

Camille SAISSET : S'il vous plaît, la réunion publique va bientôt commencer. Merci de bien vouloir vous avancer. Et les personnes qui sont attendues à la tribune sont les bienvenues, Monsieur François Perdrizet, Monsieur Tristan Barrès. Merci.
Monsieur Jean-François Retière. Allez-y !

Jean-François RETIERE : Monsieur le Président de la Commission, mesdames et messieurs les membres de cette Commission, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs les présidents des différentes administrations et associations. Je dois excuser Jean-Marc Ayrault, député-maire de Nantes et président de Nantes métropole, qui ne pourra pas être présent ce soir et qui m'a chargé donc de faire l'accueil, de vous souhaiter la bienvenue dans notre agglomération nantaise et de se féliciter qu'il y ait autant de monde présent ce soir pour un débat sur cette fameuse Interconnexion Sud qui, j'en avais parlé avec le Président, l'inquiétait un peu en se disant : « Mais est-ce qu'il y aura du monde ? » On lui a dit : « oui, sûrement, parce qu'on sait que c'est un sujet qui mobilise ». Il y a déjà eu une large concertation et je dois dire, par exemple, que nous avons des documents à Nantes métropole, le Plan de déplacements urbains pour le Conseil général, le référentiel Mobilité avec le Conseil régional, nous avons de nombreux échanges sur des documents d'orientation qui font bien référence à la question de l'attractivité de la métropole nantaise, mais de ce Grand Ouest aussi, et je veux saluer les élus de Rennes qui sont présents ce soir également. Donc, j'espère que nous allons avoir, dans ce cadre de large concertation, des échanges fructueux et un débat intéressant aussi puisqu'il associe les gens d'Ile-de-France, des Franciliens, un mot pas toujours très beau, et puis, les gens des régions. Et voilà donc quelque chose qui augure d'un grand dialogue national. Donc, je laisse la place aux différents intervenants. Et merci encore d'avoir choisi l'agglomération nantaise pour accueillir ce débat.

François PERDRIZET : Merci, Monsieur le Président de votre accueil dans l'agglomération nantaise. Ce que je voudrais dire, d'abord, bienvenue à toutes et à tous. Je suis heureux de voir le nombre de personnes intéressées par le débat de ce soir. Alors, donc, je suis le président de la Commission particulière du débat public d'un projet qui est implanté ou qui s'implantera en Ile-de-France. Alors, une démarche de débat public, ce sont toutes des séquences de réunions. Nous, on en est à peu près à la moitié, c'est-à-dire qu'on a prévu une douzaine de réunions et on en a fait déjà cinq, et notamment dans toutes les villes importantes de l'agglomération sud de Paris. On a été à Massy, on a été à Melun, on a été à Villeneuve-Saint-Georges, on a été à Orly, on a été aussi à Juvisy, donc on a été dans un certain nombre de villes de l'agglomération parisienne. Et ce soir, c'est la première fois que nous sortons de l'agglomération parisienne pour aller dans une ville de province. Alors, comment on est arrivé à cette idée de dire : « Il faut intéresser les gens de province en province » ? D'abord, on voit bien que ce projet, son utilité est, pour bonne partie, liée à des déplacements province-province. Donc, l'utilité du projet est vraiment liée aux gens qui habitent hors agglomération parisienne, pas seulement, bien sûr l'agglomération parisienne a aussi des intérêts dans ce projet. Et alors, on s'est dit : « Mais si on va en province, est-ce qu'on aura du monde ? » Et c'est vrai que ce n'est pas facile d'intéresser les gens sur un projet où l'impact direct, c'est-à-dire l'impact, notamment en matière d'environnement, n'est pas forcément chez eux. Alors, cela arrive dans beaucoup de projets mais là il y avait une distance plus grande que d'habitude entre, d'un côté, l'Ile-de-France, et de l'autre côté, l'ensemble des régions. Alors, pourquoi a-t-on choisi Nantes ? Alors, on a choisi Nantes, d'abord parce qu'à mon avis Nantes représente bien la façade Atlantique et le problème que la façade Atlantique a de

se connecter au reste des régions de province, voire à l'étranger. Et puis, on a choisi Nantes aussi parce qu'il y avait un partenaire qui s'est toujours beaucoup intéressé à l'enjeu de l'Interconnexion Sud, c'est l'Association de l'interconnexion Sud. Pour ces deux raisons, on s'est dit vraiment, si on relève le défi de débat public en province, nous commencerons par Nantes. Alors, j'espère et je suis déjà presque sûr que cette réunion sera une réussite, ce qui nous permettra d'en envisager d'autres dans d'autres provinces. Dernière chose, ce n'est pas moi qui ferai l'animation directe, c'est ma collègue Camille Saisset qui a deux caractéristiques, notamment, importantes. Premièrement, elle est journaliste environnement, et deuxièmement, elle connaît bien la région de Nantes. Voilà ! Donc, on avait dans l'équipe quasiment une Nantaise ou presque. Voilà ! Je nous souhaite à tous un débat fructueux, et je passe la parole à Camille Saisset.

Camille SAISSET : Merci. Alors, moi, je vais animer cette réunion publique territoriale, et commencer d'abord par vous présenter la procédure du débat public. On va utiliser les nouvelles technologies, voilà ! La Commission nationale du débat public ou CNDP est une instance qui est une autorité administrative indépendante qui a été instituée par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, qui est en fait la deuxième loi qui a permis de mettre en place cette démarche de débat public, la première étant la loi du 2 février 1995 dite « loi Barnier » et relative au renforcement de la protection de l'environnement, tout cela s'inscrivant dans un cadre beaucoup plus large, qui est appelé la convention d'Aarhus sur le droit à l'information sur les questions d'environnement. Donc cette CNDP, autorité administrative, est chargée de veiller au respect de la participation du public dans les processus d'élaboration de projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national. Dès lors qu'ils comportent de forts enjeux socio-économiques, avec des impacts significatifs sur l'environnement ou bien sur l'aménagement du territoire. Dans le cas présent, il s'agit du projet Interconnexion Sud qui, comme le Président l'a précisé, repose sur des enjeux nationaux, puisqu'il s'agit d'améliorer... enfin, puisque cela concerne, pardon, les liaisons province-province ferroviaires par des LGV où circulent des TGV. Voilà ! On peut aussi dire que c'est un projet qui contient l'idée de construire une gare TGV à Orly en proximité de la plateforme aéroportuaire Orly, c'est-à-dire que ce projet repose sur l'idée d'une liaison air-terre ou air-fer. Et donc, là aussi, c'est un enjeu important en termes d'aménagement du territoire. C'est situé, comme l'a dit le Président, effectivement, en Ile-de-France, dans le Sud de l'Ile-de-France, dans une zone particulièrement dense et un projet qui peut aussi avoir des impacts sur l'environnement, ce qui fera d'ailleurs l'objet d'une réunion à part entière, sachant qu'une grande partie de ce projet envisage la construction de tunnels souterrains dans ce milieu urbain dense. Voilà ! Tout cela pour justifier le fait que la CNDP ait été saisie par le maître d'ouvrage qui est RFF en avril 2010. Et y compris le fait que ce soit aussi un projet dont le coût varie mais qui, de toute façon, dépasse un investissement de 300 millions d'euros. Voilà ! Suite à cette saisie, la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser un débat public. Et pour ce faire, elle a nommé un président de Commission particulière du débat public, qui est Monsieur François Perdrizet à ma gauche. Je vous laisse vous présenter.

François PERDRIZET : Je suis un ingénieur général des Ponts et chaussées honoraire. Cela veut dire que mon activité n'est plus ce qu'elle l'était. Et j'ai été notamment directeur de la recherche au ministère de l'Équipement.

Camille SAISSET : Donc, Monsieur Perdrizet a ensuite réfléchi à qui est-ce qu'il voulait nommer, et qui est-ce qu'il voulait avoir à côté de lui pour l'accompagner dans cette expérience de transposition, quelque part, je dirais, multidimensionnelle d'un projet-

papier dans un contexte à la fois économique, social, environnemental et historique. On peut rajouter des tas de dimensions que peut donner lieu un débat public. Alors, il a ensuite envisagé d'associer dans cette Commission une personne qui s'appelle Michèle Tilmont, une femme qui est avec nous dans la salle mais qui se cache bien puisque je ne la vois pas. Voilà ! Michèle Tilmont, si vous voulez bien vous présenter.

Michèle TILMONT : Merci. Bonsoir à tous ! Donc, Michèle Tilmont, je suis architecte urbaniste de formation.

Camille SAISSET : Voilà ! Ainsi...

Michèle TILMONT : Et donc, j'étais également fonctionnaire du ministère de l'Équipement devenu ministère en charge du développement durable.

Camille SAISSET : Voilà ! Dans cette commission, également, Olivier Klein.

Olivier KLEIN : Oui, bonsoir ! Donc, moi, je suis chercheur au Laboratoire d'économie des transports à Lyon, en activité encore.

Camille SAISSET : Voilà ! Et enfin, Jacques Ducout à ma droite.

Jacques DUCOUT : Je suis général de l'Armée de l'air, en deuxième section, c'est-à-dire j'ai terminé mon activité. Et puis, je suis de Bordeaux, et je suis commissaire enquêteur en même temps, de temps en temps. Voilà ! Merci.

Camille SAISSET : Voilà ! Si vous voulez en savoir plus, il suffit de consulter la première lettre du journal du débat public qui est sur la table à l'entrée. Voilà ! Ce débat public, ensuite... enfin, nous avons donc tous été nommés par la CNDP, et nous avons commencé à préparer ce débat public qui a, effectivement, commencé le 9 décembre 2010 et il se terminera le 20 mai 2011, sachant qu'il y aura une interruption en raison de la réserve électorale liée aux cantonales, et que l'objectif est de faire en sorte que ce débat public dure pendant quatre mois. A l'issue de ce débat public, nous allons rédiger ce qui s'appelle un compte-rendu du débat public, qui sera ensuite repris par la Commission nationale du débat public et validé, et qui donnera lieu à un bilan de la CNDP, bilan qui sera ensuite remis au maître d'ouvrage, RFF, lequel aura trois mois pour y répondre. Voilà un petit peu l'idée de la procédure.

Pour animer ce débat public, nous avons mis en place un site Internet sur lequel vous trouvez tous les documents, la possibilité de répondre à des questions. Ensuite, nous recensons et faisons en sorte que vous ayez les réponses. Voilà ! Vous pouvez aussi nous contacter. Vous pouvez aussi nous contacter par voie postale, l'adresse figure en bas, pareil, de la lettre du débat public, ou également venir nous voir. Donc, cela, c'est notre local que nous avons pris en face de la gare TGV de Massy et où travaille, cela permet de penser à elle, Camille Sourbet qui est restée là-bas et qui est l'assistante de Jérôme Lavaux qui est ici et qui est notre secrétaire général. Voilà ! Alors là, je vous ai déjà entendus. Il s'agit de Sainte Barbe d'Abbaretz du pays de Nozay, et une Sainte Barbe fabriquée en bronze et sans doute avec de l'étain tiré des terres, étain qui a créé la richesse de la région ouest, à l'époque notamment gallo-romaine. La richesse de ce débat public repose, et je me dépêche, sur les principes qui sont d'équivalence, de transparence, d'argumentation, d'indépendance et de neutralité. Et comme déjà j'ai dépassé mon temps, je vous invite à en trouver le détail dans ce journal du débat, et surtout à les appliquer ce soir. Et enfin, voilà, un des principes d'équivalence, c'est que le temps de parole pour chacun dans le public est de 3 minutes, et que les interventions structurées qui suivront sont de 6 minutes. Voilà ! Je vous présente rapidement les

cahiers d'acteurs qui sont à l'entrée et voilà la suite du programme de la réunion publique. En première partie, la présentation du projet, et en deuxième partie, avec une première série d'interventions et une deuxième série d'interventions structurées. Je m'arrête là et je passe la parole à Réseau ferré de France. Pardon, oui, excusez-moi, questions du public d'abord sur le procédé de débat public. Si vous avez des questions à poser sur la procédure du débat public ou de la réunion de ce soir, oui. Non, vous n'avez pas de question ? Oui, la fin, c'est une erreur, c'est 22 heures. Et comme c'est aussi une erreur sur le plan de la réunion de ce soir, voilà, c'est très bien, c'est comme... Pour la présentation de la réunion de ce soir, c'est 25 minutes accordées à Réseau ferré de France. Monsieur Rhoné, s'il vous plaît, directeur régional Pays de la Loire-Bretagne.

Xavier RHONÉ : Bonsoir ! Donc, il me revient de présenter le maître d'ouvrage de l'opération. Je suis le directeur régional Bretagne-Pays de la Loire pour RFF, je suis accompagné de mes collègues de la Direction régionale de l'Île-de-France : Tristan Barrès et François Guliana. RFF, pour ceux qui ne nous connaissent pas, est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national depuis 1997, donc RFF est un établissement public de l'État qui a été créé pour exploiter, entretenir, développer et moderniser le réseau. Donc, on parle ici de l'action 3 qui correspond à la notion de développement du réseau avec la création de nouvelles infrastructures, notamment dans le domaine de la grande vitesse. Alors, je vais parler assez rapidement, étant le régional de l'étape, de ce qui se passe aujourd'hui dans le contexte de la grande vitesse. Comment l'étoile à grande vitesse française progresse ? Et puis, je ferai un petit zoom sur un certain nombre de données qui sont liées à l'ouest de la France, à Nantes en particulier.

Où en sommes-nous aujourd'hui en matière de grande vitesse en France ? Nous avons construit 1 847 kilomètres de ligne à grande vitesse avec 4 grands axes qui ont été réalisés progressivement, en commençant par le Sud-Est avec d'abord Lyon, puis Marseille et Nîmes ; l'Ouest qui a été réalisé dans un second temps où on accède au Mans et à Tours ; le Nord, Lille et le tunnel sous la Manche ; et l'Est, Lorraine, bientôt Alsace complété par un réseau de lignes classiques à haute performance qui sont à des vitesses supérieures à 160 km/h et qui sont représentées sur cette carte en jaune, et que nous connaissons bien ici à Nantes, puisqu'à partir du Mans, c'est la situation qui est la nôtre pour rejoindre Nantes. Le réseau est parcouru par un nombre important de trains aptes à la grande vitesse qui sont soit des TGV de la SNCF, soit d'autres circulations de type Thalys, Eurostar. Donc, on a déjà une certaine variété de matériels qui va aller sans doute en s'accroissant. Ce contexte de la grande vitesse nous amène effectivement à voir que si les lignes à grande vitesse qui ont été créées ont été créées avant tout pour imaginer des déplacements Paris-province, assez rapidement, on s'est posé le problème de la combinaison et les échanges entre les lignes de façon à faciliter les déplacements entre provinces, aujourd'hui, une combinatoire entre 4 lignes qui permet un certain nombre de déplacements sur un mode varié. Il y a environ 117 millions de voyageurs par an sur le TGV en France, 16,3 millions environ correspondent à l'aire d'attraction du TGV en direction de l'Ouest, Bretagne ou Pays de la Loire. Et si on s'interroge sur le poids que représente la partie concernée par les déplacements de province à province, on voit qu'à partir de Nantes, par exemple, qui correspond à un potentiel d'environ 5 millions de voyageurs, on a 1,2 million de voyageurs qui voyagent sur les intersecteurs, c'est-à-dire une proportion d'environ un quart, on retrouve cette proportion aussi bien à Poitiers, à Bordeaux, à Rennes, donc les grandes villes de l'Ouest sont à peu près sur ce type de répartition. Alors, à partir de la Bretagne et des Pays de la Loire, on circule en direction en majorité du sud-est mais aussi du nord, et puis une partie également sur l'est, cette répartition ne comprenant pas les gares de l'Île-de-France sur lesquelles mes collègues

reviendront tout à l'heure. Alors, le réseau, nous en étions à 1 847 kilomètres. Nous allons l'étendre avec une ouverture qui est maintenant très proche, celle de Dijon-Mulhouse à la fin de l'année ; un peu plus lointain l'achèvement de la LGV Est jusqu'à Strasbourg en 2016. La loi Grenelle a imaginé d'autres trajets, d'autres projets qui vont petit à petit se déployer sur le territoire, puisque 2 000 kilomètres de lignes nouvelles doivent être engagés d'ici 2020, elles sont représentées ici, et je vais détailler plus spécialement ce qui concerne le territoire de l'ouest, sachant que nous sommes bien dans la problématique de l'interconnexion que vous voyez se positionner ici. Alors, si on parle de l'ouest, nous sommes effectivement à la veille d'une grande révolution. Nous avons actuellement un système qui était relativement stable depuis le début des années 90. On avait construit moins de 300 kilomètres de lignes à grande vitesse avec une antenne vers le Mans et une antenne vers Tours, ce système prolongé par des électrifications de ligne classique est celui que nous connaissons aujourd'hui. On va complètement modifier ce système avec la création de deux lignes nouvelles au cours des prochaines années : la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire et puis la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, et on va passer à 768 kilomètres de lignes à grande vitesse dans l'ouest achevés en 2017. Cela veut qu'on aura multiplié par 2,5 le potentiel du réseau à grande vitesse circulant dans l'ouest. Et puis, si on se projette un petit peu plus loin avec simplement les projets de la première phase du Grenelle, on passerait à 1 350 kilomètres environ de lignes à grande vitesse avec les projets en direction sud de Bordeaux et puis la ramification en direction de Limoges. Ensuite, on doit se projeter sur l'autre phase du Grenelle, celle qui nous permet de développer d'autres projets complémentaires, notamment sur notre zone d'attraction : en Bretagne, avec les prolongements sur Rennes-Brest et Rennes-Quimper ; plus près de Nantes avec la liaison Nantes-Rennes et le barreau est-ouest, l'un faisant partie de l'autre ; et puis, plus au sud, un contournement ferroviaire de Bordeaux, un prolongement en direction du Béarn, un prolongement également en direction de Narbonne qui est une sorte d'autre interconnexion vers le Sud. Voilà ! Donc, on va avoir au travers de toutes ces actions une véritable révolution de la grande vitesse dans l'ouest avec un rôle qui ramène à l'Interconnexion Sud que je laisse à Tristan Barrès le soin de présenter.

Tristan BARRÈS : Bien. Mesdames et messieurs, bonsoir ! Donc, nous représentons, François Guliana et moi, la direction régionale Ile-de-France de Réseau ferré de France, on est très contents d'être ici. C'est la première réunion en province, comme cela a été indiqué tout à l'heure, et ce projet, finalement, en tout cas, a été soutenu depuis longtemps par la province, avec une certaine endurance parce que cela fait longtemps qu'on en parle, il est vrai. Et on constate à cette mi-temps de débat public que c'est un projet qui est également soutenu par la Région Ile-de-France. Et donc, comme cela a été dit tout à l'heure, c'est un projet vraiment très intéressant et qui allie les intérêts franciliens et des régions de province. Alors, je vais vous présenter le projet Interconnexion Sud à deux voies avec François. Le projet Interconnexion Sud repose sur deux idées fondamentales qui sont, d'une part, la création de ligne dédiée et, d'autre part, la création de gares TGV franciliennes dans le Sud de l'Ile-de-France. Alors, avant de vous décrire le projet en lui-même, je vais vous dire deux mots sur le fonctionnement du réseau grande vitesse en Ile-de-France. Aujourd'hui, vous avez quatre radiales, donc, les lignes à grande vitesse radiales qui convergent sur Paris, avec des gares parisiennes comme terminus : la LGV Nord, la LGV Est, la LGV Sud-Est et la LGV Atlantique. Trois de ces quatre radiales sont connectées entre elles par une ligne transversale, qu'on appelle Interconnexion Est, et qui permet la circulation des TGV province-province qu'on appelle dans notre jargon « TGV intersecteurs » de manière fluide. Il y a une des quatre

radiales qui n'est toujours pas connectée au reste du réseau, c'est la LGV Atlantique. Et les TGV Atlantique, comme vous le savez bien, sont obligés, à partir de Massy, de se mélanger au flux du RER C et des trains de fret entre Massy et Valenton, avant de rejoindre le réseau grande vitesse national.

