidement dessus. Ce que je vais vous exposer très rapidement, c'est la méthodologie et les résultats de l'évaluation socio-économique. Aujourd'hui, en France, chaque grand projet d'infrastructure doit être soumis à une évaluation socio-économique. On a le devoir de vérifier que ce projet est rentable pour la collectivité. Il y a des méthodes qui sont très encadrées en France par l'Etat, qui a produit des circulaires sur le sujet et qui permettent de bien encadrer l'exercice, et de manière à ce qu'ensuite les différents projets qui seront étudiés et évalués l'aient été sur la même base. Cette méthodologie : l'idée, c'est de faire un bilan coûts-avantages, un bilan coûts-avantages de tous les coûts. Les coûts d'investissement, on en a parlé pour les différents scénarios ; les coûts d'exploitation, quand on va faire rouler des TGV, cela coûte des sous à l'exploitant ferroviaire ; les coûts d'exploitation pour le gestionnaire d'infrastructure, qui est RFF, donc tout un tas de coûts. Et puis, en face de cela, des avantages, des avantages pour l'ensemble de la collectivité. Tout d'abord, des avantages pour les usagers, pour les tiers également, que l'on va essayer de transformer en euros, de monétariser tous ces avantages.

Alors, aujourd'hui, dans toute évaluation socio-économique, on pourra toujours trouver certains avantages que l'on ne sait pas forcément valoriser. Ce qu'on essaie de faire, c'est de les valoriser du mieux possible et de couvrir le champ le plus important pour cette valorisation. Le bilan, il va être fait sur 50 ans, à partir de la mise en service, et puis il va intégrer la période où on fait les travaux aussi, où on a une série de coûts. On va comparer deux choses : une situation de référence et une situation de projet. Les projets, on vous les a présentés ; la référence, tout à l'heure, la DRE l'a évoquée sur la comparaison des trafics. Et puis, la dernière chose, c'est qu'on prend en compte l'avantage pour le présent, par le biais de l'actualisation. Ce qu'on dit, c'est qu'un euro aujourd'hui coûte plus cher qu'un euro qu'on aura l'an prochain. Et donc on va intégrer ce taux d'actualisation de 3 à 4 % sur la période du bilan. Tout ce bilan repose sur les prévisions de trafic, on en a parlé tout à l'heure. Je ne reviendrai pas, je n'aurai pas le temps sur le modèle RFF. Il s'agit d'un modèle multimodal qui prend en compte, de manière explicite, les ordres de tous les modes en concurrence et qui, ensuite, nous permet de calculer la part modale qu'on va trouver sur une origine-destination bien spécifique. Il est combiné à des hypothèses socio-économiques, qui sont aussi très cadrées, et puis la codification et la représentation de tous les réseaux de transport. C'est comme cela qu'on fait les prévisions.

Ensuite, dans le cas du projet de l'Interco, on distingue trois grands types de trafics : des passagers intermodaux air-fer, qui vont venir prendre l'avion à la gare d'Orly en utilisant le train ; les passagers sur les relations Ile-de-France-province et les passagers sur les relations province-province. Tous ces passagers sont intéressés quelque part par le projet d'interconnexion. Avec, selon les scénarios, un plus ou moins grand intérêt selon les gains de temps, selon le nombre de gares qu'on va obtenir, qu'on va avoir dans nos scénarios, et les rabattements sur ces gares. Trois origines pour ces nouveaux trafics : un report depuis les modes concurrents, l'avion, la voiture ; des nouveaux trafics liés à l'amélioration

des conditions de transport, le trafic induit ; et puis, le report des gares parisiennes, qui est aussi important, ici, dans le cas de notre projet, qui permet de désaturer ces gares parisiennes. Les différents acteurs : le bilan, il est réalisé par acteur. On ne va pas détailler pour chacun des acteurs quels sont les coûts et les avantages qui sont pris en compte, je me concentrerai juste pour les usagers et les externalités. Les usagers. Les usagers ferroviaires ont des gains de temps directs. C'est souvent, dans les projets de LGV, la grosse partie de la valorisation du projet. Et ces gains de temps, ensuite, vont être valorisés par une valeur du temps fixée par la circulaire qu'on utilise et fixée par l'Etat quelque part. On a aussi des avantages liés à l'augmentation des fréquences. On a des réductions des correspondances à Paris pour les usagers province-province, de la réduction du temps de rabattement pour les usagers qui se rendent en Ile-de-France ou qui partent d'Ile-de-France pour aller en province. Et puis, un différentiel de coûts généralisés de transport pour les usagers qui se reportent des autres modes ; et également, cette possibilité d'utiliser le train à nouveau, si à un horizon futur, les gares parisiennes sont saturées. Les externalités, ce sont les avantages pour l'ensemble de la collectivité et pas uniquement pour les usagers des transports : la réduction de la pollution, la réduction des gaz à effet de serre, et puis l'amélioration de la sécurité. Tout cela est pris en compte dans le bilan. Dans le bilan, on peut calculer, à la suite, différents indicateurs socio-économiques, des valeurs actualisées nettes, c'est-à-dire les flux d'avantages et de coûts que l'on pondère par, justement, cet effet d'actualisation. Plus les avantages seront lointains dans le temps et moins ils compteront dans la valorisation.

