

François PERDRIZET : Je vous dirais bien « Prenez place » mais cela sera difficile. N'hésitez pas à vous asseoir sur les escaliers pour ceux... Et notre réunion va commencer par une introduction par le Président du SAN de Sénart. Monsieur le Président, à vous la parole.

Jean-Jacques FOURNIER : Monsieur le Président, mesdames, messieurs. D'abord, je voudrais saluer la présidente de l'UPAC, Simone Bonnafous, la remercier de nous accueillir ce soir dans cet amphithéâtre. C'est vrai qu'il est un peu petit, vous êtes nombreux, mais je vais dire que, personnellement, cela me fait plaisir parce que j'y vois de l'intérêt, l'intérêt que vous portez à Sénart et donc à ce projet d'interconnexion. Monsieur le Président, j'ai le sentiment qu'en organisant cette réunion à Sénart, et je vous remercie de l'avoir fait, on est au cœur du sujet qui nous réunit ce soir, à savoir l'Interconnexion Sud des TGV. En effet, Sénart et le TGV, c'est une histoire, une longue histoire partagée, puisque la première ligne, vous le savez, la première ligne TGV Paris-Lyon, se débranche au niveau de la gare de Lieusaint-Moissy, dont il sera question ce soir. Vous savez également, et je pense qu'il y a des représentants de la SNCF, ils le savent, que dans le schéma directeur des TGV dans les années 90, il y avait un Barreau Sud, et ce Barreau Sud était au niveau de Sénart avec une gare à Sénart. Et puis, dans le nouveau schéma directeur qui sera publié prochainement, et pour lequel il y a un accord entre l'Etat et la Région, dans ce nouveau schéma directeur, il est prévu une gare TGV à Sénart. Alors, je dirais que tout ceci, ce n'est pas un hasard parce que dans les deux cas, qu'il s'agisse de Sénart, qu'il s'agisse de l'interconnexion des TGV, on est dans des problématiques d'aménagement de territoire. Alors, Sénart, bien sûr c'est une agglomération nouvelle, qui a été créée, c'était le premier schéma directeur de 65. L'objectif, c'était donc, à l'échelle de l'Ile-de-France, de construire les logements dont on a besoin en créant des pôles équilibrés. Et aujourd'hui, Sénart, c'est un territoire en plein développement qui compte aujourd'hui plus de 100 000 habitants, avec de formidables potentialités de développement, sur le plan de l'habitat, sur le plan du développement économique, ce qui rend d'autant plus intéressant ce projet de gare TGV à Sénart. Donc projet d'aménagement, aujourd'hui, on parle du Grand Paris, c'est vrai qu'on n'est pas intégré directement dans le Grand Paris mais, pour moi, je le dis souvent, le Grand Paris, en fait, c'est l'Ile-de-France. Quand on raisonne Grand Paris, il faut raisonner à l'échelle de l'Ile-de-France, et je crois que le quadrant Sud-Est représente des potentialités tout à fait remarquables au niveau de l'Ile-de-France. Nous sommes ici, et quand on parle de gare TGV à Sénart, je crois que... au-delà de Sénart, nous sommes dans le quadrant Sud-Est : la conurbation Evry avec deux villes chefs-lieux, Evry et Melun ; et 400 000 habitants : Evry, Corbeil, Sénart, Melun. Ce qu'il faut souligner, c'est l'unanimité politique pour soutenir ce projet d'une gare TGV à Sénart et au cœur de ce que j'appelle, moi, Paris-Sud.

Alors, je ne m'étendrai pas, un mot quand même sur un sujet qui préoccupe beaucoup de nos concitoyens, c'est le problème du RER D ; certains de nos concitoyens disent : « Ah bon ! Mais on va mettre beaucoup d'argent, finalement, dans une interconnexion alors qu'il y aurait tant à faire au niveau de la ligne D du RER ». Je crois qu'ici, on ne se trompe pas de débat. Bien sûr que c'est un problème important ! Nous avons prévu dans cette salle, au mois de juin, une réunion avec les principaux responsables de cette ligne pour faire le point sur les difficultés rencontrées aujourd'hui et les dispositions qui sont prises, ainsi que le calendrier pour régler les problèmes de ce RER D. Je suis persuadé également qu'une gare TGV à Sénart ne pourrait qu'aider à l'amélioration de ce RER. Dernier point, l'accessibilité : Il est sûr, puisqu'on est en concurrence avec Villeneuve-Saint-Georges, que quand se pose le problème de choix d'une nouvelle gare TGV au sud de Paris, c'est de l'aménagement du territoire mais c'est aussi un problème d'accessibilité. C'est vrai

qu'aujourd'hui les gares TGV dans Paris ne sont pas facilement accessibles, et je dirais qu'à Sénart, on a cet atout formidable qu'est l'accessibilité. Il faut savoir qu'aujourd'hui les études montrent qu'à moins d'une demi-heure de cette gare, qui pourrait être construite à Lieusaint, nous avons 1 million d'habitants susceptibles de profiter de cette gare. Et l'avantage d'une demi-heure, on en parlait à une précédente réunion, c'est que je prends un TGV à 8 heures, et bien finalement, je pars de chez moi à 7 heures ; je suis à 7 heures 30 à la gare ; je dispose des 20 minutes que recommande la SNCF pour prendre son train, j'ai encore 10 minutes de battement, et là, je suis sûr, en partant de chez moi à 7 heures, qu'à 8 heures je suis dans mon TGV. Et cela, c'est un atout absolument exceptionnel, et je ne pense pas qu'en Petite couronne, on puisse le retrouver. Je vois, aujourd'hui, toutes celles et tous ceux qui vont sur Villeneuve-Saint-Georges, sur Paris, savent que depuis le Sud-Est d'Ile-de-France, il faut 1 heure, 1 heure pratiquement pour aller à Villeneuve-Saint-Georges. Alors, pour conclure, je dirais, Monsieur le Président, je considère qu'une gare TGV, à Sénart, ce serait bien sûr une chance pour Sénart mais je suis convaincu également qu'une gare TGV à Sénart ce serait une chance pour le TGV. (*Applaudissements*)

François PERDRIZET : Bonjour à tous et merci d'être venus ce soir. Merci Monsieur le Président du SAN de Sénart, ainsi qu'à Monsieur le Maire de Lieusaint, qui nous accueillent sur leur territoire. Nous avons aussi à remercier Madame Bonnafous, qui est donc la présidente de l'Université de Créteil, ainsi que le directeur de l'IUT, qui nous reçoivent dans leurs locaux. Merci donc de participer aux échanges de ce soir, et je pense notamment aux internautes, qu'on ne voit pas, et puis il y a une retransmission en direct, donc ils participent également à cette soirée. Alors, notre débat public s'est interrompu. Il avait commencé au mois de décembre, il s'est interrompu pendant un mois pour les élections cantonales. Nous avons repris avec deux réunions sur l'environnement, à Yerres et à Antony. Et puis, la réunion de ce soir, finalement, elle fait suite à celle de Melun qui avait eu lieu au mois de janvier sur le thème de l'aménagement du territoire. Alors, ce soir, ce n'est pas tout à fait une réunion thématique, c'est une réunion de proximité, c'est-à-dire où il y a une priorité absolue à l'expression des acteurs sans qu'il y ait d'ordre du jour bien défini. On va parler, bien sûr, d'aménagement du territoire aussi, j'en suis persuadé, car il s'agit d'une préoccupation dominante de la Seine-et-Marne et même plus loin. A ce propos, je voudrais dire qu'il serait aussi souhaitable, je ne sais pas si c'est possible, qu'à la fois soient évoqués aussi bien les arguments en faveur du scénario dit C qu'aussi ce qui peut constituer des obstacles à sa réalisation. Je crois que les deux versants sont importants à évoquer. Alors, j'espère que certains d'entre vous ne font pas complètement partie de l'unanimité.

Ensuite, pour revenir à la réunion de Melun, j'avais souligné, en conclusion, l'importance des dynamiques territoriales, je vois que ce soir, elles sont au rendez-vous. D'ailleurs, c'était avec Monsieur le Président, je lui avais dit : « Ecoutez ! Melun ce n'était pas forcément le trop-plein, est-ce qu'on peut faire un peu mieux ? » Là, la démonstration est éclatante. J'avais aussi souligné l'intérêt des lectures transversales, notamment d'un certain nombre de grands acteurs comme la Chambre régionale de commerce et de l'industrie ou la Région. Et puis j'avais souhaité des informations complémentaires sur le POCL, donc la liaison Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Alors, ces trois points me paraissent encore à l'ordre du jour, je crois que ce soir on va progresser sans tout à fait les épuiser. Je vous rappellerai, d'ailleurs, qu'il y aura une réunion tout à fait intéressante à Longjumeau, où sera évoqué l'ensemble des scénarios, parce qu'il y a, non seulement le scénario C, mais le scénario A, le scénario B, voire d'autres. Donc, on refera un bilan des arguments réciproques vis-à-vis des scénarios. Voilà ! Merci encore d'être là ! Et je vais céder la parole à l'animatrice de ce soir qu'est Michèle

Tilmont. Michèle Tilmont, c'est une architecte urbaniste honoraire qui a été notamment directrice du grand centre de recherche en urbanisme et en aménagement qui s'appelle le PUCA au Ministère de l'Équipement. Voilà ! Je lui laisse la parole. Merci d'être là !
(Applaudissements)

Michèle TILMONT : Merci Monsieur le Président. Mesdames, messieurs, bonsoir ! Bienvenue pour cette dixième réunion de débat public aujourd'hui à Lieusaint. Je vais essayer d'être très brève car nous avons beaucoup d'interventions prévues et le débat n'en sera que plus riche. Donc je vais essayer de vous faire une petite présentation des objectifs et des modalités d'un débat public le plus rapidement possible. Le programme de la réunion d'aujourd'hui doit, en effet, nous permettre d'entendre un grand nombre d'acteurs, des élus mais aussi des personnalités représentatives de la société civile. L'accueil, et je le remercie, vient d'être fait par Jean-Jacques Fournier, président du Syndicat d'agglomération nouvelle de Sénart, vous le connaissez tous, maire de Moissy-Cramayel et François Perdrizet. Je vais donc immédiatement avant... nous entendrons ensuite, excusez-moi, une présentation du projet d'Interconnexion Sud par Réseau ferré de France qui sera immédiatement suivie par les interventions du président du Conseil général, Vincent Eblé, qui devrait nous rejoindre, Francis Chouat... voilà, il vient d'arriver, merci Monsieur le président ; et Simone Bonnafous, présidente de l'Université de Paris-Est Créteil Val-de-Marne. Ensuite, nous aurons un échange avec la salle sur vingt minutes, puis des interventions de Madame Line Magne qui nous présentera une vidéo réalisée sur le terrain d'une salle de Sénart ; Sylvain Couthier, Bruno Depresle que vous connaissez probablement également. Ensuite, un deuxième échange avec la salle de vingt minutes, puis les interventions d'élus, Didier Turba et Guy Geoffroy. Enfin, un échange encore, le troisième échange de vingt minutes, puis avant une restitution des points forts du débat, la clôture de la réunion qui devrait nous amener donc à 23 heures. J'espère que vous tiendrez tous dans cette salle d'ici là, sans défaillance.

La Commission particulière comprend cinq membres présents ce soir : François Perdrizet, on l'a déjà présenté, Jacques Ducout là-bas, vous vous levez Jacques merci, Olivier Klein, je ne le vois plus Olivier, il doit être quelque part, derrière la porte peut-être, c'est cela. Ensuite, donc, Camille Saisset qui est à ma droite et Jérôme Lavaux, secrétaire général et Camille Sourbet son assistante, qui est au clavier, si je puis dire. Le débat public est un exercice de démocratie participative pas toujours facile mais qui a été rendu obligatoire par la loi depuis 1995. Il représente une information, une participation du public sur des questions d'intérêt général ou en préalable à un projet comme c'est le cas ce soir pour l'Interconnexion Sud. Il permet un temps de dialogue portant sur un projet et ses enjeux pour permettre l'expression la plus large possible de toutes les parties concernées, les collectivités territoriales bien évidemment en premier rang, les différents acteurs socio-économiques et associatifs, le grand public. L'information préalable du public par le dossier du maître d'ouvrage que vous avez pu trouver à l'entrée, du reste sur les tables, doit s'enrichir à la fois par la contribution des acteurs, formalisée dans des cahiers d'acteurs édités par la Commission particulière des débats publics et aussi par vos interventions, les interventions des participants au débat public.

Pour cela, le débat doit s'organiser selon un certain nombre de principes à respecter. En premier, un double principe d'indépendance et de neutralité de la Commission particulière du débat public par rapport au maître d'ouvrage, RFF, ou par rapport à des intérêts particuliers, qui garantissent la qualité du débat. Le troisième principe, c'est un principe d'équivalence de parole. Toute personne qui souhaite participer au débat a le même droit à l'information et à l'expression. Le quatrième principe, c'est l'argumentation des positions

pour que l'expression de chacun soit la moins subjective et la plus raisonnée possible pour formuler des avis et des propositions. Et dernier principe, la transparence du débat par la mise en ligne des différents documents et des comptes rendus des réunions publiques. Je vous invite à visiter le site du débat qui est donc sur tous nos documents et qui vous permet de retrouver tous ces éléments d'information. Pour le bon déroulement du débat de ce soir, quelques règles. D'abord, le public peut suivre la retransmission du débat en direct sur Internet, ce qui nous oblige à avoir un timing assez précis des interventions et à terminer impérativement à 23 heures, car après il n'y a plus de connexion Internet. Les interventions orales du public, vos différentes interventions sont limitées à trois minutes, et nous serons stricts sur ce principe, sauf en ce qui concerne les interventions de présentation de cahiers d'acteurs qui ont une durée de six minutes. Donc, on vous demande de vous présenter distinctement pour l'enregistrement du verbatim de la séance et de vous lever pour la retransmission en direct en vidéo. Merci de bien vouloir le faire. Les interventions, avis, propositions, questions écrites depuis la salle, il faut demander un formulaire aux hôtes, et celles adressées par Internet auront pour certaines une réponse directe en cours de séance, et pour toutes, une réponse, nous nous y engageons, dans les quinze jours sur le site du débat. Donc, n'hésitez pas à poser des questions ou à nous adresser vos avis et propositions. Cahiers d'acteurs, verbatims des réunions et enregistrements vidéo forment l'essentiel des archives du débat. Alors la question essentielle, c'est la suite donnée au débat. Je vous rappelle que, dans un délai de deux mois après la fin du débat, la Commission particulière élabore un rapport de synthèse qui porte uniquement sur le déroulement et qui consigne l'ensemble des opinions, avis et propositions du public pour une décision éclairée du maître d'ouvrage sur l'opportunité du projet. Ce rapport est alors transmis par la CNDP, la Commission nationale de débat public au maître d'ouvrage, à Réseau ferré de France, qui a ensuite trois mois pour faire connaître par délibération de son Conseil d'administration les conséquences qu'il tire de ce débat et sa décision concernant la poursuite ou non de ce projet. Dernier point, je voudrais souligner qu'il s'agit d'un débat ouvert. Le projet présenté par RFF présente en effet différentes propositions de scénarios contrastés sans indiquer de préférence entre les variantes, en particulier, pour la localisation d'une gare à Orly ou pour la création éventuelle d'une seconde gare sur la rive droite de la Seine. Aussi, rien n'est joué d'avance et soyez persuadé que votre contribution, celle de chacun des intervenants de ce débat, peut éclairer la décision finale. Avant la présentation de ce projet par RFF, la parole est à la salle pour des questions sur la procédure du débat, s'il y en a. Non ? Donc, RFF va vous présenter le projet de l'Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse.

Tristan BARRES : Bien, merci. Bonsoir à tous ! Nous sommes très heureux d'être parmi vous ce soir. Nous allons faire la présentation à plusieurs voix. Je souhaiterais d'abord dire quelques mots sur Réseau ferré de France pour nous présenter. Donc, Réseau ferré de France, c'est le gestionnaire et le propriétaire du réseau ferré national, et donc à ce titre, a en charge un certain nombre de missions sur ce réseau : l'exploitation, l'entretien, le développement et la modernisation de ce réseau. Et donc, c'est au titre du développement que nous sommes ici ce soir. Pour le projet Interconnexion Sud, la Direction régionale Ile-de-France de Réseau ferré de France a mis en place, il y a maintenant deux ans, une équipe projet chargée de suivre ce projet, donc je suis le chef de cette équipe. A ma gauche, François Guliana, qui fera la présentation avec moi tout à l'heure, qui est chargé de projet au sein de cette équipe, et à ma droite Vincent Desvignes, chef du service des études et développement au sein de la direction régionale, a en charge l'ensemble des projets de développement ferroviaire sur la Région Ile-de-France, en tout cas les études amont. Donc,

je vais sans tarder donner la parole à François qui va, dans un premier temps, vous rappeler les principaux enjeux et principales caractéristiques du projet, j'interviendrai après lui pour vous donner un aperçu des grandes questions que nous continuons à nous poser sur le projet et donc la suite attendue pour ce projet.

François GULIANA : Merci Tristan ! Alors, sans doute le projet d'Interconnexion Sud n'a plus aucun secret pour vous, il y a tout de même quelques rappels importants. Tout d'abord le projet d'Interconnexion Sud repose sur deux idées essentielles. La première, c'est la création d'une ligne dédiée aux TGV, au sud de l'Ile-de-France. La seconde, c'est la création d'une ou de deux gares TGV franciliennes accessibles pour les habitants de l'Ile-de-France. Or, avant d'aller plus en amont dans le projet, d'abord revenons sur le fonctionnement général du réseau à grande vitesse en Ile-de-France. Donc, le réseau est composé de quatre lignes radiales que l'on appelle « radiales » parce qu'elles convergent vers Paris et permettent de faire circuler les TGV radiaux, donc les Paris-Lyon, les Paris-Strasbourg, les Paris-Lille ou les Paris-Rennes. Donc, dès l'origine de la conception du réseau, il a été imaginé de faire circuler des TGV que l'on appelle des TGV intersecteurs, parce qu'ils effectuent des liaisons province-province sans passer par Paris et pour permettre cela en Ile-de-France, on a construit en 94 l'Interconnexion Est des LGV qui rejoint la LGV Nord, la LGV Est européenne et la LGV Sud-Est. Au sud, la LGV Atlantique, elle, est restée éloignée, faute de la construction, comme il a été rappelé tout à l'heure du Barreau Sud. Et donc, en attendant l'Interconnexion Sud, il a été décidé d'utiliser la ligne de la Grande ceinture entre Massy et Valenton, elle-même déjà empruntée par le RER C et le fret. Alors, ce réseau à grande vitesse en Ile-de-France a permis de positionner trois gares que l'on appelle des gares franciliennes, donc Massy, Chessy et Roissy, elles-mêmes connectées à des grands équipements et qui ont montré tout leur intérêt, d'une part pour les liaisons province/Ile-de-France et, également pour l'aménagement du territoire et la desserte de ces grands équipements.

Alors, voyons plus précisément ce qui se passe sur le tronçon Massy-Valenton actuellement et en référence au projet. Donc, vous avez, on prend l'exemple d'un TGV qui vient de Bretagne, TGV intersecteur, en bleu, il sort de la gare de Massy, s'insère sur la ligne Massy-Valenton entre deux RER C avec une vitesse limitée, et là, vous voyez à droite au niveau du feu vert, il doit s'insérer sur la LGV Sud-Est entre deux batteries de TGV qui elles, partent de la gare de Lyon. Il ne doit pas manquer son rendez-vous. Alors, voyons ce qui se passe quand il y a un problème sur la ligne, donc toujours le même TGV en bleu. Il doit circuler entre deux RER. Le premier RER pour une raison ou pour une autre est arrêté sur la voie plus longuement, première source de retard pour le TGV. Et ensuite, il va manquer son rendez-vous avec la LGV Sud-Est, et donc va devoir attendre que les TGV de la gare de Lyon soient passés pour pouvoir s'insérer, deuxième source de retard. Bien entendu, des situations équivalentes arrivent quand c'est un TGV qui est en retard avec des conséquences sur le RER C et des répercussions sur toute la ligne. Donc, le projet d'Interconnexion sud repose sur deux idées : la création d'une ligne dédiée aux TGV, pour permettre la circulation fluide des TGV intersecteurs entre l'Ouest et le reste du réseau et la création d'une ou de deux gares dans le Sud de l'Ile-de-France. Tout d'abord, on maintient la desserte de la gare de Massy TGV, qui a montré tout son intérêt avec un potentiel de développement. Ensuite, une gare TGV à Orly connectée à l'aéroport, et en option, en fonction des scénarios, une gare soit à Villeneuve-Saint-Georges au Nord, soit à Lieusaint à Sénart au Sud.