Ce réseau est également caractérisé par la présence de trois gares TGV franciliennes, on les décrira peut-être un peu plus tout à l'heure : Massy, Marne-la-Vallée et Roissy. Donc, le projet Interconnexion Sud vise justement à rétablir la continuité manquante qui fait défaut entre la ligne à grande vitesse Atlantique et le reste du réseau. Alors, là, on a un TGV qui vient de partir de Nantes, qui arrive à Massy et, donc, vous voyez que pour se raccorder au reste du réseau, il doit emprunter la ligne Massy-Valenton, là, il est à Valenton. S'il allait à Lyon, il tournerait à droite. Alors, celui-là, je crois, il va à Lille, donc il continue, il dessert Marne-la-Vallée. Pareil, s'il allait à Strasbourg, il continuerait à droite, il continue sur l'Interconnexion Est, dessert Roissy et continue sur la LGV Nord. Donc, voilà comment fonctionne le réseau à grande vitesse en Ile-de-France. Comme je l'ai dit tout à l'heure, le projet Interconnexion Sud, une ligne dédiée pour raccorder la LGV Atlantique au reste du réseau et des nouvelles gares TGV franciliennes dont une connectée à l'aéroport d'Orly et, éventuellement, une deuxième, soit dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges, soit dans le secteur de Sénart. Il est important de souligner que quelles que soient les options, la gare de Massy reste une gare TGV dans laquelle s'arrêtent les trains et qui est toujours desservie par l'Interconnexion Sud. Alors, nous entrons dans ce débat avec des convictions, je viens de les décrire : une ligne dédiée, des gares TGV franciliennes, mais également des questions sur la meilleure façon de réaliser ce projet.

Alors, première question : où positionner la gare TGV d'Orly ? Vous verrez tout à l'heure que quatre localisations sont proposées. Deuxième question : faut-il une deuxième gare ? Et si oui, où ? Dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges ou dans le secteur de Sénart ? Et puis, au fond, comment relier ces différentes gares entre elles, c'est-à-dire quel est le faisceau que l'on choisit ? Et donc, nous vous présenterons différentes options autour de trois scénarios A, B, C et leurs variantes pour illustrer l'ensemble de ces éléments. Alors, l'Interconnexion Sud, c'est une ligne dédiée et des gares TGV. Pourquoi voulons-nous une ligne dédiée ? Cela a été rappelé juste avant, l'Interconnexion Sud constitue une sorte de clé de voûte entre l'ensemble des lignes du réseau TGV national qui est en cours de développement. Le trafic intersecteurs, c'est-à-dire les TGV province-province qui contournent l'Ile-de-France, c'est un trafic qui est très dynamique. On constate une croissance de 4 % par an sur l'ensemble du trafic TGV national, qui est de 117 millions de voyageurs et le trafic intersecteurs qui est effectivement une part de ce trafic, 22 millions de voyageurs, a une croissance très forte : 8 %. Au départ de la gare de Nantes, pour donner un ordre de grandeur, les TGV radiaux, donc ceux qui vont à la gare Montparnasse, augmentent chaque année de 2 % ; les intersecteurs au départ de Nantes, ils augmentent de 10 %. Je fais un regard dans le rétroviseur sur les cinq dernières années, c'est un marché très dynamique. Or, on a un problème en Ile-de-France, c'est le passage entre Massy et Valenton. Alors, on a toujours notre TGV qui vient de Nantes qui va se risquer sur la ligne Massy-Valenton. *Donc, si l'animation peut fonctionner... Malheureusement, un problème de TGV qui s'est arrêté sur la voie... Alors, est-ce que la régie peut suivre avec la souris ? Peut-être. On réessayera tout à l'heure alors, cela ne fonctionne pas...* Le problème sur cette ligne, c'est que les TGV doivent s'insérer entre deux RER C puisque vous avez la ligne noire, en fait, qui est la ligne Massy-Valenton. Donc, vous reconnaissez les deux voies rouges qui sont les lignes radiales qui vont à gauche, à Paris-Montparnasse et, à droite, à Paris Gare de Lyon. Donc, le TGV

intersecteurs doit s'insérer entre deux RER C sur la ligne Massy-Valenton, et donc sa marche est forcément très dépendante de la marche des RER C. Et puis à l'Est, là, vous voyez un feu rouge qui devrait passer au vert si cela fonctionnait. Le TGV intersecteurs ne doit pas manquer un rendez-vous important, c'est que, à cet endroit-là, il doit s'insérer entre deux batteries de TGV qui partent de la gare de Lyon et qui vont à Lyon. Donc, le TGV a, à la fois, l'obligation, je dirais, de s'insérer entre deux RER C au niveau de la ligne Massy-Valenton et, ensuite, à la fin, de s'insérer entre deux batteries de TGV radiaux qui, eux, foncent sur Lyon. Alors, quand il y a un problème sur le RER, le TGV qui est derrière s'arrête, donc, première source de retard. Et, après, il y a un effet boule de neige parce que lorsque le RER repart et que le TGV a pu lui-même repartir, comme il a manqué son rendez-vous à l'est de la ligne Massy-Valenton, au niveau de Valenton, il doit de nouveau s'arrêter pour laisser passer la batterie des TGV qui vient de la gare de Lyon. Donc, le projet Interconnexion Sud vise justement à découpler ces flux entre RER et TGV, et permettre une circulation fluide des TGV en améliorant, d'une part, la régularité des TGV, mais également celle des RER. Donc, comme cette animation, c'est un peu le « clou du spectacle », on va dire, j'espère qu'elle fonctionnera tout à l'heure, on pourra vous la remonter.

Camille SAISSET : Il y a peut-être des questions qui nous amèneront à y venir.

Tristan BARRÈS : Alors, le deuxième point d'Interconnexion Sud, ce sont les gares TGV franciliennes. Alors, les gares TGV franciliennes, il y en a trois aujourd'hui. Si on peut passer au transparent suivant, encore. Donc, vous avez la gare de Massy, la gare de Marne-la-Vallée-Chessy et la gare TGV de Roissy. On appelle des gares TGV franciliennes, des gares TGV à l'extérieur de Paris qui accueillent exclusivement des TGV, et ce qu'on appelle gares parisiennes, ce sont les gares terminus, les grandes gares que vous connaissez. Alors, ces deux types de gares ont des caractéristiques très différentes. D'abord, les gares parisiennes sont des gares très grosses, c'est 84 millions de voyageurs au total ; les gares TGV franciliennes, c'est de l'ordre de 1 à 3,5 millions de voyageurs, donc, au total, 8,5 millions de voyageurs. Donc, ce sont des gares qui sont, en valeur absolue de trafic, plus petites mais qui sont très dynamiques. Donc, 17 % de croissance, ces trois dernières années, dans les trois gares franciliennes que je vous ai citées, contre 6 % dans les gares parisiennes. C'est tout à fait lié au ratio que je vous ai donné tout à l'heure, le trafic TGV radial croît beaucoup moins que le trafic intersecteurs. Et la caractéristique des gares TGV franciliennes, c'est qu'elles sont multidirectionnelles. En fait, à Massy, c'est un carrefour de différentes régions françaises. En provenance ou à destination de Massy, vous pouvez aller ou venir du Nord, de l'Est, de Strasbourg, de Lyon, de Marseille, de Bordeaux, et cetera, alors que les gares parisiennes sont monodirectionnelles, c'est-à-dire cloisonnées dans un secteur géographique, par exemple, la gare Montparnasse, à l'Ouest et le Sud-Ouest de la France. Alors, on constate que ces gares TGV franciliennes sont inégalement réparties sur le territoire francilien, et donc que les différents pôles de l'Île-de-France sont inégalement accessibles par le TGV. Donc, vous voyez en vert les zones qui sont bien accessibles par le TGV, et puis, en orange, celles qui sont beaucoup moins accessibles. Donc, cela veut dire, c'est toute la grande couronne, en gros. Or, vous avez 5/6^e de la population et des emplois de l'Île-de-France qui se trouvent dans l'orange et pas dans le vert. En plus, au sud de l'Île-de-France, il y a un grand équipement qui n'est toujours pas connecté au TGV, c'est l'aéroport d'Orly. Donc, c'est le deuxième aéroport français, le onzième européen. Et donc, l'Interconnexion Sud vise justement à assurer une complémentarité réussie entre le TGV et l'avion en développant ce qu'on appelle l'intermodalité air/fer, c'est-à-dire en

favorisant les correspondances entre un premier trajet en TGV, et puis, un deuxième trajet en avion. Cela marche très bien à Roissy où on a 2,4 millions de voyageurs chaque année qui le font et, donc, on vise avec Orly un potentiel de 1,1 million de voyageurs dès la mise en service de l'Interconnexion Sud. Donc, avec sa ligne dédiée et ses gares, l'Interconnexion Sud permet d'avoir des TGV intersecteurs pour la province plus réguliers et plus fréquents en faisant sauter ce bouchon en quelque sorte de Massy-Valenton. En deuxième lieu, cela permet de développer l'intermodalité air/fer, donc un meilleur accès à l'aéroport d'Orly. Et puis, en troisième lieu, cela permet à la province d'avoir un meilleur accès au grand pôle de l'Ile-de-France, en rapprochant en fait la grande vitesse de ces différents pôles par la création de nouvelles gares. Donc, on voit qu'ici, dans ce projet, on n'est pas sur un projet de vitesse, c'est-à-dire que le but, ce n'est pas aller le plus vite possible de la province vers Paris, plutôt un projet qui améliore le fonctionnement global du réseau, et qui permet d'améliorer l'accessibilité des grands pôles de l'Ile-de-France et l'accessibilité, pour les provinciaux, de l'aéroport d'Orly. Il y a un corollaire à tout cela, c'est que, finalement, cela évite de passer dans les gares parisiennes et donc, il y a quelque part un cercle vertueux qui fait que tous les voyageurs qui transiteront par l'Interconnexion Sud et dans les gares TGV franciliennes, ce seront des voyageurs en moins dans les gares parisiennes qui, par ailleurs, vont devoir affronter des problèmes de saturation dans les années qui viennent. Voilà ! On va vous présenter maintenant le projet de manière plus détaillée. Je laisse la parole à François.

François GULIANA : Merci beaucoup, Tristan. Donc, nous venons de voir les grands principes et les objectifs du projet mais le débat public c'est également l'occasion d'en préciser les principales caractéristiques. Alors, pour cela, nous venons au débat public avec trois scénarios et des variantes que je vous présenterai après. Mais pour comprendre comment nous sommes arrivés à ces scénarios, il faut comprendre le cheminement que nous avons eu autour de quatre questions qui sont finalement des questions que nous posons au débat public. Alors, la première concerne la gare TGV d'Orly, centrale dans notre problématique. Où la positionner ? Ensuite, faut-il une seconde gare ? Si oui, si nous retenons l'option d'une seconde gare, où la positionner ? Et une fois la desserte du territoire définie, comment relier les gares entre elles et avec le reste du réseau ?

Alors, attardons-nous d'abord sur la question de la gare d'Orly. Cette gare, c'est aussi bien une gare d'aéroport qu'une gare de territoire. Il y a eu un certain consensus lors des dernières réunions, justement pour dire que cette gare devait porter ces deux fonctions et, notamment, cela se regarde dans les prévisions de trafic : 50 % pour l'intermodalité train-avion, 50 %, c'est de la desserte du territoire. Alors, pour répondre à ces deux fonctions, nous avons défini quatre localisations intéressantes. Vous avez sur le schéma à droite : en jaune, le RER C ; en violet, OrlyVal ; en rouge, le tramway T7 qui est en cours de construction. Alors, la première localisation, c'est au plus près des aérogares, la suivante, c'est au sein du projet immobilier Cœur d'Orly et les deux dernières sur le RER C, Rungis-la-Fraternelle ou Pont de Rungis. Alors, ces quatre localisations se distinguent selon plusieurs critères. Le premier, c'est le coût et les caractéristiques techniques. Il faut compter 650 millions d'euros pour une gare en souterrain au plus près des aérogares, 75 millions d'euros dans le cas d'une gare en surface à Rungis-la-Fraternelle. Le deuxième aspect, c'est la qualité de la correspondance, je vais y revenir juste après, et les deux derniers, c'est l'accessibilité pour le territoire, parce que c'est une gare de territoire et aussi l'impact sur le territoire en termes notamment d'aménagement. Alors, attardons-nous sur la question de l'intermodalité air/fer, entre le train et l'avion. C'est la slide suivante, s'il vous plaît. Alors, en fonction de la localisation

de la gare, il faudra prévoir une intermodalité, c'est-à-dire un moyen de correspondance le mieux adapté et le mieux aménagé pour que le voyageur subisse le moins possible ce que l'on appelle la rupture de charge. Alors, en fonction de la localisation, nous avons prévu, en hypothèse, soit un aménagement, soit le prolongement de l'OrlyVal. Alors, en fonction de la localisation, il faut compter entre 5 et 11 minutes. Cinq minutes, c'est dans le cas de la localisation au plus près des aérogares, 11 minutes, c'est si on se place à Pont de Rungis. Cette correspondance, ce temps, c'est de quai à quai, c'est-à-dire entre le quai du TGV jusqu'à l'aérogare, c'est-à-dire moins de 15 minutes, ce qui est tout à fait raisonnable en comparaison notamment du temps prévu lorsque l'on se déplace en avion. Donc, pour nous, les quatre localisations sont tout à fait pertinentes par rapport à la fonction d'intermodalité air/fer.

Maintenant, intéressons-nous à la question de la seconde gare. Alors, pour nous, une seconde gare constituerait un atout pour le projet dans la mesure où c'est davantage de populations et d'emplois desservis par la grande vitesse. On considère, dans nos estimations, qu'une gare supplémentaire représente un million de voyageurs supplémentaires. Et surtout, ce qui est important à retenir, c'est que 40 % du trafic des TGV intersecteurs est intéressé en réalité par la desserte de l'Ile-de-France. Sur un Nantes-Lille, c'est 40 % des personnes qui montent ou descendent en Ile-de-France. Alors, tout cela est à mettre en comparaison avec un coût d'investissement supplémentaire, du fait de la création d'une gare, et un temps de parcours allongé de 4 à 5 minutes avec l'arrêt à une gare. Alors, si on retient cette hypothèse de seconde gare, où la positionner ? Ce qui est intéressant pour nous, c'est de la positionner le long du RER D qui est en vert sur la carte, qui dessert le Sud de l'Ile-de-France. Première localisation au Nord, à Villeneuve-Saint-Georges, deuxième localisation au Sud, dans le secteur de Sénart qui est la ville nouvelle que vous devez connaître. Alors, maintenant que les gares sont positionnées sur le territoire, donc le schéma que vous voyez ici, avec à gauche, la LGV Atlantique, à droite, la LGV Sud-Est et l'Interconnexion Est, en bas à droite, l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. La question, c'est : comment relier ces gares entre elles et avec le reste du réseau ? A l'ouest d'Orly, par un tunnel qui est commun à nos trois scénarios ; à l'est d'Orly, deux options, soit en ligne droite pour rejoindre la LGV Sud-Est, et éventuellement desservir Villeneuve-Saint-Georges, soit au Sud pour desservir Sénart et utiliser l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Donc, tout cela nous a conduits à définir trois scénarios. Le scénario A consiste en un tunnel direct Massy-Orly-Liméil-Brévannes pour un coût de 2,5 milliards d'euros. En orange, vous avez ce qu'on appelle un couloir de passage, on en est au niveau du débat public, donc, très en amont, nous ne parlons pas encore de tracé. Ce scénario permet une gare optionnelle à Villeneuve-Saint-Georges. Le scénario B, il consiste, lui, en un jumelage avec la ligne existante, c'est-à-dire que, à gauche d'Orly, à l'Ouest, ce serait donc un tunnel, depuis Massy, à l'est d'Orly parce qu'il y a une troisième voie. On peut techniquement envisager un jumelage avec la ligne existante en surface, en bleu sur cette carte. Le coût de ce scénario serait de 1,4 milliard avec la gare supplémentaire, donc en option, 1,5 milliard. Et alors, pour améliorer l'insertion environnementale de ce scénario, nous avons envisagé une variante avec un tunnel à l'est d'Orly-Ville, donc c'est la slide suivante, qui permet, comme le scénario A, de rejoindre la LGV Sud-Est avec un tunnel. Ce scénario permet, lui aussi, une gare supplémentaire à Villeneuve-Saint-Georges. Alors, le scénario C, lui, a été envisagé pour desservir Sénart avec un tunnel entre Massy, Orly et Lieusaint. Ensuite, on poursuit le parcours sur l'ancienne branche de la LGV Sud-Est, on construit en plus un raccordement au niveau de Crisenoy pour permettre au TGV de remonter. Donc, ce scénario a été estimé à 3,3 milliards d'euros à mettre en comparaison

avec les scénarios A et B à deux gares, c'est-à-dire, 3 milliards d'euros dans le cas du scénario A avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Alors, voilà en synthèse nos trois scénarios : A, B et C, que nous avons voulu contraster pour montrer un petit peu le champ des possibles, et notre premier objectif ce soir, c'est de vous permettre d'appréhender au mieux ce projet. Donc, n'hésitez surtout pas à nous poser des questions pour revenir sur certains points que vous n'auriez pas forcément compris.

Camille SAISSET : Merci, Monsieur Guliana.

Tristan BARRÈS : Alors, il reste juste une minute, je me dépêche.

Camille SAISSET : Je n'avais pas vu. Pardon !

Tristan BARRÈS : C'est presque fini. Donc là, aujourd'hui, on est au stade du débat public. Comme cela a été dit tout à l'heure, le maître d'ouvrage, RFF, devra prendre sa décision cinq mois après l'issue du débat public, et s'ensuit après une série d'études qui sont traditionnelles dans ce type de projet pour aboutir, grosso modo, à une mise en service d'infrastructure en 2020-2025, donc dans cette fourchette-là, sous réserve d'avoir les financements correspondants tout au long du processus et, notamment, dans un premier temps, le financement des études. Donc, à ce stade, les études sont financées par l'Etat et la Région Ile-de-France, qui financent également ce débat public mais il faudra évidemment prévoir des conventions de financement pour les phases ultérieures. Voilà ! Donc, comme vous l'avez vu, c'est un projet qui est assez atypique, ce n'est pas un projet de vitesse, c'est un projet d'amélioration du fonctionnement du réseau, projet intermodalité air/fer et d'amélioration de l'accessibilité de l'Ile-de-France pour les provinciaux et également pour les Franciliens. C'est un projet qui marie à la fois les intérêts de l'Ile-de-France et de la province. Et donc, les questions que nous posons, ce sont des questions très importantes, celles que nous avons listées tout à l'heure, parce que de ces questions découleront des choix qui influenceront sur les bénéfices du projet, sur ses fonctionnalités, sur ses caractéristiques techniques et notamment sur son coût. Vous avez vu que les scénarios, entre les différents scénarios, il y a deux milliards d'écart. Et il faudra aussi se poser un jour la question du financement de ces infrastructures. Voilà ! Je vous remercie, j'espère que la présentation était claire. Je vous prie encore de m'excuser pour le dépassement du délai d'une part, et puis, cette présentation qu'on pourrait éventuellement repasser tout à l'heure. Voilà. Merci.

Camille SAISSET : Oui, je pense que... J'espère en tout cas que vous aurez à y revenir. Ecoutez ! Je crois que le moment est venu de vous donner la parole, à vous. Donc, trois minutes, s'il vous plaît, par intervention. Et d'après ce que j'ai compris, toutes les questions sont bienvenues. Il n'existe pas de question idiote... Il y a derrière vous, Madame, merci. Allez-y ! Si vous voulez bien vous présenter, Monsieur. Cela répond à la règle de la transparence, merci.

Bernard FOURAGE : Bonjour ! Monsieur Bernard Fourage. J'aurais voulu savoir si vous avez sorti un tableau des temps de trajets entre Massy et Roissy selon les tracés et les arrêts.

Camille SAISSET : D'accord.

Bernard FOURAGE : Est-ce que vous avez ce tableau ?

Camille SAISSET : On va vous répondre. On va prendre deux ou trois autres questions, s'il vous plaît !

Camille SAISSET : A droite, madame. Devant, s'il vous plaît !

Béatrice de DAMAS : Oui. Bonjour ! Béatrice de Damas. Sur un plan esthétique, est-ce que ce ne serait pas plus intéressant d'avoir des options avec des lignes suspendues, des viaducs ? Je vois, par exemple, les viaducs du Sud ont eu énormément de succès, je crois que les Français aiment beaucoup ce genre d'esthétique. Sur le plan du paysage, goûter le paysage autrement, je pense que cela a un intérêt. La France est une capitale touristique, et je pense que de nous transformer en peuple de taupes, ce n'est pas forcément notre destin.

Camille SAISSET : Merci, madame. Une autre question? Monsieur.

Jean-Pierre PEYON : Jean-Pierre Peyon, au Conseil de développement. L'importance d'une interconnexion rapide pour les villes de province, c'est quelque chose de fondamental dans la mesure où la SNCF a abandonné les liaisons transversales traditionnelles. Donc, peut-on espérer une accélération des projets d'interconnexion, qui serait un véritable acte d'aménagement du territoire pour la France, notamment de l'Ouest, dans le cadre européen ? Et à écouter les projets, les dates et le fait qu'il faut envisager de chercher les crédits, je suis un peu inquiet.

Camille SAISSET : Merci ! Peut-être qu'on peut essayer d'y répondre. La première question sur le tableau des trajets Massy-Roissy, la deuxième sur les aspects esthétiques et les voies suspendues, et enfin, la troisième question sur les aspects financiers et les choix de développement de nouveaux projets, si j'ai bien compris. Monsieur Barrès.