On calcule aussi un taux de rentabilité interne. Le taux de rentabilité interne, quelque part, c'est le taux d'actualisation qu'il faudra utiliser pour équilibrer les coûts et les avantages du projet. Et ici, en l'occurrence, dès que le taux de rentabilité interne que l'on calcule est supérieur au taux d'actualisation qu'on a utilisé pour le calcul, on peut dire que le projet est rentable pour la collectivité. On le voit sur ce transparent, on a repris les TRI pour les quelques scénarios qui sont retenus dans l'analyse socio-économique, que ces projets sont rentables, dans leur ensemble, pour la collectivité. Le choix ou le classement des projets uniquement sur le biais du TRI n'est pas quelque chose à retenir. Il faudra aussi regarder les autres indicateurs : la valeur actualisée nette par euro investi, et puis toutes les fonctionnalités du projet qui ne transparaissent pas forcément dans ces indicateurs de manière directe.

Jacques DUCOUT : Très bien ! Parfait ! Monsieur, oui, s'il n'y a pas de question directe, donc si vous voulez nous présenter le cahier d'acteurs de la Chambre de Commerce de l'Ile-de-France.

Yves FOUCHET : Monsieur le Président, mesdames et messieurs. Yves Fouchet, je suis président de la Chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris-Ile-de-France, et je vous présente, ce soir, le cahier d'acteurs des chambres de commerce et d'industrie, des quatre chambres de commerce et d'industrie de la région ; cahier d'acteurs que, d'ailleurs, vous pouvez trouver sur internet comme en format papier à l'entrée de la salle. La CRCI, il est écrit « favorable », elle est même très favorable naturellement aux principes de l'Interconnexion sud des LGV Paris-Ile-de-France, pour un certain nombre de raisons qui sont notées ici. D'abord, cela poursuit le bouclage de la rocade LGV en Ile-de-France, et aujourd'hui... enfin, il y a des spécialistes ici mais c'est plus de quarante TGV qui traversent la Grande couronne, et ce chiffre devrait se multiplier par deux dans les 10 ans qui viennent. Donc ce bouclage est nécessaire. Ensuite, et là on parle de social autant que d'économique, c'est un accès de facilité à la grande vitesse pour les habitants du Sud de l'Ile-de-France, car il faut quand même savoir que si 90 % des TGV arrivent ou partent de Paris, seulement 20 % des Franciliens habitent dans Paris intra-muros, donc cette interconnexion permettra de faciliter évidemment l'accès à ces transports aux Franciliens du Sud de la région parisienne. Troisième avantage, et cela n'est pas neutre,

et cela a été d'ailleurs à plusieurs fois évoqué tout à l'heure, cette interconnexion facilitera les conditions de circulation du RER C qui, on l'a bien entendu, tout le monde est d'accord, ne sont pas tout à fait favorables. Enfin, et pour les entrepreneurs, c'est évidemment un élément majeur, nous considérons que cette interconnexion sera de nature à renforcer les pôles économiques de développement significatif du Sud de la Région, aussi bien du côté de Massy-Saclay-Versailles... je pourrais peut-être y revenir... que le pôle de Melun-Sénart. Donc les chambres de commerce et d'industrie sont favorables à cette interconnexion et précisément elles sont favorables au scénario C... Au scénario C, c'est-à-dire la réalisation d'une gare TGV sous les aérogares d'Orly, et nous disons bien « sous les aérogares d'Orly », et la réalisation d'une gare TGV supplémentaire à Sénart-Lieusaint. Cette hypothèse présente par ailleurs un taux... c'était le sujet qui me précédait... de rentabilité interne a priori assez élevé, à plus de 5 %. Certes, l'un des scénarios B est légèrement supérieur à 5,4 % mais enfin ce scénario C présente un TRI tout à fait satisfaisant.