Alors, pour pouvoir aboutir à nos scénarios, nous nous sommes fondés sur quatre questions qui ont permis donc de faire suivre le raisonnement. Vous avez à gauche la LGV Atlantique, à droite, la LGV Sud-Est et l'Interconnexion Est, et en bas à droite, que vous connaissez très

bien, l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Donc nous souhaitons une gare à Orly, où la positionner ? Quatre localisations sont proposées au débat. Faut-il une seconde gare ? Si oui, deux localisations sont proposées au débat, secteur de Villeneuve-Saint-Georges, secteur de Sénart. Et ensuite, une fois les gares positionnées, comment les relie-t-on entre elles et avec le reste du réseau ? A l'ouest d'Orly, par un tunnel commun aux trois scénarios, à l'est d'Orly, deux options, soit directement à la LGV Sud-Est actuelle au niveau de Valenton Limeil-Brévannes, soit au Sud pour desservir Sénart, donc en utilisant l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Donc, cela a permis de dessiner trois scénarios A, B, C et leurs variantes. Le scénario A consiste en un tunnel direct entre Massy-Orly et Limeil-Brévannes avec une gare à Orly. Donc, vous avez ici une tache orange, qui représente, en fait, une zone de passage possible, nous sommes au moment du débat public, nous ne parlons pas encore de tracé, les études futures permettront de préciser tout cela, donc dans cette zone de passage possible. Le scénario A permet en option la création d'une gare au niveau de Villeneuve-Saint-Georges en souterrain. Le scénario B consiste en un jumelage avec la ligne existante. Alors, qu'est-ce que cela veut dire ? A l'ouest d'Orly, c'est un tunnel entre Massy et le secteur d'Orly. A l'est d'Orly, c'est un doublement de la voie existante le long de la Grande ceinture, du fait déjà de l'existence d'une troisième voie. Ce scénario permet également en option une gare à Villeneuve-Saint-Georges, cette fois-ci en aérien. Pour améliorer l'insertion environnementale de ce scénario, nous avons étudié une variante : en tunnel à l'est d'Orly-Ville, qui rejoint quand même le scénario A avec une gare en option à Villeneuve-Saint-Georges. Le scénario C qui vous intéresse certainement davantage, donc lui a été dessiné pour aller desservir le secteur de Sénart. Il consiste en un tunnel entre Massy, Orly et Lieusaint et on en réutilise, donc, l'ancienne branche de la LGV Sud-Est, on crée un raccordement au niveau de Crisenoy en bas à droite pour pouvoir remonter sur le reste du réseau. Alors, à l'origine, il y avait deux possibilités de gare, une à Lieusaint, une à Villaroche, le débat public s'est vraiment focalisé autour de la gare de Lieusaint. Or, plus précisément, où serait positionnée cette gare ? Donc, il y aurait l'émergence du tunnel au sud de la Francilienne, ensuite des aménagements de voies pour rejoindre la gare TGV qui, elle, serait parallèle à la gare RER, il y a tout un espace disponible pour cela et on réutilisait donc l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Donc, en résumé, les trois scénarios. Bien entendu, nous sommes là pour vous permettre une compréhension complète du projet, donc n'hésitez pas à nous poser des questions si vous aviez encore des précisions à avoir.

Tristan BARRES : A propos de ces grandes questions que nous nous sommes posées, il y a un certain nombre de messages que nous avons entendus pendant la première partie du débat. Donc, je souhaiterais faire le point sur quatre points. Donc, je vais aller assez rapidement. Premier point que nous avons entendu, c'est que l'opportunité de la ligne dédiée TGV, c'est-à-dire l'interconnexion sud était globalement partagée même si de manière légitime, il y a des demandes d'éclaircissements, de modifications ou des préférences qui sont exprimées ici ou là pour tel ou tel scénario, notamment, la semaine dernière, des interrogations qui ont été faites sur la priorité de ce projet par rapport à l'amélioration du réseau existant en Ile-de-France. La réponse, elle est vraiment claire, c'est que, RFF travaille sur l'amélioration du réseau existant d'Ile-de-France et notamment du RER D, et cela n'empêche pas de travailler également sur des projets à long terme pour envisager des solutions aux problèmes qui se poseront un jour, notamment sur le barreau Massy-Valenton qu'on vous a présenté tout à l'heure. Deuxième élément que nous avons retenu, c'est qu'il y a une préférence nette marquée pour les scénarios en souterrain par rapport au scénario B, au détriment d'ailleurs du scénario B qui, lui, plutôt en aérien. Donc, cela conforte quelque part les propositions du

RFF qui, je dirais, dans une politique volontariste de respect de l'environnement a plutôt proposé des scénarios en tunnel dans le cadre de ce projet. Troisième élément, c'est l'opportunité d'une gare TGV d'Orly qui est également partagée, voire pratiquement unanimement demandée sous les aérogares, ce qui surenchérit, bien sûr, son coût, j'y reviendrai tout à l'heure. Et puis, quatrième élément, l'opportunité d'une deuxième gare qui est avérée pour de nombreux acteurs qui se sont exprimés, soit sur son principe, soit sur sa localisation, donc c'est Villeneuve-Saint-Georges versus Sénart, bien qu'il y ait également quelques acteurs qui ne sont pas opposés à la deuxième gare, mais qui ne la demandent pas non plus expressément, et donc cela pose la question de l'éventualité d'un scénario à une gare. Ce sont des éléments que nous avons entendus pendant la première partie du débat. Evidemment, on peut y revenir, ce sont des éléments, ils ne sont pas du tout actés, cela ne préjuge pas du tout la décision du maître d'ouvrage mais c'est ce que nous avons constaté. Alors, il reste quand même des choix importants à éclairer dans la deuxième partie du débat, notamment sur la gare TGV d'Orly et les modalités de réalisation de la gare sous les aérogares. Alors, effectivement, il y a un consensus pour cette gare et pour sa localisation mais cela pose deux questions : D'abord, quelle est la capacité à financer cette gare intermodale sachant qu'entre une localisation à Pont-de-Rungis, donc c'était la localisation plutôt en aérien, et une localisation sous les aérogares, donc à 30 mètres de profondeur, il y a un écart de coût de plus de 600 millions d'euros ? Donc, la question, elle est posée. Et puis, deuxième élément, c'est comment relier cette gare ? La meilleure façon possible au reste du territoire car nous avons bien entendu, et c'est également notre avis, que cette gare TGV ne doit pas être uniquement une gare TGV intermodale, c'est-à-dire entre le TGV et l'avion, mais également une gare TGV pour le territoire du Val-de-Marne, et évidemment, de l'Essonne. Deuxième grande idée, je dirais, en tout cas concept à éclairer, c'est une ou deux gares. Alors là, cela dépasse largement des questions ferroviaires, cela touche des questions d'aménagement du territoire, Villeneuve-Saint-Georges, que vous voyez apparaître au Nord, ou Sénart, alors on a retenu que la localisation de Lieusaint, parce que, au départ, il y avait Villaroche et Lieusaint, mais on s'est aperçu qu'il y avait quand même un consensus porté davantage sur Lieusaint plutôt que sur Villaroche. Alors, pour nous, une deuxième gare c'est intéressant parce que la rentabilité socio-économique est plus élevée. Alors pourquoi ? Parce qu'une deuxième gare génère plus de trafic depuis l'Ile-de-France, parce qu'elle draine un bassin de population et d'emplois plus important, la présence de cette gare à partir du moment où elle est connectée à un réseau structurant comme le RER D, en l'occurrence ici, draine un bassin de population plus important qu'avec un scénario à une gare. Mais également la deuxième gare permet d'augmenter les fréquences des TGV qui intéressent les provinciaux, donc ceux qui prennent leur TGV depuis Bordeaux, Lille, Rennes ou Lyon, parce que les intersecteurs ont la particularité suivante : C'est que 40 % de leur clientèle, en fait, est constitué de voyageurs qui montent ou descendent en Ile-de-France depuis la province. C'est-à-dire que sur un Bordeaux-Lille, vous avez 40 % des gens qui sont intéressés non pas par le trajet de Bordeaux jusqu'à Lille mais de Bordeaux jusqu'à l'Ile-de-France, et de l'Ile-de-France jusqu'à Lille. Donc en desservant des bassins de population et d'emplois en Ile-de-France, cela intéresse les provinciaux, cela rentabilise les TGV, donc cela permet une amélioration des fréquences.

D'après nos études socio-économiques, effectivement, nous constatons, c'est le résultat de nos études, que les gains de trafic sont supérieurs à Lieusaint plutôt qu'à Villeneuve-Saint-Georges. Pour les trois raisons suivantes : la première, c'est parce qu'il y a un bassin important de population et d'emplois qui se situe de fait à 30 minutes, à moins de

30 minutes de la gare TGV, ce bassin est assez important et génère une attractivité importante pour la gare. Deuxièmement, la gare de Sénart ne rentre pas, d'après nos estimations, en concurrence avec la gare TGV d'Orly alors que la gare de Villeneuve-Saint-Georges est relativement proche de la gare d'Orly. Et puis, troisièmement, elle implique un report, depuis les gares parisiennes, attractif, ce qu'on appelle un report des gares parisiennes, c'est-à-dire des voyageurs qui, au lieu de prendre leurs trains dans Paris intra-muros, prendraient leurs trains dans cette gare TGV. Donc, c'est une gare TGV très accessible depuis le territoire, le Sud-Est francilien. Or, c'est vrai qu'on n'a pas les densités de population et d'emploi que l'on peut trouver en Petite couronne mais, en contrepartie, on a des gains de temps d'accès aux TGV qui sont bien plus importants que depuis la Petite couronne, qui sera, par ailleurs, desservie par le réseau du Grand Paris. Donc, la deuxième gare dans le projet Interconnexion Sud, c'est, effectivement, un élément qui permet d'améliorer la rentabilité socio-économique à long terme mais qui a un petit défaut, entre guillemets, c'est que le coût d'entrée est plus élevé, puisque entre un scénario à une gare et un scénario à deux gares, on a entre 500 et 800 millions d'euros d'écart. Donc, effectivement, le scénario à deux gares pose la question de la capacité financière à financer, en fait, ce type de projet. Et donc pose également la question si cette capacité financière n'est pas réunie, est-ce qu'un scénario à une gare qui répond aux fonctionnalités de base du projet, n'est pas suffisant ?

Je rappelle donc, pour finir, les grands enjeux de l'Interconnexion Sud. Il faut bien comprendre, l'Interconnexion Sud se situe vraiment à un endroit stratégique du réseau ferroviaire national, c'est, en quelque sorte, la clé de voûte du réseau ferroviaire grande vitesse. On peut considérer que ce réseau est en plein développement parce qu'il y a des projets qui sont prévus en 2020-2040 un peu partout en France, et que ce réseau ne pourra véritablement bien fonctionner que lorsqu'il sera cohérent d'un bout à l'autre. Aujourd'hui, à cause du maillon Massy-Valenton, on a, je dirais, la partie Ouest du réseau ferroviaire qui ne cause pas ou qui cause mal avec la partie Est et Nord. Avec l'Interconnexion Sud, on rétablit, je dirais, une clé de voûte qui permet d'assurer un bon fonctionnement du réseau national et puis, c'est un projet également qui prévoit des gares TGV franciliennes. Alors, les deux réunis, cela permet de générer... enfin, d'avoir trois grands bénéfices, enfin, trois bénéfices intéressants. D'abord, grâce à sa ligne dédiée, l'Interconnexion Sud permet de faciliter les liaisons entre les régions de province. Alors, on sépare les TGV des RER C, cela améliore la régularité des TGV, cela améliore également la régularité des RER C, et donc, cela facilite, pour ce qui concerne les TGV, les liaisons entre les différentes régions de province. Deuxième grand bénéfice, c'est la correspondance entre l'avion et le TGV. On voudrait réaliser à Orly, ce qui marche très bien à Roissy, c'est-à-dire l'intermodalité air-fer : pouvoir depuis la province prendre son TGV, aller directement à l'aéroport d'Orly et non pas dans une gare à Paris intra-muros puis, ensuite transiter par les transports en commun ou par un taxi jusqu'à l'aéroport d'Orly. C'est d'arriver directement à Orly et donc de développer cette intermodalité air-fer qui, pour nous, représenterait entre 1,2 et 1,5 million de voyageurs. Et puis, troisième grand bénéfice, et cela vous concerne principalement, c'est un meilleur accès à la grande vitesse depuis et vers l'Ile-de-France. Alors je dis « depuis et vers » parce que c'est bien pour les Franciliens qui peuvent attraper leur TGV plus facilement grâce à une gare TGV proche de chez eux, c'est également intéressant pour les Provinciaux qui n'ont pas à transiter par les gares parisiennes pour pouvoir se rendre dans les grands pôles économiques de la Région Ile-de-France, et notamment dans le secteur de Sénart.

Le calendrier du projet que je vais vous présenter est sous réserve évidemment d'avoir les financements qu'il faut au bon moment. Donc, effectivement, il y a un lien réel entre le calendrier et le financement. C'est sous réserve d'avoir les financements des études et ensuite du financement des travaux que le calendrier, qui vous est présenté ici, peut être retenu. En tout cas, c'est un calendrier qui techniquement est réaliste. Donc nous sommes en phase de débat public, comme cela a été dit tout à l'heure, le maître d'ouvrage, donc RFF, devra prendre une décision sur ce projet à l'automne 2011, le Conseil d'administration de RFF qui prendra cette décision est prévu pour septembre. Donc, cette décision portera sur : est-ce que le projet est reconnu opportun ou pas ? Est-ce qu'on continue ou pas, donc, en fonction de ce qui aura été dit en débat public ? Et puis, cette décision portera également sur les grandes caractéristiques du projet. Ensuite s'ensuivra un certain nombre d'études assez lourdes, puisque nous sommes sur des tunnels, donc c'est quelque chose d'assez complexe, qui vont durer à peu près 6 ans, qui sont ponctuées évidemment par des rencontres avec les acteurs, avec la population dans le cadre d'une concertation continue, qui sont ponctuées également par une enquête publique dans le cadre de laquelle il sera nécessaire, enfin il sera obligatoire de réaliser une étude d'impact pour tous les aspects environnementaux. Et puis un début des travaux, donc prévus 6 ans, donc à la fin de ces études, pour une mise en service de l'infrastructure que l'on situe entre 2020 et 2025, et tout ceci, comme je l'ai dit tout à l'heure, sous réserve d'avoir les financements. Si j'avais à résumer le projet Interconnexion Sud, en quelques mots, je dirais que c'est un projet atypique parce que, contrairement aux projets traditionnels de grande vitesse où l'on attend des gains de temps significatifs entre une ville de province et Paris, par exemple quand vous... vous voyez le projet SEA, donc Paris-Bordeaux qui, aujourd'hui, on fait en 3 heures et, demain, on le fera en 2 heures, on a véritablement des gains de temps direct ferroviaire à la clé du projet. Ici, dans ce projet Interconnexion Sud, on n'a pas des gains de temps ferroviaire direct, on ne mettra pas moins de temps pour aller de Bordeaux à Lille. En revanche il y a de véritables gains que j'ai cités tout à l'heure : amélioration de la régularité de ces TGV intersecteurs qui souffrent, je dirais, du partage des infrastructures avec le RER C ; c'est l'intermodalité air-fer ; c'est l'amélioration de l'accessibilité à la grande vitesse depuis et vers l'Île-de-France ; et c'est surtout un corollaire très important, c'est ce qu'on appelle la décongestion des gares parisiennes, c'est-à-dire que tous ces voyageurs qui prendront leur TGV à Massy, aujourd'hui elle existe mais demain à Orly, à Villeneuve-Saint-Georges ou Sénart, ce sont des voyageurs en moins dans les gares parisiennes qui pourront accueillir d'autres voyageurs, et donc qui permettront d'éviter un certain nombre d'investissements dans ces gares parisiennes qui ont été réalisées au XIX^e et qui, de toute façon un jour, atteindront un degré de saturation. Voilà ! Je vous remercie pour votre attention. (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Merci au représentant de Réseau ferré de France pour cette présentation du projet. Je donne tout de suite la parole au président du Conseil général, Monsieur Vincent Eblé pour décrire le cahier d'acteurs du Conseil général que nous avons reçu assez vite dans le débat, puisque nous en disposons lors de la réunion de Melun. Monsieur le président, à vous !

Vincent ÉBLÉ : Merci Madame. Monsieur le Président, mesdames et messieurs les membres de la Commission particulière du débat public, mesdames et messieurs les élus, tout à fait nombreux ce soir, parlementaires, élus régionaux et départementaux, maires, Monsieur le Maire de Moissy, présidents d'agglomération. Mesdames et messieurs, je voudrais tout

d'abord vous dire que c'est avec un authentique plaisir que je vois la réussite de la réunion de ce soir. Vous le souhaitiez, Monsieur le Président, avoir la quantité, vous l'avez. Vous avez aussi bien sûr la qualité. Mais je vais même aller au-delà, je pense que vous allez pouvoir constater tout au long des interventions que vous avez aussi la volonté. Et cela, c'est absolument central et déterminant, sur ce dossier, il y a une dynamique collective. Ce projet tient à cœur tous les élus du Sud-Est francilien. Alors je vais être bref. En effet le cahier d'acteurs, à proprement parler, sera présenté plus en détail dans la soirée par différents intervenants, je sais que Guy Geoffroy, parlementaire, va intervenir, Didier Turba, mon collègue conseiller général interviendra également. Et avant d'entrer dans le projet lui-même, je souhaiterais vous faire part de ce qui, de mon point de vue, fait la force du trajet que nous appelons de nos vœux, le trajet C avec la création d'une gare TGV Sénart, Melun Val-de-Seine, à Lieusaint. Cette force, c'est l'union de l'ensemble des acteurs de ce territoire, les élus bien sûr, singulièrement les Seine-et-Marnais, mais plus largement d'autres acteurs du monde économique, des acteurs de cette grande conurbation autour d'une même vision de ce projet et cela, quelles que soient, pour les élus, leurs couleurs politiques.

Si je fais l'analyse des réunions publiques passées sur ce projet jusqu'à la pause, je dirais, de la réserve des fonctionnaires de l'Etat et de votre Commission pour cause de débat cantonal électoral, il est évident que sur les autres territoires, un certain nombre de divergences sont plutôt de mise, notamment en ce qui concerne l'option d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges qui, si mes informations sont bonnes mais je sais qu'elles le sont, est loin de faire l'unanimité, y compris des élus directement concernés. Mesdames et messieurs les membres de la CPDP, le premier message que je souhaiterais vous faire passer ce soir, c'est que cette union des élus, c'est LA clé de réussite du projet. A ce titre, je tiens à remercier l'ensemble des élus signataires du cahier d'acteurs qui n'est pas un cahier du Conseil général de Seine-et-Marne. Nous aurions pu faire le choix du foisonnement des cahiers d'acteurs pour dire les mêmes choses selon des modalités rédactionnelles variées et vous montrer ainsi qu'il y avait convergence. Nous avons pensé plus intéressant et plus fort de produire un cahier d'acteurs en commun où se regroupent un certain nombre d'acteurs de ce territoire pour dire notre volonté commune d'obtenir cette infrastructure structurante. Lorsque le Conseil général a commencé à participer aux réunions organisées par RFF sur ce projet, tout de suite les élus, à mes côtés, à l'époque André Aubert, vice-président chargé des transports et de la voirie ont identifié l'enjeu qu'il représentait pour la Seine-et-Marne. Nous pensions qu'il fallait défendre le scénario C qui présentait de vrais avantages pour répondre aux enjeux nationaux, aux enjeux régionaux et également un certain nombre d'enjeux locaux, parce que ceci était, de notre point de vue, sous-estimé par les autres acteurs. Or, ce Sud-Est francilien, qui s'étend à la Seine-et-Marne mais aussi, bien sûr, à l'Essonne, je salue mon collègue Chouat qui est présent et qui exprimera le point de vue du Conseil général du 91, a de nombreux atouts à offrir pour accueillir la future infrastructure LGV et une gare TGV à Lieusaint-Moissy. En effet, l'association des villes nouvelles de Sénart mais aussi d'Evry et l'agglomération de Melun Val-de-Seine donne à ce territoire un dynamisme et un potentiel puissants. C'est l'agglomération des deux préfectures et des deux villes nouvelles et cela n'est pas du tout négligeable.