Tristan BARRÈS : Oui, j'arrive. Alors, sur les temps de parcours, avec l'Interconnexion Sud, on aura grosso modo... Alors, je ne sais plus si c'est à partir d'Orly ou à partir de Massy que vous me posez la question, entre Orly et Roissy... Massy, d'accord ! Donc, entre Massy et Roissy, c'est de l'ordre de 47 minutes, de mémoire, 53 si on passe par Lieusaint. Ce sont des temps de parcours que nous avons calculés. Donc, on n'a pas le tableau, là, de prêt, mais vous avez en pages 97 et 96 du dossier du maître d'ouvrage, qui est disponible à l'entrée, les différentiels de temps entre la situation future et la situation de référence. Donc, vous voyez que, grosso modo, au niveau des temps de parcours, cela tourne autour de 0, si vous voulez, parce que le fait que le TGV aille plus vite sur sa ligne dédiée, le temps qu'il gagne en allant plus vite, finalement, il le perd en s'arrêtant dans les gares. Cependant, il faut prendre en compte qu'un TGV qui est sur sa ligne dédiée sera de toute façon plus régulier qu'aujourd'hui, alors qu'il est mélangé avec le RER C, avec les trains de fret, et cetera. Donc, finalement quelque part, c'est l'assurance de ne pas perdre de temps, alors qu'aujourd'hui, vous pratiquez ce tronçon-là, vous voyez qu'il y a des irrégularités qui sont liées au mixage des flux. Deuxièmement, les gains de temps, on peut aussi les trouver de porte à porte, c'est-à-dire que ce n'est pas parce que le TGV ne va pas aller plus vite avec cette infrastructure que finalement, on n'ira pas plus vite pour aller à l'aéroport de Roissy, ou à un rendez-vous à Lieusaint ou à Villeneuve-Saint-Georges. Le fait de créer des gares, cela rapproche la grande vitesse de ces grands pôles de l'Île-de-France. Et donc, par rapport à aujourd'hui où un passager, par exemple, pour aller à Orly, doit aller à la gare depuis Nantes, par exemple, c'est Nantes, gare Montparnasse, et puis de la gare Montparnasse aller à Orly soit en taxi, soit avec les transports en commun. Forcément demain, avec une gare TGV à Orly, qui est directement connectée à Nantes, ce sera un gain de temps très important par rapport à la situation actuelle. Donc, il ne faut pas raisonner en gain de vitesse, si vous voulez, parce qu'en gain de vitesse, il n'y en a pas tellement, parce que le fait que le TGV aille plus vite, cela, c'est contrebalancé par les arrêts en gare. Il faut plutôt parler de temps de

porte à porte, et puis des irrégularités qui disparaîtraient et qui, aujourd'hui, font perdre du temps à beaucoup d'usagers. Ensuite, il y avait une question sur l'accélération des projets de transversales. Le fait qu'on soit en débat public aujourd'hui sur l'Interconnexion Sud, cela marque une étape. C'est effectivement un projet dont on parle depuis longtemps. De toute façon, ces projets-là sont des projets qui sont longs dans le temps. Alors, est-ce qu'on peut aller encore plus vite que ce qu'on fait ? Le calendrier que je vous ai indiqué tout à l'heure, c'est un calendrier où on a les financements au bon moment, à chaque fois. Donc, effectivement, le calendrier de l'opération dépend, en fait, de la rapidité du montage financier. Indépendamment de cela, il faut être raisonnable sur un projet de ce type-là : les études, on prévoit une durée d'études de 5 à 6 ans, c'est quand même un projet assez complexe ; et les travaux, un tunnelier, cela va en cadence haute, cela fait 3 kilomètres par an, à peu près, on ne peut pas faire plus. Voilà ! Donc, vous regardez la distance du projet, vous divisez par 3 kilomètres par an, vous avez le nombre d'années de travaux, c'est de l'ordre de quatre à cinq années. Donc, si vous additionnez le temps d'études et le temps des travaux, on est parti sur une dizaine d'années d'étude et de réalisation de l'infrastructure. Et cela, c'est quelque chose qui est relativement incompressible, et si tout va bien avec les financements. Excusez-moi, mais je n'ai pas compris la deuxième question. Je ne peux pas trop y répondre.

Camille SAISSET : Voulez-vous la reprendre, madame ?

François GULIANA : Je peux apporter quelques éléments de réponse. Le projet d'Interconnexion Sud doit s'inscrire dans un territoire particulièrement contraint, aussi bien dans des espaces très densément peuplés et la traversée de la Seine, et ensuite aussi des espaces protégés. Et donc, ce n'est pas un projet, ce n'est pas un territoire qui se prêtent à des exploits architecturaux que vous pouviez citer. Pour autant, Réseau ferré de France, dans le reste de la France, porte de grands projets, il n'hésite pas à faire des prouesses, dirons-nous architecturales, de ce point de vue-là.

Camille SAISSET : Voilà. Cela vous satisfait ? Oui ? Vous pourrez toujours creuser la question en usant de la possibilité des questions écrites sur le site Internet, si vous le souhaitez. Qui... Voilà ! Deux questions, dans le fond, derrière vous, madame... Voilà. Entre vous deux. Il y a deux hommes.

Yves Robin : Bonsoir. Monsieur Robin pour le Conseil de développement. En Ile-de-France, il existe actuellement un projet de déplacement qui est piloté par la Région Ile-de-France ; quelle interférence avec ce projet ? Est-ce qu'il n'y a pas des choses à étudier pour ne pas faire des doublons ?

Tristan BARRÈS : Lequel ?

Yves ROBIN : Le projet de déplacement pour l'ensemble de l'Ile-de-France piloté par la Région Ile-de-France, pour les transports en Ile-de-France, la Grande Ceinture et tout cela.

Tristan BARRÈS : Grand Paris Express.

Yves ROBIN : Grand Paris, peut-être, oui. Voilà. Ce n'était pas le bon terme, on est à Nantes.

Camille SAISSET : Projet pour Paris Express.

Yves ROBIN : Voilà ! Donc, il pourrait y avoir, peut-être, des choses à voir pour ne pas faire des doublons ou les coordinations à trouver.

Camille SAISSET : Merci. Il y avait une autre personne à côté de vous. Derrière vous, voilà !

Christophe LECLERC : Merci. Christophe Leclerc, Port de Nantes-Saint-Nazaire. J'ai une question sur l'impact sur les circulations des trains de fret sur la voie qui sera libérée, et un petit peu la conception de ces circulations fret sud de l'Ile-de-France à cet horizon 2020-2025, ainsi que le fait de la période intermédiaire, puisqu'à ma connaissance, il y a une partie de cet itinéraire qui est l'itinéraire du corridor numéro 4, corridor de fret prioritaire. Et j'ai un troisième élément de question au sujet de la desserte, donc des plates-formes de transports combinés du Sud de l'Ile-de-France.

Camille SAISSET : Très bien.

Christophe LECLERC : Tout cela dans le contexte de la circulation croisée, de l'ensemble des demandes, à savoir fret et passagers.

Camille SAISSET : Une troisième question ? Monsieur, devant ?

François DE RUGY : Oui. Bonsoir, François De Rugy, député de Loire-Atlantique. Avant de poser, en effet, trois petites questions, je voudrais d'abord affirmer ici, très fortement, le soutien, je crois qu'on peut le dire, d'une très grande partie de la population de Nantes, de la Loire-Atlantique, de l'Ouest, plus généralement. Ce projet d'interconnexion, il est très attendu. Il est attendu depuis très, très longtemps. La réalité, c'est sans doute que la population, d'ailleurs, et beaucoup d'élus, auraient souhaité que l'on donne la priorité absolue à ce projet par rapport à bien d'autres, bien d'autres projets d'infrastructures ; et je crois que ce n'est pas la peine de s'étendre sur le sujet, tout le monde me comprendra bien, ici à Nantes. Il y a eu d'autres débats publics, il y a déjà pas mal d'années, sur d'autres projets. Très concrètement, je crois qu'il faut dire, je dirais, un petit peu par effet de miroir de ce qu'a dit RFF, qui avait une vision assez quand même centrée sur Paris, puisque l'objectif de rapprocher la province de Paris, mais je dois dire qu'il faut aussi dire que beaucoup d'habitants d'Ile-de-France qui viennent dans nos régions, dans nos départements, dans nos villes seront intéressés d'avoir ces connexions. Et les habitants, en l'occurrence plutôt du Sud de l'Ile-de-France, se rapprochent aussi grâce à ce genre de projet de nos territoires, et c'est un enjeu extrêmement important, un enjeu économique, un enjeu touristique, un enjeu social aussi de lien entre les habitants des régions. Alors, à partir de là, à partir de cette affirmation de soutien très très fort à ce projet, nous souhaitons évidemment qu'il soit le plus efficace possible, qu'il se réalise le plus rapidement possible, donc la question du coût est posée.

Alors, j'ai trois questions de ce point de vue-là ; est-ce que la régularité dont vous avez parlé est identique, puisque c'est un enjeu évidemment fort, entre les trois scénarios, et notamment le scénario qui n'est pas intégralement... enfin, les scénarios qui ne sont pas intégralement en tunnel, mais notamment le scénario B qui n'a que 35 %, est-ce que cela joue ou pas sur la régularité, puisque c'est un point très important pour nous. Est-ce que, également, et là c'est plutôt une question de temps de parcours, je ne suis pas sûr d'avoir bien compris, est-ce qu'il est prévu dans votre schéma que tous les trains s'arrêtent dans toutes les gares, parce que cela c'est quand même un sujet de se demander, actuellement il y a beaucoup de trains qui ne s'arrêtent pas forcément dans toutes les gares dans lesquelles ils passent ? Il y a d'autres correspondances qui peuvent être aménagées, on sait que Le Mans fait beaucoup de possibilités de changement, y compris pour ces trains-là, Tours également. Et puis, le dernier point concerne le financement ; est-ce que vous avez quand même déjà des schémas ? Il y a, par rapport au projet de ligne à grande

vitesse, plusieurs modes de financement qui sont utilisés : les concessions, les partenariats public-privé, le financement de la ligne, mais également... et des infrastructures plus ou moins lourdes évidemment, et le financement des gares, puisque là on a bien vu que les gares, il y avait des coûts très différents entre une gare enterrée à Orly et des gares dans d'autres secteurs proches de l'aéroport d'Orly. Est-ce que c'est finançable par Aéroports de Paris ? Est-ce qu'il y a des contributeurs divers et variés au financement ? La Région Ile-de-France également, je crois, s'est dit prête à le faire.

Camille SAISSET : Merci, Monsieur le député. Alors, si je comptabilise bien, cela fait, en fait, au minimum cinq questions. Donc, la première étant en lien avec le projet à Grand Paris et Arc Express ; la seconde sur la circulation croisée des trains de marchandises et des trains de passagers ; et enfin, les trois dernières questions posées.

Tristan BARRÈS : Sur ce qui se passe en Ile-de-France ; donc en Ile-de-France, il y a eu deux débats publics simultanés qui sont d'une part le débat public Grand Paris, et d'autre part le débat public Arc Express. Le premier maître d'ouvrage, Société du Grand Paris, le deuxième maître d'ouvrage le STIF, qui est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, qui ont abouti... donc, ces deux débats publics ont abouti dernièrement à un schéma de convergence qu'on appelle Grand Paris Express, donc même dans le terme il y a une convergence des deux intitulés, et effectivement c'est un projet qui prévoit le développement de plusieurs lignes de métro automatique en Ile-de-France. Alors, quelles sont les relations avec l'Interconnexion Sud ? Les projets du Grand Paris Express et de l'Interconnexion Sud sont deux projets complémentaires, tant sur le niveau philosophique que sur le niveau technique. Au niveau philosophique, l'idée du Grand Paris, en fait, c'est de dire : « il faudrait décentraliser un peu l'accès aux transports en commun d'Ile-de-France en dehors de Paris, et c'est exactement ce que nous, on veut faire en miroir sur la grande vitesse, c'est-à-dire ne pas avoir que des gares TGV dans Paris, mais également des gares TGV en dehors de Paris. Alors, la gare la plus impactée par l'articulation qu'il pourrait y avoir entre nos deux projets, c'est la gare TGV d'Orly, parce qu'au niveau de la gare TGV d'Orly, Grand Paris Express prévoit effectivement une... alors, je ne vais pas rentrer dans les détails parce qu'il n'y a pas forcément un accord entre la Région Ile-de-France et l'Etat sur une des deux lignes, mais en gros, il y a une convergence de ligne de métro automatique sur l'aéroport d'Orly. Et donc, on voit bien que c'est complémentaire avec notre gare TGV d'Orly, parce qu'en rendant plus accessible l'aéroport d'Orly grâce au métro automatique, du même coup, on rendra plus accessible la gare TGV d'Orly qui est connectée à l'aéroport. Alors, on travaille avec la Société du Grand Paris, on travaille avec elle depuis maintenant plus d'un an, pour essayer de voir comment on peut, de manière intelligente, agencer les boîtes, les boîtes étant les gares, gares du métro automatique et gares TGV. Donc, c'est un système à plusieurs étages, où vous avez un étage qui est du transport national à grande vitesse, cela c'est le TGV ; un deuxième étage qui, lui, est du transport rapide express régional ; et puis, un troisième étage où il y a l'aéroport. Et tout ceci est très complémentaire, parce que cela permet à quelqu'un qui vient de province et qui arrive à l'aéroport d'Orly, d'une part d'aller à l'aéroport, mais d'autre part de prendre un métro automatique et d'aller très rapidement sur un autre pôle de l'Ile-de-France. Alors, au niveau des doublons, il n'y a pas de doublon parce que, finalement, ce sont quand même des projets qui ont des objectifs différents, le doublon peut-être que vous mentionnez... enfin, que vous évoquez dans votre question, c'est celui qui aurait pu être imaginé entre Massy et Orly. Donc, il y a l'Interconnexion Sud d'une part, et puis le Grand Paris prévoyait ce qu'on appelle la ligne verte, c'est-à-dire un métro automatique qui relie Massy à Orly. Mais ces deux

projets ont des fonctionnalités différentes, on ne peut pas faire circuler le TGV et le métro automatique dans le même tuyau. On essaie déjà avec l'Interconnexion Sud de découpler les flux en sortant le TGV du RER C, ce n'est pas pour mettre le TGV dans un autre tuyau de transport en commun même s'il est automatique.

Camille SAISSET : La deuxième question, pardon.

Xavier RHONÉ : Sur le fret, donc vous avez un des éléments de réponse dans le dossier dans les pages 49 et 50, qui explicitent les itinéraires. Nous avons actuellement un itinéraire Massy-Valenton qui est une portion d'itinéraire fret beaucoup plus long, et nous avons sur une partie de cette petite séquence jusqu'à 56 trains de fret par jour. Cela veut dire qu'effectivement, aujourd'hui, il y a un vrai conflit d'intérêts entre les différentes circulations, on a parlé du RER C mais aussi les trains de fret avec les TGV. Donc, aujourd'hui, ce que l'on peut dire c'est que l'interconnexion consistant à sortir les TGV des circulations fret et RER constitue un vrai plus aussi pour le fret ferroviaire.

François GULIANA : Donc, sur les trois dernières questions, tout d'abord la première par rapport à la comparaison entre les trois scénarios. Un des principes communs aux trois scénarios, c'est vraiment de dissocier les TGV des RER et du fret. Donc, quel que soit le scénario, normalement, les TGV n'ont plus vocation à être en contact ou à gêner la circulation des RER. Et donc, notamment pour le scénario B dont une partie du tracé est en aérien, en surface le long de la ligne existante, ce sont des voies dédiées aux TGV qui ne seront pas en contact avec le RER. Donc, la régularité a priori est la même quel que soit le scénario. Egalement, cette régularité sur cette ligne dédiée au TGV s'inscrit dans tout un réseau à grande vitesse, encadré par la LGV Atlantique à l'Ouest et la LGV Sud-Est à l'Est. Quels que soient les scénarios A, B et C de cette ligne dédiée, ce sont les mêmes « mais » dans ce réseau-là. Après, sur la question de : est-ce que tous les trains doivent s'arrêter dans toutes les gares ? Alors, c'est une question qui se posera certainement davantage dans les études futures, notamment en liaison avec les entreprises ferroviaires, en particulier la SNCF. Dans nos hypothèses de travail, nous sommes partis du principe que les TGV, ce sont les chiffres que nous avons pu vous diffuser dans les documents, s'arrêtaient successivement à Massy, à Orly, et éventuellement dans une seconde gare, soit Villeneuve-Saint-Georges soit Lieusaint, ce sont les chiffres de temps de parcours que nous avons pu vous diffuser. Pour autant, nous avons étudié d'autres versions où les trains s'arrêtaient successivement soit à Massy soit dans la seconde gare, mais toujours à Orly. Ces scénarios sont moins satisfaisants en termes de taux de rentabilité interne dans la mesure où le trafic capté dans les gares TGV franciliennes n'est pas optimal. Le fait de limiter l'offre dans des gares, en concurrence les gares parisiennes, fait que le report de trafic est moins important. Donc, le projet, finalement, perd en rentabilité si on ne s'arrête pas successivement dans ces trois gares, mais ce sont des choses que l'on pourra voir plus précisément. Quant au financement, je repasse la parole à Tristan.

Tristan BARRÈS : Alors, à ce stade du projet, il n'est pas anormal de ne pas avoir de plan de financement bouclé. Puisqu'on est au stade du débat public, on ne sait pas encore quel scénario sera décidé, donc quel coût cela va représenter, et le débat public est justement là pour un peu révéler les préférences des différents acteurs, et voir qui serait intéressé à éventuellement participer au financement de l'infrastructure. Donc, je ne sais pas du tout à ce stade si ce sera une maîtrise d'ouvrage directe ou un partenariat public-privé, si oui, une concession et un contrat de partenariat, cela on ne sait pas. Ce qu'on sait, c'est que Réseau ferré de France prendra sa part de financement, mais comme vous

le savez sûrement, Réseau ferré de France est encadré, c'est-à-dire que le décret du 5 mai 97, qui crée Réseau ferré de France, stipule que Réseau ferré de France ne peut engager dans des projets de développement plus que ce qu'en gros, les péages vont lui rapporter sur la durée d'amortissement du projet. Pourquoi ? Parce que RFF doit gérer une dette importante, 27 milliards d'euros, et que le décret qui a créé RFF essaie justement qu'on maintienne cette dette, au mieux qu'on la résorbe un peu, c'est-à-dire qu'on ne peut pas créer de la dette qui n'est pas couverte par des péages futurs. Alors, il reste donc que ce projet va certainement appeler des cofinancements. Alors, les cofinancements, encore une fois, il n'y a pas de plan de financement bouclé. Je ne peux pas parler donc de financeurs, sinon je vais me faire taper sur les doigts, c'est pour cela que je dis financeurs potentiels. Alors financeurs potentiels, c'est en gros des acteurs qui auraient intérêt à voir l'infrastructure se réaliser et à qui il ne serait pas illégitime de poser la question. Voilà ! Donc, c'est la définition. Alors, en gros, à qui profiterait cette infrastructure ? Il y a les acteurs franciliens, cela c'est clair par la création de nouvelles gares, par également l'amélioration des transports en commun locaux, parce que c'est une amélioration pour les TGV ce projet, mais cela apporte également des améliorations sur le RER C. Donc, les acteurs franciliens dans leur ensemble, je ne rentre pas dans le détail. Il y a également le monde aérien. Alors, vous soulignez Aéroports de Paris. Effectivement, Aéroports de Paris, grâce à cette infrastructure, aura la possibilité de faire muter son aéroport, de l'internationaliser, on va dire, et également, peut en tirer une valorisation foncière, parce qu'Aéroports de Paris, c'est également un aménageur, et donc il y a une zone, Cœur d'Orly, qui est aménagée aujourd'hui par Aéroports de Paris. Donc, pas illégitime de lui poser la question aussi. Voilà ! Et puis, un troisième acteur qui est, effectivement, les régions de province aussi, puisque les régions de province ont également intérêt à voir cette infrastructure se réaliser. Voilà ! Donc, de manière pudique, je vous cite les trois grandes catégories d'acteurs, et puis, évidemment, l'Etat... pardon, j'ai oublié, il y a l'Etat, qui a inscrit ce projet dans le Grenelle de l'environnement et dans l'avant-projet du Schéma national des infrastructures de transport. Donc, au côté de RFF et de l'Etat, je vous ai cité les trois grands acteurs ou trois grands groupes d'acteurs qu'il serait possible de mettre autour d'une table de négociation pour un futur financement.

Camille SAISSET : Alors, cela vient d'être dit, un débat public est là pour révéler les préférences des différents acteurs, acteurs au sens de personnes morales. Donc, je vais inviter à venir à la tribune Monsieur Michel Lebœuf, directeur France Europe de la SNCF, pour nous présenter son cahier d'acteurs, qui est le dernier cahier d'acteurs imprimé. Chaque cahier d'acteurs étant imprimé selon la même charte graphique. Voilà ! Allez-y !