Par ailleurs quels sont les atouts de ce scénario C concernant déjà Orly ? Cette interconnexion qui pourrait ou qui devrait, selon nous, avoir lieu sous les aérogares, présente un confort significatif, et là on n'est plus dans le social que dans l'économique, avec un gain de temps de 50 % par rapport aux autres emplacements qui sont envisagés, puisque c'est 5 minutes contre 9 minutes pour le scénario A, et 11 minutes pour le scénario B, si je ne me trompe. Ensuite, et c'est significatif, cela renforce l'attractivité économique d'Orly comme porte d'entrée à l'international du Cône sud de l'innovation. J'ajoute que si le Grand Paris, et je rappelle que dans le Grand Paris Express, l'Ouest francilien est particulièrement désavantagé ou défavorisé, puisque dans le projet de plan, la liaison Massy-La Défense par Saint-Quentin-Versailles a été abandonnée, il va être probablement repris mais avec un autre scénario et probablement, peut-être, avec un outil de type Val, la gare d'Orly permettra aux entrepreneurs et aux Franciliens de l'Ouest venant de Versailles, de Saclay ou de Massy d'atteindre assez facilement Orly : soit pour des transports aériens, soit pour accéder aux TGV. Ensuite cette interconnexion est intéressante parce qu'elle s'inscrit quand même dans le Grand Paris, notamment avec la ligne 14 et son prolongement, et qu'enfin c'est la proximité avec des accès routiers et des parcs de stationnement existants sur l'aéroport. Les atouts d'une gare TGV sur Lieusaint-Sénart, ils sont a priori significatifs puisque ce sont 7 000 hectares qui sont urbanisables dans un rayon de moins de 30 minutes autour de la probable gare. J'y ajoute une stratégie de développement significative mais les représentants de Sénart s'exprimeront mieux que moi sur le sujet naturellement, cela permet en outre qu'une gare en surface, cela s'additionne ou s'ajoute à l'Ecopôle. Bref, il y a un véritable intérêt, une véritable opportunité selon la CRCI d'envisager une gare TGV sur le secteur de Lieusaint. Ensuite, c'est quand même, et précisément... et cela, c'est du social... une amélioration de l'accessibilité au réseau TGV, avec une réduction du temps de parcours de l'ordre de 40 minutes pour tous les habitants de ce secteur important, et en développement. Et 40 minutes, c'est tout de même, me semble-t-il, assez significatif, puisque aujourd'hui les habitants ou les entrepreneurs ou les collaborateurs de cette région doivent aller à Paris, et donc y consacrent plus de temps.

Alors, si la CRCI ne s'est pas prononcée en faveur d'une gare TGV sur le secteur de Villeneuve-Saint-Georges, c'est pour deux raisons principales ; la première, c'est que cette gare TGV emprunterait le tronçon Villeneuve-Saint-Georges-Coubert, qui est déjà emprunté par le TGV Sud-Est, et somme toute passablement saturé, et qu'en outre le site de Villeneuve-Saint-Georges, particulièrement encaissé et très contraint, entraînerait une accessibilité difficile de toute part, et entraînerait en outre des coûts d'investissement qui nous semblent tout à fait disproportionnés.

Restent, pour terminer, tout de même trois interrogations. La première, qui est la capacité du tronçon de LGV entre Crisenoy et Coubert : est-elle suffisante pour absorber le trafic

interrégional supplémentaire ? La deuxième, c'est de connaître l'échéancier détaillé, de la réalisation du projet car... on sait que la perspective est à 2020-2025 mais on ne connaît pas l'échéancier détaillé de réalisation du projet, qui n'est pas, me semble-t-il, précisé dans le dossier du maître d'ouvrage. Enfin, pour terminer, mais c'est la même question que Madame la maire adjointe de Créteil, c'est : quel est le plan de financement de cette affaire ? Et je ne vous cache pas que les entrepreneurs y sont assez sensibles, car je vous rappelle que sur les 30 milliards du Grand Paris, nous en supportons directement 10 milliards. Donc il est peut-être et sûrement normal que les entreprises contribuent aux investissements mais la capacité contributive a toujours des limites, donc nous souhaiterions connaître le plan de financement et la répartition de ce financement entre les différents acteurs, ce qui pourrait nous permettre de discuter ou de nous préparer, et je vous remercie.

Jacques DUCOUT : Merci, Monsieur le Président ! Je laisse la parole à RFF. Il y a des réponses directes, je pense, aux questions posées.

Tristan BARRÈS : Sur les deux dernières questions ? Le calendrier, je l'ai indiqué tout à l'heure, on peut le refaire apparaître. Donc ce sont des décisions du maître d'ouvrage à l'automne. Il faut, grosso modo, six ans d'études pour des études aussi complexes que celles de l'Interconnexion sud, parce qu'il y a quand même pas mal de tunnels dans l'hypothèse ou un scénario en tunnel serait choisi, avec l'enquête publique au milieu, dont trois ans avant enquête publique, et puis trois ans après. Des travaux qui devraient durer entre quatre et six ans, donc ce qui amène à la mise en service entre 2020-2025. C'est une fourchette, parce qu'on a des fourchettes en fonction des scénarios qu'on choisit : A, B, C... enfin, ils n'ont pas exactement la même durée de temps de travaux et de temps d'étude. Cela c'est un calendrier qui est crédible dans la mesure où on ait l'argent pour faire les études, c'est grosso modo 25 millions d'euros pour les études avant enquête publique, et qu'on ait l'argent au moment de faire les travaux, qui sont entre 1,5 milliard et 3,3 milliards, en fonction des scénarios.