Le second message que je souhaiterais vous faire passer ce soir, c'est que, non, la Seine-et-Marne n'est plus une terre à betterave ou plus uniquement une terre à betterave comme certains ont pu encore le dire dans les réunions publiques de votre noble commission du débat. Qui doute encore de l'intérêt d'une gare TGV à Marne-la-Vallée-Chessy construite sur d'anciens champs de betteraves ? Je les ai parcourus avant que la gare ne soit là donc je

peux en parler avec certitude. La démographie de notre territoire, du département et singulièrement ici de ce secteur centre-sud du département de Seine-et-Marne et de nos amis Essonnais, la démographie de ce territoire, à elle seule, justifie une infrastructure de ce type. Nous estimons que la création d'une gare à Lieusaint-Moissy est nécessaire pour répondre aux besoins d'un bassin de vie de près de un million d'habitants, à terme, si on se projette à un horizon qui, finalement, est assez proche à l'échelle de la réalisation d'infrastructure de cette nature : 2025. Cette démographie des plus dynamiques en Ile-de-France associée au potentiel de développement économique du territoire doté de sites économiques stratégiques, assurera une fréquentation très importante de la future gare, la plus importante au regard de tous les scénarios proposés, et c'est cela le paradoxe : On s'éloigne un peu du cœur de la métropole et pourtant on attire plus de clientèle. Cela, c'est un paradoxe pour ceux qui, vivant dans Paris, ne regardent les choses que du point de vue très centré du cœur métropolitain. Mais pour nous qui vivons tous les jours et qui développons notre activité dans les territoires de seconde couronne et des territoires de moindre densité, nous savons qu'il y a là non pas un simple paradoxe mais une réalité que nous percevons au quotidien, il y a des dynamismes qui se développent plus commodément dans des espaces desserrés. Et c'est cela le pari de cette gare, parce que nous pensons d'abord que la proximité, pour ne pas dire la promiscuité, d'une gare à Orly et d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges perd de la pertinence, parce que vous regardez les zones d'attractivité des gares, et là, les schémas de ces deux gares, les schémas de zone d'attractivité, ils se superposent. Donc, quelque part, on fait un double investissement qui, là effectivement, ne se justifie pas. Alors que si vous venez jusqu'ici, alors l'investissement se justifie parfaitement et il permet de dégager en effet une clientèle nouvelle qui, en partie, est totalement nouvelle et qui, en partie, est desserrée des gares parisiennes, des gares terminus et qui va permettre d'assurer une meilleure connexion avec la diversité de l'ensemble métropolitain. Le Sud-Est francilien, c'est aussi un laboratoire d'idées et de projets, c'est un territoire où on développe un nouveau modèle d'aménagement grâce à des projets innovants. C'est l'occasion de créer la gare TGV du XXI^e siècle que de vous installer ici car ce territoire est moins connoté, moins marqué, moins contraint, plus vierge et donc il permet aussi des éléments plus importants. Moi je m'interroge dans le contexte urbain de ce qu'est aujourd'hui Villeneuve-Saint-Georges, de savoir comment, par exemple, on pourrait développer des parkings d'interconnexion. Or cette gare, elle doit bien rabouter les clientèles qui, certes, doivent venir avec de très belles multimodalités qu'offre le RER, mais elles doivent venir aussi certainement, je dirais, avec des voitures particulières et il faut les stationner. A ce titre, le Conseil général a fait donc de ce projet d'interconnexion, et surtout du projet de gare TGV, un projet stratégique que nous avons choisi de défendre en premier lieu en l'inscrivant dans notre projet de territoire départemental. La création d'une gare à Lieusaint-Moissy répond non seulement aux nombreuses exigences du maître d'ouvrage sur le plan national et international mais elle s'inscrit aussi, plus que jamais, dans une logique métropolitaine. Il deviendra un élément structurant d'un vrai Grand Paris, je n'ai pas dit un Gros Paris, j'ai dit un Grand Paris, en donnant toute sa dimension au territoire du Sud-Est francilien -Evry, Corbeil, Sénart, Melun...- identifié comme prioritaire et stratégique pour le développement régional.

Certains disent que le projet seine-et-marnais est trop coûteux. Il semble que les nouvelles évaluations du projet de gare à Villeneuve-Saint-Georges démontrent le contraire. Certains estiment que le temps de parcours du transport grande vitesse doit primer, vous l'avez dit. Que représentent quelques minutes de plus sur deux ou trois heures de transport

occasionnel contre un projet structurant pour la métropole mondiale du Grand Paris et améliorant le transport quotidien des Franciliens ? Pour mémoire, les Franciliens représentent un cinquième de la population française. En particulier, ce projet est l'opportunité de repenser l'usage des TGV en Ile-de-France pour améliorer les liaisons en Grande couronne. Je ne serai pas plus long parce que, comme je l'ai indiqué dans mon propos liminaire, nous allons travailler collectivement sur ce projet et d'autres interventions seront faites dont je pourrais signer les propos. A ce titre, je laisserai mes collègues vous détailler la vision seine-et-marnaise. Je conclurai pour ma part en vous disant que vous pouvez compter sur le Conseil général pour vous aider à réaliser ce projet structurant. Nous y sommes prêts, nous y sommes déterminés. C'était l'essentiel du message que je voulais vous faire passer, ce soir. Merci. (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Merci Monsieur le Président. Nous allons maintenant entendre l'intervention de Francis Chouat, vice-président du Conseil général de l'Essonne. Pour six minutes, en principe.

Francis CHOUAT : Mesdames et messieurs, d'abord je remercie Vincent, merci Jean-Jacques d'avoir légèrement dépassé son temps de parole puisque cela me permettra d'être d'autant plus bref. A vous, Madame la Présidente, de vérifier si le temps imparti est respecté. Je veux aussi féliciter la présentation par nos amis de RFF, une présentation particulièrement claire. Pour entrer dans le vif du sujet et pour rester dans le temps qui m'est imparti, je suis Francis Chouat, premier vice-président du Conseil général de l'Essonne. J'y ajoute, je suis là en tant que représentant du Département, j'ajoute, je suis également premier adjoint au maire d'Evry. Peut-être que cela jouera dans la tonalité de mes propos. Mais, je veux dire que c'est aussi pour moi avec plaisir que j'apporte la contribution de l'Essonne à l'occasion de cette réunion publique de la Commission particulière du débat public sur l'Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse. Et je veux dire d'entrée de jeu que ce qui se joue me semble être commun à nos deux grands territoires, Seine-et-Marnais et Essonnien, que je résumerai d'une phrase : c'est qu'il s'agit, à travers la réalisation de cette interconnexion, de contribuer au rééquilibrage de l'Ile-de-France au Sud. Et l'Interconnexion Sud est pour le Département de l'Essonne, vous l'avez compris pour le Département de la Seine-et-Marne également, une opportunité, et je le dis sans trop ajouter des mots inutiles, mais une opportunité exceptionnelle pour l'attractivité de nos territoires et pour améliorer l'offre de transports diversifiés et maillés.

Naturellement, cela doit se faire sous plusieurs conditions. Je vais à la serpe pour rester dans le temps imparti et je me limiterai à trois grandes conditions. La première, c'est qu'il s'agit d'abord de renforcer l'attractivité de nos territoires de Sénart à Saint-Quentin en Yvelines en passant par Evry, par Orly, par Massy, par Saclay. Ensuite, il s'agit de conforter le pôle à vocation multimodale d'Orly, et tout autant, il s'agit d'en profiter, et d'en profiter je le dis au sens étymologique du terme, pour améliorer les transports en grande couronne, et à cet égard, la libération des sillons sur Massy-Valenton peut significativement soulager grandement le trafic régional. Reste naturellement à déterminer les modalités. Et pour ce qui concerne le Conseil général de l'Essonne, il y a une conviction qui s'impose, comme à tous ceux qui sont directement concernés par ce projet. Et je pense que chacun comprendra que le cœur de l'Interconnexion des TGV au sud, c'est Orly, accessible pour les sud franciliens, favorisant les échanges nationaux et internationaux, et cela est à l'évidence, et je crois que ce n'est contesté par personne, cela a été relevé dans la première partie du débat public, le cœur de l'interconnexion. La desserte de l'aéroport par une gare TGV permettra à

Orly de conforter son rôle de pôle économique majeur, notamment au travers d'une plateforme multimodale destinée à favoriser les échanges air/fer, et aussi de faire jouer tout le potentiel du développement des transports en commun dans la multimodalité du pôle d'Orly. Mais, au-delà de l'attrait économique, c'est aussi et surtout une chance pour les sud franciliens parce que cela leur permettra d'accéder à la grande vitesse en moins de trente minutes. Je crois que dans un des cahiers d'acteurs, je me demande d'ailleurs si ce n'est pas celui de l'Essonne mais peu importe, j'ai relevé que moins de la moitié des habitants d'Ile-de-France ont accès à un TGV en moins de trente minutes, moins de la moitié ! Et dans les moins de la moitié, il y a évidemment toutes celles et tous ceux qui habitent dans ce que l'on appelle à mon avis improprement la Grande couronne ou la grande banlieue. Cela ne vaut bien entendu que si cette gare est efficacement connectée au reste du réseau. Et le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly d'un côté, la liaison Orly-Massy-Saint-Quentin, les projets au sud d'Orly, vers Athis-Mons, vers Juvisy, vers Evry et Corbeil mais également l'amélioration des réseaux existants, RER, métro, tram, Orlyval, sont autant de projets connexes qu'il faudra porter pour que cette nouvelle gare ait un sens en même temps qu'il faudra rendre Massy TGV plus attractif, comme cela a été noté.

Pour toutes ces raisons, nous privilégions l'implantation d'une gare à Orly au plus proche des aérogares permettant de relier efficacement le pôle aux différents secteurs d'habitat et d'emploi du sud francilien. Mais cette interconnexion devra être, selon nous, impérativement être complétée par une nouvelle gare pour renforcer l'offre d'accès aux réseaux grande vitesse pour tout le sud francilien grâce à une connexion avec le RER D. Il y a aujourd'hui plusieurs scénarii qui sont possibles, et nous avons simplement une triple exigence à faire valoir dans le débat public, comme contribution du Département de l'Essonne. Première exigence, vous comprendrez que je le dise que personne d'autre que moi ne peut le dire ce soir, c'est que les Essonnais puissent bénéficier de l'implantation de cette gare, pas simplement d'un point de vue économique, mais en termes d'accessibilité et en termes d'amélioration des conditions de transports au quotidien. La deuxième exigence, c'est que la nouvelle gare offre une facilité d'accès au RER D et à l'ensemble du réseau existant. Et la troisième exigence, c'est que le choix à faire n'obère pas l'opportunité future, même si elle est plus éloignée dans le temps, de desservir le sud francilien par l'arrêt du futur TGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon. Alors, je le dis très franchement, très sincèrement, très nettement, cette triple exigence, elle rend incontestablement Lieusaint très attractif. Et moi qui suis Evrien, je mesure les atouts de cet arrêt pour les entreprises et les habitants de mon territoire surtout avec la mise en service prochaine du TZen jusqu'à Corbeil. Pourquoi pas Jean-Jacques, pourrions-nous peut-être continuer à discuter pour savoir si au-delà de la gare de Corbeil-Essonnes, élément tout à fait indispensable, on ne peut pas peut-être remonter vers le futur hôpital sud francilien ou vers la gare de Bras-de-fer qui est sur la ligne RER D. Je souhaite en même temps que l'autre projet dit POCL, qui donnera lui aussi matière à débat public, ne soit pas obéré dans notre réflexion parce que l'Essonne sera attentive à la bonne irrigation de nos deux départements, pour leurs projets de développement respectifs. A cet égard, j'ai noté dans le cahier d'acteurs que tu as signé, Jean-Jacques, il y a l'hypothèse que, en même temps que Lieusaint comme gare en plus de celle d'Orly sur l'Interconnexion Sud, cela puisse être aussi le lieu de connexion, de convergence avec POCL. C'est un sujet de débat qu'il nous faudra avoir de la manière la plus sereine qui soit.

Il faut donc aboutir, et je termine, à une vision commune des dessertes du sud francilien qui intègre les deux projets pour le bien commun de nos territoires. Mais je me réjouis que dans

la présentation qui était faite au début de notre réunion de ce soir, Réseau ferré de France ait quand même donné des indications sur le fait que Lieusaint présente des atouts qui sont des atouts incontestables. Je vous remercie de votre attention. (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Merci Monsieur Chouat. Madame Bonnafous, à vous. Donc, Madame Bonnafous, présidente de Paris-Est Créteil Val-de-Marne. Nous sommes chez elle en quelque sorte puisque dans les locaux de l'IUT qui dépend de ce département universitaire.

Simone BONNAFOUS : Bonjour. D'abord bienvenue effectivement à vous tous dans les locaux de l'IUT de Sénart-Fontainebleau qui est un des deux IUT de l'Université Paris-Est Créteil Val-de-Marne. Alors, d'abord, ce n'est peut-être pas habituel de voir une université s'impliquer dans un débat public de ce type, et je remercie ceux qui nous ont sollicités. Mais en fait mon université, université Paris-Est Créteil, a pris l'habitude de participer activement au débat sur le transport. Nous sommes membres de l'association Orbival, dans le Val de Marne, qui a travaillé sur le projet d'Arc Express. Nous avons rédigé, en tant qu'université, pour le PRES Paris-Est, un cahier d'acteurs sur le Grand Paris pour défendre la liaison entre le site de mon université, le site principal qui est le site de Créteil, et le site de Marne-la-Vallée, qui est l'autre grand site du PRES Paris-Est, le pôle de recherche et d'enseignement supérieur, parce que nous considérons aujourd'hui, en tant qu'université, que la question du développement économique, la question des transports, la question de l'enseignement supérieur sont des questions absolument liées, et que les universités, donc, en tant que forces de l'enseignement supérieur et de recherche sont des forces de développement qui ont des choses à dire sur les transports. C'est donc la raison pour laquelle j'ai très volontiers accepté la proposition qui m'a été faite d'être ici, aujourd'hui, parce que de même que nous avons soutenu les stations du Grand Paris qui, effectivement, pour nous sont totalement logiques dans notre développement universitaire, nous avons des raisons en tant qu'universitaires de soutenir ce projet de gare TGV.

Je ne reviendrai pas sur l'aspect Orly, et cetera, qui paraît tout autant une évidence, mais plutôt ici parler du site de Sénart. Alors, on a préparé un très rapide PowerPoint, il y a deux slides. Donc, le premier slide vous montre le développement universitaire du site de Sénart. Sur Sénart, du point de vue universitaire, il n'y avait rien avant les années 90. Donc, c'est l'Université de Créteil qui a apporté l'enseignement supérieur dans ce site de Seine-et-Marne Sud, et c'est le site entre Sénart et Fontainebleau, c'est la partie de notre université qui se développe le plus vite, c'est-à-dire que je peux attester qu'il y a un potentiel de développement en Seine-et-Marne qui est, effectivement, bon, tout le monde connaît quand vous habitez mais moi, je ne suis pas, si je puis dire, de Seine-et-Marne puisque le siège de mon université à Créteil, je peux dire que le potentiel majeur de développement de mon université, il est ici. C'est d'ailleurs pourquoi mon université a fait le choix d'être dans le pôle de recherche et d'enseignement supérieur Paris-Est qui associe l'Université de Marne-la-Vallée, l'Université de Créteil, l'Ecole des Ponts de Marne, l'ESIEE, la Chambre de commerce, l'Ecole vétérinaire d'Alfort et différents autres acteurs. Et si on a fait ce choix, nous, à Créteil, c'est parce que l'on pense que l'Est parisien, cela a un sens. Ce n'est pas simplement un problème d'équilibrage, c'est un problème de développement. C'est-à-dire que moi, je pense aux projets d'investissement d'avenir dans lesquels nous avons eu un certain nombre de succès, je pense que si c'est l'avenir qu'on veut pousser et pas simplement entériner des situations déjà assises, c'est, effectivement en Seine-et-Marne qu'il y a énormément de choses à jouer, et c'est le sens du pôle de recherche et d'enseignement supérieur que je contribue à construire. Donc, pour nous, tout ce qu'on a fait, ici, vous voyez, en très peu de

temps, finalement, puisque nous avons entre 2 500 étudiants sur le campus de Sénart, avec Fontainebleau, on est dans plus de 3 000. Et ce qui nous freine dans le développement de Sénart-Fontainebleau, c'est d'une part le manque de moyens humains que met l'Etat actuellement sur l'enseignement supérieur, on a une demande qui est considérable parce que le sous-développement, entre guillemets, tout est relatif, en santé et en enseignement de la Seine-et-Marne est notoire. Donc, nous, c'est vrai que le fait d'être sur un site qui aurait une gare TGV à 2 minutes de nos implantations universitaires, au moment où on est en train de discuter sur l'arrivée, et c'est quasiment acté, d'une école qui, elle, est une école qui a son siège principal à Lille, qui viendrait en synergie avec notre unité. Bon, c'est évident que, pour nous, c'est une opportunité de développement. Et on est persuadés que ce soit en formation initiale ou que ce soit en formation continue, puisque ce site de Seine-et-Marne, comme toute l'université, est très en lien avec les entreprises et le développement économique, ce site en tirerait bénéfice et inversement, renverrait du bénéfice au site. Donc, voilà, moi je ne suis pas une spécialiste des transports mais en tout cas, ni du coût comparatif entre deux sites. Mais ce que je peux dire, c'est que je pense profondément que, aujourd'hui les nœuds de transport doivent être pensés en cohérence avec des potentiels de développement qui sont aussi des potentiels de développement universitaire. *(Applaudissements)*

Michèle TILMONT : Merci Madame la Présidente. Nous allons engager maintenant une première séquence de débat avec la salle. Donc les personnes qui veulent prendre la parole doivent demander un micro... Qui se jette à l'eau pour ces premières questions à la fois sur la présentation du projet par RFF, et également, sur les interventions des trois personnes intervenantes précédemment. Oui ?

Olivier KLEIN : Oui. On a une question d'Internet, donc, cela inaugurera les séries de questions. Donc c'est Madame Dorothée Moureaux de Moissy-Cramayel qui demande : « Qui décidera du site de Lieusaint ou du site de Villeneuve-Saint-Georges ? »

Michèle TILMONT : Merci Olivier. Olivier Klein que nous cherchions tout à l'heure. En fait, le voilà. Donc, une deuxième question ? On va réunir un certain nombre de questions pour éviter des effets ping-pong. Donc qui veut prendre la parole ? Oui, un monsieur au milieu qui voulait intervenir. Oui, Monsieur, si vous pouvez-vous présenter et vous lever également pour que la caméra puisse vous filmer.

Laurent DEVILLERS : Vous lever c'est un peu difficile, parce qu'on a un espace réduit, mais...

Michèle TILMONT : Que nos internautes vous voient.

Laurent DEVILLERS : ... Je vais essayer, voilà.

Michèle TILMONT : Merci beaucoup Monsieur.