Michel LEBOEUF : Bien. Merci, Monsieur le Président de la CPDP. Messieurs les présidents, Monsieur le Président de l'Association Interconnexion Sud, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs. Je vais effectivement essayer de vous expliquer pourquoi la SNCF soutient ce projet, et aussi quelle est sa préférence. D'abord, je voudrais dire que la SNCF soutient les projets « Transversales », contrairement à ce qu'a dit un intervenant, notamment parce que vous savez qu'aujourd'hui, vous avez beaucoup de trains qui tournent autour de Paris qui font, par exemple, Lille-Lyon, ou même Lille-Nantes, ce sont les transversales que la SNCF avait initiées quand elle était toute seule. Et aujourd'hui RFF prend le relais de ce travail sur les transversales, et nous en sommes très contents.

D'abord, pourquoi nous soutenons ce projet ? Parce que nous avons fait un triple constat ; le premier, c'est que les gares de Paris sont saturées. Ce n'est pas difficile de se

rendre compte, il suffit d'aller le vendredi soir dans une gare de Paris et on en a tout de suite le sentiment. La deuxième chose, c'est que, finalement, la desserte de l'Ile-de-France par le TGV est assez mauvaise. D'abord, si vous êtes à Paris, en réalité, vous n'avez pas cinq gares TGV mais vous n'en avez qu'une, parce que vous allez toujours dans une direction. Donc, si vous allez à Nantes, vous n'avez pas de choix, vous n'allez pas à la gare du Nord, vous allez à la gare Montparnasse. Voilà ! Et si vous n'habitez pas Paris, il faut aller à Paris. En tout cas, il fallait aller à Paris avant que n'existent les gares de Roissy, Marne-la-Vallée et Massy. Et donc, il y a 12 millions d'habitants en Ile-de-France, il y en a 10 qui n'habitent pas Paris, il y en a 10 qui étaient obligés d'aller dans les gares de Paris. Et pour prendre juste un exemple, un habitant de Saint-Germain-en-Laye qui veut aller au Mans prend autant de temps pour aller à Montparnasse que de Montparnasse au Mans. Donc, desserte en surface de l'Ile-de-France très mauvaise. Et puis également, et là je souscris à ce que l'intervenant a dit tout à l'heure, malgré les efforts que nous avons faits, et malgré l'interconnexion à l'Est de Paris, les transversales n'étaient pas bonnes, et il faut donc continuer ce travail sur les transversales.

Maintenant je vais essayer de vous expliquer pourquoi nous soutenons ce projet en essayant de vous le faire comprendre. Et vous allez le comprendre avec deux petites opérations arithmétiques, deux fois la même addition, j'espère que vous allez la réussir, si vous ne réussissez pas le premier coup, peut-être vous la réussirez au deuxième coup. Donc, il s'agit d'ajouter finalement 8 millions de voyageurs qui sont des voyageurs qui prennent le TGV dans les gares qui sont autour de Paris, les gares en bleu, on les a citées : Roissy, Marne-la-Vallée et Massy. Et puis, il y a aussi quelques voyageurs qui prennent le TGV dans les gares dans lesquelles il y a très peu de TGV comme Mantes-la-Jolie, Versailles ou Juvisy. Donc, il y a 8 millions de personnes qui prennent le TGV dans ces gares-là et qui ne le prennent pas dans les gares de Paris. Et puis, il y a 6 millions de voyageurs qui font du province-province, par exemple qui font Nantes-Strasbourg ou Nantes-Lyon ou Nantes-Lille. Voilà ! Donc, je vous demande d'ajouter $8 + 6$, et je suppose que beaucoup de gens dans la salle croient avoir la solution mais ils ne l'ont pas. Parce que $8 + 6$, cela fait d'abord 20 ! Alors, comment cela s'explique ? Effectivement, placez-vous dans Paris ; les 8 millions de voyageurs bleus, qui prennent le TGV en dehors de Paris, si ces gares n'existaient pas, iraient à Paris. Par exemple, la personne qui prend le TGV à Massy pour aller à Nantes, elle irait à Paris-Montparnasse. Mais les 6 millions de voyageurs qui font province-province, par exemple Nantes-Lille, ces gens-là feraient Nantes-Montparnasse, donc ils seraient dans une gare de Paris une fois, métro, Paris Nord, Lille. Donc, ces gens-là prendraient deux gares de Paris, ils seraient dans deux gares de Paris. Donc, au total, dans les gares de Paris on aurait les 8 millions de voyageurs d'abord, et puis les 6 qui font province-province, qui comptent pour 2, c'est-à-dire 12 millions, au nombre total 20 millions de voyageurs supplémentaires dans les gares de Paris. Vingt millions, c'est quoi ? C'est le trafic TGV de la gare du Nord, c'est pratiquement deux fois le trafic TGV de la gare de l'Est, c'est un peu moins que le trafic TGV de la gare de Montparnasse, ces gens-là qui sont dans les trains intersecteurs, on ne saurait pas les faire passer aujourd'hui par Paris. Donc, ce système de transversale architecturée sur des gares autour de Paris, ce système-là désature les gares de Paris. Et maintenant, je fais la deuxième addition. Pourquoi $8 + 6$, cela fait 10 ? Cette fois-ci, je ne me place plus dans Paris, mais je me place dans les trains qui circulent autour de Paris. Donc, dans ces trains, il y a bien 6 millions de voyageurs qui font province-province, Nantes-Lille. Mais vous avez aussi des voyageurs qui font Nantes-mettons Roissy, et ils descendent du train, et ils sont remplacés par un voyageur qui fait Roissy-Lille, au total c'est le même siège qui est utilisé de bout en bout. Donc, ces deux voyageurs de l'Ile-de-

France ne comptent pour qu'un, sur la longueur du parcours du train intersecteur. C'est pour cela qu'il faut les diviser par deux, donc 8 divisé par 2 cela fait 4 + 6, cela fait 10. Pourquoi cette deuxième addition est-elle intéressante ? Parce que le trafic province-province, c'est 6 millions de voyageurs, mais nous faisons des trains pour 10 millions de voyageurs, c'est-à-dire que là où on ferait 6 trains province-province, on en offre 10. Et c'est en cela que la province est gagnante parce que nous pouvons offrir à la province une fréquence très forte grâce au marché de l'Île-de-France qui pénètre dans les trains qui sont province-province. Donc, voilà comment cela marche, c'est cela l'arithmétique de l'intersecteur, et c'est pour cela que nous voulons supporter ce projet.

Maintenant, qu'est-ce que nous voulons, nous, la SNCF ? C'est simple, nous voulons le scénario A. Pourquoi on veut le scénario A ? Parce que, d'abord, pour nous, c'est le scénario le plus rapide sur la plupart des liaisons province-province. Qui dit le plus rapide dit forcément plus de trafics province-province. Mais c'est aussi le trafic qui va prendre le plus de trafics dans les gares autour de Paris. Pourquoi ? Parce que la gare de Villeneuve-Saint-Georges, elle est sur le tronc commun du RER D alors que la gare de Lieusaint, elle est sur une branche du RER D. Donc, il est évident que la gare de Villeneuve-Saint-Georges, elle va attirer plus de trafics que la gare de Lieusaint. En tout cas, c'est notre estimation. Donc, plus rapide province-province, plus de trafics dans les gares autour de Paris, donc, plus de trafics au total. Donc, nous soutenons ce projet-là. Nous le soutenons aussi parce que c'est un projet qui est en souterrain et nous savons que la région à traverser ou le territoire à traverser est extrêmement sensible du point de vue de l'environnement. Donc nous considérons que le projet ne passera pas ou passera très difficilement ou perdra énormément de temps si on veut le maintenir en surface. En dernier lieu, je dois dire que la gare de Villeneuve-Saint-Georges offre un autre avantage, c'est que, bien sûr, elle dessert Villeneuve-Saint-Georges mais comme c'est une gare sous-fluviale, elle aura une sortie de l'autre côté, c'est-à-dire, à Villeneuve-le-Roi. Donc, son aire de chalandise sera très importante.

Alors, inconsciemment, j'avais préparé la réponse à un des interlocuteurs qui posait les questions de la relation entre le Grand Paris. Donc, vous avez ici la carte de convergence et puis le projet qui nous intéresse. Ici, ma réponse est un petit peu plus rapide en ce sens que nous avons plusieurs projets, comme Roissy-Picardie avec l'amélioration de la gare de Roissy-TGV. Nous avons, bien sûr, ici le projet de l'Interconnexion Sud avec la gare de Villeneuve et la gare d'Orly. Voilà ! Nous avons le projet POCL... Oui, sept minutes.

Camille SAISSET : Six minutes.

Michel LEBOEUF : Le projet POCL avec deux gares, ok ! Nous avons également... C'est là que je perds mon temps, non, la liaison rapide Normandie-Paris avec deux autres gares, notamment une à la Défense et puis aussi apparaît sur cette carte une interconnexion Nord. Tout cela pour dire que, premièrement, nous nous félicitons que la gare d'Orly reçoive probablement ou la ligne 14 ou une autre ligne automatique, ce qui améliorera donc sa chalandise. Deuxièmement, nous voyons progressivement se dessiner une rocade TGV autour de Paris où là, nous pourrions multiplier les dessertes province-province mais aussi très bien desservir en surface l'Île-de-France. Merci.
(Applaudissements)

Camille SAISSET : Monsieur Alain Mustière, président de l'Association Interconnexion Sud qui va nous présenter son projet, le projet de cahier d'acteurs de l' AIS.

Alain MUSTIERE Merci. Bonjour à tous et un grand plaisir de voir un certain nombre de têtes connues de l'Ouest. Monsieur, mais je vais rester à mon texte parce que vous avez compris, je n'ai que six minutes et si je lâche mon texte une seule seconde, on est fichu. Madame la Présidente va me couper en morceaux et cela a déjà été fait.

François PERDRIZET : Vous aviez déjà un acompte, Monsieur.

Alain MUSTIERE : Oui, alors on commence à partir de maintenant ?

Camille SAISSET : En plus.

Alain MUSTIERE : Je voudrais d'abord m'adresser à Monsieur le Président et aux membres de la Commission particulière du débat public en les remerciant d'avoir choisi Nantes pour les raisons que vous avez évoquées tout à l'heure. Je vous remercie de me donner la parole et d'avoir accepté que j'intervienne en temps que président de l'Association d'interconnexion Sud TGV en Ile-de-France. C'est en effet une assez longue histoire que cette association, mais rassurez-vous, mon rappel historique sera bref. Merci en tout cas d'être venus dans l'Ouest pour cette première réunion en province car c'est ici qu'est née cette association sous l'impulsion des acteurs socio-économiques de Bretagne, des Pays de Loire et de Poitou-Charentes et qui compte aujourd'hui plus de 120 adhérents de 12 régions, parmi lesquelles celle de la façade Atlantique, bien sûr, mais aussi l'Alsace, le Nord-Pas-de-Calais, Champagne-Ardenne et Auvergne qui nous ont rejoints au gré de l'avancée de ce projet. C'est en effet dans l'ouest qu'est partie la mobilisation pour l'interconnexion des lignes Atlantique Sud-est et Nord à la fin des années 90, car nous nous sommes rendu compte que ce projet qui faisait l'objet d'étude de l'Etat et de la Région Ile-de-France avait été complètement abandonné sans qu'on nous avertisse. Pourtant, au moment où le TGV arrivait à Nantes, fin des années 80, un tracé appelé Centre Essonne, que vous avez projeté, voyait le jour et le premier projet de schéma directeur ferroviaire français en juin 90 prévoyait une interconnexion des LGV au sud de Paris. Mais devant les oppositions politiques en Ile-de-France et la mobilisation des riverains, c'était déjà cela, priorité a été donnée au passage sur la ligne Massy-Valenton que nous utilisons aujourd'hui, on en a parlé tout à l'heure, où circulent désormais plus de 300 trains, les TGV, du fret et les RER. Et je doute à l'époque qu'on ait bien anticipé ce qui allait se passer en construisant un vrai réseau de TGV. C'est pourquoi, alertée sur les risques de congestion en raison de l'abandon du projet, l'association est née et s'est fortement mobilisée. Il nous a semblé indispensable que l'Ouest soit raccordé au réseau européen de la Grande vitesse afin de compenser son éloignement géographique. Grâce à notre mobilisation, soutenu par des adhérents nombreux et fidèles, j'en profite pour les remercier très sincèrement de leur soutien depuis plus de dix ans, vous êtes inusables, moi non plus, l'interconnexion des LGV au sud de l'Ile-de-France a été réintégrée dans tous les schémas nationaux, que ce soit le Comité interministériel d'aménagement du territoire de 2003, les schémas de développement de la Région Ile-de-France, le Grenelle de l'environnement, la loi sur le Grand Paris et plus récemment, le Schéma national des infrastructures de transport. Il faut reconnaître que l'absolue nécessité de ce projet est reconnue par la quasi-totalité des acteurs. Je coupe.

J'irai jusqu'à dire que c'est la priorité des priorités, comme l'appelait d'ailleurs, le rappelait Hubert Dumesnil qui est président de RFF lors de la première réunion du débat à Massy, ce projet conditionne l'avenir du réseau de grande vitesse nationale. Il n'est donc pas concevable de développer autant de nouvelles lignes si on ne les connecte pas entre elles. L'ouest de la France est selon l'angle choisi, soit la porte d'entrée en

Europe soit son cul-de-sac. Il est donc absolument nécessaire de disposer d'infrastructures qui lui permettent de compenser son éloignement géographique et de se connecter aux principaux réseaux. C'est important pour les citoyens et les entreprises et leurs salariés qui se déplacent. Ils sont de plus en plus nombreux, si j'en crois les dernières études démographiques de l'INSEE. Mais c'est aussi très important pour l'accès à l'ouest Atlantique, soit favorisé pour l'ensemble des régions de province, avec la connexion à l'aéroport d'Orly, c'est ce qui en fait un projet national. Il n'y a pas d'économie performante sans mobilité, qu'elle soit quantitative ou qualitative.

Notre association a tenu, ce matin même, son assemblée générale au Sénat et elle a fait un certain nombre de choix. Rappelez... Il me reste 30 secondes, j'irai jusqu'au bout. J'ai sept priorités à vous dire. La première, c'est qu'il faut privilégier un tracé maximum en souterrain par rapport à ce qu'on m'a dit tout à l'heure, tout autre tracé est voué à l'échec, c'est l'acceptation de la densité de la région parisienne. La seconde, c'est celle de l'augmentation de la capacité pour connecter l'ensemble des réseaux TGV. La troisième, c'est celle liée au service proposé sur les liaisons province-province. Monsieur Leboeuf en a parlé, je n'y reviendrai pas mais c'est absolument important. La quatrième, c'est celle du temps de parcours que l'on souhaite le plus rapide possible même si le tracé est aussi court, les gains de temps sont minimes et qu'il faut privilégier la qualité des services proposés. La cinquième, c'est celle d'une intermodalité optimale avec une gare TGV à Orly et c'est au plus près des aérogares. Il ne peut pas y avoir un accès à l'aéroport si on a rupture de charge. Vous vous voyez avec vos bagages et passer dans deux modes de transport ? C'est inacceptable. La sixième, c'est celle d'un intérêt réciproque entre les régions françaises et l'Ile-de-France. On a parlé de troisième gare, de deuxième gare et c'est aussi l'enjeu lié à la désaturation des gares d'Ile-de-France. Ma conclusion, madame, c'est que nous avons choisi, et ce n'est pas étonnant que la SNCF que je ne savais pas, notre association a voté à l'unanimité moins trois voix le scénario A qui rappelle tous les critères que je viens d'évoquer et qui y seront prioritaires. Je voudrais donc conclure mon propos par un appel à l'ensemble des personnes et organisations présentes, mobilisez-vous pour préparer un cahier d'acteurs. Il est important que chacun s'exprime et soutienne ce projet. Nous disons la priorité, c'est le scénario A mais le scénario C n'est pas à mettre de côté complètement, à voir. La mobilité et l'accessibilité de l'Ouest ne se jouent pas seulement sur notre territoire, c'est important à retenir, mais aussi à une échelle nationale et internationale. Et votre présence ce soir démontre, une fois de plus, que vous répondez à ces objectifs par cette mobilisation. (*Applaudissements*)

Camille SAISSET : Exercice pas facile. Nous allons donner maintenant la parole à Monsieur Gérard Gautier, délégué pour la Loire-Atlantique de la FNAUT Pays de la Loire. On reste dans le milieu associatif, et là, nous sommes au stade de l'intervention structurée qui donnera, nous l'espérons après, lieu à un cahier d'acteurs.

Gérard GAUTIER : Bonsoir à tous. Un tout petit...

Camille SAISSET : Vous ne voyez pas votre interlocuteur mais normalement il vous suit, si vous êtes avec lui.

Gérard GAUTIER : D'accord. Alors, un tout petit rappel historique pour vous expliquer un peu ce qu'est la FNAUT. Les années 60-70, tout le monde le sait, c'était le pétrole bon marché. La politique des transports, en a donc profité, enfin parmi les responsables pour prioriser l'automobile, le camion, l'avion, avec la résultante de l'étalement urbain, de la paralysie des transports collectifs par autobus dans les centres-villes, pendant que le

chemin de fer, plus économe d'espace, d'énergie, au coefficient de sécurité le plus élevé est marginalisé avec concrètement 10 000 km de lignes supprimées aux voyageurs, sans parler des voies ferrées fret pendant que le réseau subsistant était anesthésié en dehors du réseau principal. Cela provoque l'exaspération des voyageurs, des usagers des transports collectifs qui s'organisent en association, et qui aboutissent en 1978 à la création de la FNAUT, il y a donc 33 ans. En défendant l'intérêt des voyageurs bien sûr, mais en ayant aussi conscience que c'est l'intérêt général bien compris de la collectivité que nous défendons. Car si l'automobile est considérée comme un bien de consommation, les infrastructures de transport, elles, quelles qu'elles soient, sont des biens d'équipement. Ce qui veut dire que selon les choix effectués, bons ou mauvais, les conséquences à terme pendant des décennies, positives ou négatives, seront subies par la majorité numérique des concitoyens.

Alors, que pense la FNAUT de l'Interconnexion Sud ? La FNAUT dit oui au principe des TGV intersecteurs. Le facteur de grande vitesse et de la longue distance est de nature à améliorer et créer de nouvelles relations dont Nantes-Lille et Nantes-Strasbourg en sont les meilleurs exemples, tout en permettant une nouvelle intermodalité air-fer à Roissy et sans doute, bientôt à Orly. Plus expectative est la position de la FNAUT pour ce qui concerne les relations Ouest/Sud-Est, qui fut d'ailleurs la première application de TGV intersecteurs dès les années 90, Nantes-Lyon via Massy et Valenton, puis ensuite Marseille-Montpellier, plus récemment. Alors, là où la grande vitesse voit le temps l'emporter sur la distance, cette relation ne participe-t-elle pas à la France ferroviaire défigurée, quand il faut remonter en Ile-de-France pour redescendre ensuite plein Sud ? En ignorant superbement tout le centre de la France et ses multiples ramifications. La FNAUT est attachée à la performance technique et commerciale la plus élevée possible, à condition que cela ne soit nullement incompatible et inconciliable avec les notions de service public au sens le plus large du terme, d'aménagement rationnel et équilibré du territoire au parcours ferroviaire le plus proche à vol d'oiseau respectant la géographie. C'était le sens dès 1992 de notre projet alternatif de proposition visant à remettre à niveau la transversale Nantes-Lyon, avec électrification des maillons manquants, suppression des passages à niveau à remplacer par des ponts, et relèvement partout où c'était possible de la vitesse plafond à 220 à l'heure, avec l'itinéraire rabattu via Nevers-Montchanin sur la ligne grande vitesse Sud-Est. Dans une revue spécialisée, un expert en ingénierie ferroviaire en Suisse précise que hors les lignes de métro, certaines lignes de RER et lignes à grande vitesse, une utilisation dédiée n'est envisageable que si le volume d'une seule typologie de trains est très important. Cela semble être le cas pour le RER C entre Massy et Valenton, il est compréhensible que les voyageurs et riverains de ce tronçon aspirent à l'amélioration de leur desserte par une fréquence envisagée à la hausse, et donc de dévier les trains de transit, TGV ou fret. Pour cette dernière catégorie, le rapport officiel parle de 28 croisements de trains de fret, soit 56 mouvements par 24 heures, moitié de jour, moitié de nuit. A l'évidence, la saturation du tronçon de ligne Massy-Valenton pose le problème d'une situation unique en son genre sur le réseau ferroviaire français. L'attraction ferroviaire électrique étant considérée comme la référence de base aujourd'hui pour les longues distances en transit voyageur et fret, il n'existe aucun axe électrifié Ouest-Est continu entre la Grande ceinture Sud de Paris et la grande transversale Sud Bordeaux-Nice, via Toulouse-Marseille. Véritable aberration, abracadabrantesque, aurait pu dire un ancien président de la République qui voulait que tous les trains soient électriques. On n'a jamais su ce que signifiait une telle déclaration, ou encore moins de quelles actions elle a fait l'objet. N'y a-t-il donc pas urgence à réaliser au plus vite cet axe Nantes-Dijon-Lyon, assorti de la grande rocade du bassin parisien

Rouen-*Cantou* resté au stade de l'évocation sur papier glacé du temps d'Olivier Guichard, permettant aux trains de cesser de transiter par l'Île-de-France quand ils n'ont rien à y faire. Que ce serait-il passé si, comme le souhaitait un ancien ministre des transports, le trafic fret avait doublé en 10 ans entre 2002 et 2012 ? Un militant me demande de poser la question : « N'est-il pas absurde de ne pas prévoir de gare à Melun-Sénart sans connexion à Villeneuve ? » Puisqu'il faut bien conclure, confirmation est faite que l'Interconnexion Sud LGV n'est pas isolée du reste du réseau mais nécessite bien une vision globale de la problématique ferroviaire nationale, puisqu'il y a interdépendance entre les différents types de trafic.