Alors, sur la seconde question, le plan de financement. Effectivement, le plan de financement, il n'est pas indiqué parce qu'il n'existe pas encore le plan de financement. Ce n'est pas une problématique originale à ce stade du projet parce qu'il y a des projets qui sont beaucoup plus avancés, je pense par exemple ABPL, Bretagne-Pays de Loire ou SEA, donc la ligne Tours-Bordeaux dont le plan de financement a été acté très récemment, et pourtant ce sont des projets qui sont beaucoup plus anciens que le nôtre. Le plan de financement n'existe pas. En revanche, ce qui est certain, c'est qu'on devra se livrer à un exercice plus approfondi que ce qu'on a fait aujourd'hui en calculant les TRI ou les gains du projet sur : quels sont vraiment tous les gains offerts par l'ensemble des fonctionnalités du projet ? A qui ils bénéficient ? Quels en sont les bénéficiaires et quel est le poids de ces gains ? Pour déjà avoir une première vision de ce que gagne tel ou tel acteur. Alors, tel ou tel acteur, je l'ai dit à plusieurs reprises, il y a Réseau ferré de France dont la participation financière est très encadrée, donc c'est l'article 4 du décret de création de Réseau ferré de France qui ne peut engager dans un projet qu'à hauteur de ce qu'il percevra comme péages sur la durée d'amortissement du projet, ce qu'il percevra en péages sur la durée d'amortissement du projet, c'est très dépendant du trafic et des gains de temps. Mais c'est un calcul qui est très encadré. Il y a l'Etat qui a inscrit ce projet dans la loi du Grenelle de l'environnement et dans le projet du Schéma national des infrastructures de transport ; il y a évidemment les collectivités territoriales. Alors, la spécificité de ce projet, c'est qu'il y ait une synergie d'intérêt entre l'Ile-de-France et la province. Donc il y a les régions de province et la région Ile-de-France qui bénéficieront des retombées du projet, et il y a également un acteur qui est Aéroports de Paris qui également bénéficiera très directement de la gare TGV, d'une part en ayant la possibilité de convertir ses créneaux aériens domestiques en créneaux aériens internationaux, cela

je l'ai dit tout à l'heure, et d'autre part en tant qu'aménageur foncier, parce qu'il y a un secteur qui s'appelle Cœur d'Orly à proximité de l'éventuelle future gare TGV, qui pourra également bénéficier directement des retombées de la gare. Donc il n'y a pas de plan de financement. Il y a, je dirais, des acteurs qui sont, on va dire, pressentis mais ce n'est pas très original, à part qu'il y a... c'est quand même un projet qui allie province et Ile-de-France, ce n'est pas tous les jours le cas, et il y a un travail à faire sur l'évaluation plus précise des gains de ce projet, de leurs bénéficiaires et du poids de ses gains.

Jacques DUCOUT : Bien ! Nous allons arrêter cette intervention-là. Je vais prendre une question. Olivier, vous avez une question ? Et puis, une autre question dans la salle après, s'il y a encore des questions.

Olivier KLEIN : Non, non, ce n'est pas une question, c'est juste pour indiquer à l'assemblée, vous l'avez fait au départ, mais que sur les aspects socio-économiques et sur les aspects de financement, il y a donc cette synthèse de l'« atelier financement » qui a abordé les deux points où on retrouve un certain nombre des choses qui ont été dites dans l'exposé. Cela permet aussi d'avoir des explications sur un certain nombre de termes, peut-être un peu techniques, qui ont été employés, et puis peut-être aussi par écrit. Des fois, on a un peu plus le temps d'assimiler ce qui s'est dit. C'est tout.

Jacques DUCOUT : Merci Olivier. La note est bien marquée dessus que c'est la version provisoire, donc c'est le projet de note qui est donné à corriger pour vous.

Olivier KLEIN : Voilà ! Oui, tous les participants à cet atelier sont invités à nous renvoyer le plus vite possible leurs remarques sur le contenu de la note, pour qu'on sorte la version définitive. Mais enfin, c'est déjà lisible comme cela.

Jacques DUCOUT : C'est lisible, oui. Bien, merci. Donnez le micro à monsieur.