Laurent DEVILLERS : Laurent Devillers, je représente Lionel Walker le vice-président du Conseil général en charge du tourisme, et c'est de tourisme dont je voulais parler. Nous sommes en Seine-et-Marne le premier fournisseur de voyages de groupe de la SNCF à l'échelle nationale, c'est-à-dire que nous avons un très gros volume qui, pour le moment, va à Chessy, chez Disney. Et nous avons des projets de développement touristique dans le Sud de la Seine-et-Marne qui sont tout aussi conséquents et qui peuvent intéresser le service national des groupes, de la commercialisation de groupes de la SNCF, pour autant qu'on les amène dans des gares accessibles. Il est clair que, pour nous, la Commune de Villeneuve-

Saint-Georges ne peut pas nous permettre d'installer ces développements. Pour vous donner un ordre d'exemple, un train spécial de touristes, c'est 600 personnes, 800 personnes. Il faut donc des bus à l'arrivée de ces TGV pour les amener sur le site touristique visé, le Sud de Seine-et-Marne. Je pense à la région de Barbizon, de Milly, de Fontainebleau, le Château de Vaux-le-Vicomte, à côté, et Sénart qui développe aussi une offre touristique de façon insolite. La gare de Villeneuve-Saint-Georges ne permettra en aucun cas un développement touristique parce que vous pensez bien qu'on ne va pas amener 50 bus, et comment les emmènerions-nous à Villeneuve-Saint-Georges pour venir chercher cette nouvelle clientèle ? C'est donc à Sénart que nous pouvons envisager ce développement touristique pour l'ensemble de notre territoire Est. Merci !
(Applaudissements)

Michèle TILMONT : Il y a une question au fond de la salle. Monsieur, derrière, près de la porte.

Pierre DELANNOY : Bonjour ! Pierre Delannoy de Dammarie-les-Lys. Bon, évidemment, une gare à Sénart serait une valorisation du territoire remarquable, le territoire en plein de développement, comme vous l'avez dit, et surtout un équilibre entre le développement du Nord-Ouest, j'ai envie de dire, de l'Ile-de-France et du Sud-Est pour que tout n'aille pas à la Défense et dans Paris. Mais surtout je voulais revenir par rapport à l'intervention de Monsieur Barrès et par rapport au fait que cette ligne TGV ne fasse pas gagner un temps important. Moi je pense qu'elle fait gagner justement un temps très important parce que, pour les personnes de Melun qui veulent se rendre à Lyon, à Tours, à Lille, en province, ou de Sénart, ou d'Evry, ou même de tout le Sud de Seine-et-Marne, Fontainebleau, Nemours, et pourquoi pas Brie-Comte-Robert, le gain de temps est considérable. Est-ce qu'on a fait une étude soigneuse, justement, du gain de temps parce que je pense qu'au kilomètre de voie construite on gagne beaucoup plus de temps qu'à construire une ligne vers Toulouse ou vers Rennes ? On construit 33 kilomètres, on fait gagner du temps à 400 000, voire même 1 million ou 1,5 million de personnes dans un bassin d'emploi en plein développement.

Michèle TILMONT : Sur cette première série de questions, nous allons donc interroger les représentants de RFF sur la première question : « Qui décide en fin de parcours entre des scénarios très contrastés ? » Donc, la parole est à Tristan Barrès.

Tristan BARRES : Alors effectivement la décision n'est pas quelque chose de facile, d'ailleurs la question c'est : qui décide entre Lieusaint et Villeneuve-Saint-Georges, il y a également, enfin, ce n'est pas seulement entre Lieusaint et Villeneuve-Saint-Georges, c'est est-ce que on fait un scénario à une gare ou à deux gares, et si on est dans le cas d'une deuxième gare, est-ce que c'est Lieusaint ou Villeneuve-saint-Georges ? Pardon, je répondrais à votre question juste après, si vous permettez.

Michèle TILMONT : On répond pour l'instant à la première question.

Tristan BARRES : Formellement c'est le Conseil d'administration de Réseau ferré de France qui prendra la décision, sa décision, en septembre... enfin, à l'automne 2011, donc l'automne prochain, qui décidera des caractéristiques du projet qui seraient étudiées dans les étapes ultérieures. Alors, le Conseil d'administration de Réseau ferré de France, Réseau ferré de France est un établissement public de l'Etat, et effectivement, au Conseil d'administration, c'est l'Etat qui est, je dirais, entre guillemets, actionnaire majoritaire de ce Conseil d'administration. Donc, la décision, elle est prise à ce niveau. Cela dit, cette décision,

elle doit être prise au regard des questions financières que j'ai évoquées tout à l'heure. Parce que décider de faire une ou deux gares, cela a des impacts financiers importants, 500 à 800 millions d'euros supplémentaires par rapport à un scénario aux fonctionnalités de base à une gare. Donc quelque part il y a la question : est-ce qu'on est en capacité de financer cette deuxième gare ? Est-ce que tous les acteurs qui tirent un bénéfice de ce projet, je dirais, ont bien conscience du bénéfice qu'ils auront ? Est-ce qu'ils sont prêts à contribuer à hauteur du bénéfice que ce projet leur apportera ? Donc, cet exercice, il est assez difficile d'autant plus que ce projet, ce n'est pas qu'un projet ferroviaire, c'est un projet d'aménagement du territoire comme cela a été dit tout à l'heure. Donc, je ne peux pas préjuger de la décision du Conseil d'administration de Réseau ferré de France. Je ne sais pas si la décision portera sur un scénario, sur deux scénarios ou sur un scénario avec réserves. Enfin tout est possible. Il n'y a pas forcément un scénario uniforme, décidé à l'issue de ce Conseil d'administration. Je ne le sais pas encore, cela sera sur la base de ce qui a été dit pendant le débat public, sur la base du compte-rendu de la CPDP. Mais pour répondre très exactement à la question, c'est le Conseil d'administration de RFF qui prend la décision et le Conseil d'administration de RFF est, je dirais, dominé par l'Etat.

Sur votre question, Monsieur, je ne me souviens plus du nom, je suis d'accord avec vous. Les gains de temps « nuls » dont j'ai parlé tout à l'heure, sont des gains de temps direct ferroviaire, c'est-à-dire d'une gare de province à une autre gare de province. Effectivement il y a des gains de temps, ce qu'on appelle des gains d'accessibilité que j'ai évoqués tout à l'heure, qui ne sont pas nuls du tout dans ce projet. Vous avez dans le tableau comparatif des scénarios, des gains de temps qui sont de l'ordre, pour Sénart, de 30 à 40 minutes, je crois, pour des trajets Ile-de-France-province. Donc, ces gains de temps, ils sont réels et, effectivement, sont pris en compte dans le projet. Mais ce que je disais tout à l'heure, c'est que ce n'est pas un projet comme les autres parce que les projets de grande vitesse traditionnels, qui apportent d'ailleurs des gains de temps porte-à-porte comme ce que vous évoquez par ailleurs, mais ils apportent surtout des gains de temps ferroviaires, c'est-à-dire on gagne une heure trente minutes, deux heures sur un trajet entre une ville de province et Paris. Là, ce n'est pas le cas. Il n'y a pas ces gains de temps strictement ferroviaires. En revanche, il y a d'autres gains sous-jacents au projet, notamment les gains d'accessibilité dont vous avez parlé, mais également d'autres gains qui sont différents... enfin, je veux dire, et qu'on ne retrouve dans les projets traditionnels, et... Enfin, je veux dire, on n'est pas en incohérence avec ce que vous avez dit. C'est pris en compte, et d'ailleurs, vous avez les résultats qui sont affichés dans les tableaux comparatifs des scénarios.

Michèle TILMONT : Bien ! On peut apporter une réponse à la deuxième question à laquelle on n'a pas encore répondu, qui est celle de l'aménagement des terrains autour des gares. Est-ce qu'il y a des possibilités dans les différents scénarios d'avoir des espaces servants, qui permettent de développer des activités liées au stationnement, notamment les activités touristiques ? On n'est peut-être pas tout à fait à ce stade de développement des projets mais...

François GULIANA : Il s'agissait surtout d'un témoignage par rapport au secteur de Villeneuve-Saint-Georges. Il ne faut, notamment, tout de même pas trop caractériser le secteur de Villeneuve-Saint-Georges comme un point noir de la circulation routière même si c'est... (*Chahut de la salle*)

François GULIANA : ... Ce n'est pas... Cela reste un secteur où on a noté, en effet, on ne nie pas la difficulté que l'on aurait à implanter une gare et la desserte routière pour y accéder.

Ce sont des choses qui seront précisées dans des études ultérieures, si l'option était envisagée. On a déjà commencé à regarder et la même question se posera, bien entendu, si la gare de Lieusaint est, elle aussi, retenue pour voir quelle serait la desserte routière la plus efficace et le dimensionnement des parkings, et également pour tout ce qui est cars et transports en commun.

Michèle TILMONT : Bien, merci ! Une autre série de questions. Qui veut intervenir ? Oui, monsieur ? Monsieur à gauche.

Alain DESLOGIS : Oui, bonjour. Alain Deslogis, je suis le directeur de SNECMA. SNECMA, c'est le premier industriel de Seine-et-Marne. Je ne vais pas revenir sur toutes les raisons qui poussent SNECMA à supporter le projet mais j'ai une question. En cas de deux gares, j'ai cru comprendre donc qu'il y avait un différentiel de coûts. J'ai cru comprendre aussi qu'il y avait un trafic passager plus important si le projet est à Lieusaint. Je pense que le Conseil d'administration prend aussi des positions en fonction de la rentabilité d'un projet. Je voulais savoir, à moyen terme, quel est le projet le plus rentable sur ces deux gares ?

Michèle TILMONT : Bien ! Vous pouvez répondre, peut-être, tout de suite à cette question, qui est une question, me semble-t-il, importante pour mieux comprendre les enjeux du projet ?

Tristan BARRES : Excusez-moi ! Je me permets d'ouvrir le dossier souvent, je ne connais pas tous les TRI par cœur.

Michèle TILMONT : Qu'est-ce que c'est qu'un TRI ?

Tristan BARRES : Alors le TRI, le taux de rentabilité interne, c'est-à-dire le taux de rentabilité... enfin, la rentabilité que le projet apporte à la collectivité. Alors, pour calculer ce taux de rentabilité interne, on prend en compte des bénéfices qui sont... enfin, pas monétisables, comme par exemple la réduction de la pollution ou la réduction des gaz à effet de serre. Il y a les gains de temps. Enfin, on prend en compte de tout ce que le projet apporte, tout ce que le projet détruit, je dirais, on fait un bilan et cela permet de calculer son taux de rentabilité interne, donc qui vous est présenté dans le tableau de la page 96. Alors, quel est le projet le plus rentable ? Si on se focalise seulement sur le TRI, je crois que c'est 5,6 %, c'est le scénario B avec une gare à Villeneuve-Saint-Georges. Alors, pourquoi ? Parce qu'un scénario à deux gares, c'est mieux qu'avec une gare, je l'ai expliqué tout à l'heure. Et le scénario B présente des coûts d'investissement qui sont beaucoup moins élevés que les autres scénarios, étant donné qu'il présente une partie de son linéaire, qui est non pas en tunnel mais en aérien. Pour vous donner un ordre de grandeur, le coût d'une construction d'une ligne ferroviaire en aérien, c'est de l'ordre de 20 à 30 millions d'euros du kilomètre ; le coût de la construction d'une ligne ferroviaire en tunnel, c'est de l'ordre de 100 à 110 millions d'euros du kilomètre. Donc, il y a quelque part presque un facteur de 1 à 3 sur le coût d'investissement. Et donc, le scénario B étant moins cher, étant donné que son linéaire est en partie aérien, du coup, cela permet d'avoir un taux de rentabilité plus élevé. Si l'on prend les scénarios qui sont strictement en tunnel seulement, on a des taux de rentabilité qui sont situés autour de 5 % : le scénario C avec Lieusaint, c'est 5,2 % ; le scénario A avec Villeneuve-Saint-Georges, puisqu'on compare toujours des scénarios, enfin, pas similaires mais, en tout cas, comparables avec deux gares, c'est 4,9. Donc, on a, je dirais, des taux de rentabilité internes qui sont voisins mais, effectivement, celui de Lieusaint est un peu plus élevé que celui de Villeneuve-Saint-Georges avec un scénario A en souterrain.

Michèle TILMONT : Bien ! Une dernière série de questions... Oui, monsieur au milieu, là-bas... avant de reprendre des interventions.

Denis JULLEMIER : Oui, bonsoir ! Denis Jullemier, adjoint au Maire de Melun et conseiller général de Melun Sud, vice-président également du GART. Je ne vais pas revenir sur l'intérêt, évidemment, du tracé C qui fait en effet l'unanimité, comme l'a dit tout à l'heure Vincent Eblé, des élus du Sud-Est du Département. Gérard Millet, d'ailleurs, le maire de Melun, ne pouvait pas être là ce soir, il vous prie de bien vouloir l'excuser. Je voudrais simplement, par rapport aux coûts supplémentaires de la deuxième gare, quand même remettre quelques éléments aux chiffres. Parce que c'est vrai que quand on parle 500, 800 millions d'euros, cela paraît comme cela énorme mais je voudrais rappeler aussi que lorsque le débat sur Grand Paris... et on avait vu lors du débat public, à Melun, sur Grand Paris, quand même un certain nombre également de nos habitants, des usagers du transport de la Grande couronne, que nous sommes ici, le fait qu'on était un petit peu oubliés quand même du projet du Grand Paris, et que si nous pouvions considérer, en effet, que le Grand Paris avait un projet intéressant pour le développement de la métropole d'Ile-de-France face aux grandes métropoles du monde, on était un petit peu oubliés, en tout cas, dans le projet. Et je crois que le projet Grand Paris, il faut quand même se souvenir, je crois, que c'était 25 milliards d'euros, l'Arc Express, c'est à peu près autant. Aujourd'hui, il y a un accord, et on s'en félicite mais, néanmoins, on n'était pas concernés par ce projet, en tout cas pas directement. Et je pense qu'aujourd'hui 500 à 800 millions d'euros par rapport à ce que coûte, aujourd'hui, le projet du Grand Paris, seraient aussi un signe quand même vis-à-vis de notre territoire. Vous avez parlé tout à l'heure, Tristan Barrès, également de l'intérêt en termes d'aménagement du territoire, et je crois que cela serait tout à fait intéressant et que du coup le coût, je crois que c'est pareil si on le met en rapport avec le doublement du tunnel du Châtelet dont on nous parle de temps en temps pour libérer les sillons, là où on a, nous, des difficultés également de nos trains en direct, à partir des gares de Melun, par exemple. Je crois que c'est 1 milliard d'euros le doublement du tunnel donc, il me semble qu'en tout cas, les 500 à 800 millions d'euros ne doivent pas être un obstacle, aujourd'hui, dans la décision qui amènerait ou pas à un choix d'une deuxième gare qui, pour nous, en termes d'aménagement du territoire, est primordiale pour le développement économique de notre territoire. Merci ! (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Merci ! Avant que RFF ne réponde, est-ce qu'il y a d'autres questions que nous pourrions regrouper ? Monsieur, tout à fait au fond. C'est difficile de monter les marches qui servent de siège à de nombreuses personnes. Voilà. Merci de faire passer le micro. Monsieur.

Maurice LACOUR : Bonsoir ! Maurice Lacour, ingénieur honoraire de la SNCF et chef d'entreprise dont l'activité est l'expertise et la veille sécuritaire des transports. Je voulais vous faire... Je n'ai que trois minutes, donc on va se mettre sur l'aire TGV. D'abord, en ce qui concerne le souterrain, moi je suis tout à fait pour, c'est vrai que c'est cher, c'est très cher, mais on est sur des projets qui vont durer longtemps, ce sont des réalisations qui vont durer très longtemps. Donc c'est une question, effectivement, à se poser de contrebalancer le prix et la durée. La deuxième chose que je voudrais vous dire, c'est qu'on ne parle peut-être pas suffisamment, et je crois que RFF va me suivre, on ne parle pas suffisamment de la réexploitation des vingtaines de kilomètres qu'il y a entre la bifurcation de Crisenoy et Lieusaint qui, aujourd'hui, n'est plus exploitée et pourtant entretenue pour pouvoir rouler à 270 kilomètres/heure. On ne fait rouler que quelques TGV par jour, c'est une question

technique et, vous le savez, c'est uniquement pour éviter l'oxydation des rails. Bien. Ce projet-là, quelle que soit la version, est déjà de nature à réutiliser cette ligne, et je crois que cela doit peser dans le budget général. La troisième chose que je voulais vous dire, c'est que quelles que soient, là aussi, les versions, la gare qui va être désignée comme gare TGV, et je souhaite bien entendu que ce soit celle de Lieusaint, ne sera desservie que par des trains à destination ou en provenance de l'Atlantique parce que, malgré que vous ayez transformé la bifurcation de Crisenoy en triangle, cela limite tout de même de certaines relations. Bien. Je pourrais vous en expliquer... Mais c'est relativement intéressant de voir aussi que Lieusaint, alors, là, c'est encore une question d'infrastructure, Lieusaint est très proche de la bifurcation de Coubert. Ce qui n'a aucun contrebalancement avec Villeneuve-Saint-Georges ou Orly en gare parce que dans le... Moi, je suis à une très grande vision, c'est-à-dire que si vous voulez que la gare de Lieusaint ou que la ligne que vous allez faire pour rejoindre l'Atlantique, si vous arrivez à relier Coubert qui est à quelques kilomètres, vous arrivez à avoir une desserte totale parce que, aujourd'hui, le seul endroit où vous pourrez aller partout et venir de partout, c'est la bifurcation de Crisenoy. Je vous remercie !
(Applaudissements)

Michèle TILMONT : Monsieur, devant. Oui, à vous.

Jérémy HERBET : Bonjour ! Je me présente, Jérémy Herbet, je suis vice-président étudiant de l'Université de Paris-Est Créteil. J'aimerais apporter dans ce débat la voix des étudiants parce que, forcément, c'est un projet qui impacte beaucoup... je vais faire un plaidoyer un petit peu sur le projet C, à ce niveau-là. Forcément, quand on a ici une grande université qui peut amener à se développer avec toutes les réserves foncières qu'on a, cela nous impacte et les étudiants ont besoin de mobilité, cela il faut vraiment le dire. Ils ont besoin de circuler avec tout le reste du pays et même à l'international, et cela, un projet comme cela, cela le permet véritablement. Il faut savoir qu'un étudiant par année d'étude supplémentaire qu'il fait, il augmente de 0,08 % le Produit intérieur brut de la France. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'OCDE qui a fait ces études. Il faut voir toute la richesse que cela peut apporter au territoire d'avoir des légions formées qui peuvent avoir une connexion partout avec tout le pays. Et cela c'est vraiment capital et important et majeur dans ce projet. Je vous remercie.
(Applaudissements)

Michèle TILMONT : Merci de votre témoignage qui n'appelle peut-être pas de réponse de Réseau ferré de France mais on va reprendre donc les questions sur l'intérêt d'une gare à Lieusaint en termes d'aménagement du territoire, la première question qui a été posée ; et puis, ensuite, la question sur les souterrains, toutes les questions posées par Monsieur là-bas, voilà. Vous vous rappelez ? Il y a tout un ensemble de questions que je ne reprends pas, mais les gains sur la ligne abandonnée actuellement, l'ancienne ligne Paris-Lyon.