La FNAUT Pays de la Loire, bien que située en périphérie de ce projet, ne peut pas ne pas s'interroger sur le coût de l'investissement, quelle que soit la variante qui sera retenue. De même, de quelle manière va s'effectuer la répartition du financement d'un tel investissement entre les différents partenaires ? A quelle répercussion, enfin, faut-il s'attendre sur le prix des billets pour le voyageur ? Merci de votre attention.
(Applaudissements)

Camille SAISSET : Toutes nos excuses pour le manque de coordination entre vos propos et le Powerpoint mais c'était tout à fait clair, je pense. Je vous remercie. Je vais donc maintenant redonner la parole au public. On va prendre, pareil, une série de trois-quatre questions. Monsieur, oui.

Christian GRISOLLET : Bonsoir. Donc, mon nom est Christian Grisollet, je parle pour l'ACIPA. L'ACIPA, beaucoup connaissent, d'autres ne connaissent pas. Donc, nous sommes opposés au projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes. Avant de poser des questions, je vais donc faire un simple constat, je vais essayer d'être bref. Il y a quand même des choses que je trouve assez choquantes quand même ici ce soir, c'est de voir à quel point on souhaite faire une interconnexion là-bas sur le secteur, air - SNCF, la voie ferrée, et qu'à Nantes, nous sommes totalement incapables de le faire depuis très longtemps, sachant que nous avons une voie ferrée qui traverse l'aéroport actuel qui est tout à fait international, voilà. Donc, je souhaite dire aussi, au passage, aux porteurs du projet de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes que nous sommes relativement inusables puisque nous avons pratiquement 11 ans d'existence. Première chose, donc, cela, c'est un constat. Deuxième chose, concernant le... je dirais, plus concernant le déroulement de la commission particulière de débat public, j'aurais aimé, et cela c'est plus sur le point de vue fonctionnement, que soient exposées, ce soir ici, cela me paraîtrait légitime, les oppositions, quelles qu'elles soient, concernant le projet dont il est question. Cela me paraît tout à fait normal, à moins que cela fasse partie d'un chapitre plus tard.

Camille SAISSET : Très bien.

Christian GRISOLLET : Et donc, ma question qui est la suivante, concernant le projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes, j'y vois tout à fait le lien avec le débat de ce soir, c'est comment se fait-il qu'en page 56 du document officiel, nous puissions lire qu'il existe ce barreau sud parisien, enfin, que ce barreau sud drainerait, pour l'aéroport de Roissy, l'Ouest au niveau de l'aéroport ? Donc, en totale contradiction avec le projet Notre-Dame-des-Landes. Donc, comment se fait-il que Roissy souhaite drainer des passagers en provenance du grand Ouest, en totale contradiction avec le projet ici ?

Camille SAISSET : Très bien. Deuxième question, s'il vous plaît. Question ou avis. Monsieur qui a fait la route depuis l'Île-de-France.

Thierry PERZO : Bonsoir mesdames messieurs. Thierry Perzo, président d'une association, CELFI-Ile-de-France Sud. Nous sommes en région Ile-de-France, précisément basés sur Antony, je salue Monsieur Alain Mustière que nous côtoyons également régulièrement à Massy, aux précédentes réunions. Je suis très heureux des interventions du président Mustière et de Monsieur Michel Leboeuf. Nous, également, favorisons le projet A. Le projet A, c'est le meilleur projet. C'est dans 25 ou 30 ans, c'est peut-être jamais. Peut-être jamais, parce que dans 25 ou 30 ans, lequel des hommes ou femmes politiques auront, ou aura, le courage aujourd'hui de s'intéresser à un projet dans 4 ou 5 mandats électoraux ? On s'inquiète également du financement. Et on s'inquiète de tout cela, parce qu'évidemment, aussi longtemps que le projet d'interconnexion n'est pas en place, c'est le trafic sur Massy-Valenton qui va supporter cette interconnexion qui est, comme l'a dit Monsieur Tristan Barrès, la clé de voûte de l'interconnexion. Et si on s'intéresse au trafic qui va au-delà du trafic national, c'est la clé de voûte des LGV européennes. Le jour où l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne seront branchées aux LGV européennes, cela passe par la région parisienne, et cela passera par Massy-Valenton aussi longtemps que l'interconnexion n'est pas en place. Donc, le financement, c'est un sujet majeur, il faut dès à présent s'y atteler. Et nous proposons qu'avec les associations et les collectivités, on se réunisse tous, autant les associations que les collectivités territoriales, conseil général, conseil régional, société anonyme ADP, pour mettre en place les fonds. On peut également demander à l'Europe peut-être quelque chose. La préoccupation sur l'interconnexion, pour ce qui concerne les riverains d'Antony, le village gaulois qui s'oppose à l'actuelle définition de la solution sur l'interconnexion, c'est d'y mettre également des moyens. Notre hostilité n'est pas d'être opposée à l'interconnexion, c'est un très beau projet, nous le soutenons à 100 %, mais il doit être traité à des conditions qui permettent aux riverains de supporter les nuisances. Voilà, merci pour mon intervention.

Camille SAISSET : Au centre, monsieur, s'il vous plaît.

Jacques STEVENIN : Merci. Jacques Stévenin, secrétaire général de l'établissement public d'aménagement de Sénart, donc, à cheval en Ile-de-France, un tir groupé d'Ile-de-France, et j'en profite. Non, je tenais à saluer la position de l'association Interconnexion Sud extrêmement nuancée, et je crois qu'effectivement le débat n'est pas purgé **mais** même si l'association a exprimé un vœu qui n'est pas tout à fait le mien forcément. Je ne vais pas me déjuger mais je crois qu'effectivement il y a encore des débats à voir pour arbitrer sur cette alternative de gare entre Villeneuve-Saint-Georges et Sénart. La position évidemment exposée par Monsieur Leboeuf était beaucoup moins nuancée, je veux bien la comprendre. Semble-t-il, il y aurait donc des éléments nouveaux dans la position de la SNCF ou un affinement d'un certain nombre de données qui permettraient d'aller dans un sens plus affirmatif, et j'aimerais bien évidemment connaître ces données ou en avoir connaissance, et je ne suis pas le seul j'imagine. Je n'ai pas lu malheureusement votre cahier d'acteurs, je n'ai pas pris connaissance encore, peut-être sont-elles déjà dedans. Dernier point et je m'arrêterai là, notre position de défendre le positionnement de gare à Sénart est aussi et surtout, je dirais, une question d'aménagement du territoire régional, puisque ce territoire qui pèse 150 000 habitants à peu près aujourd'hui, en fait, est au centre d'une agglomération qui en pèse près de 400 000, et qui est à l'intérieur d'un bassin de vie d'un million d'habitants. C'est un territoire plutôt dynamique nous, on a, pour ce qui nous concerne 15 000 logements dans des cartons actuellement en train de sortir. Et on réalise, chaque année, une progression entre 1 000 et 1 500 emplois bon an mal an. C'est-à-dire que c'est un

territoire qui se propose, se candidate fortement pour ce positionnement de la gare, pour soutenir ce développement qui permettra de faire de tout ce quadrant Sud-Est un véritable axe de fixation, un pôle de fixation du développement de la région Ile-de-France qui est en voie de structuration actuellement. Je vous remercie.

Camille SAISSET : On va déjà essayer de répondre à ces trois questions et, après, j'en reprendrai une troisième. Donc, si je reprends, il y a d'abord eu une question qui s'adresse à la CPDP, au Président de la CPDP sur la place de l'opposition dans un débat public. Une deuxième question qui s'adresse à RFF, j'imagine, sur quoi repose le fait de dire que l'aéroport de Roissy souhaite drainer les passagers de l'ouest, ce qui est donc inscrit dans le projet du maître d'ouvrage, dans le rapport du projet, sur le projet. Enfin, je crois que c'était plutôt un avis, si j'ai bien compris. Voilà ! Donc, c'était plutôt un avis des opposants du village gaulois qui se situe dans le sud de l'Ile-de-France, à Antony. Et enfin, une autre intervention également de l'Ile-de-France, là, de Seine-et-Marne qui s'adresse à vous Monsieur Leboeuf. Monsieur Perdrizet.

François PERDRIZET : Pour l'instant, on a rencontré peu de gens qui manifestent une opposition sur l'opportunité du projet, en disant : « Il ne faut surtout pas le construire, c'est trop cher pour ce que cela vaut », enfin, cela n'existe quasiment pas. Et la meilleure preuve, c'est vous verrez les cahiers d'acteurs, mais moi, je crois qu'il y a un cahier d'acteurs qui est un peu plus dans ce sens, et qui est une véritable opposition, c'est une association d'Antony, qui s'appelle Citoyens d'Antony, je crois, qui avait pris, disons, une position contre ce type de projet. Sinon, ce qu'on rencontre beaucoup, et vous en avez eu, là, un exemple, ce sont des gens qui privilégient Villeneuve-Saint-Georges, et d'autres qui privilégient Sénart. Alors, simplement pour vous dire qu'il y a des arguments qui sont tous à peser soigneusement, cela montre que ce projet n'est pas uniquement un projet de transport, il y a un côté aménagement du territoire. Et donc, le processus de décision et de financement sera très particulier, pour tenir compte de ce double aspect transport et aménagement du territoire. Pendant que j'ai la parole, j'aurais aimé faire une demande à Monsieur Leboeuf. Je crois que vous parlez souvent de ces études qui montrent que Villeneuve-Saint-Georges est un choix tout à fait à recommander, ce serait intéressant qu'elle puisse être publiée, parce que dans le cadre de la transparence, c'est intéressant que chacun puisse y accéder. Et puis aussi, toujours pendant que j'ai Monsieur Leboeuf au bout du fil, sur Orly, je n'ai pas entendu votre position vis-à-vis de l'aéroport, peut-être que vous en avez une mais je ne l'ai pas entendue ce soir. Voilà ! Donc, j'ai reposé mes questions à Monsieur Leboeuf.

Camille SAISSET : Allez-y, Monsieur Barrès.

Tristan BARRES : Alors, je vais répondre à la question sur Roissy, mais je voudrais, pour répondre à cette question, rebondir sur une phrase que, excusez-moi, je n'ai pas retenu le nom de Monsieur qui a présenté la FNAUT, a dit tout à l'heure. Il a été dit...

Camille SAISSET : Monsieur Gautier.

Tristan BARRES : ... Gautier, pardon, qu'il faut enlever les intersecteurs d'Ile-de-France parce qu'ils n'ont rien à y faire. Moi, je ne suis pas tout à fait d'accord, parce qu'il faut savoir que 40 % de la clientèle des TGV intersecteurs, c'est de la clientèle province-Ile-de-France, Ile-de-France-province. Et les calculs arithmétiques de Monsieur Leboeuf tout à l'heure vous l'ont montré. C'est-à-dire qu'en gros, vous prenez un Nantes..., alors, ce sont des statistiques, cela ne s'applique peut-être pas à toutes les missions, mais vous prenez un Nantes-Lille, dans le Nantes-Lille, vous avez 40 % des gens qui sont intéressés

par du Nantes-Ile-de-France, donc, Ile-de-France et soit Massy, soit Marne-la-Vallée, soit Roissy, et aussi intéressés par de l'Ile-de-France-Lille. C'est-à-dire qu'en fait, le TGV intersecteurs se charge, se décharge, enfin, se charge, prend sa clientèle en Ile-de-France. Et les enlever d'Ile-de-France, vous les privez de 40 % de leur chiffre d'affaires. Donc, en gros, cela veut dire qu'ils sont beaucoup moins rentables et finalement, il y en aura beaucoup moins. Donc, enlevez les TGV d'Ile-de-France, les TGV intersecteurs d'Ile-de-France parce qu'ils n'ont rien à y faire, enlevez-les et ils n'existeront plus. Puisque c'est parce qu'ils s'arrêtent dans les gares franciliennes qu'ils se rentabilisent et donc, qu'ils existent et qu'ils se développent. Alors...

Camille SAÏSSET : Permettez, Monsieur Barrès, je crois que Monsieur Gautier veut vous répondre.

Gérard GAUTIER : Je crois qu'il y a simplement une erreur, je pense, je me suis fait peut-être mal comprendre, mais cela n'est pas tout ce que je voulais laisser entendre. Les TGV Nantes-Lille sont précisément ceux qui sont probablement pour nous les mieux tracés pour passer là où ils passent. Mais je crois que ce que j'ai dit ou que j'ai voulu dire, c'est sur les trains notamment, je pense de fret, je parlais de lignes dédiées. Apparemment, Massy-Valenton, le RER C fait bien partie de ces lignes, j'ai entendu parler de 300 trains par jour au total tout à l'heure, il est clair que les riverains de cette région-là sont attachés à l'amélioration de leur desserte à eux, et que là où les trains ne peuvent pas passer autrement, ils y passeront, mais le moins possible il y en aura, mieux cela sera et c'était surtout les trains de fret de grands parcours internationaux et interrégionaux auxquels je faisais allusion.

Camille SAÏSSET : D'accord. Si...

Tristan Barrès : Du coup, maintenant, je vais expliquer cela, c'est pour répondre à la question sur Roissy. On m'a orienté sur la page 56 du dossier de support, dossier du maître d'ouvrage. Il est dit qu'en améliorant ainsi les dessertes intersecteurs qu'il emprunte, le projet facilite l'accès à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle depuis les régions de la façade atlantique. C'est exactement ce que je viens de dire. C'est justement parce qu'on aura des nouvelles gares TGV franciliennes et une ligne dédiée, il y aura donc plus de fréquences, c'est-à-dire, plus de TGV intersecteurs et, donc, plus de TGV intersecteurs depuis la province qui s'arrêteront dans les gares TGV franciliennes, notamment Roissy. Donc, quelque part, le fait de faire l'Interconnexion sud, cela permet d'augmenter les fréquences entre la façade atlantique et les gares TGV franciliennes, notamment Roissy. Voilà ce que cela veut dire.

Camille SAÏSSET : Monsieur Lebœuf.

Michel LEBOEUF : Je dois tout de suite dire qu'en six minutes ou en sept minutes, on est forcément un peu schématique, mais ceux qui m'ont écouté à l'assemblée générale de l'Interconnexion Sud, au sujet des préférences, savent que notre préférence, c'est pour le scénario A avec une deuxième gare à Villeneuve, mais dans la course des tracés que j'avais illustrée la dernière fois, arrive en second la variante Lieusaint et elle y est très proche. Alors, notre préférence pour Villeneuve, je la rappelle, c'est parce que nous trouvons qu'il y a plus de trafics à Villeneuve. Alors, la question qui a été posée, elle est tout à fait légitime, c'est-à-dire que nous sommes capables d'expliquer pourquoi nous arrivons à ce résultat-là. D'abord, le résultat lui-même est expliqué dans notre cahier d'acteurs. Donc, vous le trouverez mais vous ne l'avez peut-être pas encore lu, voilà. Bien entendu, les études qui ont conduit à ce résultat-là et qui, en fait, sont des études dites de

zones de chalandise préférentielles. Ces études-là font l'objet d'un rapport qui avait été commandité par l'Etat et qui va lui être remis et qui, bien entendu, vont être, je dirais, expliquées, je dirais, à la limite de même qu'il y a eu une séance spécialisée sur la capacité et on pourrait...

Camille SAÏSSET : Un atelier technique.

Michel LEBOEUF : ... voilà, on pourrait avoir un atelier technique sur la prévision des trafics. Pourquoi Villeneuve a plus de trafics ? Je l'ai expliqué. Il y a un autre argument aussi qui pour nous est assez important, c'est que nous pensons que les voyageurs qui prendront le train à Villeneuve arriveront plus souvent à Villeneuve par les moyens de transport en commun que par la voiture. Et il faut savoir que dans le bilan carbone de la SNCF, après la traction, le deuxième poste d'émission de CO₂, ce sont les trajets pour aller vers les gares, que ce soient les trajets du personnel ou les traversées ou les trajets des clients.

Sur Orly, puisque vous m'avez posé la question, donc, nous souhaitons effectivement une interconnexion efficace. Donc, je ne l'ai pas dit tout à l'heure, mais c'était un des arguments qui nous font éliminer le tracé B parce que nous voulons absolument que la gare soit sous les aérogares et qu'on n'ait pas de moyens de transport ou de solutions de continuité entre le voyageur qui descend du train et le voyageur qui monte dans l'avion, ou l'inverse. Donc, voilà ! Nous pensons que c'est optimum quand la gare et sous les aérogares, et à la limite... de telle façon que lorsque l'on monte en tête, on se trouve sous l'aérogare sud et si l'on monte en queue du TGV, on est sous l'aérogare ouest.

Camille SAÏSSET : Etes-vous satisfait de cette réponse ? Oui.

Michel LEBOEUF : Il y avait la question de Monsieur Perzo.

François GULIANA : Donc, Monsieur Perzo a souligné deux enjeux importants, notamment vis-à-vis des riverains. Donc, le premier enjeu est, en effet, l'enjeu du financement et Tristan Barrès a pu le souligner tout à l'heure. Dans sa réponse, il disait qu'il est encore un peu tôt pour préciser les modalités de financement du projet. Pour autant, le débat public est l'occasion de lancer la question et c'est vrai que les choix qui pourraient être faits dans le futur devront l'être au regard des questions de coût et, donc, de financement. La proposition que vous faites d'entamer ensuite tout un travail de réflexions aussi bien avec les parties prenantes potentiellement que Tristan citait tout à l'heure qui pourraient potentiellement participer au financement, mais également les associations, est une idée tout à fait intéressante. L'autre aspect était la question des nuisances que pourrait générer le projet. Alors, dans les différents dossiers que nous avons pu établir et les présentations que nous pouvons faire, également dans celle qui sera dédiée à l'environnement, cette question-là sera particulièrement traitée. Nous avons pu apporter des éléments. Pour autant, il est encore assez tôt pour... Parce que nous sommes très éloignés des tracés finaux, donc, il est encore très tôt pour juger des nuisances. Ce seront des études ultérieures qu'on appelle les études d'impact.

En revanche, vous souleviez aussi dans votre question la question de l'aménagement de la ligne actuelle Massy-Valenton et la question des nuisances est partie prenante des solutions qui pourront être trouvées. Donc celles qu'ont pu être proposées jusqu'à présent à l'Ouest n'ont pas porté leurs fruits. En revanche, à l'Est, il y a eu tout un travail d'acceptation par rapport aux riverains sur la question des protections à apporter. C'est tout un travail qui, lui, a porté ses fruits parce que les travaux vont pouvoir débiter cette année. Alors, à l'Ouest, le travail, comme on a pu le dire à d'autres réunions, se poursuit

et devrait conduire à une concertation en octobre. En tout cas, c'est vraiment la volonté de Réseau ferré de France de poursuivre tout ce travail de collaboration.

Camille SAÏSSET : Concernant cette contradiction que vous avez évoquée là, sur le fait que l'aéroport de Roissy, enfin, ce qui est écrit dans le rapport du maître d'ouvrage, drainerait tous les passagers de l'Ouest et qui serait en contradiction avec le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, il n'y a peut-être pas ici quelqu'un qui soit compétent pour y répondre. Donc, je vous invite à prendre cette feuille qui est accessible à tout le monde et qui, normalement, vous a été donnée, où vous pouvez formuler votre réponse, pardon, votre question ou votre avis d'ailleurs par écrit et une réponse vous sera apportée, nous nous y engageons. Voilà, je vais prendre une deuxième série de questions. Monsieur derrière et après on redescend.

