

cnadp
Commission
nationale
du débat public

Bilan
du débat public
Projet
d'Interconnexion
Sud LGV

9 décembre 2010 – 20 mai 2011

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

12 juillet 2011

Saisie par le président de Réseau Ferré de France (RFF) sur le projet d'Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé, le 5 mai 2010, d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière (CPDP).

Elle a considéré que le projet, inscrit dans la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, revêt un caractère d'intérêt national car il tend à développer et à améliorer les déplacements province-province et à contribuer à l'intermodalité air-fer en facilitant l'accessibilité aux aéroports d'Orly et de Roissy. Elle a jugé que les enjeux socio-économiques sont importants pour le développement du pôle d'Orly et l'amélioration du fonctionnement du réseau express régional et que les conséquences du projet sur l'environnement sont significatives, la zone envisagée comprenant plusieurs espaces à forts enjeux environnementaux et des secteurs fortement urbanisés.

Le 2 juin suivant, elle a nommé le président de la CPDP, M. François Perdrizet, et trois de ses membres : Mmes Michèle Tilmont et Camille Saisset ainsi que M. Olivier Klein. La composition de la CPDP a été complétée par la nomination, le 7 juillet, de M. Jacques Ducout.

Le 3 novembre, sur proposition du président de la CPDP, la CNDP a prolongé de deux semaines le délai de six mois prévu à l'article R 212-7 II du code de l'environnement afin que quelques points du dossier du débat soient approfondis. Le 1^{er} décembre, elle a jugé ce dossier comme suffisamment complet pour être soumis au débat public, a fixé les dates de ce dernier (du 9 décembre 2010 au 20 février 2011 et du 4 avril 2011 au 20 mai 2011) et en a approuvé les modalités d'organisation.

Le projet

Ses objectifs principaux

- Créer une ligne de contournement au sud de Paris dédiée aux trains à grande vitesse, permettant de rétablir la continuité manquante dans le sud de l'Île-de-France entre la LGV Atlantique et la LGV Sud-Est, en partant de la gare TGV de Massy ;
- Construire de nouvelles gares TGV en Île-de-France avec la création d'une gare connectée à l'aéroport d'Orly et la possibilité d'une gare TGV supplémentaire soit dans le secteur de Sénart, soit dans celui de Villeneuve-Saint-Georges ;
- Renforcer l'intermodalité entre le TGV et l'avion.

Selon RFF, l'Interconnexion Sud n'est pas uniquement un projet de TGV intersecteurs¹. Elle ne permet pas des réductions des temps de parcours, mais plutôt des gains en matière d'accessibilité à la grande vitesse, de développement de l'aéroport et d'aménagement du territoire. En outre, elle contribuerait à décongestionner les gares TGV parisiennes.

Trois scénarios

Le maître d'ouvrage, RFF, a proposé à la discussion trois scénarios - accompagnés de variantes - en vue notamment d'aider à éclairer les réponses aux questions suivantes : où positionner la gare TGV d'Orly ? Quelle localisation retenir parmi les quatre hypothèses proposées ? Par ailleurs, est-il pertinent de réaliser une deuxième gare ? Et si oui, où : à Villeneuve-Saint-Georges au nord ou à Lieusaint au sud ? Quel faisceau choisir pour réaliser cette infrastructure ?

Les trois scénarios proposés à discussion étaient les suivants :

- Un **scénario A**, en tunnel direct d'une longueur de 18 km pour un coût de 2,4 milliards € entre Massy-Orly et Valenton-Limeil-Brévannes, permettant éventuellement une gare en souterrain à Villeneuve-Saint-Georges, en option.
- Un **scénario B** qui prévoit un tunnel à l'ouest d'Orly et privilégie le jumelage en surface avec le corridor ferroviaire existant dans les secteurs les moins denses. Une variante propose la réalisation de la partie «est» de la ligne nouvelle selon un tracé direct en tunnel. La création d'une seconde gare connectée au RER D dans le Val-de-Marne (secteur de Villeneuve-Saint-Georges) est possible en option. Selon la variante éventuellement retenue, le coût se situe entre 1,4 et 1,8 milliard €.
- Un **scénario C**, étudié pour pouvoir desservir le secteur de Sénart, prévoit un tunnel entre Massy-Orly et Sénart (avec la création d'une seconde gare à Lieusaint dans le sud de la Seine-et-Marne) d'une longueur de 31 kilomètres, pour un coût de 3,3 milliards €.