Tristan BARRES : Je voudrais rebondir sur ce que vous avez dit Monsieur sur le surcoût, les 500 à 800 millions d'euros. Je ne dis pas que c'est insurmontable, je dis juste qu'il faut se poser la question de comment les financer. Parce que, alors, c'est peut-être une précision que j'ai oublié d'apporter tout à l'heure, RFF ne finance pas intégralement les projets d'infrastructure de ce type. Non seulement RFF ne finance pas intégralement, donc, les 500, 800 millions d'euros supplémentaires, ce n'est pas forcément RFF qui les apporte, qui doit les apporter. RFF est encadré par un décret, donc, c'est le décret qui est créé en février 97, et l'article 4 de ce décret dit que RFF ne peut contribuer à ces projets d'infrastructure qu'à hauteur des, je dirais, des péages qu'il encaissera pendant la durée d'amortissement du

projet. Pourquoi ? Parce que lors de la création de RFF, nous avons hérité de la dette de la SNCF de 20 milliards d'euros et, pour ne pas détériorer, si vous voulez, le volume de cette dette, le législateur a demandé à RFF de ne pas générer de la mauvaise dette, c'est-à-dire que toute dette nouvelle pour financer les projets d'infrastructure doit être en quelque sorte adossée au péage que RFF calcule, enfin, en tout cas, est en attente de percevoir sur le projet sur la durée d'amortissement. Donc, tout cela pour vous dire que le financement de RFF, il est encadré par la réglementation. Alors, ce financement, nous pensons qu'il ne variera pas, ce volume de financement de RFF, qu'on ne peut pas estimer, aujourd'hui, parce que c'est un exercice particulier. Ce volume de financement, on pense qu'il variera peu en fonction du scénario. Pourquoi ? Parce que les... Alors, je dis peu parce qu'il évoluera certainement mais, je dirais, les volumes de trafic supplémentaires du C par rapport au A ou du B par rapport à... enfin, et cetera, je dirais, ne sont pas de nature à faire bouger sensiblement le volume du financement de RFF. Or, le coût du projet B n'est pas du tout le même que le C. Cela veut dire que la part de RFF sera sensiblement la même qu'on soit sur le scénario A, B ou C. En revanche, le coût du projet étant plus ou moins important en fonction de A, B ou C, forcément la contribution des subventions publiques, c'est-à-dire les collectivités, l'Etat, la Région, et cetera, qui devront financer ce projet, sera d'autant plus importante que le projet sera coûteux étant donné la limitation du financement de RFF. Donc, c'est pour cela que je disais tout à l'heure que la deuxième gare, cela coûte 500 à 800 millions d'euros supplémentaires, c'est vraiment une question cruciale parce que ce n'est pas RFF seul qui peut apporter cette réponse. RFF financera ce projet mais à hauteur de ce que la réglementation lui permet de faire. Et les surcoûts du projet, alors, je n'aime pas trop le terme de surcoût parce que cela a également une rentabilité, cela donne du nouveau service, et cetera, enfin, les coûts supplémentaires devront également être apportés par d'autres contributeurs qui sont intéressés par, justement, ces options qui coûtent, alors, j'ai cité 500 à 800 millions d'euros. On a exactement le même sujet sur la gare TGV d'Orly. J'ai dit tout à l'heure qu'il y avait 4 localisations proposées sur le secteur d'Orly, il y avait des gares à 50 millions d'euros, d'autres à 600 millions d'euros, donc des deltas de coût qui sont importants. Il faudra véritablement se poser la question de : qui bénéficie d'une gare en souterrain qui coûte plus cher, pour pouvoir éventuellement contribuer à son financement, étant donné que la part de RFF, encore une fois, est limitée par cette réglementation qui lui interdit de générer de la dette non adossée à des recettes effectives sur les cinquante prochaines années.

Michèle TILMONT : Alors est-ce qu'on va faire quand même des économies en réutilisant une ligne ancienne comme le suggérait un intervenant du fond de la salle ?

François GULIANA : La question de Monsieur Lacour permet de revenir sur le scénario C, qui vous intéresse plus particulièrement. Si on peut voir l'image en ligne. Donc, oui en effet cette ligne permet de réutiliser l'ancienne branche de la LGV Sud-Est. Mais, comme cela a été rappelé en introduction de la réunion par la première intervention, le projet historique de Barreau Sud prévoyait justement de se prolonger dans le centre de l'Essonne depuis ce barreau. Ensuite, pour pouvoir permettre aux TGV Intersecteurs venant de l'ouest de rejoindre l'ensemble du réseau à grande vitesse, il est prévu un raccordement en bas à droite, donc au niveau de Crisenoy, qui est déjà intégré dans le projet Interconnexion Sud pour le scénario C, permettant à tous les TGV de remonter vers l'est et le nord de la France. Ainsi, depuis la gare, dans ce scénario-là, depuis les gares de Massy, Orly et Lieusaint, on aurait une offre ferroviaire tout à fait comparable à celle que l'on connaît actuellement à

Massy, c'est-à-dire que, depuis Massy, on est en mesure d'aller partout en France grâce justement à la circulation de ces TGV de ou vers l'ouest de la France mais qui, donc eux, ont des origines ou des destinations qui sont le Nord, l'Est ou le Sud-Est. En revanche, en espérant de ne pas trop vous faire rire à nouveau, on aurait une desserte similaire si la gare se trouvait à Villeneuve-Saint-Georges dans la mesure où ce serait exactement les mêmes TGV qui, eux, parcourraient des circulations depuis l'Ouest ou vers l'Ouest avec dans l'autre bout, l'Est, le Nord ou le Sud-Est de la France. C'est l'avantage des gares franciliennes, c'est véritablement, contrairement aux gares parisiennes d'avoir des destinations au même endroit vers l'ensemble de la France et même maintenant vers d'autres destinations en Europe, alors que depuis les gares parisiennes, il y a juste un seul faisceau qui permet de desservir selon les lignes radiales que je vous présentais tout à l'heure.

Michèle TILMONT : Ainsi les étudiants pourront aller partout dans le monde. Bien ! On va donc, si vous le voulez bien, avoir de nouvelles interventions. La présentation d'une vidéo qui a été préparée par le SAN de Sénart et présentée par Madame Line Magne. Notre régie est prête à l'envoyer. Alors donc, voilà quelques témoignages filmés sur l'intérêt du projet.

Line MAGNE : Oui, simplement vous dire que c'est un petit film de moins de quatre minutes. Nous avons souhaité enrichir le débat en interrogeant des acteurs de la ligne nouvelle, acteurs du monde culturel, du monde économique et de simples habitants, tout simplement. Voilà !

Michèle TILMONT : Merci, Madame. (*début du film - Musique*)

Intervenants : - *Avoir une gare, c'est le début d'avoir une adresse. De toute façon, c'est une façon, je dirais, générale et absolue de faire savoir, bien ailleurs, bien au-delà du territoire de Sénart que Sénart, c'est là.*

- *La création d'une gare TGV à Sénart nous permettrait de pouvoir accroître la notoriété du territoire.*
- *Nous sommes amenés à recevoir nos clients venant d'un peu partout, sur toute la France, et notamment de l'étranger également. Donc, il est indéniable qu'avoir l'implantation d'une gare TGV à proximité de notre site faciliterait le développement de nos activités.*
- *Le fait d'avoir un TGV qui nous relie à la France va nous permettre d'accroître notre attractivité.*
- *C'est quelque chose qui peut dynamiser positivement et pour longtemps l'ensemble de la région.*
- *Il y a des potentiels de développement extrêmement importants et l'attractivité du territoire pour séduire de nouvelles personnes, pour venir travailler chez nous. Une gare TGV, c'est un élément extrêmement important.*
- *Je pense que cette gare, et là, c'est au-delà de l'aspect pratique du développement économique qu'elle va apporter, cette gare va participer à une meilleure identification, on va dire, de ce territoire.*
- *Le désenclavement de la ville nouvelle de Sénart et également, j'inclus, Melun-Val-de-Seine et Evry permettrait effectivement d'attirer davantage d'investisseurs.*
- *Cela peut être très bien pour... suivant les entreprises commerciales et tout cela, s'il y a des gens qui vont ailleurs, en France, cela leur fait un point de chute plus facile.*

- *Du côté habitant, cela peut être assez intéressant. Après, est-ce qu'il y a beaucoup de villes où les gares TGV seront arrivées qui ont permis le développement des entreprises ? Je ne sais pas, je ne peux pas vous dire.*
- *C'est bien d'avoir une gare TGV un petit peu à l'extérieur de Paris. C'est toujours bien pour les personnes qui habitent la périphérie, je crois que c'est un avantage.*
- *J'ai l'habitude pour un trajet professionnel d'aller sur Nantes ou d'aller sur Lyon. Donc, ce n'est pas mal, c'est une bonne idée.*
- *Pour les aéroports, c'est vrai qu'on n'est pas aussi bien desservi. Il faut vraiment passer par Paris et traverser tout Paris.*
- *Là, on serait pleinement dans la notion de Grand Paris. Mais je pense que cela aurait également un impact sur les départements qui ne font pas partie du Grand Paris. Je pense notamment à l'Yonne et à des villes comme Sens.*
- *Souhaitons que l'arrivée de la gare TGV, cela permette en effet à ce que les liaisons soient améliorées. Il est formidable notre RER mais cela serait encore mieux certainement s'il y a un flux important dû à la gare TGV.*
- *Nous serions à même comme cela de relier plusieurs modes de transport en commun propres : le TGV, le RER, les bus et ainsi, aller dans le sens du respect de la planète et de notre environnement.*
- *La gare de TGV qui arrive est une gare au service du territoire et le fait qu'il n'y ait pas de dichotomie droite/gauche, à ce niveau-là, moi, ne me surprend pas. Cela veut dire que nous avons des élus qui ont parfaitement conscience de leur mission.*
- *Sénart a la chance d'être une ville nouvelle un peu en retard. Et donc elle pourrait bénéficier de ce retard, justement, et aller plus vite, aller plus vite que les autres et pouvoir vraiment inventer une nouvelle ville, une nouvelle gare TGV et de nouveaux projets, être vraiment avant-gardiste. (fin du film - Musique) (Applaudissements)*

Michèle TILMONT : Bien ! Monsieur Couthier. Monsieur Couthier, vous étiez filmé dans cette vidéo en tant que président de l'ATF GAIA, pouvez-vous appuyer ce témoignage ?

Sylvain COUTHIER : Tout d'abord l'ensemble des arguments en faveur de l'implantation de cette gare TGV sur Sénart et évoqué par les différents intervenants précédents est tel que, finalement, il ne reste plus grand-chose, enfin, plus d'arguments du moins à vous donner. Je dirai que cela m'obligerait presque à avoir une intervention aussi rapide que le train dont je viens de promouvoir aujourd'hui, l'implantation sur le site de Lieusaint. Bonsoir à tous ! Je suis donc Sylvain Couthier, président de l'ATF GAIA. Alors, rapidement ATF GAIA est une entreprise qui est implantée sur Sénart depuis 2000, qui est une entreprise adaptée dont la mission consiste à recycler les matériels informatiques en fin de vie en leur donnant une seconde vie, et en favorisant l'embauche de personnes en situation de handicap, ce qui constitue 80 % de nos effectifs de production. De 7 personnes, lorsque nous sommes arrivés à Moissy-Cramayel en 2000, l'entreprise en compte 60 aujourd'hui. Cela montre bien la réalité de l'emplacement stratégique de la zone de Sénart et de Lieusaint, et également, le dynamisme de l'ensemble de cette zone n'y est pas étranger. En tant que chef d'entreprise, il est bien évident que cette interconnexion apporterait un avantage indéniable, non seulement, bien évidemment, à mon entreprise mais à l'ensemble des entreprises du secteur Sud de l'Île-de-France. Cela renforcerait le dynamisme, notamment avec la possibilité d'avoir des implantations de nouvelles entreprises, puisqu'on dispose de réserves foncières relativement importantes. Cela élargirait également le bassin d'emploi puisque, aujourd'hui, l'activité reprend pour beaucoup d'entre nous et il est difficile parfois de

recruter. Cela permettrait à des gens, non seulement de la région, mais également des régions peut-être un peu plus éloignées et pas forcément concernées par l'Ile-de-France de pouvoir bénéficier de l'implantation de ces entreprises pour être recrutés, donc pour développer l'activité économique. Les universités également seraient plus attractives parce que plus faciles d'accès. Une personne tout à l'heure, étudiante, évoquait cet aspect-là. Le développement de ces universités, peut-être le développement de nouvelles formations, rendrait également, mécaniquement le potentiel d'emploi pour demain plus facile et plus important. Il est clair qu'aujourd'hui le développement économique des entreprises de Sénart, j'essaie d'être le modeste porte-parole de l'ensemble des entrepreneurs, mais il est clair aujourd'hui que la compétence de l'ensemble de ces entreprises est de plus en plus prisée, dans le Département et également bien au-delà du territoire de l'Ile-de-France, que ce soit par des petites entreprises, et notamment par des grands groupes. Par définition, on sait que les grands groupes ont une implantation nationale, voire internationale, ils se retrouvent également à l'étranger. Il est clair que cette interconnexion leur permettrait de venir nous visiter, tout comme à nous d'aller les rencontrer beaucoup plus facilement. Et au-delà des retombées liées à l'implantation de ces nouvelles entreprises, cette gare serait, je pense, également un véritable vecteur de croissance économique car elle toucherait une population, je le disais d'ailleurs dans le reportage, qui s'étend bien au-delà du Grand Paris et du sud de l'Ile-de-France. Je ne sais pas si on en a tenu compte dans le développement potentiel et dans la rentabilité à long terme de cette option C mais je pensais, notamment, effectivement, à des départements comme l'Yonne, voire même le Loiret, et peut-être même des départements plus loin où les gens, aujourd'hui, qui souhaitent voyager, n'ont pas forcément accès aux lignes à grande vitesse, et là, pourraient de manière sûre et certaine, notamment en voiture, pouvoir venir prendre un TGV sans avoir les contraintes des embouteillages en se rapprochant de la Petite couronne et de Paris. Plus besoin d'aller à Massy et à Chessy ou même à Paris pour se déplacer en TGV. C'est un atout majeur pour garantir notamment l'augmentation ou la fréquentation nécessaire à la rentabilité de ce type de projet. Et là, dans une conviction plus personnelle, et notamment par rapport aux personnes que j'emploie et qui sont majoritairement handicapées, et pour certaines avec des véritables problèmes de mobilité, leur offrir ces possibilités de voyage, que cela soit en France ou même sur un certain nombre de pays d'Europe, car beaucoup d'entre elles n'ont pas forcément le permis ou ne peuvent pas prendre la voiture pour se déplacer, cela serait également un atout indéniable mais c'est valable pour l'ensemble de la population qui vit en Seine-et-Marne. J'ai cru lire qu'un tiers de sa population aujourd'hui était arrivé sur le département depuis moins de dix ans. D'une manière générale, je pense que cela bénéficierait à l'ensemble des acteurs, que ce soit dans les domaines comme l'hôtellerie, comme le commerce et le tourisme également, puisqu'on a beaucoup de choses à voir dans le département également, dans l'Essonne. Je voudrais insister également sur un point qui a été évoqué, qui concerne le consensus qu'il y a vraiment autour de ce projet, de l'ensemble des collectivités territoriales, que ce soit de Seine-et-Marne ou bien de l'Essonne, et cela bien au-delà en fait du clivage politique, et je trouve que c'est suffisamment rare pour être réellement souligné et qui montre la véritable volonté de toute une région. Dans ce projet structurant, toutes les conditions sont réunies aujourd'hui pour accueillir cette Interconnexion Sud LGV ici à Lieusaint avec l'immense espoir que cette LGV soit un jour pour l'ensemble des parties prenantes du Sud d'Ile-de-France et pour longtemps considérée comme la grande victoire. Merci à vous. (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Merci Monsieur. Bruno Depresle.

Bruno DEPRESLE : Mesdames et messieurs, bonjour ! Je dirige l'établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Sénart qui, comme vous le savez sans doute, a la responsabilité, depuis l'origine, du développement de la ville nouvelle. Alors, comme l'a dit mon prédécesseur à ce micro, quand on intervient à ce stade du débat, généralement tout a été dit, donc il s'agit simplement de redire un peu les mêmes choses en insistant peut-être sur certains aspects. Alors, c'est ce que je vais faire en ajoutant notamment quelques chiffres. Le projet de gare TGV à Sénart, je pense, fait sens à trois échelles : à l'échelle de Sénart, de l'agglomération nouvelle elle-même ; à l'échelle du grand territoire qui a déjà été cité à plusieurs reprises, Evry-Corbeil-Sénart-Melun, si on va d'ouest en est ; et à l'échelle de l'Île-de-France. Alors, je vais reprendre chacune de ces échelles en... Donc je pars du territoire de l'agglomération nouvelle avec quelques chiffres qui ont l'avantage d'être ronds, qui sont forcément un peu approximatifs mais qui, je crois, sont quand même assez représentatifs de la réalité actuelle, cela va de soi, mais également future. Aujourd'hui nous avons sur l'ensemble de la ville nouvelle 110 000 habitants, il y avait à peu près 20 000 ou 25 000 au départ, donc cela relativise aussi la notion de dernière ville nouvelle ou de ville nouvelle en retard, 40 000 emplois. Les perspectives pour 2025 peuvent raisonnablement être estimées à 150 000 habitants et 60 000 emplois. Alors je crois que ce sur quoi il faut insister à ce stade, c'est que parmi les grands pôles de développement de l'Île-de-France, Sénart a un double atout qui est bien connu de tous les aménageurs, dans l'ordre décroissant d'importance, la volonté politique et la disponibilité foncière. Pour avoir déjà œuvré un certain nombre d'années dans ce métier d'aménageur, je peux vous dire que ces deux éléments ne sont pas universellement présents. Donc, ce sur quoi je souhaite... ce que je souhaite souligner lorsque je parle de ces perspectives à 2025 c'est que, aussi bien en création de logements qu'en création d'emplois, ce sont des chiffres qui sont quasiment atteignables avec les opérations d'aménagement en cours ou prévues, c'est-à-dire celles qui correspondent déjà à des zones d'aménagement concerté existantes soit celles sur lesquelles nous avons défini les grandes lignes du projet avec les élus. Donc, je crois qu'il faut le souligner parce qu'il y a d'autres opérations d'intérêt national en Île-de-France, un certain nombre plus récentes. Mais pour arriver à ce degré d'opérationnalité, cette capacité à concrétiser réellement les chiffres importants qui sont mentionnés ici, je crois que c'est une spécificité de Sénart, je pense que... on peut dire que, aujourd'hui, à l'échelle de l'Île-de-France, ce potentiel de croissance, ce potentiel opérationnel très rapidement, est une spécificité et qu'on ne trouve pas d'équivalent encore une fois à l'échelle de l'Île-de-France. Et puis, bien sûr, ce territoire, il est desservi, mais on y reviendra après sur le grand territoire, par de nouvelles liaisons de transport en commun, le TZen qui a déjà été mentionné.

Deuxième échelle, le grand territoire, la diapo suivante s'il vous plaît. Voilà ! Le grand territoire Evry-Corbeil-Sénart-Melun, donc 460 000 habitants, 190 000 emplois, si on se porte là aussi à 2025, vous avez noté, bien évidemment, y compris dans mes propos précédents, que on ne choisissait pas 2025 par hasard, c'est l'échéance qui a été retenue comme l'échéance la plus pessimiste, ce que nous disait Tristan Barrès tout à l'heure pour la mise en service de la ligne TGV et de la gare. Et puis, accessoirement, cela peut être aussi une date qui serait pertinente pour le schéma directeur, le schéma de cohérence territoriale qui pourrait voir le jour dans les années à venir sur la ville nouvelle et également sur Melun. Alors, 2025, nous anticipons, 580 000 habitants et 270 000 emplois. Alors, il y a deux choses qui sont importantes. Pourquoi ce territoire-là ? Quelle est sa pertinence, quelle est sa cohérence ? Une vraie cohérence... Une vraie pertinence économique, d'abord, c'est un vrai

bassin de vie, c'est quelque chose que les études de transport qui ont été menées au cours des dix dernières années ont montré de façon assez précise. Il y a une vraie circulation interne forte à l'intérieur de ce territoire. Et puis ce qui est flagrant aussi, c'est qu'à la fois les présences de ce soir et un certain nombre d'interventions, je pense tout particulièrement aux présences des élus de la Communauté d'agglomération Melun-Val-de-Seine mais aussi la présence des élus de l'Essonne, je pense tout récemment à l'expression de la Communauté d'agglomération Seine-Essonne, donc autour de Corbeil-Essonnes en faveur de cette localisation ; je pense également à ce qui pourrait être une expression officielle de la Communauté d'agglomération d'Evry Centre Essonne, prochainement peut-être, on a une unanimité des élus sur l'opportunité de cette gare TGV à Lieusaint. Donc, c'est bien que, clairement, la prise de conscience est générale de la part de l'ensemble des élus et on le voit de la part d'une partie au moins de la population en faveur de ce projet. Donc, deux éléments, deux facteurs d'unité de ce territoire.