Pierre-François PARODI : Je m'appelle Pierre-François Parodi, je représente ici le Voyage à Nantes qui est la structure de développement touristique de la métropole nantaise. Je ne vous surprendrai pas en vous disant qu'on est favorable à l'interconnexion, dans la lignée des propos de Monsieur Mustière, mais je voulais vous poser une question pratique parce que je ne crois pas avoir vu de chiffres en ce sens dans le dossier. Qu'en est-il concrètement des prévisions de trafic, d'augmentation de trafic, j'imagine, d'augmentation de fréquence qui pourrait être développée par l'interconnexion, en l'espèce, en direction de Nantes ? C'est-à-dire quelle desserte pourrait être probablement développée et combien cela ferait de passagers en plus dans la gare de Nantes, qui, heureusement, a aussi des projets de développement ? Merci.

Camille SAÏSSET : Merci. Une autre question, je crois, de votre côté, madame. Non ? Voilà ! Monsieur.

Hervé MADOUAS : Oui, bonsoir. Hervé Madouas, membre d'une association de cadres demandeurs d'emploi. Je me posais la question sur, à chaque fois qu'on améliore les transports vers une grande ville comme celle de Paris, voire une très, très grande ville comme celle de Paris, on contribue à sa croissance, déjà 9 agglomérations, 9,6 millions d'habitants, aire urbaine de 12 millions d'habitants, qu'est-ce qu'on a prévu pour stopper, je dirais, la croissance de cette ville qui est de moins en moins maîtrisable et qui pose des problèmes, notamment, il y a une très forte concentration des emplois de cadres dans cette ville, 65 % des cadres sont à Paris, ce qui pose un problème de déséquilibre très fort à l'intérieur du territoire ?

Camille SAÏSSET : Très bien ! Je pense qu'on va tâcher d'y répondre. A nouveau, une question sur les prévisions de trafics qui, effectivement, suggèrent l'idée d'organiser un atelier technique sur cette question-là. RFF, voulez-vous répondre ?

Tristan BARRES : Sur les fréquences, depuis Nantes aujourd'hui, je vous donne une moyenne parce qu'il y a des jours où il y en a un petit peu plus, d'autres jours peut-être un petit peu moins, vous avez dix TGV intersecteurs au départ de Nantes. Vous en avez 4 pour Lille, 4 pour Lyon et 2 pour Strasbourg, en moyenne. En 2020, avec l'Interconnexion Sud, on passe, donc, de ces 10 à 19, enfin, j'ai en tête une vingtaine, cela doit être, oui, c'est cela, 19. Donc, un doublement. Alors, ce doublement correspond, grosso modo, au doublement de trafic que l'on attend sur les intersecteurs en 10 ans. Oui, tout à l'heure, je parlais d'une croissance annuelle de 8 %. Vous faites 8 % de croissance par an pendant 10 ans, vous atteignez en 10 ans un doublement. Alors, cette croissance des intersecteurs, elle est liée à trois raisons. La première, c'est la mobilité interrégionale qui se développe. Les régions se développent et, donc, il y a de plus en

plus de demandes de mobilité entre les régions. Deuxième raison, c'est un effet réseau. Le réseau TGV national se développe également. Et comme on est sur des lignes transversales, il suffit qu'il y ait une ligne quelque part qui soit construite pour qu'elle ait des répercussions sur le trafic de l'autre côté de la France. Je prends un exemple : en 2006, le trafic, pardon entre 2008 et 2006, enfin entre 2006 et 2008 sur la ligne Massy-Valenton, le trafic a bondi de 40 %, juste entre 2006 et 2008. Qu'est-ce qui s'est passé entre 2006 et 2008 ? Il y a eu la LGV Est en 2007 qui a été livrée et, donc, le fait de livrer, enfin d'avoir réalisé cette LGV Est a boosté le trafic intersecteurs sur la façade atlantique. Troisième raison pour laquelle le trafic intersecteurs se développe fortement, alors, cela je l'ai développé tout à l'heure, je ne vais pas re-renter dans les détails, mais c'est l'effet des gares TGV franciliennes. 40 % de la clientèle de ces TGV montent et descendent en Ile-de-France. Ces gares TGV franciliennes connaissent un succès grandissant et, par conséquent, remplissent de mieux en mieux les trains. Alors, sur la croissance de Paris...

Camille SAÏSSET : Excusez-moi, Monsieur Barrès, je crois que Monsieur Perdrizet avait quelque chose à répondre.

François PERDRIZET : Justement, c'est une question qui dépasse largement notre sujet. Simplement, je me dis qu'on ne sait pas... aujourd'hui, on a l'impression que créer, améliorer les connexions entre les provinces et Paris, cela peut marcher dans les deux sens, notamment cela peut faire que des cadres qui soient à Nantes et un accès plus facile et ne soient pas forcément obligés de faire un changement de résidence. Mais, je crois qu'une des questions plus vastes que cela, c'est probablement la DATAR qui pourrait nous donner des éléments sur « qu'est-ce qu'on peut penser de la croissance de Paris ? » Et si vous posez la question par écrit, nous saisissons la DATAR pour voir un petit peu comment répondre à ce genre de préoccupations parce que c'est une préoccupation tout à fait importante, la DATAR étant l'aménagement du territoire et régional, la direction.

Camille SAÏSSET : Merci. Je vais prendre une dernière question. Allez-y. Le micro est devant, s'il vous plaît. Non... Voilà !

Alain VERGER : Merci. Alain Verger, Conseil de développement du pays de Blain. Le pays de Blain, c'est un tout petit territoire qui est directement voisin de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes et j'appartiens à ceux qui pensent que la façade atlantique, cela doit davantage être une porte d'entrée qu'un cul-de-sac, comme le président Alain Mustière l'a dit tout à l'heure. Et pour cette porte d'entrée, il y a quelque chose sur lequel je suis resté un peu sur ma fin. Certes, le projet est particulièrement intéressant. Cette interconnexion est nécessaire, il doit voir le jour le plus vite possible. Mais en ce qui concerne l'intermodalité train-avion, j'ai cru comprendre qu'il était envisagé avec une polarité sud-nord et non pas une polarité nord-sud qui pourrait être aussi intéressant parce que, si l'arithmétique de Monsieur Lebœuf, l'arithmétique positive qui faisait qu'on arrivait à un total inférieur au total espéré, on pourrait avoir une arithmétique soustractive qui pourrait être intéressante, que je ne vais pas chiffrer, c'est-à-dire que, partant du raisonnement assez simple qui a été développé tout à l'heure, à savoir que les gares de Paris sont saturées et on pourrait dire qu'à terme, les aéroports de Paris sont aussi saturés, je n'ose pas dire troisième aéroport de France parce que cela fait peut-être un peu anticipé, mais Notre-Dame-des-Landes pourrait avoir une fonction d'un très grand aéroport à caractère presque parisien à condition que la polarité ne soit pas essentiellement sud-nord et que dans l'intermodalité, il y ait effectivement une fonction sud-nord qui marche aussi efficacement.

Camille SAÏSSET : Entendu. Il est bien entendu qu'ici, nous sommes dans un débat public sur le projet d'Interconnexion des LGV dans le sud de l'Île-de-France et non pas sur ce projet d'aéroport. Après, moi, ce que je retiens de votre intervention, c'est qu'effectivement, vous posez la question d'intermodalité train-avion et de son orientation sud-nord et non pas nord-sud. Un petit mot ? RFF, si vous voulez dire un mot dessus ?

François GULIANA : Non. Peut-être quelques éléments sur... pour comprendre la nature même de cette intermodalité entre le train et l'avion. Tout d'abord, elle est voulue dans le Grenelle de l'environnement. La loi précise comme objectif la volonté de relier toutes les grandes plates-formes aéroportuaires au réseau à grande vitesse. Donc, le projet d'Interconnexion Sud qui est lui-même cité dans la loi répond à cette ambition. Ensuite, l'aéroport de Roissy qui concentre la grande majorité du trafic aéroportuaire parisien s'est développé maintenant sur la notion de hub, c'est-à-dire avec des plages de rendez-vous entre les différents avions qui viennent de toute la France et du monde entier pour faire des correspondances. L'aéroport d'Orly, historiquement, est beaucoup plus tourné sur le point à point et notamment le domestique. Mais depuis plusieurs années, l'aéroport d'Orly a entamé une transition et ce n'est pas sans liaison avec le développement du réseau à grande vitesse qui est que le trafic domestique a beaucoup baissé et a été remplacé par du trafic moyenne et longue distance, notamment tout le trafic outre-mer qui est concentré sur l'aéroport d'Orly. L'aéroport d'Orly a une autre caractéristique, c'est que son activité est limitée en nombre de mouvements annuels. Ce sont 250 000 mouvements, c'est un arrêté ministériel. Et c'est quelque chose qui est amené à rester. Donc, le développement de l'aéroport doit se faire dans ce cadre contraint et sans cela, où l'intermodalité entre le train et l'avion peut être intéressante, c'est-à-dire que, en permettant à des voyageurs de faire un premier chemin en TGV pour rejoindre l'aéroport et ensuite faire un deuxième trajet, lui, beaucoup plus long, soit sur de la moyenne, soit sur de la longue distance en avion. Donc, c'est là où on peut voir une évolution de l'aéroport. Alors après, sur toute la question de l'aménagement national du territoire vis-à-vis de l'aérien, comme disait Camille Saïssset tout à l'heure, ce n'est pas vraiment l'objet. Malheureusement, nous ne sommes pas compétents pour répondre à ces questions-là.

Camille SAÏSSET : Mais là encore, vous pouvez poser votre question par écrit, si vous souhaitez qu'elle soit complétée et nous ferons en sorte de trouver un interlocuteur qui vous y répondra. Madame Michèle Tilmont, s'il vous plaît. Est-ce que vous avez des questions écrites qu'elles aient été distribuées dans la salle ou bien... d'internautes qui suivent en direct cette réunion publique ? Oui, oui, vous êtes sur le net.

Michèle TILMONT : Pour l'instant, il n'y a aucune question écrite ni depuis la salle, ni depuis Internet. Donc, je vous propose de voir cela tout à l'heure après les autres interventions.

Camille SAÏSSET : Très bien ! Merci. Ecoutez ! Nous allons donc passer à la seconde série d'interventions avec Monsieur Joseph Rocher que je remercie de bien vouloir venir à la table qui est membre de la Commission transport, télécommunications, énergie du Conseil économique social et environnemental régional des Pays de la Loire, le CESER.

Joseph ROCHER : Bonsoir. Mesdames, messieurs, d'abord quelques mots sur le Conseil économique, social et environnemental des Pays de la Loire, c'est une assemblée jumelle du Conseil régional, une assemblée consultative qui effectue des diagnostics, élabore des analyses prospectives et avance des préconisations d'actions dans l'intérêt du

développement régional. Nos travaux reflètent une prise de position partagée par la majorité des organisations présentes. Nous sommes 113 membres représentant des chefs d'entreprises, des syndicats de salariés, des représentants de la vie collective et de l'environnement, enseignement, famille, jeunesse et sport, consommation, parents d'élèves, culture et quelques personnalités nommées par le Préfet de région. C'est dans ce cadre que le Conseil économique, social et environnemental des Pays de la Loire demande et soutient la réalisation de l'Interconnexion LGV Atlantique sur le réseau européen des trains à grande vitesse. Le Président du Conseil régional des Pays de la Loire nous a sollicités en mai 2010 pour réfléchir aux grands axes ferroviaires à mettre en œuvre sur les liaisons vers Paris, vers Lyon et plus généralement vers l'Europe. L'enjeu consiste à améliorer la prise en compte de la façade atlantique et des grandes villes qui s'y trouvent dans le schéma ferroviaire national et européen afin d'en promouvoir le développement. Les conclusions de notre étude présentées en novembre 2010 ont défini comme prioritaire la réalisation du barreau sud de l'Ile-de-France. Le CESER a donc réaffirmé la nécessité de poursuivre la mobilisation engagée depuis de nombreuses années par les pouvoirs publics pour réussir l'intégration de l'ouest de la France dans l'Europe en la dotant de moyens de communication performants. Pour nous, l'absence d'interconnexion de la LGV Atlantique sur le réseau européen pénalise gravement le développement des régions de l'ouest de la France et l'avenir de leurs 15 millions d'habitants. En effet, les réseaux de transport français ont été constitués en étoile à partir de Paris. Cette structuration présente trois inconvénients majeurs. Premier inconvénient, les Franciliens doivent supporter les transits de voyageurs et marchandises sur des réseaux déjà surchargés par les mobilités internes en Ile-de-France. Deuxième inconvénient, l'absence de liaison directe province-province ou province-Europe, provoque des ruptures de charge qui nuisent autant aux voyageurs qu'aux logisticiens s'évertuant à mettre en œuvre la plus grande fluidité des trafics de marchandises. Troisième inconvénient, les évolutions prévisibles du trafic, tant passager que marchandise à l'horizon 2020, montrent un risque majeur de saturation au regard des trafics actuels et de leur évolution à venir. Le barreau sud de l'Ile-de-France constitue aujourd'hui la porte de sortie des Pays de la Loire vers Paris et l'Europe. Les conditions actuelles de ce raccordement demeurent insatisfaisantes. L'interconnexion des TGV s'effectue sur la ligne comprise entre Massy et Valenton, sur laquelle circulent TGV, RER et trains de fret. Cette situation très contraignante perturbe fortement le trafic TGV. Plus de 300 trains circulent chaque jour sur ce tracé qui comporte des sections de voie unique à Massy et Orly. La ponctualité et la régularité des TGV empruntant cette ligne s'en trouvent affectées, retard moyen de 14 à 30 minutes. Des travaux sur la ligne Massy-Valenton sont programmés mais, même modernisés, la ligne ne pourra pas absorber l'augmentation prévisible du trafic. Il faut une déclaration d'utilité publique dès 2012. Le développement des grandes métropoles françaises s'accompagne d'une croissance des mobilités professionnelles et de loisir. Les prévisions de trafic à l'horizon 2020 entre Massy et Valenton sont estimées à 6 millions de voyageurs contre 3,5 millions aujourd'hui. A ces perspectives s'ajoutent les déplacements de province à province en augmentation de 8 % par an contre 4 % pour les déplacements de province à Paris. De plus, la desserte sud de l'Ile-de-France n'est assurée que par la gare TGV de Massy et les RER B et C dont les services doivent être améliorés. L'Interconnexion Sud permet de favoriser

- le développement du trafic inter-région,
- le report modal à Orly vers le ferroviaire, ce qui est préconisé par le projet de Schéma national des infrastructures de transport,

- la décongestion des gares parisiennes en créant une gare TGV sous la forme d'un pôle d'échange multimodal souterrain, métro, RER, TGV à Orly au plus près des aérogares pour permettre un accès direct sans rupture de charge aux terminaux,
- l'aménagement du territoire d'Ile-de-France et son accès au réseau ferroviaire à grande vitesse.

Pour le Conseil économique, social, environnemental du Pays de la Loire, le projet d'Interconnexion Sud doit être considéré comme une priorité nationale. En conséquence, les études nécessaires pour la réalisation du dossier d'enquête publique doivent être engagées pour qu'une déclaration d'utilité publique soit effective dès 2012. Le Conseil économique se prononce pour le scénario réalisable d'ici à 2020, le scénario qui permet d'améliorer la qualité de services, la fréquence et la régularité des trajets province-province, d'accroître la sécurité des différents modes de transport TGV, aérien, TER et fret, une adhésion des Franciliens au projet, de réaliser le projet à un coût acceptable avec une fiabilité, un gain de temps réel et une desserte directe des aérogares parisiennes. Entre les scénarios proposés, notre choix se porte sur le scénario A. Cette solution par la réalisation de tunnel dans les zones urbanisées permet une bonne insertion de cette infrastructure dans l'environnement. L'interconnexion des TGV au réseau LGV européen suscite de fortes attentes des populations de l'Ouest, attentes que le Conseil économique partage. Ce projet répond à une logique d'aménagement du territoire qui concerne les 15 millions d'habitants des 6 régions de l'Ouest de la France. Aussi, nous souhaitons qu'au terme de la consultation en cours une décision favorable à la poursuite des études du projet soit prise et que l'objectif de mise en service de cette infrastructure en 2020 soit clairement exprimé. Voici les éléments que le Conseil économique, social, environnemental des Pays de la Loire veut apporter au débat. Nous avons fait un cahier d'acteurs qui n'est pas là. (*Applaudissements*)

Camille SAÏSSET : C'est exact ! Un cahier d'acteurs est en cours d'impression et merci beaucoup d'être rentré dans le cadre du délai qui était autorisé. Je vais donner maintenant la parole à Monsieur Jean-François Retière, vice-président de Nantes métropole. Alors là aussi, un cahier d'acteurs est en cours et c'est pour l'instant à l'état d'une intervention structurée.

Jean-François RETIERE : Alors, effectivement un cahier d'acteurs est en cours. Il y a beaucoup de choses qui ont été dites que nous partageons, donc je vais essayer d'être concis et d'exprimer au nom de Jean-Marc Ayrault, président de Nantes Métropole, une position qui rejoint d'ailleurs celle de Rennes qui est exprimée par son président Daniel Delaveau et Guy Jouhier le vice-président homologue aux transports ici présents. On a eu un débat déjà dans le cadre du SNIT et le constat est bien d'améliorer l'accessibilité de l'Ouest vers l'Europe, puisque cet Ouest est écarté des centres décisionnels. Et donc on a quand même des appréciations différentes entre Rennes et Nantes et pour nous à Nantes, l'effet TGV s'essouffle un peu et doit trouver une seconde jeunesse, ce qui n'est pas le cas de nos voisins. Mais il est parfaitement clair que le TGV est le transport de référence pour les liaisons de moyenne distance et notre métropole souhaite, donc, développer son attractivité en cohérence avec le plan climat qui a été adopté par notre collectivité. Or on constate bien que la LGV Ouest est la dernière, on l'a vu tout à l'heure sur les cartes, à ne pas être connectée aux autres par des voies dédiées au trafic TGV, on a vu LGV Nord-Europe, Est, Sud-Est qui le sont déjà. Nous avons également exprimé un avis sur le SNIT et, dans cet avis, la position commune de Nantes Métropole et de Rennes faisaient référence d'abord au fait qu'on se réjouissait de l'inscription de l'interconnexion ferroviaire Rennes-Nantes, premier maillon du barreau est-ouest avec

une transversale qui permettra de relier l'Ouest de la France à Lyon et Bordeaux, mais également et c'est le point important pour ce soir, la réalisation avant 2020 de l'Interconnexion Sud-Ile-de-France, nouvelle ligne contournant Paris à grande vitesse et qui facilite l'accès de l'espace Loire-Bretagne aux réseaux nationaux et européens. Nantes métropole a également proposé dans le cadre du déplacement urbain un certain nombre d'axes qui ont été partagés par un certain nombre d'acteurs qui sont présents ce soir dans cette salle et qui ont apporté leur contribution. Concernant l'Interconnexion Sud, nous prenons acte et cela c'est clair dans les présentations qui nous ont été faites, que les gains de temps sont faibles, voire négatifs, mais que, par contre, et c'est cela qu'on peut espérer, c'est une meilleure robustesse des liaisons. On voit bien qu'aujourd'hui, les usagers des TGV intersecteurs, ceux qui vont au-delà de Paris nous connecter aux autres métropoles de France, sont victimes de retards chroniques, qui sont dus au cumul de circulation, on a vu sur les schémas tout à l'heure, et notamment sur le tronçon Massy-Valenton. Cette situation est exaspérante pour les usagers et décrédibilise de fait le transport ferroviaire, il faut, donc, pouvoir apporter cette réponse de l'interconnexion. Donc, nous avons suivi avec intérêt le dossier et si nous prenons acte de la faiblesse des gains de temps, par contre, ce que nous espérons de l'interconnexion, c'est par une séparation des circulations TGV une meilleure garantie des horaires et des services de TGV supplémentaires. Et je crois que cela, c'est vraiment là que se situe le gain.