¹ A savoir des TGV province-province sans passer par Paris.

L'Interconnexion Sud repose sur des points communs à ces trois scénarios : la séparation des flux TGV et RER (c'est-à-dire la création d'une ligne dédiée aux TGV indépendante des voies du RER C) ; la conservation de la desserte de Massy-TGV ; la création d'une gare TGV à Orly, connectée à l'aéroport. Enfin, RFF opte pour des tunnels en bi-tubes, à savoir un tube pour chaque sens de circulation, à 25 ou 30 mètres de profondeur.

Dans l'hypothèse où serait donnée suite au projet, et sous réserve de la mise en place des financements nécessaires, les travaux et la mise en service de l'infrastructure sont prévus entre 2020 et 2025.

Avant toute chose, améliorer les déplacements actuels

Le problème lancinant du RER C

Dès le début des échanges, cette demande d'amélioration de l'existant a émergé. Il n'y a pas lieu de s'en étonner : en effet, tel est presque toujours le cas à l'occasion de chaque débat concernant un projet d'infrastructure nouvelle. Pour n'en citer que les exemples les plus récents, mentionnons les débats de fin 2010-début 2011 sur le système de transport public en région francilienne qui ont fait apparaître une demande du même type. La situation actuelle des RER en Île-de-France, qualifiée de «catastrophique» par Les Amis de la Terre, nécessite pour nombre d'intervenants des remèdes d'urgence.

Le projet permettrait de résoudre les insuffisances actuelles : d'après RFF, si l'interconnexion est un projet de LGV, il n'en demeure pas moins qu'elle améliorera le fonctionnement du RER C en permettant de «décroiser» les flux entre TGV et RER. En effet, ceci redonnerait de la souplesse d'exploitation au RER C et lui offrirait la capacité de se développer au-delà de la fréquence au quart d'heure prévue à l'horizon 2017.

Le fonctionnement du RER D

A Yerres, un conseiller régional et administrateur du STIF a fait le point sur les travaux prévus notamment par le schéma directeur décidé en 2007 : les uns permettant de réduire les retards aujourd'hui enregistrés, d'autres, comme la réalisation du tunnel Châtelet-Gare du Nord contribuant à l'amélioration du trafic. Y participeront également des opérations de maintenance prévues sur les matériels.

Ceci suffira-t-il pour répondre aux multiples critiques émises et insatisfactions ressenties par les usagers de ce réseau telles qu'il a été donné de les entendre lors de ces échanges comme à l'occasion des deux récents débats sur les projets d'Arc Express et du réseau de transport public du Grand Paris ? A l'occasion de ce dernier débat, le cahier d'acteurs des «Députés de la ligne D», co-signé par M. le maire d'Yerres, député de l'Essonne, ne déplorait-il pas en effet que «le RER D est aujourd'hui au bord de l'asphyxie», ajoutant que «la croissance continue du nombre d'usagers, tendance qui sera renforcée par le maillage et l'interconnexion induite par les rocades, rend inéluctable la poursuite de la dégradation du transport²» ? Et de rappeler que «le RER D n'a pas bénéficié de travaux d'infrastructure depuis plus de 20 ans !».

Un point délicat : l'itinéraire Massy-Valenton

L'assistance a très rapidement évoqué la question de la ligne actuelle reliant Massy à Valenton. Réaménager à court terme ce secteur notamment en supprimant les deux tronçons de voie unique, tel est l'un des objectifs de l'association «Interconnexion Sud TGV», créée en 1999, qui souligne cependant que, même modernisée, cette ligne ne pourra pas absorber les hausses de trafic à l'horizon 2020.