Alors, troisième échelle, ce que l'on appelle le quadrant Sud-Est de l'Ile-de-France - donc troisième diapositive, s'il vous plaît. J'ai dépassé mon temps de 33 secondes, je vais aller encore plus vite - Donc, une image qui n'est pas de notre cru purement, qui résulte notamment d'un certain nombre d'images produites par RFF, qui montre la cohérence que pourrait avoir à terme le réseau, la rocade TGV en Ile-de-France, avec un intérêt bien sûr par le fait que le pôle de Lieusaint serait connecté aux réseaux TGV nationaux et internationaux, mais également par ce qui serait une rocade en cabotage autour de Paris. C'est peut-être un point sur lequel RFF pourrait s'exprimer même si ce n'est pas le centre du débat aujourd'hui, une rocade en cabotage en deuxième couronne qui aurait un vrai sens, notamment en complémentarité avec le Grand Paris, avec l'infrastructure prévue dans le cadre du Grand Paris. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Merci Monsieur le Directeur. Donc nous allons reprendre quelques questions dans la salle et, éventuellement, aussi des questions des internautes ou des personnes qui ont rédigé des questions écrites. Peut-être allons-nous interroger Olivier Klein pour qu'il nous fasse une sélection des questions. Peut-être s'il en a reçu trop, nous serons amenés à répondre ultérieurement en mettant questions et réponses sur notre site, mais on peut prendre une ou deux questions immédiatement.

Olivier KLEIN : Voilà, c'est parfait. Une question qui vient de pas loin puisqu'elle vient de l'entrée, Monsieur Eric Chassignet, qui demande les projets étudiés : « Le projet étudié restera-t-il circonscrit aux emprises de la SNCF existantes ou y aura-t-il besoin de doubler la voie ? Pouvez-vous garantir qu'il n'y aura pas d'expropriation sur les terres agricoles ? » Une question de l'autre bout du monde puisqu'elle vient de Valenton. Vous savez, Valenton, c'est à côté de la ville dont on ne prononce pas le nom.(rires). Donc, Monsieur ou Madame Martin, je ne sais pas : « Bonsoir ! Quelles sont les perspectives en matière de création d'emploi, rien que pour la partie exploitation de la ligne si on avait déjà une notion de cet élément ? Par avance, merci ! »

Michèle TILMONT : Merci. Est-ce que vous avez des questions d'internautes pour ne pas les oublier, nos spectateurs lointains ? Non. Bon d'accord. Alors, ce sont nos spectateurs proches. RFF, pouvez-vous nous donner quelques éléments de réponse sur ces questions un peu difficiles ?

Tristan BARRES : Sur la première question, je vais... Difficile, peut-être à dire ou entendre mais je vais répondre très franchement. On ne peut pas garantir qu'il n'y ait pas

d'expropriations de terrain agricole dans le cas du scénario C. Pourquoi ? Parce que le tunnel... Alors, je ne sais pas si on peut afficher, voilà, la sortie de tunnel que l'on a montrée tout à l'heure. Il est nécessaire de construire deux voies TGV entre la sortie de tunnel et la future gare TGV de Lieusaint, premièrement. Et deuxièmement, si on fait un zoom en arrière, et si l'on voit le scénario C complet, vous avez ce que l'on a appelé tout à l'heure la fermeture du triangle de Crisenoy, si on peut la voir rapidement, voilà, qui est indispensable... La fermeture du triangle de Crisenoy, c'est ce que vous voyez en bas à droite de votre écran, c'est un barreau qui est indispensable pour permettre aux TGV qui viennent de l'Atlantique de ne pas seulement aller vers Lyon, là, la ligne existe déjà, mais également d'aller vers Strasbourg et vers Lille, voire Londres et Bruxelles, et donc, qui, actuellement, ne peuvent pas le faire parce que le triangle n'est pas complet, donc, il faut reconstituer, je dirais, ce triangle. Donc c'est la bande rouge que vous voyez en bas, à droite. Et donc, clairement, là, sur ce faisceau-là sont situés des terrains agricoles. Alors, ce n'est pas forcément des expropriations, on pense tout de suite expropriation mais il y a tout un processus qui est à réaliser dans ce cas-là. De toute façon, on n'est pas au niveau de l'enquête publique. Donc, il faudra attendre l'enquête publique pour savoir plus précisément quels sont les terrains, les parcelles qui pourraient être impactés. Mais avant de parler d'expropriation, il y a ce qu'on appelle « processus d'acquisition à l'amiable », et éventuellement, après, une fois que la déclaration d'utilité publique est prononcée, des expropriations si jamais les acquisitions à l'amiable n'ont pas abouti. Et pour répondre très franchement à la question, non, je ne peux pas garantir qu'il n'y a pas d'expropriation à ce stade.

Michèle TILMONT : Bien.

Tristan BARRES : Je ne sais pas qui a applaudi. (*rires*)

Michèle TILMONT : Emporté par l'élan. Monsieur Mustière. Bien sûr. Vous vous présentez également. Nous vous connaissons mais peut-être pas tous les présents dans la salle.

Alain MUSTIERE : Peut-être qu'à Lieusaint on ne me connaît pas encore.

Michèle TILMONT : Voilà, présentez-vous.

Alain MUSTIERE : Bonsoir ! Je me présente, je m'appelle Alain Mustière, je suis président de l'Association Interconnexion au Sud de l'Île-de-France. Notre association a été créée une dizaine d'années et milite depuis 10 ans pour que les TGV province-province soient vraiment interconnectés en qualité et en capacité. Et donc, un certain nombre, on a 120 adhérents, une douzaine de régions, adhèrent depuis 12 ans. Et inlassablement, je crois pouvoir dire qu'on ne serait pas là ce soir si, depuis 12 ans, on n'avait pas fait ce travail de rappeler les priorités de la province. Donc ce soir, c'est peut-être une voix enrouée mais c'est la voix de la province qui voudrait s'exprimer dans ce débat, même si elle peut ne pas vous rejoindre totalement sur des priorités qui ont été exprimées. Je voudrais les rappeler, pour nous ce qui est important et sans aller dans les détails, parce que je n'ai que trois minutes, pour nous, si on veut éviter les échecs qu'ont connus tous les projets, c'est qu'il faut réaliser un tracé maximum en souterrain. La deuxième, c'est que c'est important d'avoir une augmentation de capacité de nos TGV. Je vous rappelle, je ne vais vous les rappeler, mais les TGV de la façade atlantique, les TGV Nord-Nord-Est, Sud-Est sont, aujourd'hui, en augmentation de capacité importante et des lignes nouvelles s'ouvrent. La troisième, c'est celle liée aux services proposés sur les liaisons province-province. L'aménagement du territoire passe par

Paris mais je rappelle aux Parisiens et aux gens de la capitale et de la grande métropole que cela passe aussi par la capacité, pour nous les provinciaux, de pouvoir aller directement de Nantes à Lille, de Nantes à Strasbourg, de Nantes à Lyon et de Nantes à Marseille, et de pouvoir aussi s'arrêter de temps en temps en banlieue parisienne. La quatrième, c'est le temps de parcours. Sans qu'il soit pour nous fondamental, il est quand même important de ne pas perdre de temps dans cette liaison TGV. La cinquième priorité, c'est celle d'une intermodalité optimale avec l'avion, avec une gare TGV à Orly qui doit se situer au plus près des aéroports. La sixième, c'est celle d'un intérêt réciproque entre la province et l'Île-de-France, et peut-être qu'on va se rejoindre. Et la septième, c'est aussi un enjeu lié à la désaturation des gares parisiennes qui sont effectivement très importantes puisque les grandes gares, que ce soit Lyon ou Montparnasse ont des effets de saturation. Notre association a délibéré sur les trois priorités et a fait un choix. Elle a éliminé d'emblée le scénario C, B pardon. (*Chahut – rires*) J'anticipe ! je vais vous redonner pour ne pas me tromper le texte exact, et peut-être que vous entendrez avec plus de profondeur. Nous avons choisi le scénario A avec deux gares qui répond le mieux aux priorités que nous, nous avons fixées, que je vais vous exprimer tout de suite. Il est selon nous le plus à même de favoriser les enjeux nationaux et franciliens. Le scénario C nous semble également de nature à répondre positivement mais dans une moindre mesure, eu égard au coût et au temps de parcours Atlantique Est et Atlantique Nord aux attentes de nos adhérents. Voilà le choix que nous avons fait. Je tenais, et je vous en remercie de m'avoir écouté, à vous amener la voix de province dans la région parisienne. Je voudrais aussi vous remercier pour la qualité des débats, et j'ai bien entendu aussi les enjeux que vous aviez, ici. Merci ! (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Bien. Peut-être le Monsieur qui est juste à côté.

Michel MANTEAUX : Michel Manteaux sénartais lambda. Puisque RFF ne serait pas le seul financeur, j'aimerais savoir qui seront les autres financeurs et dans quelle proportion ? Merci !

Michèle TILMONT : On va peut-être répondre tout de suite à cette question qui est une question fondamentale, en effet, et qui fait l'objet d'un atelier technique qui se tient demain à Massy à partir de 18 heures 30, c'est cela ? Vous êtes tous conviés. Enfin, normalement, il faut s'inscrire, peut-être qu'on peut faire des exceptions. Je ne sais pas, il faut quand même demander à notre président. En tout cas, les modalités de financement seront évoqués lors de cet atelier technique, demain, à Massy.

Tristan BARRES : Alors il n'y a, à ce stade du débat, pas de financeur déclaré, c'est-à-dire qu'on ne sait pas, j'ai... Pour l'instant, je n'ai reçu personne à mon bureau et qui a frappé à la porte en disant : « Je serai financeur à coup sûr de l'Interconnexion Sud. » En revanche, il y a évidemment des acteurs incontournables que l'on pressent. Je vais les citer en répondant à votre question. Je préfère parler de... enfin, financeurs potentiels. Alors, pourquoi cette nuance ? Parce que, comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est un projet qui a de multiples gains. Ces gains, ils concernent plusieurs acteurs. Et donc, il faut mesurer quelle est la valeur de ces gains et à quelle hauteur les acteurs concernés, qui bénéficient de ces gains, seraient en capacité... en tout cas, accepteraient de contribuer financièrement au projet. En général, une collectivité accepte de participer au financement d'un projet parce que ce projet lui rapporte quelque chose, en termes socio-économiques, pas forcément en termes financiers. Mais, quand on regarde ce projet et qu'on analyse l'ensemble des gains de ce projet, on identifie effectivement un certain nombre d'acteurs qui auraient intérêt à contribuer au financement

du projet parce qu'ils vont bénéficier des retombées, je dirais, socio-économiques de ce projet. C'est pour cela que je les appelle « financeurs potentiels », c'est-à-dire des acteurs à qui il ne serait pas illégitime de poser la question de leur contribution ; maintenant, ce ne sont pas des financeurs déclarés. Enfin, je tiens à faire cette nuance pour ne pas qu'on dise dans la presse demain : « J'ai dit que untel ou untel allait financer... participerait au financement de cette infrastructure ». J'ai dit tout à l'heure que RFF participera au financement, cela c'est sûr. Alors, sous réserve des contraintes réglementaires que j'ai explicitées tout à l'heure, donc, premier financeur, RFF ; deuxième financeur potentiel, évidemment l'Etat. On peut même retirer le terme « potentiel » parce que l'Etat a mis ce projet dans la loi du Grenelle de l'environnement, projet qui est repris dans le projet du Schéma national des infrastructures de transport, le SNIT, et qui est inclus dans un programme de 160 milliards. Donc, deuxième financeur, l'Etat.

Ensuite on va rentrer dans la catégorie des financeurs potentiels. Donc, qui a intérêt à voir ce projet se réaliser ? La Région Ile-de-France, les acteurs franciliens. Egalement, Monsieur Mustière le rappelle par sa présence, les régions de province, qui ont un réel intérêt à voir cette infrastructure se réaliser. Et puis, il y a également un acteur qui est, peut-être... Alors, cela, ce sont des acteurs, je dirais, qui sont des acteurs traditionnels avec lesquels on dialogue dans le financement des infrastructures de grande vitesse partout en France, la Région Ile-de-France, les régions de province, évidemment l'Etat. Et puis, il y a un acteur qui est spécifique à ce projet, à qui il ne serait également pas illégitime de poser la question de sa contribution, c'est Aéroports de Paris. Aéroports de Paris qui, grâce à la gare TGV, a la possibilité de faire muter son aéroport, peut-être en aéroport davantage international. Il faut savoir que l'aéroport d'Orly ne peut pas se développer en volume, étant donné que le nombre de créneaux aériens est limité par un arrêté ministériel à 250 000 créneaux par an. Et donc, si l'aéroport d'Orly veut se développer, ce n'est pas en volume mais plutôt en nature, je dirais, de vol. Et aujourd'hui, 45 % des vols de l'aéroport d'Orly sont des vols domestiques, à destination de Rennes, Toulouse, et cetera. Demain, avec une gare TGV, ces vols domestiques pourront être remplacés par des trajets par le train. Et donc, les créneaux aériens libérés par des vols qui seraient rendus inutiles pourront être affectés à des vols, peut-être plus rentables pour Aéroports de Paris, des vols moyen-courrier ou long-courrier. Il y a également la question de la valorisation foncière de Cœur d'Orly qui, sûrement, bénéficiera d'un impact positif de la présence d'une gare. Donc, Aéroports de Paris fait partie, pour nous, d'un acteur incontournable de la question du financement. Donc, voilà les principaux acteurs que je pouvais vous citer et qui pourraient être amenés à financer le projet. Maintenant, toutes les bonnes volontés sont les bienvenues, pour compléter cette liste.

Michèle TILMONT : On peut s'inscrire à la sortie. C'est cela ? Il y a Monsieur que j'oublie, semble-t-il qui est caché par la caméra, que je ne voyais pas.

Jean-Marc BRULÉ : Bonsoir à tous et à toutes ! Je suis Jean-Marc Brûlé, conseiller régional d'Ile-de-France, élu en Seine-et-Marne, ancien maire de Cesson mais particulièrement ce soir représentant le Groupe Ecologie - Les Verts au Conseil régional d'Ile-de-France. Donc, d'une façon générale, les élus écologistes en France et les associations écologistes d'intérêt général ou d'intérêt local auront des positions partagées sinon même dubitatives sur un certain nombre de projets de LGV ici et là. Prenez le débat en Aquitaine, c'est un débat effectivement très dur sur l'utilité d'une LGV en Aquitaine, pour des raisons principalement de danger de désertification du tissu rural, particulièrement dans ce genre de régions, et

aussi pour des choix, par rapport à des choix d'arbitrage entre un maillage ferroviaire qui peut exister, et peut-être nécessaire ici ou là, et a contrario des LGV. Ici, nous sommes dans une situation radicalement différente puisque l'inspiration, en général, des élus écologistes, comme moi-même, sur l'Ile-de-France, ce sont des logiques de déconcentration ou de décentralisation par rapport à la logique centralisatrice de Paris, par rapport à l'ensemble de l'Ile-de-France, et par extension, ce qu'on appelle la très Grande couronne et les régions périphériques qui subissent cette centralisation. On le voit, on connaît... tout le monde connaît le RER D et son interconnexion catastrophique, et donc je passe très vite sur ce mauvais exemple. Donc, on a une volonté profonde de transformation, on l'a vu dans les débats autour du schéma directeur de la Région Ile-de-France, donc sur la déconcentration en Ile-de-France ; sur des logiques urbanistiques en lien avec les transports en commun, particulièrement ferroviaires ; sur des logiques de déplacement ; sur des logiques multipolaires. Tout le monde connaît ces débats de transformation de l'urbanisme francilien et de déconcentration par rapport à Paris. Donc, là, en dehors... Il se trouve totalement par hasard que j'habite Cesson mais, en dehors de cette particularité, le choix de Sénart est un choix qui a une cohérence urbanistique en Ile-de-France, hors du commun, par rapport à toute autre proposition. Et ce choix correspond totalement à une volonté de sortir des logiques de centralisation des lignes à grande vitesse sur Paris. Donc elle répond, du point de vue des transports en grande vitesse, à cette nécessité de déconcentration dans le territoire, et là encore, je dis que c'est totalement objectif, qui est le meilleur en Ile-de-France et, en tout cas, dans ce quadrant Sud-Est pour le faire. Et elle répond aussi à une utilité par rapport au futur de Sénart qui sera un développement attractif à divers points de vue sur le plan économique, sur le plan urbanistique et cetera, et qui a une particularité qui, forcément, renforcera la polarisation et la nécessité d'avoir des transports en commun à la hauteur, tenant compte du fait, même si on n'est pas dans les mêmes échéances et que c'est vraiment des périodes qui sont très différentes, tenant compte du fait de la difficulté de réformer le RER D et les transports en commun locaux. Et donc, là, on a réellement un blocage et, de facto, on aura une possibilité, avec cette perspective, de désaturer, dans les rapports à l'habitat, dans le rapport emploi-habitat : où est-ce qu'on habite, où est-ce qu'on travaille, et cetera ? On aura beaucoup de perspectives, je l'ai dit, de déconcentration. Donc, au cas où cela n'a pas été extrêmement clair, les écologistes de Seine-et-Marne et de Sénart se sont d'ailleurs exprimés publiquement sur le sujet, ils sont extrêmement favorables à ce projet et n'ont pas tellement entendu parler des autres. (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Monsieur Sylvain Couthier. Et puis ensuite, nous reprenons nos interventions.

Sylvain COUTHIER : Oui. Sylvain Couthier. On a beaucoup parlé du surcoût du projet C, de l'ordre d'environ entre 500 et 800 millions d'euros. J'ai entendu tout à l'heure dans la présentation que le projet A, donc, le projet de Villeneuve-Saint-Georges, serait plus rapidement engorgé. Est-ce qu'aujourd'hui, vous pouvez nous donner des précisions sur, effectivement, le rapport en termes de fréquentation ? Quand est-ce que le projet A serait engorgé ? Et quel serait l'avantage, à ce moment-là, d'avoir le projet C qui, lui, aurait une capacité de transport beaucoup plus importante ? Et est-ce qu'on a estimé, est-ce qu'on a des prévisions chiffrées sur la rentabilité que générerait, à ce moment-là, le projet C par rapport à un projet qui serait plus vite engorgé ? Cette question pour contrebalancer un peu, effectivement, l'aspect surcoût dont on entend exclusivement, enfin beaucoup parler ce soir du moins. J'imagine que le fait qu'il y ait une ligne qui a un potentiel de développement plus

important, forcément, implique une rentabilité aussi plus importante sur le long terme. Et là, on parle d'investissement sur le long terme, est-ce que vous avez des éléments à nous donner sur ce sujet ? Merci.