Concernant la connexion LGV aéroport d'Orly, nous laissons naturellement le soin à l'Ile-de-France de prioriser les enjeux de localisation des gares nouvelles tout en soulignant que l'accès à l'aéroport d'Orly intéresse les citoyens de l'Ouest, puisque nous savons que le nombre de mouvements à Orly est plafonné mais qu'il assure des destinations qui ne seraient pas proposées par les aéroports de province et notamment l'outre-mer. Sur les questions qui sont posées dans le débat, nous estimons que le scénario B n'est pas satisfaisant, son insertion est trop problématique au regard des zones d'habitat et d'environnement et, donc, les scénarii A et C en tunnel sont ceux qui assurent une véritable connexion, qui présentent donc les meilleures garanties, garantie des horaires et garantie des services comme je soulignais tout à l'heure. Donc, il appartient effectivement à l'Ile-de-France de se positionner sur ce sujet, à propos des effets de la localisation de la gare d'Orly et de la création d'une seconde gare en Ile-de-France et naturellement de notre point de vue d'en assurer financièrement les effets. Le nombre de gares et leur localisation conditionnent l'attractivité commerciale des liaisons TGV, c'est ici que se situe le gain à proprement parler pour les habitants de l'Ouest, avoir plus de trains, plus fiables vers les métropoles françaises mais vers les métropoles européennes proches. En conclusion, je voudrais dire qu'on a eu la chance et qu'on a la chance, puisque cela n'est pas fini, d'avoir un débat d'aménagement du territoire intéressant avec la convergence des intérêts des régions et de l'Ile-de-France, c'est assez rare dans notre pays pour mériter de le souligner. Et donc, si dans un premier temps du TGV, on a beaucoup investi pour relier les métropoles à la capitale, il faut passer à une deuxième étape, à un deuxième âge, c'est-à-dire relier les grandes métropoles entre elles, j'ai cité naturellement Rennes et Nantes, mais aussi toutes les autres métropoles françaises, on pourrait penser à Strasbourg, Bordeaux, Lyon et Lille. Mais je n'oublie pas les interventions qui ont été faites aussi puisqu'il y a un sens. On disait : « Allez vers Paris », et naturellement vous comprendrez, on en a eu un exemple avec une intervention tout à l'heure, « privilégiez le voyage à Nantes ». Je vous remercie.
(Applaudissements)

Camille SAISSET : Alors, vous l'aurez compris, un acteur peut être également une collectivité territoriale ou locale. Je vais maintenant donner la parole à Monsieur Gérard Lahellec, vice-président chargé des transports du Conseil régional de Bretagne.

Gérard LAHELLEC : Mesdames, messieurs, bonsoir ! Dans le contexte d'extension des liaisons à grande vitesse, et avec notamment la liaison à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, vous savez, dont le délégataire pour la réalisation des travaux a été désigné il y a peu, l'inscription de la Bretagne dans les courants d'échanges nationaux et européens est largement conditionnée par la traversée satisfaisante de l'Ile-de-France. C'est vrai, évidemment, dans les relations province-province, mais c'est également vrai pour les circulations de fret. Donc, évidemment, la Région Bretagne considère que l'Interconnexion Sud des TGV en Ile-de-France est un projet majeur pour l'attractivité de la Bretagne et pour son développement. La Bretagne, d'autre part, doit faire face à une croissance démographique parmi les plus élevées de France, hors effet TGV, ce qui veut dire que nous avons, là aussi, un ou deux faits d'infrastructures performantes garantissant et la rapidité et l'accessibilité de l'ensemble des territoires d'Europe ; évidemment, tout ceci moyennant une fiabilité renforcée. Enfin, la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, dont les travaux s'achèveront en 2016, implique également que les radiales et les intersecteurs soient garantis. Et ceci se renforce également de ce que j'ai dit tout à l'heure sur le registre démographique ou des évolutions démographiques en Bretagne. Donc, il nous faut améliorer les déplacements province-province. Il nous faut également fiabiliser ces échanges. Il nous faut également créer les conditions pour que l'ensemble du territoire national y trouve son compte, et intégrer le fait que 40 % environ de la clientèle LGV viendra vers ou partira de l'Ile-de-France. Par conséquent, ce projet présente une double vocation : l'une, qui est d'aménagement du territoire, et l'autre qui est celle de l'accessibilité, et notamment de l'accessibilité de la province à ces lieux d'échanges.

Partant de là, nous avons regardé attentivement les scénarii qui nous sont proposés. Et pour des raisons qui ont été déjà invoquées ici, il nous semble que le scénario B ne nous semble pas être la bonne formule, la dimension environnementale étant évidemment le paramètre essentiel à partir duquel nous émettons ces réserves et un avis plutôt négatif sur celui-ci. Si nous nous plaçons d'un point de vue strictement, j'allais dire, égoïste, intéressé, en matière de temps et de desserte radiale, et si le scénario était à prendre ou à laisser ce soir, il va sans dire que notre préférence irait assurément au scénario A avec deux gares en Ile-de-France. Mais à ce stade je ne suis pas sûr que cela soit exactement la question qui nous soit posée. Et c'est la raison pour laquelle en exprimant clairement notre préférence, à ce stade, au scénario A, nous considérons qu'il ne faut pas exclure le scénario C, dont il a été fait état tout à l'heure, et ne pas exclure non plus les ratios socio-économiques et de fréquentations économiques, par conséquent, qui ne seront pas neutres financiers, même si ce n'est pas le point qui est à l'ordre du jour de ce soir. Il nous faut, nous semble-t-il, ne pas exclure non plus les évolutions possibles de ce scénario, susceptibles aussi d'intéresser tout le monde. Le défaut que j'y vois, je me permets de l'exprimer ici, c'est qu'en pointant beaucoup vers le Sud, et peut-être par trop vers le Sud, on s'éloigne un peu du Nord. Or, on doit penser aussi à la bonne connexion de cet extrême ouest, auquel je pense beaucoup ce soir, autant au Nord vers Lille qu'au Sud vers Lyon et Marseille. Donc, voilà les quelques observations que nous voulions faire et, évidemment, elles seront consignées dans le cahier d'acteurs qui vous sera transmis, si cela n'est déjà fait. Merci de votre attention.

Camille SAISSET : Merci bien, Monsieur Lahellec. (*Applaudissements*)

Maintenant, je vous transmets toutes les excuses du président du Conseil régional Pays de la Loire, Monsieur Jacques Auxiette, qui a eu un empêchement de dernière heure et qui, de ce fait, est représenté ce soir par Monsieur Gilles Bontemps, vice-président en charge des transports du Conseil régional Pays de la Loire. Merci.

Gilles BONTEMPS : Merci. Donc, le Barreau sud est très attendu, et plus encore aujourd'hui, avec les LGV réalisées comme l'Est, et puis en cours de réalisation comme les LGV Bretagne-Pays de la Loire. Quand les collectivités mettent autant d'argent sur des LGV qui, normalement, sont de la compétence de l'Etat et de RFF, ce n'est pas pour qu'elles ne soient pas directement reliées entre elles. C'est ainsi que si le Barreau sud est un projet qui concerne au premier chef la région parisienne, dont les populations vont tirer un avantage important, il concerne tout autant, très fortement, les régions de province. Pour qu'il aboutisse le plus tôt possible, il doit pouvoir concilier les besoins de la province et les besoins de l'Île-de-France, ce qui suppose aussi la meilleure insertion environnementale, mais cela a été déjà dit, avant moi, par le président Mustière. L'objectif est à la fois de favoriser les déplacements entre les régions, désaturer le réseau francilien, fluidifier les circulations intersecteurs, désaturer les gares parisiennes et, évidemment, de mieux connecter le train à l'avion. Nous avons bien noté que tous les scénarii comprennent une gare à Orly et le maintien de la gare TGV à Massy, ce qui est important. A partir de là, la Région des Pays de la Loire considère que des gains de temps de parcours variant de 6 à 8 minutes sur des parcours de plus de 3 et 4 heures, ne doivent pas être l'élément premier à prendre en compte, même si cela n'est pas négligeable. Nous pensons que le nombre de voyageurs, le nombre de dessertes et les conditions optimales de réalisation sont beaucoup plus importants. Le nombre de TGV intersecteurs est aussi déterminant, il a aussi une incidence sur le nombre de déplacements. Aujourd'hui, nous avons 41 TGV, 41 trains qui circulent sur Massy-Valenton, les travaux qui traînent un peu doivent nous permettre d'en avoir 74, et le Barreau sud nous permettra d'en avoir 86. Mais il reste à savoir, par exemple, si les gains de trafics des différents scénarii permettront de créer le même nombre de trains. Concernant les dessertes d'aéroports, nous pensons aussi qu'il faut écarter les ruptures de charge et les navettes, qui sont pénalisantes, et donc, il faut privilégier les gares au plus près des aéroports ; c'est, d'ailleurs, un élément essentiel de l'intermodalité. Nous pensons que les projets à deux gares sont plus performants, et qu'ils concilient mieux les besoins de l'Île-de-France et de la province, en même temps qu'ils optimisent le nombre de voyageurs. Pour ces raisons, nous écartons la famille de scénarii B. Nous faisons nôtre la position de l'Association Interconnexion Sud de l'Île-de-France, qui a été rappelée tout à l'heure par son Président, parce que si en l'état actuel des informations dont nous disposons, elle retient le scénario A, elle ne ferme pas pour autant la réflexion sur le scénario C. A ce stade, nous pensons que des informations complémentaires sont nécessaires sur ces différents scénarios. Il y a des sujets qui méritent d'être approfondis et affinés, par exemple en ce qui concerne les trafics. Ainsi, par exemple, que si le scénario A avec deux gares est moins coûteux et fait gagner 6 minutes, le scénario C, avec deux gares aussi, avec une deuxième gare accordée au RER D, draine davantage de voyageurs et a un TRI meilleur. Il serait donc nécessaire de connaître le nombre de fréquences pouvant être créées au regard du trafic supplémentaire, dans le scénario A à deux gares et dans le scénario C avec cette deuxième gare. A ce sujet, je note les éléments qui nous ont été donnés par Monsieur Leboeuf, qui sont des éléments positifs mais qui se contredisent avec les éléments que nous avons dans le document de RFF, et donc cela veut dire qu'il y aura nécessité d'avoir des éclaircissements sur ce sujet. De même, il est nécessaire de pouvoir estimer si les écarts de coûts entre les scénarios sont justifiés, en

rapport avec les dessertes qui pourront être créées, et de même, évidemment, d'intégrer très fortement la robustesse des différents scénarios. Enfin, il est important d'étudier précisément l'impact du report de trafic sur les gares parisiennes vers les TGV qui circuleront sur l'Interconnexion. Et il ne faudrait pas que la désaturation indispensable de la gare Montparnasse se traduise par une réduction des dessertes vers Montparnasse, du fait des trafics qui se reportent sur l'Interconnexion Sud. Enfin, même si la question des financements n'est pas aujourd'hui au cœur des débats, elle ne peut pour autant être ignorée car elle se posera évidemment rapidement, comme nous l'a d'ailleurs fort élégamment souligné, tout à l'heure, Monsieur Barrès, et donc, ce n'est pas neutre. Cela veut dire qu'il y a des éléments dont nous avons besoin d'avoir connaissance, parce qu'il n'y a pas seulement le coût de l'infrastructure à regarder. Il y a aussi, quel sera le niveau des mises à contribution des collectivités qui, de ce fait, le seront ? Et donc, selon les dispositions de l'article 4 de RFF, le niveau ne sera pas le même selon la rentabilité de la ligne et les sillons que récupérera RFF, le financement par l'intermédiaire des sillons. Donc, nous, nous avons besoin d'avoir des éléments sur cela pour qu'on puisse, en toute connaissance de cause, prendre définitivement position sur le bon scénario. *(Applaudissements)*

Camille SAISSET : Merci bien, Monsieur Bontemps ! Alors, on voit que cette intervention contient en elle-même des questions qui sont déjà adressées, je dirais, et je me faisais cette réflexion, parce que notre rôle à nous, membres de la Commission, c'est d'accompagner les acteurs dans la réalisation de ces cahiers et notamment, de rectifier, je dirais, ce terme de Barreau sud qui est enterré, ce projet Barreau sud est enterré, le nouveau projet étant celui d'Interconnexion Sud des LGV. Voilà ! Monsieur Barrès, oui !

Tristan BARRES : Oui. Si vous me permettez, juste deux éléments. Alors, sur l'intervention de Monsieur Rocher, donc Monsieur Rocher a demandé une déclaration d'utilité publique en 2012. Bon, en 2012, ce sera déjà une année assez chargée mais, pour être réaliste, on ne pourra pas avoir de DUP en 2012. En revanche, si vous le permettez, vous me proposez un défi, je vous proposerai un autre défi. Aujourd'hui, vous m'avez dit : « Il faut que l'Interconnexion Sud aille vite ». Un projet ira d'autant plus vite qu'il sera soutenu, y compris financièrement. Et à ce stade, les études sont financées par l'Etat et la Région Ile-de-France, le financement se termine avec le débat public, parce que la convention va jusque là. Or, après, il y a un grand programme d'études préalable à l'enquête publique qui doit être réalisé. Alors, l'enquête publique, on ne la vise pas pour 2012 mais plutôt 2014. Alors, si vous voulez me proposer un défi, vous pouvez me proposer celui-là, c'est d'avoir une convention de financement signée au 1^{er} janvier 2012, qui finance ce programme d'études qui sera très important. Et donc, je rappelle, plus un projet est soutenu financièrement, plus il ira vite.

Ensuite, juste un petit détail : Le fait que l'Interconnexion Sud désature les gares parisiennes, notamment la gare Montparnasse, cela ne va pas enlever du trafic gare Montparnasse parce qu'en réalité, ce qu'on prévoit, c'est que la saturation de la gare Montparnasse, on pourrait le dire des autres gares parisiennes, va empêcher, si on ne fait rien, des gens de prendre le train. Donc, en gros, si vous voulez, il y a une file d'attente de voyageurs qui, si on ne fait rien, ne pourront pas voyager. Donc, le fait de désaturer la gare parisienne, les places qui vont être libérées vont être immédiatement prises par des voyageurs qui sont en attente de voyage. C'est pour cela qu'on n'utilise pas le terme désaturation, parce qu'on ne désature pas dans la mesure où le vide que l'on crée est toute de suite rempli par autre chose. Alors, enfin, je voudrais juste terminer par cela. Moi, je suis tout à fait d'accord pour que l'on mette à plat, je dirais, les

études de trafic de RFF et de la SNCF qui, apparemment, il y a un accord de principe pour qu'elles soient rendues publiques. Alors, effectivement, on pointe toujours les divergences qu'il y a entre les uns et les autres. Il y a quand même une convergence entre ces deux études qui, par ailleurs, n'ont pas été faites de la même façon, ce ne sont pas les mêmes types de calcul, et cetera, donc, ce n'est pas non plus ahurissant d'avoir des résultats différents. Et je voudrais souligner quand même les points de convergence. On constate quand même que, que ce soit dans l'étude de SNCF ou dans l'étude de RFF, on a à peu près le même niveau de trafic dans les futures gares franciliennes que l'on propose dans ce projet : Orly, Lieusaint ou à Villeneuve-Saint-Georges, ce sont les mêmes ordres de grandeur. Cela veut dire qu'en gros, si on a SNCF et RFF, tous les deux ont raison, qu'on ne se trompe pas beaucoup en imaginant une gare à Villeneuve-Saint-Georges ou en imaginant une gare à Lieusaint, on a à peu près les mêmes ordres de grandeur. Là où on diverge, effectivement, c'est sur, je dirais, la relative différence entre la deuxième gare, enfin, le trafic de Villeneuve-Saint-Georges et le trafic de Lieusaint. Alors, nous, on écoute tous les arguments pour tout, de tous les acteurs qui soutiennent l'une ou l'autre de ces deux gares. Effectivement, il y a un argument qui revient, qui est de dire, c'est beaucoup à Villeneuve-Saint-Georges que l'on dit cela, que la gare de Villeneuve-Saint-Georges attirera plus de trafic, parce qu'elle est sur deux branches du RER D alors que Lieusaint n'est que sur une seule branche ; mais en contrepartie, on a quand même un acteur majeur qui est l'agglomération d'Evry, donc Manuel Valls, et la Chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne qui est également concernée par la ligne du RER D où ne se trouve pas Lieusaint, qui, elle, ne soutient pas Villeneuve-Saint-Georges mais soutient Lieusaint. Donc, je dirais, les arguments de double ligne RER D qui converge sur Villeneuve-Saint-Georges sont à prendre avec prudence, parce que des acteurs qui prennent tous les jours le RER D et qui sont sur, entre guillemets, la mauvaise ligne du RER D, soutiennent Lieusaint et non pas Villeneuve-Saint-Georges qui se trouve ...

Camille SAISSET : On va s'arrêter là, et je pense qu'effectivement, encore une fois, cela devient redondant mais il semble qu'un atelier technique sur la prévision de trafic s'avère vraiment nécessaire. Je regarde mon collègue Olivier Klein mais ce n'est pas encore à vous, par contre, je donnerai bien la parole à Michèle. Est-ce que vous avez des questions écrites cette fois-ci ? Pouvez-vous lui transmettre le micro ? Merci.

Michèle TILMONT : Oui. Il y a deux questions mais qui nous entraînent vers des réponses assez éloignées de nos préoccupations de ce soir. Je vous les lis mais je pense qu'il faudrait y répondre plutôt sur notre site plutôt qu'immédiatement, donc avoir une réponse en différé. La première question d'une internaute demande des renseignements sur les projets de raccordement de la région nantaise à la région PACA, par exemple, avec passage par l'Aquitaine ou le Toulousain. Donc, c'est en effet un schéma national, qui est évoqué là, et non plus le projet de l'Interconnexion Sud. La deuxième question d'une personne dans la salle, s'inquiète des conséquences de l'augmentation du trafic des TGV intersecteurs, si cela se faisait au détriment des trains interrégionaux qui se sont vus par le passé déjà supprimés sur certaines lignes. Cette personne souligne la suppression de trains, notamment des trains de nuit sur la ligne Nantes-Tours-Lyon. Voilà ce que je peux rappeler rapidement. Merci !

Camille SAISSET : Au passage, je rappelle qu'un débat public est aussi un lieu d'informations et de transmission. Est-ce que RFF, vous voulez répondre maintenant sur les aspects...

Xavier RHONÉ : Si on peut revenir sur la diapo numéro 5, je pense, de la présentation de RFF. On a les éléments concernant la première question. Donc, nous avons... voilà, cela doit être quelque chose comme cela, allez encore un peu plus loin. Nous avons un projet Sud Europe Atlantique qui doit être prolongé par un autre projet, grand projet du Sud-Ouest, qui va jusqu'à Toulouse, et ensuite, effectivement, dans la deuxième session du Grenelle, une liaison entre Toulouse et Narbonne qui permet à ce moment-là de récupérer et le contournement de Nîmes-Montpellier vers PACA et également la destination de la Catalogne vers Barcelone. Voilà ! On peut encore aller jusqu'à un peu plus loin dans la présentation, on verra ces différents projets présentés sur cette carte. Voici.

Camille SAISSET : D'accord. De toute façon, encore une fois, il est possible d'y revenir par de nouvelles questions plus précises encore. Est-ce que quelqu'un veut intervenir dans la salle, poser une question ? Oui, monsieur. Et après, la personne derrière. Beaucoup d'hommes interviennent, c'est un sujet masculin, mais enfin, quand même ! On ne vous entend pas. Un autre micro peut-être, il y a un problème de micro, là, devant.

Bruno HUG de LARAUZE : Merci. Oui, donc Bruno de Larauze, je m'exprime en tant que président de Ouest Logistique qui rassemble l'ensemble des chambres de commerce bretonnes et ligériennes, et également le club des Trente qui rassemble à peu près 250 000 salariés, et un certain nombre d'acteurs publics et privés. Donc, on a un soutien franc et massif sur ce projet, bien sûr. Alors, on ne dit plus Barreau sud, j'ai bien compris, mais interconnexion souterraine que vous nous avez largement exposée. Quand je dis « franc et massif », c'est que l'on considère que c'est sans doute l'un des 10 projets stratégiques majeurs pour désenclaver notre région, enfin nos régions, et surtout consolider les centres de décision économique dans nos régions. C'est absolument clair que la mobilité générée par cette amélioration de fluidité est essentielle, pas simplement, sur le débat... On l'a dit dans les dernières interventions, il n'est pas forcément franco-français, il est également européen, et pour nous l'enjeu numéro 1, bien sûr. On sait bien que si on fait les allers-retours sur moins de 48 heures, on peut garder le centre de décision ; plus de 48 heures, on commence à envisager les déplacements du centre de décision. Ma question est plutôt autour du scénario catastrophe, je crois qu'aujourd'hui, on a entendu plutôt un soutien fort. Le scénario catastrophe, c'est malheureusement pas de débat public avant deux mille je ne sais pas combien, pas de financement...

Camille SAÏSSET : Le débat public, il est dans...

Bruno Hug DE LARAUZE : Non, pas d'enquête... Pardon. Que se passe-t-il ? Quelles sont les conséquences ? Et ma question, je la présente sous deux ordres : quelles sont les conséquences financières pour les opérateurs ferroviaires de la saturation des gares qu'on a précitées ? Parce qu'on précise que le projet coûterait autour de deux milliards, enfin selon les scénarii. Donc, quelles sont les conséquences financières ? Et deuxième chose, quelles seraient les conséquences, alors là, clairement, logistiques, fluidité, pour l'ensemble des acteurs et citoyens des régions concernées par cette Interconnexion Sud ?

Camille SAÏSSET : Très bien. Alors, sans vouloir être trop insistante mais, en fait, on accorde la possibilité de faire un cahier d'acteurs à ce qui nous en font la demande, avant tout. Voilà. Et je vais prendre une seconde question. Monsieur, derrière. Voilà ! Merci.