Bruno DEPRESLE : Merci. Bruno Depresle, directeur général de l'EPA Sénart. Je voulais tout d'abord confirmer les propos de Monsieur le Président de la CRCI sur la stratégie de l'établissement public et du territoire de Sénart. C'est vrai que jusqu'à présent l'agglomération de Sénart a surtout été connue pour être un des deux ou trois pôles logistiques majeurs en Ile-de-France, et cela reste un pôle de développement important de ce point de vue-là, nous continuerons à développer Sénart en matière logistique. D'ailleurs je pense qu'on creusera cette question avec la SNCF sur les potentialités de développement, et notamment du point de vue du développement des embranchements fer, du développement d'intermodalités mais cela n'est pas que la logistique, et de moins en moins... ou plutôt c'est de plus en plus d'autres pôles de développement, j'en citerai deux : l'Ecopôle qui est à toute proximité de la gare RER de Lieusaint, qui est donc comme son nom l'indique, appelé à accueillir des activités dans le secteur de l'environnement. Donc c'est un parc d'activités que nous allons commencer à commercialiser dès cette année. Je citerai également le développement du tertiaire sur cette agglomération, avec un rythme de création de bureaux de l'ordre de 5 à 10 000 mètres carrés sur le Carré. Vous savez, c'est un secteur emblématique de la ville nouvelle à l'heure actuelle, alors c'est un chiffre qui peut paraître modeste au regard d'autres secteurs en Ile-de-France mais qui, en deuxième couronne, est, je crois, un pôle particulièrement important.

Deuxième point, puisque j'ai la parole ; en ce qui concerne les usagers, puisque nous avons entendu le représentant de la FNAUT, j'avoue que j'étais un petit peu surpris de la rapidité avec laquelle la FNAUT a évacué, je dirais, le site de Sénart. Je pense que je ne reviens pas sur les propos de Michel Bisson sur l'importance du bassin d'habitat et d'emploi autour de Sénart-Evry-Corbeil et Melun, et sur les potentialités, en particulier, mais il y a beaucoup d'usagers de transport existant et potentiel. Donc j'invite le représentant de la FNAUT à venir nous voir à Evry, nous lui présenterons l'ensemble des

projets... enfin, l'existant d'abord, et l'ensemble des projets sur le territoire. Si je puis juste ajouter un mot, j'ai le sentiment, si on compare les deux derniers débats, celui de Lieusaint la semaine dernière et celui de Villeneuve-le-Roi en début de semaine, qu'il semblerait que les usagers des transports, et ce sont peut-être les riverains et les transports aussi, semblent plus unanimes sur le site de Lieusaint que sur le site de Villeneuve-Saint-Georges. Et puis, il y a un dernier point, juste une précision que je voulais apporter aux représentants du STIF : C'est bien très clairement dans l'esprit de tous les acteurs du territoire qu'il s'agisse... enfin, en particulier de tous les élus, c'est bien aujourd'hui le site de Lieusaint, et seulement le site de Lieusaint, donc sur la gare RER, qui est retenu et non pas, comme cela avait pu être le cas dans une période antérieure, le site de Villaroche qui reste un site très important mais qui, effectivement, présentait l'inconvénient de ne pas se trouver sur une gare RER. Donc nous avons parfaitement compris que dans ces conditions, cela n'était pas un site suffisamment porteur qui ne répondait pas, notamment, on a parlé du taux de rentabilité interne, qui n'atteignait pas le niveau élevé que nous, nous avons constaté sur le cas de Lieusaint. Donc il n'y a plus aucune ambiguïté en la matière.

Jacques DUCOUT : Bien ! Merci. Je pense qu'il faut que l'on passe à l'intervention, à l'allocution par le Président de la Commission de la concertation qui doit avoir lieu une fois que la décision du maître d'ouvrage est prise.

François PERDRIZET : Merci. Donc un mot pour introduire. A la fin de notre débat d'aujourd'hui, ce qui va arriver après le présent débat. Alors, il y a une loi qui est la loi de Grenelle de juillet 2010 qui porte engagement national pour l'environnement, qui précise que tout débat public doit porter sur les modalités d'information et de participation du public après débat. Cela veut dire, en clair, qu'une fois cette phase ici terminée, tout ce qui va suivre, il doit y avoir ce même esprit d'information et de concertation. Alors, la loi précise même que RFF, ou le maître d'ouvrage en général, doit dire les mesures qu'il envisage au bout de deux mois, trois mois... quand il prend sa décision, il doit annoncer les mesures. Ensuite, il y a un suivi de ces mesures de concertation et d'information qui est fait par la Commission nationale du débat public, et ensuite il peut même, RFF, désigner un garant, c'est-à-dire une personnalité chargée de suivre un peu les modalités de participation et d'information. Alors, on ne va pas évoquer complètement ce sujet ce soir mais comme on va l'évoquer à Longjumeau, c'est-à-dire dans le courant de la semaine prochaine, pour commencer à réfléchir à tous les niveaux, on a souhaité mettre ce point à l'ordre du jour. Donc je pose un petit peu la question initiale : qu'est-ce qu'on peut envisager pour ces modalités après le présent débat ? Alors, je ne sais pas si la salle veut commencer ou si RFF veut commencer mais c'est cela la question un petit peu initiale pour préparer notre réunion de Longjumeau. Bon ! Vous lancez le ballon.