Tristan BARRES : Bien ! Je vais répondre à cette question en deux temps. Le premier temps, si on a parlé d'engorgement tout à l'heure, ce n'est pas d'engorgement de trains, si vous voulez, dans la gare, c'est de questionnement sur l'accessibilité de la gare Villeneuve-Saint-Georges versus Lieusaint. Comme je l'ai dit dans la présentation, d'après nos études, Lieusaint attire un trafic supérieur, notamment parce que Lieusaint est plus accessible, pour un bassin de population et d'emploi, à moins de 30 minutes, on pourrait vous montrer les cartes d'ailleurs tout à l'heure d'accessibilité, en transport en commun parce que c'est connecté au RER D. Par ailleurs, Villeneuve-Saint-Georges est également connecté au RER D. En revanche, en véhicule particulier, il y a une claire différence entre Lieusaint et Villeneuve-Saint-Georges, cela, c'est sûr. Les études que nous avons réalisées, les études de trafic qui intègrent les phénomènes de congestion, notamment routière, avec les 60 000 véhicules par jour sur la RN6 à Villeneuve-Saint-Georges montrent clairement que l'accessibilité routière de Lieusaint est meilleure que Villeneuve-Saint-Georges et c'est la raison pour laquelle je dirais, l'accessibilité de Lieusaint nous paraît meilleure que Villeneuve-Saint-Georges d'où les différences de prévision de trafic entre ces deux gares. On peut peut-être vous montrer dès à présent, je ne sais pas si c'est prêt, une carte d'accessibilité. Cela, c'est Villeneuve-Saint-Georges ; cela, c'est... Ce qu'il faudrait, c'est montrer tout à l'heure peut-être l'accessibilité avant et après, je vous laisse le temps de chercher - Alors, le deuxième temps de réponse, c'est... effectivement, il y a un phénomène de congestion de train, non pas dans ces gares mais dans le réseau... dans l'ensemble. Voilà ! Alors, c'est ce qu'on appelle la saturation du tronçon Valenton-Coubert ou Coubert-Crisenoy. Alors, avant de vous expliquer ce que c'est que cette saturation, je voudrais juste faire un petit rappel sur le fonctionnement du réseau à grande vitesse en Ile-de-France. Ce transparent vous présente le fonctionnement du réseau, pas actuellement d'ailleurs, en 2020. Vous voyez en haut à gauche la gare Montparnasse, en haut à droite la gare de Lyon, vous avez deux radiales qui vont... donc, une radiale vers la gare Montparnasse et une radiale vers la gare de Lyon et puis, la ligne transversale, la future Interconnexion Sud. La capacité d'une ligne à grande vitesse radiale sera en 2020 d'environ 15 TGV par heure, c'est une contrainte maximale de capacité de ces lignes. Sur ces 15 TGV à l'heure, il y en a environ 11 qui iront vers la gare intra-muros de Paris-Montparnasse ou de gare de Lyon. Donc, par soustraction, il y aura 4 TGV intersecteurs, 15 moins 11, qui emprunteront l'Interconnexion Sud. Ce sont des TGV, un nombre de TGV par heure et par sens, ce que je vous indique là. Cela, c'est une projection 2020. Evidemment, si on envoyait 10 TGV en gare Montparnasse, il y aurait 5 TGV sur Interconnexion Sud ; si on envoyait 12 TGV gare Montparnasse, voilà, ce serait 3 TGV sur Interconnexion Sud. Mais on table sur 4 TGV par heure et par sens sur l'Interconnexion Sud. Vous voyez que le fonctionnement de l'Interconnexion Sud est indépendant de la saturation du tronçon Valenton-Coubert que je vais vous présenter dans la mesure où la capacité de l'Interconnexion Sud, elle, est liée en fait à la capacité des radiales. C'est parce qu'il y a 15 et c'est parce qu'il y a 11 qu'on a 4 sur l'Interconnexion Sud. Donc c'est pour ces raisons que la capacité d'Interconnexion Sud, c'est 4 TGV par heure et par sens. Or, quand on regarde le réseau TGV francilien, on constate que, sur un segment qu'on appelle le tronçon Valenton-Coubert ou le tronçon Coubert-Crisenoy en fonction du scénario de l'interco, il y a une superposition de flux radiaux, c'est-à-dire de TGV qui vont dans les gares parisiennes, et de flux intersecteurs, c'est-à-dire de TGV qui viennent de l'Interconnexion Sud. Donc prenons

l'exemple du scénario A de l'Interconnexion Sud. Vous avez en jaune le trafic radial Paris-Lyon, ce sont les 11 trains par heure que je vous ai présentés tout à l'heure. S'ajoute à ce flux, le flux intersecteur, là, on va dire que c'est... je ne sais pas moi, Rennes-Strasbourg, qui est de 4 TGV par heure. Et donc, vous voyez que sur le segment qu'on appelle Valenton-Coubert, qui s'appelle comme cela, parce que c'est entre Valenton et le Triangle de Coubert, il y a la superposition des intersecteurs et des radiaux, $4 + 11 = 15$, cela veut dire que le tuyau est rempli. Alors, cela n'obère pas, je dirais, le fonctionnement de l'Interconnexion Sud, qui est de toute façon limitée à 4, donc l'Interconnexion Sud fonctionne très bien, même si ce tuyau est rempli.

En revanche, et je rejoins le point qui a été évoqué tout à l'heure sur les navettes franciliennes, si un jour, mais cela je ne parle pas de l'échéance de l'Interconnexion Sud, je parle du coup d'après encore, si un jour, on voulait faire des navettes grandes vitesses à l'intérieur de l'Île-de-France, par exemple, à Orly-Roissy pour relier les deux aéroports, il faudrait mettre des trains supplémentaires en plus des radiaux et des intersecteurs, c'est-à-dire en plus des $11 + 4 = 15$. Et là, il y a un problème de réseau parce que, comme je vous l'ai dit au début, le tuyau ne peut faire passer que 15 TGV. Et donc, si l'on voulait rajouter aux flux intersecteurs et aux flux radiaux TGV des navettes régionales, il faudrait augmenter la capacité de ce segment qui est un point de blocage, on va dire, pour le développement de ces navettes, donc, c'est le doublement Valenton-Coubert qui n'est pas inclus dans ce projet, mais qu'on estime grosso modo à un milliard d'euros, rien que pour doubler la voie. Pourquoi ? Parce qu'on est dans un secteur urbanisé. Alors, c'est un investissement très important et c'est un doublement qui serait très difficile à opérer, parce qu'on est dans un secteur qui a souffert de la création de la tranchée couverte de Villecresnes, donc, un tissu urbanisé. Donc, un milliard d'euros pour doubler ce segment. Dans le cadre du scénario C, on a le même problème. Si c'est un problème, mais ce n'est pas un problème pour l'Interco, c'est un problème pour le coup d'après, mais sur un autre segment qu'on appelle Coubert-Crisenoy qui se situe entre le Triangle de Coubert et le Triangle de Crisenoy, dont je vous ai parlé tout à l'heure, qu'on allait compléter dans le cadre du scénario C. Le flux radial Paris-Lyon en jaune, le Rennes-Strasbourg en bleu, vous voyez que la superposition des 11 TGV radiaux et des 4 TGV intersecteurs se situe sur ce tronçon Coubert-Crisenoy, le tuyau est rempli entre Coubert-Crisenoy. Même raisonnement, si un jour, on veut faire des navettes franciliennes, par exemple, Orly-Roissy, le tuyau à cet endroit-là présente un point de blocage, il faut le doubler, c'est le doublement de Coubert-Crisenoy mais, à la différence du doublement de Valenton-Coubert, il coûte trois fois moins cher puisqu'on est dans un secteur beaucoup moins urbanisé. Alors, malheureusement, si je complète ma réponse avec une intervention qui est faite tout à l'heure, il y a des terrains agricoles le long de cette ligne et, donc bon, vous m'avez compris... Le doublement de Valenton-Coubert ou de Coubert-Crisenoy n'est pas indispensable pour l'Interconnexion Sud, l'Interconnexion Sud n'a pas besoin de cela. Mais si un jour, on veut d'autres services, il faudra penser à ce doublement et c'est un élément d'éclairage pour le choix du scénario, dans la mesure où d'un côté, c'est un milliard d'euros et de l'autre côté, c'est 350 millions.

Michèle TILMONT : Bien. Merci beaucoup de ces explications claires. Nous allons reprendre nos interventions avec une invitation à s'exprimer à Didier Turba, vice-président de Seine-et-Marne Développement. Merci Monsieur le Président ! Vous êtes également vice-président du Conseil général ?

Didier TURBA : Tout à fait ! Vice-président du Conseil général et chargé des finances mais je n'interviendrai pas à ce titre-là, me privant ainsi de pouvoir être pris pour un éventuel financeur de cette gare. (*rires dans la salle*) On en reparlera sans doute dans le travail du Conseil général mais pas ce soir et pas comme cela. Donc j'interviendrai effectivement comme vice-président de Seine-et-Marne Développement, qui est l'agence de développement économique de notre Département et qui, à ce titre, réunit en son sein, au travers des cinq collèges qui la composent, bien, près de 200, j'allais dire, intervenants du champ économique. Je crois qu'à ce titre-là, Seine-et-Marne Développement est parfaitement, comment dirais-je, représentative pour parler effectivement du développement économique de notre Département et de l'opportunité que représente ou que représenterait l'implantation de cette gare TGV ici à Sénart. Sénart, c'est, effectivement au centre d'une conurbation beaucoup plus large qui, cela a été déjà dit, s'étend depuis Evry-Corbeil jusqu'à Melun et qui représente en la regroupant un vrai potentiel de développement économique, avec en son sein à la fois des entreprises tout à fait performantes, que ce soit à Evry avec son Génopôle parfaitement connu, que ce soit en Seine-et-Marne avec, ici près de chez nous, Safran-SNECMA, et le patron du site de Villaroche s'est exprimé tout à l'heure, mais aussi le site toujours de Safran-SNECMA de Corbeil qui se trouve quasiment... Donc, Safran-SNECMA avec ses deux établissements se trouve finalement bien proche de cette future gare TGV. Alors, je crois que, et on n'en a pas parlé beaucoup, un des sites stratégiques du développement économique de notre département est représenté par justement ce site de Villaroche. Villaroche, un ancien aérodrome d'Etat, tombé dans l'escarcelle, entre guillemets, de trois collectivités locales qui se sont réunies pour pouvoir reprendre, j'allais dire, l'activité et l'avenir. Je veux parler du SAN de Sénart, bien sûr, de l'agglomération de Melun-Val-de-Seine, et puis, du Conseil général de Seine-et-Marne. Ce site de Villaroche représente pour le département, et c'est à ce titre-là que le Conseil général s'y est intéressé, une véritable chance de développement économique. D'abord, parce qu'il a la présence sur son territoire de cette véritable locomotive que représente Safran-SNECMA avec plus de 4 500 emplois, presque 5 000, des emplois de très haute qualité autour d'une activité aéronautique de pointe, qui est la construction de moteurs d'avion. A ce titre-là, nous pensons que ce site doit pouvoir, dans l'avenir, être un véritable pôle de développement industriel. Alors, on a parlé longtemps de la désindustrialisation de notre pays, et je crois que cette opportunité-là, il nous faut la saisir et que la présence sur notre territoire d'une gare TGV permettrait effectivement de donner encore plus de crédibilité au devenir de ce site. Je rappellerai d'ailleurs que la Seine-et-Marne est une terre ancienne de développement industriel mais que, au fur et à mesure du temps, les industries et en particulier les grandes entreprises ont déserté notre territoire, il n'en reste plus qu'une aujourd'hui, c'est celle dont j'ai parlé. Et bien évidemment, nous sommes très attachés à ce qu'elle reste chez nous, nous ferons tout pour qu'il en soit ainsi, et je crois que cette présence d'une gare TGV ne peut que conforter la présence de cette belle entreprise sur notre territoire. On a parlé de l'unanimité des acteurs politiques du territoire sur ce projet, et en étant en quelque sorte l'un d'entre eux, je peux... en attester, d'autres l'ont fait. Mais je crois qu'on peut aussi parler de la même belle unanimité du monde économique seine-et-marnais pour la présence de ce projet au sein de notre territoire. Je crois que, là-dessus, tous les acteurs politiques, cela a été dit, économiques, universitaires, bref, tout le monde est rassemblé pour que ce projet puisse se développer et s'implanter ici à Sénart. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Merci Monsieur. J'invite Monsieur Guy Geoffroy, député-maire de Combs-La-Ville à prendre la parole... à nous rejoindre et à prendre la parole. Merci Monsieur le Député d'être présent ce soir. C'est l'intervention finale avant, bien sûr, que les questions ne reprennent avec la salle.

Guy GEOFFROY : Très bien ! Merci à vous et quel honneur ! Je crois que je ne vais rien dire de très neuf par rapport à tout ce qui a été exprimé ici depuis le début de la soirée mais je voudrais, dans la continuité de ce que vient de dire Didier Turba, apporter ma contribution à ce qui est une vraie belle unanimité de progrès. Pas une unanimité de façade pour le plaisir d'être ensemble, de dire des choses qui vont dans le même sens et de faire copain-copain, bras dessus, bras dessous mais une vraie unanimité de progrès, et pas une unanimité rétrécie sur un territoire mais, au contraire, une unanimité qui entend partir de ce territoire et parler à tous les territoires voisins qui, de plus en plus, sont nos alliés, sont nos amis et sont nos frères dans la même aventure du grand développement urbain et humain de cette partie de l'Île-de-France. Et moi, je voudrais vraiment parler de la localisation de Sénart non pas simplement dans son aspect seine-et-marnais et essonnien, qui est éminent, mais également dans son aspect francilien qui est, à l'égard de cette problématique de la ligne à grande vitesse aujourd'hui, probablement l'éclairage le plus pertinent et le plus fort que nous puissions avoir.

Moi, je voudrais parler de quatre cohérences qui me semblent indispensables et qui justifient particulièrement que ce projet d'une gare TGV à Lieusaint-Moissy soit réalisé et fasse donc l'objet de la décision que nous attendons tous dans les mois qui viennent. La première cohérence, c'est une cohérence politique. On a créé ici à Sénart une ville nouvelle qui est une opération d'intérêt national, comme on en a créé d'autres dans l'Île-de-France, dans ce qu'on appelait, il y a une quarantaine d'années, les points de devenir et les points d'équilibre dans le devenir de l'Île-de-France par rapport à l'ensemble de ces problématiques, par rapport à la centralité parisienne et par rapport à la diversité et la diffusion de l'ensemble du territoire de l'Île-de-France. On a donné, et c'était naturel de le faire, à chacune de ces villes nouvelles, les moyens de se développer, les moyens d'exister, les moyens de parler à ces partenaires, et notamment à ces partenaires territoriaux les plus proches. Et il a toujours manqué à Sénart cet élément de dialogue possible avec ses partenaires territoriaux en particulier. Alors que l'on a toujours parlé, peut-être cela a été dit, mais je tiens à le rappeler de Barreau Sud TGV, qui a été un grand combat d'ailleurs. Il y avait les « pour », il y avait les « contre ». Le Barreau Sud, c'était quoi ? C'était un peu mais d'une autre manière ce que l'on est en train d'évoquer aujourd'hui, mais qui était alors vécu par certains comme une aubaine et par d'autres comme une contrainte, alors que, dans l'esprit, il était, dès le premier abord, totalement indispensable. Et la cohérence politique veut qu'il y ait dans ce territoire encore en devenir, mais qui a eu la sagesse de son développement, un élément complémentaire de cohérence entre les choix de l'Etat, d'en faire un pôle d'équilibre régional et la volonté des acteurs du territoire d'assumer cette ambition de pôle de développement territorial régional. La deuxième cohérence, elle est économique, beaucoup l'ont dit, et je voudrais la rappeler. Il y a dans un secteur comme le nôtre, qui est un secteur qui s'est beaucoup développé mais qui est encore appelé à le faire, une réelle nécessité d'assumer nos contraintes liées au statut de la ville nouvelle, c'est-à-dire le véritable équilibre entre l'habitat et l'emploi. L'équilibre entre l'habitat et l'emploi ne se décrète pas mais il se facilite. Et incontestablement la présence au cœur de ce territoire, formé de l'autre côté de la Seine par les agglomérations de Corbeil et d'Evry, et de ce côté-ci par celle de Sénart, puis de Melun-Val-de-Seine est incontestablement un gage de crédibilité

améliorée et de potentialité accrue quant à ce développement économique. Et puis, l'autre cohérence sur laquelle je voulais insister est une cohérence humaine dans plusieurs de ses dimensions, c'est pourquoi je parlais de quatre cohérences, puisqu'il y a bien évidemment la cohérence de la formation, c'est-à-dire la cohérence de l'avenir. Ces deux cohérences, je les évoquerai en même temps. Nous avons ici un potentiel formidable en matière humaine, on ne peut pas, on n'a pas le droit de se fixer des objectifs en termes de développement humain, donc urbain, et ne pas donner les moyens à ces capacités de se développer aux plans urbain et humain, d'asseoir une identité, d'asseoir de la relation avec d'autres territoires et avec le territoire national dans son ensemble, et pour cela, il faut que les moyens de communication soient accrus, il faut que les moyens de communication soient à la fois des lieux de passage améliorés et facilités mais également des lieux de transit, des lieux de carrefour, et une gare TGV incontestablement sur notre territoire serait un atout non seulement pour Sénart et l'ensemble des habitants qui composent l'agglomération et de tous les territoires voisins, mais également pour tout le grand quart Sud-Est de la Région Ile-de-France et bien au-delà. Et je clôturerai mon propos par ce qui me semble le plus important, c'est-à-dire l'avenir. Moi, j'ai eu cette grande chance d'être, il y a près de 30 ans maintenant, le premier proviseur du premier lycée de la Ville nouvelle de Sénart. Depuis, que de choses se sont passées ! Nous avons plusieurs lycées qui, pour certains d'entre eux, font la fierté de ce département et c'est bien. Nous avons développé un centre universitaire et je salue la Présidente de l'Université Paris XII. Et nous avons ici même apporté tous, l'Etat, la Région, le Département, les élus locaux, une contribution essentielle pour faire en sorte que, ici, on ne soit pas qu'un réservoir à habitants mais qu'on soit un potentiel d'avenir. Et ce potentiel d'avenir, il doit pouvoir à la fois diffuser vers l'extérieur mais également accueillir toutes les forces de l'extérieur qui peuvent y concourir. Alors, demain, avoir ici à Sénart, mais avoir ici au centre d'un grand territoire qui a besoin d'outils d'équilibre, une gare TGV, c'est non seulement obéir aux quatre cohérences dont je voulais aujourd'hui porter témoignage, mais c'est tout simplement assumer nos responsabilités. Merci. (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Bien ! Si vous le voulez, nous allons demander à Jacques Ducout de faire une rapide restitution des temps forts, des points forts de ce débat. Il a été donc participant à cette réunion, a écouté les propos tenus, et il va donc les résumer. C'est un exercice un peu difficile mais nous nous y entraînons depuis quelques réunions publiques dans le cadre ce débat. Jacques, à vous !

Jacques DUCOUT : Merci ! Est-ce qu'on peut mettre le timing, s'il vous plaît, dès le départ ? Le chrono, autrement dit, et au début. Merci. Bien ! C'était la dixième séance de notre groupe, c'est la première fois que la salle était plus petite que... trop petite au nombre de participants. Enfin, elle était trop petite jusqu'à 9 heures et quart environ. Et c'est la première fois, également, que nous avions... où beaucoup avaient un badge. A noter, je reste neutre, ce n'est pas pour moi, le badge, je le laisserai ici en partant. La salle était enthousiaste, studieuse. Elle semblait bien connaître son sujet et puis elle voulait débattre, à mon avis. Ici, alors, à Sénart ou... Je ne sais pas s'il faut dire Sénart ou Lieusaint, d'ailleurs, je n'ai pas très bien compris. Et il y a une dynamique territoriale, il y a l'union de l'ensemble des acteurs. On a compris que l'Est parisien avait un sens, et qu'il y avait même avec l'Essonne une idée de rééquilibrage de l'Ile-de-France au Sud. Il y a donc unanimité de progrès, des intervenants de tous ordres, les élus, l'université, les entreprises, le tourisme. Il y a une unanimité sauf, bien sûr, Monsieur Mustière qui n'est pas entièrement unanime,

disons. Alors, cette unanimité, les acteurs soulignent le potentiel de développement du bassin. Je rappellerai pour accélérer un peu, mais cela va, quelques termes et expressions. Le cœur de l'Interconnexion Sud, c'est Orly. L'important, c'est l'accès de la population au TGV, donc l'accessibilité. Et puis, je dirais aussi de ne pas oublier le RER D : pensons aux comparaisons de population entre le TGV et le RER D. Il reste des questions qui ont reçu quelques réponses : qui décidera ? Quelle est la rentabilité ? Qui financera ? Il faut voir les coûts par rapport aux coûts du Grand Paris, peut-être. Y aura-t-il une rocade ou un cabotage en deuxième couronne ? Et puis, on a parlé très rapidement, évoqué une seule fois je crois, du POCL, Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon. Mes questions, je vous en ai déjà posé une entre Sénart et Lieusaint. Une deuxième question : peut-on attendre ? Cette opportunité, il faut la saisir. Merci. (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Bien ! Avant de reprendre les échanges avec la salle, je vous propose de regarder les cartes de RFF sur l'accessibilité autour des deux scénarios de gares à Villeneuve-Saint-Georges et à Lieusaint.