Répondant à divers acteurs³ qui s'étonnent que cet itinéraire ne fasse pas partie du dossier du débat, RFF précise qu'à l'ouverture de l'Interconnexion Sud, quel que soit le scénario éventuellement retenu, la ligne Massy-Valenton serait presque entièrement délestée du trafic TGV, à l'exception de six TGV par jour desservant la Normandie.

Les travaux prévus sur cette ligne (ils ont déjà commencé à l'est) visent à améliorer la régularité des RER et des TGV en supprimant des points de cisaillement, ce qui permettrait le passage au quart d'heure du RER C. Quant à la partie ouest, pour laquelle une solution satisfaisante n'a pas encore été trouvée, RFF propose que des ateliers soient mis en place à la prochaine rentrée pour évaluer les solutions envisageables.

² Les auteurs de cette contribution soulignent que «les irrégularités mesurées sur la ligne D du RER se sont montées jusqu'à 18,1 % en 2008».

³ Comme le «Comité environnemental des lignes ferroviaires et de l'interconnexion Île-de-France Sud», l'association «Citoyens à Antony» et une grande partie du public.

Cependant, cette perspective semble loin de satisfaire le Comité de défense des riverains de la ligne Massy-Valenton (CDR Ma Val) qui «dénonce le maintien du projet provisoire et au rabais Massy-Valenton qui plante en réalité une autoroute ferroviaire à ciel ouvert pour TGV et fret à proximité des habitations existantes où 20 000 riverains sont directement impactés». L'opposition est également vive du côté de l'association CELFI Île-de-France Sud.

En réalité, cette question du tronçon Massy-Valenton a traversé tout le débat ; nombre d'intervenants ont regretté qu'elle n'ait pas fait l'objet d'un débat public, ce qui explique que le maître d'ouvrage a été fréquemment, sinon sans cesse, interpellé sur cet itinéraire.

Une interconnexion jugée opportune mais des avis divers sur les scénarios proposés

Oui au projet...

La très grande majorité des participants au débat se prononce sans ambiguïté en faveur de l'interconnexion. Les avis formulés en réunions publiques comme dans les cahiers d'acteurs ne laissent aucun doute sur ce point⁴.

L'une des rares réticences émane de l'association «Citoyens à Antony» qui juge que le dossier est insuffisant car RFF n'a pas inclus l'aménagement de la ligne Massy-Valenton qui constituera la solution provisoire - pour 15 à 20 ans - en attendant de la réalisation de l'interconnexion. Par ailleurs, cette association milite pour que cette dernière se réalise plus au sud dans des zones faiblement habitées, notamment au niveau de l'autoroute Francilienne (Marcoussis-Evry-Coubert).

... et plutôt oui aux scénarios A ou C pour les intervenants résidant à proximité du projet ...

La Ville d'Orly, la SNCF et l'association Interconnexion Sud TGV en Île-de-France s'expriment pour les scénarios A (en priorité) ou C ; le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), les Villes de Massy et de Villeneuve-Saint-Georges comme le Comité environnemental des lignes ferroviaires et de l'interconnexion TGV Île-de-France Sud (CELFI-IDF-Sud) optent plutôt pour l'hypothèse A, sans rejeter le scénario C ; le Conseil général de Seine-et-Marne, le maire de Lieusaint et vice-président du syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) de Sénart, l'EPA de Sénart, les groupes des élus Socialistes, MRC et PRG-MUP du Val-de-Marne se prononcent pour le scénario C tout comme la municipalité de Villeneuve-le-Roi (pour laquelle sa qualité de vie n'est pas négociable), la Ville d'Ablon-sur-Seine, la Chambre de commerce régionale Île-de-France et de la Chambre de commerce de Seine-et-Marne,...