Maurice JEANNEAU : Maurice Jeanneau, délégué régional ALTRO. Je pense que, effectivement, la réalisation de ce qu'il ne faut plus appeler donc désormais le Barreau sud mais l'Interconnexion Sud, j'y vois là plus qu'un symbole, est sans doute une bonne chose. Mais pour le Nantais que je suis, et je pense ne pas être le seul, j'ai un peu l'impression d'être floué parce que dans le dossier, on nous parle, sans rire, d'aménagement du territoire. Mais de quel territoire s'agit-il ? Toujours et encore de la région parisienne. De nombreuses interventions sont venues soutenir cette analyse, qui n'en finit plus d'être asphyxiée, qui n'en finit... qui n'en peut mais... Compte tenu des coûts de réalisation, et on comprend l'insistance qui s'est manifestée pour que, les institutions régionales et locales de toutes sortes, contribuent. Donc, ce que je retiens, c'est que le Barreau Sud, permettez-moi cette incorrection, est sans doute utile pour RFF et pour la SNCF, compte tenu de l'encombrement manifeste des réseaux dans cette région, région dont les habitants qui en ont les moyens s'empressent de la quitter, comme on peut le constater depuis une vingtaine d'années, ici. On ne peut s'empêcher de penser aux Shadoks dans cette course aux infrastructures de la région parisienne, avec toujours un temps de retard, et un sérieux temps de retard sur la réalité, s'interroger aujourd'hui sur la liaison ferroviaire-aéroport d'Orly, cela remonte à loin, Orly, pour moi. Alors, compte tenu de tout cela, c'est-à-dire, notamment les coûts de réalisation que vous avez soulignés, où est, dans cette réalisation, la prise en compte des évolutions démographiques du littoral Atlantique, annoncées par le BIP dans les années 80 et amplifiées aujourd'hui par l'INSEE dans ses dernières prévisions ? Vous allez me dire que : « Non, cela ne nous concerne pas tout cela parce qu'il s'agit, effectivement, de l'Interconnexion ». Mais vu de Lisbonne ou de Budapest, on a un peu envie de sourire aussi pour aller de Nantes à Lyon, ou de Lyon à Bordeaux, de voir que quand on allait là-bas, il faut passer par Paris pour rejoindre ces deux villes ou ces trois villes. Si on ne veut pas perdre trop de temps, cela fait un peu sourire. Alors, on sait que le ferroutage, et cela je vais rejoindre là des interventions qui ont eu lieu sur le fret, on sait que le ferroutage n'est qu'un mot inventé, un vilain mot, d'ailleurs, inventé pour calmer les émotions lorsqu'un grave accident routier se produit dans un tunnel. Mais qu'apportera cette réalisation en transport de fret dans cette zone, compte tenu des trafics existants ? Alors, j'ai entendu un intervenant à la tribune qui a dit : « Ce sera un vrai plus » mais il n'a pas dit pour qui. Et je pense, je reste convaincu, que cela reste pour la région parisienne, c'est-à-dire que cela va faciliter le trafic voyageurs, avec tous les arguments qui ont été donnés. Mais sur le fret, je ne sens pas le dossier, ou alors, je l'ai mal lu. Je sais qu'un tiens vaut mieux que deux tu l'auras, et je reconnais, là, le pragmatisme de Monsieur Mustière dans la défense de ce Barreau Sud, et je pense qu'il faut partager avec lui cette défense. Mais si avancer, c'est d'abord mettre un pied devant l'autre, cela n'empêche pas de lever les yeux. N'est-ce pas Monsieur Mustière ? Je suis sûr que vous êtes d'accord.

Camille SAISSET : Monsieur, je vous prie de m'excuser...

Maurice JEANNEAU : Je termine. Donc, j'invite Monsieur Mustière dès que le Barreau Sud va être acquis, et qu'on s'empressera de l'aider à l'obtenir, à rejoindre ALTRO et ses 35 collectivités territoriales pour promouvoir un développement du transport ferroviaire fret et voyageurs, qui s'affranchit du tropisme parisien -de mon point de vue, il devient de plus en plus ubuesque-, qui valorise et dynamise des territoires français dont l'Ouest Atlantique, et qui sorte d'un schéma du XIX^e, incohérent aujourd'hui, compte tenu des énormes changements dans les flux d'échanges économiques européens et mondiaux. (*Applaudissements*)

Camille SAISSET : Moi, je voudrais demander à l'intervenant s'il ne compte pas faire un cahier d'acteurs parce qu'il y a des éléments qui commencent à être structurés et intéressants.

François PERDRIZET : Prenez le micro. Rappel sur le cahier d'acteurs. On peut faire un cahier d'acteurs en principe jusqu'à la fin du débat, c'est-à-dire le 20 mai. Simplement, il est souhaitable qu'il le soit avant pour que tout le monde puisse en avoir connaissance, et réagir à chacun des cahiers d'acteurs.

Camille SAISSET : Une autre question ou avis ? Je prends ces deux questions et... Allez-y, monsieur !

Guy JOUHIER : Moi, je vais être très bref, Guy Jouhier, vice-président de Rennes métropole. Et comme vous l'avez compris, le régional de l'étape étant Jean-François Retière, on a décidé de ne pas intervenir à deux. Je voulais juste donner la position de Rennes métropole en quelques mots. La liaison aujourd'hui est désastreuse, je regrette qu'on va arriver à la fin de la réunion, on n'aura pas vu l'animation qui nous avait... celle qui nous avait...

Camille SAISSET : Il suffit de le demander.

Guy JOUHIER : J'espère qu'on la verra parce qu'elle est très illustrative. C'est très pénalisant, la liaison actuelle. Et donc, nous sommes membres de l'association que préside Monsieur Mustière, également pour pousser à la modernisation en attendant que se réalise l'Interconnexion. Rennes et Nantes sont deux métropoles qui sont extrêmement dynamiques et qui coopèrent, et qui d'ailleurs ont soumis le même avis dans le cadre du SNIT. Et nous défendons dans le cadre du SNIT, évidemment, la liaison Rennes-Nantes, qui n'est pas incompatible avec ce que dit ALTRO, d'ailleurs, et également, bien évidemment, l'Interconnexion Sud. Nous avons absolument besoin de cette interconnexion, c'est un projet qui nous tient à cœur, de nos deux métropoles. Et c'est dans les métropoles que... nonobstant ce qui a pu être dit sur le fait qu'il ne faut pas qu'elles grandissent, c'est dans les métropoles que se joue l'avenir de notre pays. Et il faut que nos métropoles de l'Ouest soient reliées au Nord, à l'Est et au reste de l'Europe. Et donc, ce projet nous tient réellement à cœur, et c'est pour cela que nous allons déposer, nous aussi, un cahier d'acteurs en coopération avec Nantes métropole.

Camille SAISSET : Très bien. Une dernière question ? Monsieur ?

André TAVESIN : Oui, merci. Moi, cela va être extrêmement bref. André Tavesin, donc je suis Nantais. Maurice Jeanneau, tout à l'heure, a évoqué les Shadoks, c'est un terme qu'il a utilisé lors de son exposé. Je voulais simplement savoir, comme cela vient d'être demandé à l'instant, si vous avez pu remettre au point votre animation. Est-ce que vous pourriez nous passer l'animation de façon à le convaincre, et orienter son cahier d'acteurs qu'il doit rédiger dans les quatre semaines à venir ?

Camille SAISSET : Moi, je crois qu'après cela, on passera à la synthèse de cette réunion publique pour avoir un dernier petit temps d'échange.

François GULIANA : Juste quelques éléments, tout d'abord, pour répondre à la première question. Alors, nous n'avons pas étudié le scénario catastrophe qui serait : nous ne faisons pas l'Interconnexion Sud, qu'est-ce qui se passe dans 20-30 ans ? Simplement, nous avons souligné, à la fois dans nos interventions et dans le dossier, tous les avantages de réaliser l'Interconnexion Sud. Et comme cela a pu être exprimé ce soir, ce n'est pas simplement la réalisation d'une ligne, c'est également la réalisation de gares, et

tout cela contribue au développement du réseau, aussi bien francilien que national. Alors, je caricature un petit peu les choses et je reprends cela de Hubert Dumesnil, président de Réseau ferré de France, c'est, on ne va pas dépenser des milliards d'euros en développement du réseau à grande vitesse si on oublie le maillon essentiel, qui est celui du centre, de l'Ile-de-France, cela a été beaucoup rappelé ce soir. C'est pour cela que nous ne sommes pas allés dans ce scénario catastrophe, nous croyons au projet d'Interco Sud et l'enseignement du débat public est vraiment que c'est un projet à porter. Ensuite, sur...

Tristan BARRES : Pardon, le scénario catastrophe, en fait sur Massy-Valenton, c'est concrètement aujourd'hui en pire, voilà ! C'est-à-dire que si on ne fait pas la ligne dédiée, on aura deux fois plus de RER qu'aujourd'hui, 75 aujourd'hui, 150 en 2020, on aura deux fois plus de TGV. Or déjà qu'avec des chiffres divisés par deux, cela ne se mélange pas très bien, alors, imaginez en doublant les trafics des deux côtés.

Camille SAISSET : Je vous invite à poser votre question par écrit, sur papier, vous aurez une réponse. Est-ce qu'on peut voir la petite animation... ? Monsieur Rhoné.

Xavier RHONÉ : Et je complète sur le fret pour indiquer, Monsieur Lahellec vient de sortir, mais que nous avons mis en place depuis le début janvier un nouveau service de transport combiné entre Rennes et Lyon. Ce service a été extrêmement difficile à mettre en place en termes de sillon, précisément parce qu'il passait par la Grande ceinture Sud et par le barreau Massy-Valenton. Donc, nous rêvons d'un barreau Massy-Valenton débarrassé des TGV sur lequel pourraient passer davantage de trains de fret.

François GULIANA : Ensuite, en réponse à l'association Altro, nous sommes très heureux que l'association ait souligné que c'étaient deux projets qui ne s'opposaient pas, bien au contraire. Le projet d'Interconnexion Sud est bien parti. Il y a le projet Barreau Est-Ouest, qui lui, est inscrit au Grenelle de l'environnement dans le cadre des 2 500 kilomètres à lancer après 2020, c'est un projet qui nécessitera des études. Pour autant, déjà dans le cadre du projet POCL, est mise à l'étude l'amélioration de la ligne Nantes-Vierzon-Bourges, qui permettrait éventuellement des liaisons. Maintenant, je passe la parole à Tristan pour l'animation.

Camille SAISSET : Le projet POCL étant le projet...

François GULIANA : Pardon, Paris-Orléans-Clermont-Lyon, qui est une autre ligne à grande vitesse pour desservir le centre de la France.

Camille SAISSET : Et qui est actuellement en cours de... La CNDP vient d'être saisie sur ce projet-là. Monsieur Barrès pour l'animation.

Tristan BARRES : Alors, on va retrouver notre TGV capricieux qui, j'espère, va démarrer maintenant. Voilà ! Donc, le TGV qui vient de Nantes, vous voyez, s'insère entre deux RER C, on est sur la ligne Massy-Valenton. Et lorsque le RER C bifurque pour aller à Choisy, vous voyez le TGV bleu, donc le TGV intersecteurs, doit s'insérer entre deux batteries de TGV enfin, vous voyez, hop, il doit passer dans un créneau qui sépare des TGV, qui part de la gare de Lyon, en fait. Donc, c'est ce qu'on appelle un rendez-vous, il faut qu'il soit à l'heure à son rendez-vous. Alors, quand il y a un problème, qu'est-ce qui se passe ? Donc, le TGV s'insère de la même façon, et là, le RER C a un problème, donc, le TGV s'arrête derrière, et donc, première source de retard. Si le RER repart, le TGV, parce qu'il est en retard, a loupé son rendez-vous. Et donc, il doit s'arrêter de nouveau pour laisser passer les TGV radiaux. Alors, cela c'est vrai, là, on a fait attendre le TGV

intersecteurs, on l'a fait attendre pour qu'il laisse passer les radiaux, il y a des fois où ce sont les radiaux qui doivent attendre que le TGV intersecteurs soit passé. Et ce que j'explique ici à l'Est, c'est aussi valable à l'Ouest, c'est-à-dire que cela peut avoir des répercussions également sur les radiaux qui partent de la gare Montparnasse. Donc, vous voyez bien que cette imbrication de flux a non seulement des conséquences intrinsèques sur le flux RER et sur le flux TGV intersecteurs, mais également peut provoquer des perturbations sur le flux TGV radial. Voilà ! (*Applaudissements*)
Si vous voulez, on peut vous le mettre en boucle...

Camille SAISSET : Donc, Olivier Klein de la CPDP pour une synthèse.

Olivier KLEIN : Oui, merci ! Oui, donc, il me revient la tâche finalement assez facile ici de faire la synthèse de cette réunion, facile, facile et riche. On a une réunion, je trouve, extrêmement riche un peu paradoxalement. Alors, tout d'abord, premier point de synthèse assez évident, on a un intérêt et un soutien au projet assez unanime, assez large, assez argumenté. Deuxième point de synthèse, c'est qu'on a ici, en province, à Nantes, une profondeur des questionnements et des prises de position qu'on n'a pas toujours eu en Ile-de-France. On a une précision, ce n'est pas que pour vous flatter, mais c'est la vérité. Et donc, on a des questionnements extrêmement précis avec, et j'y reviendrai, un certain nombre de sujets qui, jusqu'à présent, n'avaient été qu'effleurés du côté de Paris, et qui ont été un peu plus traités ici. Alors, il y a des questions sur la performance du projet, avec des questions et des exigences concernant les temps de parcours un peu, la qualité du service, la fréquence des dessertes ; il y a eu des questions sur le fret, de la même manière. La performance du projet, c'est aussi sa faisabilité, sa faisabilité financière, j'y reviendrai, la rapidité de son exécution, et puis, des questions, que j'ai classées dans le chapitre performance du projet, sur la complémentarité air/fer à Roissy, à Notre-Dame-des-Landes, et cetera. Et puis, une question un peu spécifique sur : « Et les Nantes-Lyon, faut-il vraiment qu'ils passent par l'Interco Sud, ou ne ferait-il pas mieux de passer quelque part dans le centre de la France ? » Donc, cela, c'est la performance globale du projet.

Après, on a eu les mêmes questions, et cela c'est plutôt nouveau, déclinées sur les scénarios, en nous disant : « le scénario B, le scénario C, le scénario A, présentent telle et telle caractéristique ». Nous, on a essayé d'avoir ces réflexions-là dans une de nos premières réunions à Juvisy en région parisienne, on n'y était pas arrivé. Donc, on a des questionnements extrêmement précis, des prises de position précises également sur l'intérêt de ces différents scénarios. Alors, j'ai retenu un soutien plutôt appuyé en faveur du scénario A. Le fait que le scénario C n'est pas toujours à éliminer, par contre, le scénario B fait aussi l'unanimité, mais plutôt contre lui. Et donc, voilà, je ne vais pas redétailler les thématiques sur les différents scénarios qui sont les mêmes. Et puis, quelque chose de tout à fait nouveau à Nantes, c'est qu'on a parlé de gros sous, on a parlé de financement alors qu'on n'en avait pas beaucoup parlé. Alors, comme je suis économiste des transports, moi, cela me plaît beaucoup mais je pense que c'est aussi, indépendamment de mes fonctions professionnelles, un élément très important dans le débat, dans l'avancée du projet éventuellement, et dans la transparence de ce débat. Il n'y a pas de tabou de questions, qu'il ne faudrait pas aborder. Donc, des questions sur les acteurs potentiels du financement, avec des précisions apportées par RFF, des précisions nouvelles en tout cas, des choses qui n'avaient jamais été dites ; une question sur l'incidence du prix du billet, l'incidence sur l'utilisateur ; une proposition de mettre en place, alors je ne sais pas si ce sont les bons termes, mais de mettre en place immédiatement un comité de financement. Donc, cela, c'est une proposition qui rejoint

aussi à une des missions de la Commission, c'est-à-dire prendre en compte des propositions sur la suite de la concertation après le débat public. Le financement, c'est aussi ici l'exigence d'une rapidité dans la réalisation, donc choisir des scénarios faisables et puis rassembler rapidement les financements pour que cela avance. Dans le même chapitre, j'ai noté la revendication d'informations financières sur le projet, en particulier de l'intervenant de la Région Pays de la Loire. Et enfin, j'ai noté aussi, peut-être que cela me concernera un peu plus que les autres, la demande d'un atelier technique sur les questions de prévision de trafic. Donc, voilà, je l'ai noté. C'est tout ce que j'ai noté mais cela ne veut pas dire que c'est exhaustif et que c'est tout ce que la Commission a entendu. (*Applaudissements*)

Camille SAISSET : Ecoutez ! Il nous reste quelques minutes, si des personnes ont encore envie de poser des questions. Juste devant vous, madame, voilà ! Allez-y ! Si vous voulez bien vous lever, monsieur.

M.PELOTTE : D'accord. Monsieur Pelotte d'Ille-et-Vilaine. Je voudrais savoir qu'est-ce qu'on entend par Barreau Est-Ouest ?

Camille SAISSET : Au moins, la question est claire.

M.PELOTTE : Oui. Barreau Est-Ouest.

Camille SAISSET : Une autre question ? Alors, Barreau Est-Ouest, oui.

Xavier RHONÉ : Alors, dans le projet de Schéma national d'infrastructure de transport, le gouvernement a inséré un projet qui s'appelle effectivement Barreau Est-Ouest, dont l'origine à l'Est se trouve dans le secteur de Lyon, et dont le débouché se trouve vers Nantes et Rennes, avec un passage par le centre de la France. Ce barreau peut être mutualisé avec le projet de liaison Paris-Orléans-Clermont-Lyon dont il serait, en quelque sorte, le complément naturel par rapport à un « Y ». Alors, aujourd'hui, c'est un projet de très, très grande ampleur, le SNIT le détaille comme un projet de 700 kilomètres de long, pour lequel Réseau ferré de France n'a, pour l'instant, pas reçu de mandat de l'Etat pour lancer des études directes sur le barreau. En revanche, nous travaillons sur un segment de ce qui pourrait être ce futur barreau, qui est la liaison entre Nantes et Rennes, à la demande d'un certain nombre d'acteurs qui sont ici présents.

Camille SAISSET : Merci ! On va conclure pour être dans les temps avec les personnes qui participent au débat sur Internet. Monsieur le Président, je vous laisse le mot de la fin.

François PERDRIZET : Merci ! Je suis très heureux d'avoir assisté à ce débat, c'était pour moi... il y avait une qualité des interventions qui était, je ne compare pas à d'autres réunions, mais qui était certaine en elle-même. Et cela, cela me fait dire qu'on va essayer de voir si dans d'autres régions, il est possible de monter des réunions de ce type ou si vous êtes uniques en France, mais cela nous encourage à aller aussi dans d'autres provinces. Donc, c'est un peu paradoxal mais c'est vrai. La deuxième chose que je voulais dire, c'est, beaucoup de choses intéressantes ont été résumées par Olivier Klein, moi j'ai retenu notamment cette histoire de financement et je crois que le financement va passer par une analyse des fonctions finalement, les gens contribueront en fonction, finalement, de l'apport, de la plus-value que cela représente. Et donc, cela veut dire qu'il faudra passer ce projet par une analyse un petit peu des différentes fonctions pour, après, essayer de mettre en place des clés de répartition. Et notamment, alors là, je rejoins tout à fait ce qu'a dit le représentant du Conseil régional des Pays de la Loire, cela veut dire

qu'un certain nombre d'éclaircissements doivent être fournis. Et notamment, les divergences qu'on a constatées, il faut qu'on aille jusqu'au bout pour voir exactement ce que ces divergences reflètent, parce que c'est important, notamment pour le choix des scénarios ou pour la fonction aménagement du territoire. Alors, troisième chose que je souhaite dire, c'est qu'il y a eu un moment où on s'est senti un petit peu insuffisants par rapport aux questions qui ont été évoquées, c'est sur la question d'aménagement du territoire à grande échelle au niveau français. Qu'est-ce qu'apporte un projet comme cela ? Ce plus de mobilité, qu'est-ce que cela signifie dans les perspectives de développement ? J'ai oublié de signaler qu'il y a un début d'analyse dans le dossier, parce qu'on l'a recensé, notamment le dynamisme des régions de France. Et suivant le dynamisme, on se dit : cela peut être un projet de fluidité, peut être différent suivant le dynamisme des régions qui le reçoivent ou suivant les mesures qu'elles prennent pour canaliser finalement et orienter positivement cet accroissement de fluidité. Donc là, je crois que, nous, ce qu'on peut s'engager, c'est à essayer de voir si... on parlait de la DATAR, la délégation à l'aménagement du territoire, mais on a essayé de voir qu'est-ce qui existe aujourd'hui, pour essayer de répondre, en partie, aux questions assez naturelles qu'on se pose à propos de l'aménagement du territoire. Voilà ce que je voulais dire, ces trois points, en vous remerciant encore pour votre accueil et bonne soirée !
(Applaudissements)

Camille SAISSET : Un petit pot vous est offert à la sortie pour vous rafraîchir.