Tristan BARRES : Oui. C'est pour compléter la réponse que j'ai faite tout à l'heure à Monsieur, les diapositives n'étaient pas prêtes. Donc là vous avez ce qu'on appelle une carte d'accessibilité, c'est-à-dire, je dirais, la superficie compte tenu des réseaux de transport en 2020. Pardon, ce n'est pas la superficie, c'est la population et les emplois qui se situent à moins de 15, 30, 45, 1 heure de la gare TGV, ici, de Villeneuve-Saint-Georges. Donc, plus c'est vert, évidemment plus on est proche en temps d'accès à la gare TGV de Villeneuve-Saint-Georges ; plus c'est rouge plus on est éloigné. Donc là vous avez la gare de Villeneuve-Saint-Georges, l'accessibilité de la gare de Villeneuve-Saint-Georges en transport en commun. Si on regarde Sénart, en particulier Lieusaint, voilà ce que cela donne. Donc, vous voyez qu'il y a, je dirais, un déplacement de la zone verte, évidemment sur Sénart. Alors, on ne montre pas la carte d'accessibilité d'Orly mais ce que je vous ai dit tout à l'heure sur la concurrence que, nous, on observe entre Villeneuve-Saint-Georges et Orly, elle se voit sur ces cartes, c'est-à-dire que les zones vertes d'Orly se recouvrent avec les zones vertes de Villeneuve-Saint-Georges. Donc cela c'est l'accessibilité en transport en commun, et essentiellement le RER D, qu'on soit à Villeneuve-Saint-Georges ou à Sénart. Si on regarde l'accessibilité en véhicule particulier, et c'est là où je vous ai dit tout à l'heure, il y a une nette différence entre Villeneuve-Saint-Georges, dont vous connaissez la congestion de la RN 6, donc à Villeneuve-Saint-Georges. Et donc, il y a une nette différence avec Lieusaint. Là, vous avez le même type de carte, pareil, plus c'est vert plus c'est accessible, plus c'est rouge moins cela l'est, en véhicule particulier, c'est-à-dire en voiture, l'accessibilité à la gare TGV de Villeneuve-Saint-Georges. L'Ile-de-France devient avec Sénart ceci. Voilà ! Donc, vous voyez qu'il y a un effet d'accessibilité beaucoup plus grand à Lieusaint. Donc cela ce sont les résultats du modèle de trafic, qui repose d'ailleurs sur le modèle de la Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France. Et donc vous voyez les différences d'accessibilité, ce qui montre que le modèle n'est pas totalement incohérent avec la réalité, puisque les phénomènes de congestion sont bien pris en compte.

Michèle TILMONT : Merci beaucoup de ces précisions. Encore quelques questions dans la salle ? Qui veut intervenir ? Qui souhaite prendre la parole ? Oui, Monsieur à gauche, là-bas, au fond.

François VERRET : Merci, bonjour ! François Verret, Combs-la-Ville. Je voudrais juste dire quelques mots qui vont peut-être être un petit peu en dissonance par rapport à tout ce qui a

été dit jusqu'à maintenant, puisqu'on a beaucoup parlé de développement économique et de tout l'apport que cela pouvait avoir, de tout l'intérêt, y compris même Les Verts, donc, cela m'a un peu surpris. Donc, je ne suis pas... Enfin, je ne connaissais pas tellement le projet au départ, et j'en conçois complètement l'intérêt. J'en conçois tout à fait l'intérêt et, effectivement, je pense que cela peut avoir des retombées tout à fait positives. Par contre, le seul élément, le point d'entrée que je peux voir par rapport à ce qui me préoccupe, c'est l'intervention qui a été faite sur l'expropriation de terrains agricoles. Donc, je rassurerai ou j'inquiéterai la personne qui a pu parler de cela, en lui disant : « De toute façon, ce qui ne partira pas pour faire passer le TGV, partira pour tout le développement qui sera fait autour par les entreprises, effectivement, qui ne manqueront pas d'arriver » puisque cela sera, effectivement, un facteur d'attractivité important. Simplement ce que je voudrais dire, par rapport aux éléments qui... alors, je pense qu'on n'a effectivement pas les mêmes lectures, pas les mêmes regards sur les années à venir, sur ce que seront les contraintes dans vingt ans. Mais par rapport à ce que je pense qu'elles sont, à mon avis, il y a quelques éléments qui devraient être vraiment pris en compte, justement, par rapport à ce phénomène d'attractivité. Le premier élément, c'est la préservation des espaces agricoles, d'une force agricole, sur la commune de Sénart, parce qu'elle est quand même assez mise à mal aujourd'hui, et je pense que c'est vraiment important de la maintenir, à côté d'une urbanisation qui est nécessaire et de développement économique, pour avoir effectivement un rapport habitat-emploi. Mais cette force agricole doit être maintenue, et c'est quelque chose qu'on ne voit pas suffisamment, aujourd'hui, dans la volonté de nos décideurs et qui devrait être renforcée, justement, par rapport à ce projet. Le deuxième élément qui m'importe, c'est lorsque l'on voit les projets qui sont faits, que ce soit sur Sénart ou sur d'autres endroits, ce sont toujours des projets de... comment dire, à la fois nécessaires mais aussi de promotion, je ne sais pas, d'individu, je ne sais quoi ! Mais enfin, des projets qui sont toujours un peu démoniaques dans leur consommation en énergie et en ressources, je parle de l'implantation. Et donc, ce que je voudrais, c'est que ce soit un vrai projet d'avenir, c'est-à-dire qu'on ait vraiment un projet, là, qui s'accompagne d'une économie maximum en ressources. Je fais un rapport, je m'en excuse pour ceux qui sont à l'origine de ce projet, mais avec le TZen, qui est un projet de transport en commun qui se conçoit, on a mis le long des pistes de ce bus, des gabions sur une longueur de 800 mètres. C'est une dépense en matières premières et en énergie pour le faire, qui est absolument... enfin, c'est délirant, si je puis me permettre ! Et je voudrais, effectivement, que l'on profite d'un projet comme celui-là pour aller à contre-courant de cela et faire des choses qui soient vraiment sobres. Ce qui n'existe pas aujourd'hui dans les projets.

Et le dernier élément que je voudrais... alors là, c'est sûrement incongru par rapport à la population qui est là, mais tant pis. Je crois savoir que le tracé passe sous la forêt de Sénart, si je ne m'abuse... Et donc, est-ce que les précautions sont prises ? Enfin, je ne sais pas à quelle profondeur on passe mais toutes les précautions sont prises pour effectivement préserver l'équilibre de ce patrimoine que l'on a, qui est au moins aussi important que tous les autres qu'on a pu évoquer ce soir. Merci ! (*Applaudissements*)

Michèle TILMONT : Bien. Merci beaucoup ! Je vous propose que l'établissement public de Sénart donne quelques éléments sur la maîtrise foncière des terrains dans les secteurs considérés, et puis que RFF réponde donc sur la question de la traversée de la forêt de Sénart et de la sortie depuis le tunnel jusque vers Lieusaint.

Bruno DEPRESLE : J'ai dit tout à l'heure et j'ai souligné que l'un des atouts de la ville nouvelle était une maîtrise foncière importante, ce qui manque dans beaucoup de projets de développement, cela ne signifie pas que nous soyons dans une logique de dilapidation. Nous avons aujourd'hui un certain nombre de centaines, voire plus, milliers d'hectares sur la ville nouvelle, qui sont aujourd'hui maîtrisés par l'Etat. Le grand... je dirais, le débat sur l'utilisation de ces centaines d'hectares pour l'urbanisation ou pour maintien agricole se fera notamment dans le cadre de l'élaboration du schéma de cohérence territoriale auquel j'ai fait allusion tout à l'heure. Donc, je pense que ce sera un des prochains grands débats sur ce territoire. Je dirais que historiquement des villes se sont souvent constituées à l'endroit des meilleures terres agricoles. Donc le conflit, si je puis dire, entre urbanisation et maintien de l'agriculture, il est éternel. Nous serons en tout cas extrêmement attentifs à ce que la rencontre, je dirais, entre la logique d'expansion urbaine et la logique de préservation de l'agriculture sur des terres qui sont effectivement riches, soit préservée.

Michèle TILMONT : Merci ! Donc, RFF pour la question sur la traversée de la forêt de Sénart et le débouché du tunnel qui serait à quelle profondeur ?

François GULIANA : Alors, sur le reste de votre question, votre question était assez riche sur tous les éléments de l'environnement. Il faut avoir en tête... par rapport à la définition même du projet, c'est une thématique sur laquelle nous avons apporté beaucoup d'attention, et c'est pourquoi le projet préconise en grande partie des tunnels. Parce qu'on sait à la fois qu'on est dans un univers contraint par la dimension humaine, les villes, la densité urbaine mais aussi par les espaces naturels et agricoles à préserver. Autre aspect aussi, c'est que dans l'évaluation que l'on fait de la rentabilité du projet, on a cette notion qui est, par rapport à l'utilisation carbone, c'est quelle est la rentabilité carbone ? Et elle est estimée entre 4 à 6 ans en fonction du scénario, c'est-à-dire que du fait des reports de la route vers le train ou de l'avion vers le train, on économise en émissions de gaz à effet de serre, qui viennent compenser au bout de 4 à 6 ans les émissions émises du fait de la construction des tunnels. C'est en effet un point important parce qu'un tunnel c'est beaucoup d'énergie. En revanche, il y a des mesures à prendre dans l'organisation même du chantier mais aussi dans la définition du scénario futur, de pouvoir, comme cela, limiter l'utilisation d'énergie pour la construction du tunnel. Ensuite, plus précisément dans la traversée de la forêt domaniale de Sénart, vous avez ici un schéma du profil en long du scénario C. Alors, avec un passage obligé qui est la Seine, quand on descend du plateau d'Orly, et donc là, on se situe à 40 mètres de profondeur pour avoir, au-dessus du tunnel, une couverture qui permet de passer sous la Seine. Si bien qu'au début de la forêt de Sénart, on est à 70 mètres de profondeur, parce qu'on remonte selon une pente assez lente, et on se retrouve à 40-30 mètres à l'autre bout de la forêt avant même de commencer la sortie du tunnel qui, elle, se fait en pente beaucoup plus rude au niveau de Lieusaint-Moissy.

Alors, après un autre aspect important que vous n'avez pas évoqué dans votre question mais auquel on fait attention, c'est la question de la nappe phréatique de la forêt de Sénart. Donc, on a eu l'occasion d'une intervention lors de la réunion de Yerres, en quelques mots, la nappe phréatique, qui alimente la végétation en surface, se situe largement au-dessus du tracé du tunnel. Entre, il y a une couche géologique d'argile, elle, qui vient un peu faire tampon imperméable vers les couches inférieures, où là aussi on retrouve une nappe phréatique mais elle est plutôt calcaire, donc dans laquelle il faut pouvoir insérer un tunnel de façon entièrement étanche, sans impact sur la nappe phréatique. Ce sont des éléments qui viendront se préciser en fonction des études. Simplement, jusqu'à présent, on remarque

que nous sommes dans un espace assez favorable pour limiter l'impact du tunnel sur la nappe phréatique qui, elle, alimente la végétation en surface. En tout cas, c'est une démarche constructive que RFF essaie de faire autour des projets en termes environnementaux. Ensuite, oui, pour ce qui est de la suite du scénario C en surface jusqu'au raccordement de Crisenoy, on a pu déjà l'évoquer tout à l'heure en termes d'impact sur les terrains agricoles.

Michèle TILMONT : Est-ce que vous avez une dernière question avant la clôture des débats ? Oui, monsieur.

Jacky JOCCOTTON : Bonjour ! Jacky Joccotton, maire adjoint de Boissise-le-Roi. A propos de Villeneuve-Saint-Georges, oui j'ai une question très précise. D'abord tout le monde est conscient de l'importance du projet de créer une gare sous Villeneuve-Saint-Georges, puisqu'il faut qu'elle soit en souterrain, avec probablement 2 x 2 voies, il faut qu'un train puisse en croiser un autre, ou en doubler un autre à l'arrêt, avec des parkings, avec des services, avec de nombreuses sorties, il faut des ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite, il faut des escaliers, il faut que les voitures puissent venir au parking. Villeneuve-Saint-Georges a une autre particularité, c'est d'être les pieds dans l'eau, et Villeneuve-Saint-Georges a particulièrement souffert en 1910, en 1955 des inondations. A Paris, on conçoit que si 1910... enfin, les inondations de 1910 revenaient, probablement que la moitié du métro serait noyée, qu'il faudrait six mois pour le remettre en route. Alors, est-ce que cette ville souterraine que l'on va faire sous Villeneuve-Saint-Georges, donc qui pourrait être faite, est-ce qu'on peut réellement la protéger contre l'inondation de 1910 ? (*Rires*)

Michèle TILMONT : Je cherche un volontaire pour répondre. RFF a réponse à tout.

Tristan BARRES : Je vais être honnête avec vous. A ce stade des études, on a identifié la question... enfin, le problème du risque d'inondation... il y a un plan de prévention des risques d'inondation qui couvre notamment cette zone. Techniquement... alors, on ne peut pas rentrer dans les détails parce qu'on n'est pas allé jusqu'à décider où seraient les parkings, comment on opérerait la surélévation des bâtiments, des accès à la gare, en fait c'est une question de niveau, il faut que les accès à la gare soient au-dessus du niveau de la crue de 1910 que vous citez. C'est une question à prendre en compte effectivement, et c'est une difficulté dans la réalisation de la gare de Villeneuve-Saint-Georges qui s'ajoute à la difficulté de réaliser une gare sous la Seine, parce que quand vous dites qu'elle est en souterrain sous Villeneuve-Saint-Georges, elle est, effectivement, en souterrain sous Villeneuve-Saint-Georges, sous la Seine et sous Villeneuve-le-Roi. En gros, c'est cela, oui. Il faut avoir conscience de cela, parce qu'une gare, un TGV double rame c'est 400 mètres. Donc les quais, de manière à ce que les passagers puissent quand même descendre sur un quai lorsqu'ils arrivent, les quais font 400 mètres. Vous avez des appareils de voie, ce qu'on appelle les appareils de voie ce sont des raccordements qui permettent des communications entre les voies en amont et en aval de la gare. Donc, l'objet gare en lui-même, c'est 1 kilomètre de long, et 1 kilomètre de long, quand vous regardez la Seine... enfin, la gare dépasse forcément de la Seine, donc il y aurait une extrémité à Villeneuve-le-Roi et une extrémité à Villeneuve-Saint-Georges. Alors, cela c'est pour l'objet gare en long... enfin, je dirais la longueur de la gare, mais il faut aussi se l'imaginer en largeur. Et en largeur, comme vous l'avez dit, on imagine des gares à 2 x 2 voies, donc 4 voies à quai en gros, et cela nécessite, contrairement aux tunnels qui sont plutôt réduits en diamètre, parce qu'il faut y faire passer, alors dans le cas des bitubes seulement, une voie par tube, dans le cas des

gares, ce sont des voûtes beaucoup plus grandes qui doivent être réalisées. Et donc ces voûtes-là sont complexes dans la situation de Villeneuve-Saint-Georges, pourquoi ? Parce qu'il faut qu'elles soient suffisamment, entre guillemets, solides pour résister à la pression de l'eau que constitue en fait la Seine qui se trouve au-dessus. Donc ce n'est pas infaisable mais techniquement cela apporte une difficulté supplémentaire par rapport aux risques d'inondation que vous avez indiqués. Ces deux difficultés n'apparaissant pas forcément dans les gares souterraines, par exemple à Orly, qui a deux difficultés par ailleurs, parce qu'il y a quand même un aéroport au-dessus. Je dirais, c'est effectivement... là on est sur un objet gare qui est...

Michèle TILMONT : On écoute RFF, s'il vous plaît.

Tristan BARRES : ... quelque part pas si facile à réaliser, ce n'est pas infaisable mais complexe à réaliser.

Michèle TILMONT : Bien. Merci ! C'était la dernière question. La parole est à François Perdrizet pour la clôture de cette réunion qui doit, de par l'accès des internautes à ce débat, se terminer impérativement à 23 heures. Donc François, pour la clôture de ce débat public, qui a été très riche en échanges, à Lieusaint.

François PERDRIZET : Merci de me donner la parole pour cette forme de conclusion. Simplement, je voudrais d'abord dire mon admiration pour ceux qui ont été assis par terre pendant trois heures. Je trouve que c'est un gage de volonté et d'intérêt peu commun. Deuxième chose, comme l'a dit mon collègue, c'est vrai qu'on sort de cette réunion avec cette impression de dynamisme, d'unanimité, de préoccupation de l'aménagement du territoire, cela c'est certain, c'est une de vos forces, vous, les habitants de ce territoire. Simplement, je vais faire un peu un contrepoint, je vais vous parler de quelques ombres à votre unanimité. Il y en a une qui a été évoquée, qui est le financement. On voit bien que le financement, rien n'est joué. Et là, je veux faire un peu... Je pense que vous tous, qui n'êtes pas forcément des financeurs potentiels, vous êtes en tout cas des gens qui peuvent mettre en valeur les intérêts qui vont être apportés à ce projet. Et moi, je vous conseillerais que certains d'entre vous participent, par exemple, à l'atelier technique de financement qui a lieu demain, parce que, notamment, on essaie de décrypter le projet sous : quels sont les apports dans les différentes fonctions qu'on peut découvrir ? Donc c'est une façon de progresser dans l'analyse de : qu'est-ce que veut dire ce projet, notamment pour le territoire que vous représentez ? Deuxième ombre que je voulais signaler, elle a été dite récemment par un des intervenants qui a fait état de l'agriculture mais surtout de la forêt de Sénart. Il faut vous dire que cela sera certainement suggéré et évoqué, parce que dans la dernière réunion à Sénart, on a eu vraiment des gens très sensibilisés, en disant : « La forêt de Sénart, c'est comme un sanctuaire ». Alors, on a dit à peu près ce que vous avez entendu, et même qu'il n'y aurait pas de cheminée qui émergerait du sol, parce que vous savez que dans une forêt protégée, on n'a pas le droit de faire émerger des choses mais cela sera vraiment un des enjeux qu'on va rencontrer, notamment dans la comparaison des scénarios qui aura lieu à Longjumeau le 11 mai. Autre ombre au tableau qu'on n'a pas à citer mais que je cite pour être un peu plus complet, c'est qu'on a eu une divergence entre la SNCF et RFF sur le sujet, mais finalement où est-ce qu'il y a le plus de monde, à Lieusaint ou à Villeneuve-Saint-Georges ? Donc, cette divergence, je crois qu'on va avoir à la surmonter et, prochainement, on aura d'ailleurs un exposé de la direction régionale de l'Etat sur le sujet, en disant : qu'est-ce qu'on peut dire finalement entre Villeneuve-Saint-Georges et Lieusaint ? Voilà !

Simplement, je vous signalerai donc à la fois cette réunion sur le financement, à la fois la réunion de Créteil qui a lieu le 5 mai, où on va regarder notamment tous les aspects socio-économiques de rentabilité, et puis la réunion tout à fait importante à Longjumeau où chacun des acteurs va avoir en face de l'autre à répondre aux arguments mutuels. Parce que c'est très facile de dire : notre projet, il est le meilleur. Il faut le dire, essayer de convaincre un minimum ceux qui ne pensent pas comme vous mais, avec l'énergie que vous avez, je ne me fais pas de souci pour vous. Merci ! (*Applaudissements*)