Si la Communauté d'agglomération Sénart-Val de Seine se déclare en faveur de la variante «est» du scénario B, plus à même selon elle de mettre en valeur les potentialités de son territoire dans le domaine de la santé et d'éviter la forêt de Sénart, ce scénario est cependant majoritairement rejeté, bien qu'il ait été défendu par certains notamment lors de la réunion de Créteil. De son côté, le CESER se prononce en faveur de la variante C - tunnel vers Sénart - qui prévoit la réalisation en souterrain de cette nouvelle ligne. Quant aux habitants de Villeneuve-le-Roi et d'Ablon-sur-Seine, selon leurs élus, ils se mobiliseront contre le scénario B, mais également contre le scénario A.

... comme pour des acteurs plus éloignés

Des intervenants plus éloignés géographiquement, comme ceux des Régions Bretagne et Pays-de-la-Loire, ne sont pas insensibles aux conséquences d'un projet qu'ils attendent depuis longtemps selon un député de Loire-Atlantique. C'est bien ce qu'avait anticipé la CPDP qui avait décidé de tenir une réunion publique à Nantes.

Le projet répond aussi aux souhaits des représentants du Conseil régional de Bretagne, de Nantes-Métropole et de Rennes-Métropole. De son côté, le Conseil économique, social et environnemental Poitou-Charentes se déclare en faveur du scénario A et demande que ce projet soit réalisé et mis en service pour 2020. Enfin, la CPDP a également reçu un cahier d'acteurs de l'association pour le développement du réseau TGV et de l'aéroport d'Angers-Marcé, qui milite pour le tracé «le plus rapide - c'est-à-dire le scénario A - avec le moins d'arrêts possible».

⁴ Tel est en effet le cas pour le Conseil général de Seine-et-Marne et les acteurs du Sud-Est francilien, le Groupe Europe Ecologie - Les Verts au Conseil régional d'Île-de-France, les CESER de Bretagne, des Pays de la Loire et du Centre, la Ville d'Antony, l'association des usagers des transports d'Île-de-France, France Nature Environnement, Aéroports de Paris, le Comité environnemental des lignes ferroviaires et de l'interconnexion Île-de-France Sud, l'association Interconnexion Sud, l'association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis, la SNCF, des élus locaux, les représentants du milieu économique, etc.

Une question centrale : la gare d'Orly

Un quasi plébiscite en faveur d'une gare à Orly

L'un des objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage consiste à renforcer l'intermodalité entre le TGV et l'avion grâce à la création d'une gare connectée à l'aéroport de Paris-Orly.

Cette proposition recueille l'avis favorable de presque tous les acteurs. Pour Aéroports de Paris, ceci complètera le maillage dont bénéficie ce site ; l'association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis, dénonçant «un accès à l'aéroport complexe, difficilement lisible et peu rapide», juge évidemment ce projet fondamental, tout comme la SNCF; pour sa part, le Comité des usagers du RER C de l'Essonne y est favorable, à condition que soient prises les mesures nécessaires pour assurer une meilleure desserte de ce pôle pour les Essonnais.

A l'inverse, l'association «Citoyens à Antony» s'interroge sur la nécessité de passer par Orly et juge le projet « stupide, illogique au plan ferroviaire, coûteux et illogique au plan aérien». Elle prédit à ce sujet l'échec d'une intermodalité aéro-ferroviaire sur cette plate-forme destinée aux liaisons intérieures ou européennes.

Où la prévoir précisément ?

Souhaitant que cette installation assure un équilibre entre deux fonctions, à savoir gare d'aéroport et gare de territoire, RFF propose de débattre de quatre localisations : au plus près des aérogares ou à Cœur d'Orly (hypothèses compatibles avec les scénarios A et C mais d'un coût de l'ordre de 600 millions € car en souterrain), à Rungis-La Fraternelle ou à Pont de Rungis (localisations compatibles avec les trois scénarios et d'un coût moins important, de l'ordre de 50 millions €).