Tristan BARRÈS : Alors, cela va être très court puisque c'est... enfin, la question sera plus amplement traitée à Longjumeau. Je voulais juste vous donner quelques principes qui animent notre réflexion, puisqu'on est en train justement de construire ce que nous vous présenterons la semaine prochaine. La concertation post-débat public, c'est déjà quelque chose que RFF connaît assez bien avant même que la loi ait été votée. Nous avons déjà mis en œuvre un certain nombre de concertations après les débats publics et, avec l'autorisation de la CPDP, nous proposons même que la semaine prochaine, il y ait un témoignage d'un chef de projet RFF, en tout cas, un membre de RFF, sur ce que nous avons pu mettre en place dans le cadre d'un autre projet. Donc la concertation, c'est quelque chose auquel RFF est très attachée parce que cela constitue la clé de réussite d'un projet et de l'amélioration de son élaboration à condition d'impliquer tous les acteurs, donc les collectivités locales, les acteurs socio-économiques, et puis, également le grand public. Alors, je ne vais pas vous dévoiler parce que, encore une fois, nous sommes en train de le construire, pas dévoiler ce qui sera présenté la semaine prochaine mais je

voudrais juste vous donner les quatre objectifs que nous poursuivons dans la construction de ce processus de concertation post-débat public. D'abord, ce que nous souhaitons, c'est informer et consulter le public sur l'avancée du projet. Alors, les deux mots sont importants parce que « informer », cela veut dire qu'on rend compte de ce que l'on a fait, et « consulter » c'est également prendre, je dirais, la température, en tout cas, demander l'avis des gens avant de prendre les décisions sachant que, de toute façon, quelle que soit l'architecture du processus de concertation, il y a des instances pour concerter, il y a également des instances pour décider. Le deuxième objectif que nous poursuivons, c'est l'implication de chacun, c'est-à-dire que tous les acteurs se retrouvent dans les différentes instances du processus de concertation que nous construisons, donc les institutionnels, les collectivités, les acteurs socio-économiques et également les associations, notamment les associations de riverains, celles qui ont pu participer au débat public et d'autres, les citoyens, enfin, une participation large à tous les niveaux. Troisième objectif, c'est d'articuler cette concertation avec les problématiques concrètes du territoire. Nous avons entendu pendant le débat public un certain nombre de questions qui ont été posées sur des thèmes sensibles et nous proposerons de créer des espaces de dialogue sur ces questions concrètes, donc encore une fois en associant ceux qui veulent bien y participer, et nous espérons qu'ils seront nombreux ; donc créer des espaces de dialogue sur ces thèmes spécifiques afin de pouvoir avoir une connaissance, la meilleure possible, des questions qui préoccupent les acteurs. Et puis, quatrième objectif, c'est d'adopter un outil de concertation qui soit efficace, c'est-à-dire qui ne soit pas une grosse usine à gaz et partager, c'est-à-dire que ce que nous ferons la semaine prochaine, ce sont des propositions, et bien sûr nous en discuterons, mais au-delà du débat public, enfin, de la fin du débat public, ce que nous proposons et, d'ailleurs c'est un engagement de notre part, c'est que le processus de concertation ne soit pas quelque chose d'imposé de manière unilatérale mais qu'il soit non seulement discuté mais décidé ensemble. Et donc nous proposerons l'élaboration et la signature, en tout cas une co-élaboration d'une charte de concertation qui décrira l'ensemble du dispositif de concertation post-débat public et qui devra être élaborée et approuvée par l'ensemble.

Deuxième engagement que nous prenons, parce que vous avez cité la question du garant. Donc la loi donne la possibilité de saisir la CNDP pour un garant. Donc nous, un engagement que nous prendrons, c'est d'avoir un dispositif qui se portera garant. Alors, c'est un garant ou c'est un collectif, enfin, un comité avec plusieurs personnes, qui sera indépendant du maître d'ouvrage et qui aura pour mission de veiller que RFF met bien en application les propositions que nous vous ferons en termes de concertation, donc qui veillera au bon déroulement de la concertation. Donc cela, c'est un engagement que nous prenons, la loi nous donne cette possibilité, nous la prendrons. Troisième engagement, c'est évidemment une rencontre annuelle avec l'ensemble des citoyens de même type que ce que nous avons pu faire en débat public, alors, ce qui n'empêche pas d'avoir des rencontres plus fréquentes à des niveaux différents sur des thèmes spécifiques, et cetera. Mais il y aura au moins une fois par an une rencontre avec l'ensemble des acteurs pour rendre compte de l'avancée du projet et la première réunion que nous proposons, cela sera d'ailleurs à l'automne 2011 et elle aura pour objet la présentation et l'explication de la décision de RFF sur le projet Interconnexion sud.