La majorité des intervenants se prononce en faveur d'une implantation sous l'aéroport, à condition selon divers acteurs que ce *hub* permette des transferts sans intermédiaire entre air et fer, s'accompagne de toute facilité de parking, assure des liaisons avec les lignes de transport en commun (dont les lignes C et D du RER), évite au maximum les ruptures de charge. Notons qu'une localisation au plus près de l'aéroport serait incompatible avec le scénario B.

La Ville de Wissous refuse l'hypothèse du site de La Fraternelle : aux nuisances actuelles liées à la proximité immédiate des voies ferrées, des pistes d'Orly et de la route départementale RD167A viendrait en effet s'ajouter une gare TGV dans un secteur très enclavé et ne disposant ni d'espace de parking ni de voies d'accès suffisantes. RFF reconnaît aussi que le site est très contraint.

Où situer une éventuelle seconde gare TGV ?

Outre la gare d'Orly, RFF propose une alternative complémentaire : une gare à Villeneuve-Saint-Georges, au nord, le long du RER D, ou bien à Lieusaint, au sud⁵. Cette question renvoie à des sujets qui dépassent les seules questions ferroviaires, car elle concerne surtout des questions d'aménagement du territoire.

TVG et aménagement du territoire

En résumé, les arguments développés en faveur d'une gare à Lieusaint sont majoritairement guidés par une conception de développement économique et d'aménagement de l'Île-de-France alors que l'on a entendu, lors des autres réunions où a été abordée l'hypothèse d'une gare notamment à Villeneuve-Saint-Georges, des propos davantage inspirés par des soucis de développement urbain et de protection contre les impacts sociaux du projet. Ce n'est pas par hasard si le STIF, dans son cahier d'acteurs, écrit «Une seconde gare TGV sur l'interconnexion Sud LGV : un choix d'aménagement du territoire». Cette position est partagée par de nombreux acteurs, dont le Conseil économique, social et environnemental des Pays de la Loire qui voit dans ce projet «l'intégration de l'Ouest de la France dans l'Europe en le dotant de moyens de communication performants» ainsi qu'Île-de-France Environnement qui y décèle «un outil important pour l'aménagement équilibré du territoire national» en favorisant les liaisons rapides entre métropoles régionales. Le débat a clairement mis en lumière la question suivante : faut-il accroître la densité urbaine de la zone de Villeneuve-Saint-Georges ou plutôt contribuer au développement du nouveau pôle d'agglomération de Lieusaint ? Etalement urbain contre densification, cette question a été au cœur du débat.

A Lieusaint ou à Villeneuve-Saint-Georges ?

De nombreux intervenants de Seine-et-Marne et de l'Essonne se déclarent sans ambiguïté en faveur d'une implantation à Lieusaint. Pour eux, ceci permettrait d'inscrire le projet dans une logique métropolitaine grâce un élément structurant qui donnerait toute sa dimension au territoire du Sud-Est francilien⁶.

⁵ Sachant que l'hypothèse d'une gare à Villaroche, envisagée initialement par RFF, a rapidement été écartée.

⁶ Pour le président du Conseil général : «le Conseil général a fait donc de ce projet d'interconnexion, et surtout du projet de gare TGV (à Lieusaint), un projet stratégique que nous avons choisi de défendre en premier lieu en l'inscrivant dans notre projet de territoire départemental».

A ce sujet, d'ailleurs, les études réalisées par RFF établissent que le trafic serait supérieur avec une gare à Lieusaint plutôt qu'à Villeneuve-Saint-Georges⁷ : en effet, Lieusaint est accessible depuis un bassin de population et d'emploi plus important non seulement en transport en commun⁸ mais aussi en véhicule particulier. En outre, une telle gare est suffisamment éloignée d'Orly pour que sa zone de chalandise soit indépendante. De surcroît, et toujours pour ses défenseurs, si une gare à Lieusaint est située davantage en périphérie, elle contribuerait aussi bien qu'une gare à Villeneuve-Saint-Georges à la décongestion des gares parisiennes et donc à un meilleur équilibre des territoires parisien et francilien.