Jacques DUCOUT : Bien ! Merci ! L'automne 2011, j'engage tous ceux qui veulent à s'inscrire pour la concertation, bien évidemment à être sur une liste et quelque part où ils disent qu'ils participent à la concertation à l'automne 2011. S'il y a encore quelques questions, on a... Je sais que... Oui, Monsieur Perzo, je ne l'ai pas autorisé tout à l'heure, donc donnez-lui un micro ; et puis, Monsieur Picciotto. Ne restez pas trop longtemps à poser votre question. Je vous donnerai la parole après monsieur.

Thierry PERZO : Oui mon Général !

Jacques DUCOUT : Oui, vous avez vu comment on a dépassé les temps.

Thierry PERZO : On en avait fait la demande effectivement quand il y a eu une réunion sur site à Massy, concernant le raccordement A5 et on avait demandé aux représentants de RFF si la possibilité d'agir assez en amont des prochaines décisions alors que nous ne sommes que contributeurs par nos impôts pour donner notre avis ou notre critique sur l'avancement du projet d'Interconnexion sud. Donc je suis très heureux d'apprendre les sujets qui seront évoqués plus amplement à Longjumeau et nous nous inscrivons dès à présent dans cette dynamique et dans cette demande. Par exemple, la modalité de trafic, c'est notamment cette chose-là puisque... et je reviens juste sur ce point-là, nous avons pu porter la critique sur le projet Massy-Valenton parce que nous avons su lire les documents et dans ces documents, le dossier 2003, nous avons levé un certain nombre de lièvres et d'erreurs manifestes, par exemple, sur l'impact socio-économique, le curseur s'arrêtait en 2015 alors que la réglementation impose une étude sur 30 ans. Donc la lecture critique que nous avons faite et bien d'autres points encore nous ont permis d'être à ce jour acteur crédible et constructif d'une critique qui permet qu'on dénoue ce problème de l'interconnexion actuelle, Massy-Valenton, et future Interconnexion sud. C'était juste une observation et un commentaire pour vous dire que nous serons présents sur les prochaines étapes dès lors qu'elles seront permises dans la construction des décisions.

Jacques DUCOUT : Je serais vigilant. Monsieur ! Oui, donnez un micro, s'il vous plaît.

Carmelo PICCIOTTO : Oui, bonsoir ! Alors, je voulais juste dire que, en fait, moi je serais partisan du scénario B mais sans aucun tunnel, c'est-à-dire que, en fait, je pense que le problème, c'est d'une part l'absence de concurrence, c'est-à-dire qu'il y a en fait un... Le dialogue reste restreint RFF-SNCF. Or, je pense qu'il y aurait la RATP. La RATP devrait devenir partie prenante puisque, en fait, il se trouve que... à chaque bout, en fait, elle exploite des voies qui pourraient... le projet pourrait être relié en fait. Alors... Voilà, autrement... !

Jacques DUCOUT : Je crois qu'on va attendre une petite réponse. Cela va être bon après, on va dépasser le temps monsieur.

Carmelo PICCIOTTO : Oui, tout à fait. Je termine juste, parce que ceci peut influencer énormément sur le financement et qu'en fait, les positions que je défendrais permettent l'arrivée de nouvelles ressources et un raccourcissement des délais de réalisation. Voilà !

Jacques DUCOUT : Merci.

Tristan BARRÈS : Donc j'ai pris note de votre intérêt pour le scénario B. Ce que j'ai compris de votre intervention, c'est que vous nous encouragez à avoir une bonne coordination, c'est cela, entre différents maîtres d'ouvrage et différents projets du secteur. C'était bien ce que vous vouliez dire ? Donc je pense que, effectivement, c'est quelque chose de très important, notamment à Orly où il y a pas mal de projets en cours et qui devront s'articuler avec la gare. Nous savons que c'est une clé du succès. Un projet, c'est une bonne coordination entre tous les acteurs. C'est ce qui est... une mauvaise coordination des troupes nuit à tout le monde, c'est ce qui a perdu Napoléon à Waterloo. On n'essayera pas de faire la même chose sur l'Interconnexion Sud.

Jacques DUCOUT : Moi, je vais essayer de comprendre un peu différemment puisque... j'essaie de comprendre parfois. J'ai cru comprendre que, au bout de la ligne B, donc du scénario B, il y avait les deux opérateurs dont j'entends parler depuis le début, c'est-à-dire RFF, et puis, la SNCF qui exploite les voies, et puis, qu'il y a la RATP ; Il y a bien la RATP, au bout... côté ouest, la RATP ; et côté est ? C'est cela que vous avez dit ? J'ai cru comprendre cela.

Carmelo PICCIOTTO : Oui, tout à fait.

François GULIANA: Non, peut-être... Il faut voir une carte du réseau, avoir en tête... Donc Réseau ferré de France a été créé en 97, nous sommes propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et un des opérateurs de ce réseau qui nous fait rouler les trains, c'est la SNCF. La RATP, donc notamment, sur le RER B, a un réseau qui est indépendant du réseau ferré national, et il n'y a aucune liaison entre notre réseau... enfin, la RATP au Sud de l'Île-de-France sur le RER B, il n'y a aucune liaison entre notre réseau et le réseau de la RATP dans ce secteur-là.

Carmelo PICIOTTO : Oui, en fait...

Jacques DUCOUT : Trente secondes !

Carmelo PICIOTTO : ... cela répond exactement à la même problématique, c'est qu'en fait, la RATP, en fait, si vous voulez, entre Massy-Palaiseau et Massy-Verrières, il y a des voies, donc il faudra... il pourrait y avoir une mixité de circulation, et surtout à l'ouest, c'est la liaison entre le terminus de Boissy-Saint-Léger qui doit cesser d'être une impasse, en fait, et dont il faut récupérer la substance.

Jacques DUCOUT : Moi, il me semble avoir compris, mais bon... Je vais laisser la parole au Président, je crois que c'est l'heure de conclure. De toute façon, cette réunion était un peu difficile, je trouve, mais le Président va nous dire ses conclusions.

François PERDRIZET : Merci. D'abord, je voudrais commencer par un grand merci à tous les intervenants que cela soit les intervenants qui étaient au pupitre ou tout le monde, par ces questions qui ont animé cette séance. Alors, je voulais faire trois remarques, peut-être quatre. La première remarque, c'est qu'on a été confronté à un sujet difficile avec un langage et quel que soit l'effort que les techniciens fassent, de temps en temps, je me suis posé la question : mais est-ce que c'est accessible pour quelqu'un qui n'est pas un petit peu versé dans le domaine des transports ? Je crois que cela veut dire pour nous qu'il faut continuer à faire des efforts pour rendre ces sujets accessibles. Sur ce thème, d'ailleurs, de la technique, il y a un certain nombre d'engagements qui ont été pris, notamment, de communiquer les études, et je pense à Monsieur Perzo qui attend la plus grande transparence dans ce domaine-là. Cela, c'est donc un premier versant, le versant technique.

Deuxième versant, c'est le versant scénarios. Donc ce versant scénarios, aujourd'hui... Alors, quand je parle scénarios, je parle surtout des arguments échangés puisque nous, on est assez neutre. Simplement, on essaie de voir quels sont les arguments mis en avant par les uns et par les autres. Il est certain que nous avons entendu parler du scénario C avec des arguments tout à fait à prendre en considération ; nous avons entendu parler, et cela c'est un peu extraordinaire vis-à-vis des autres réunions, du scénario B, et notamment, on se retrouve avec cette balance très difficile entre, d'un côté, la faisabilité, et de l'autre côté, les problèmes d'environnement qui sont probablement immenses pour ce scénario B. Donc là, cela a été bien abordé. Alors, un regret, c'est que le scénario A avec deux gares n'a presque pas été abordé, et cela m'étonne un petit peu parce qu'on est en Val-de-Marne et que je pensais qu'il y avait, en Val-de-Marne, des partisans de cette deuxième gare à Villeneuve-Saint-Georges. Je pense qu'ils auront l'occasion de s'exprimer, notamment la semaine prochaine puisque la semaine prochaine, à Longjumeau, on reprendra ce thème : quels sont les arguments en faveur de chacun des scénarios ?

Troisième point, on a rencontré des incertitudes dans deux domaines : un premier domaine qui a été signalé avec l'exposé du STIF, c'est comment bien caler le « chevelu » de la desserte en transport collectif vis-à-vis du projet des deux TGV ; et là, on sent bien, nous, on a entendu beaucoup de demandes, de liens avec Orly, notamment. Le lien avec Orly en transport en commun de la zone concernée, du territoire concerné est tout à fait

important, et là on voit bien qu'il va falloir continuer à travailler pour lever progressivement les incertitudes qui existent. Et puis, la deuxième chose que je crois que... qui, pour nous, est importante c'est quel est le fret, son avenir, son évolution dans le secteur ? On a commencé à en dire un mot mais il est certain que c'est un sujet à part entière pour le projet qui nous concerne. Voilà les trois choses que je souhaitais souligner. En vous remerciant encore de votre présence, de votre patience et de votre acharnement à comprendre un sujet difficile. Merci ! (*Applaudissements*)