Néanmoins, la municipalité de Villeneuve-Saint-Georges et l'association CELFI Île-de-France Sud privilégient pour leur part la création d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges - assurant une interface possible entre TGV et RER D - tout comme l'expose la SNCF, malgré les difficultés d'accès au centre de ce secteur urbain, les risques d'inondation et la saturation du pont de Villeneuve-Saint-Georges. Le groupe Europe Ecologie les Verts du Conseil régional d'Île-de-France ainsi que les conseillers généraux EELV du Val-de-Marne défendent eux aussi cette localisation.

TVG et création de richesse

Mais le débat a aussi évoqué la création de richesse induite par le projet. Cet aspect est pris en compte par RFF dans le calcul du taux de rentabilité interne de chaque hypothèse découlant des analyses socio-économiques. Contentons-nous de quelques exemples : création de richesse pour le maître d'ouvrage par le biais, entre autres, des péages acquittés ; pour la SNCF grâce à la circulation de trains supplémentaires ; pour la Région par le biais d'un meilleur transfert modal ; pour d'autres collectivités voyant se développer l'emploi sur leurs territoires ; pour l'aéroport d'Orly grâce à l'interconnexion train/avion ; pour les usagers, grâce à de moindres ruptures de charge ;...

Ces évaluations constitueront un élément d'importance pour l'élaboration du plan de financement du projet tel qu'évoqué plus loin et mériteront à mon sens qu'elle étayent, pour une information objective du public, la décision du maître d'ouvrage.

L'interconnexion avec les réseaux existants ou en projet

La zone de chalandise d'un *hub* air/fer à Orly représente à peu près 5 millions d'habitants et un milieu économique extrêmement actif qu'il convient de rendre accessible. A cette fin, pour la municipalité d'Orly, la gare connectée à l'aéroport devrait devenir un équipement producteur d'attractivité et de développement urbain. Outre la connexion du futur barreau avec les lignes C et D du RER, la réalisation complémentaire de réseaux structurants doit être envisagée (tels que celle d'un tramway sur la RD5, du tramway T7 entre Villejuif et Athis-Mons - et l'on s'est interrogé sur l'avenir d'Orlyval).

La Seine-et-Marne sollicite l'intégration à ce projet de la réalisation des infrastructures nécessaires à la création de navettes rapides utilisant les lignes à grande vitesse entre les aéroports de Roissy et Orly, *via* Sénart et Marne-la-Vallée.

L'assistance s'est aussi posé la question du lien entre cette nouvelle interconnexion et le projet du réseau du Grand Paris. La réunion organisée le 13 janvier 2011 a permis aux représentants de la Société du Grand Paris de présenter les enjeux et caractéristiques de leur projet (le réseau de transport public du Grand Paris)⁹ et abordé la connexion des projets de transport avec des projets d'urbanisme et l'amélioration des transports existants en Île-de-France. RFF relève que l'effet le plus important de l'articulation entre ces deux projets se ferait sentir sur la gare d'Orly en raison de la future ligne de métro automatique destinée, dans le cadre du «Grand Paris Express», à relier cet aéroport.

Sans oublier les relations entre l'Interconnexion Sud et le projet de ligne nouvelle Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon (POCL)¹⁰, présenté dans ses grandes lignes lors du débat, dont l'arrivée en Île-de-France dépendra du scénario éventuellement choisi pour l'Interconnexion Sud. RFF souligne à cette occasion que les trois scénarios envisagés sont compatibles avec les hypothèses actuellement étudiées pour POCL, ce que souhaite, dans son cahier d'acteurs, le CESER de la Région Centre. De son côté, l'association TGV Grand Centre Auvergne demande de prévoir ou de réserver les raccordements nécessaires à la radiale POCL, de placer ce raccordement au droit de la future gare d'Orly à proximité de l'aéroport. Selon elle, le scénario A est le plus à même de favoriser la nécessaire synergie entre les deux projets.

⁷ A propos du site d'implantation, le débat a mis en relief une différence d'appréciation entre la SNCF et RFF : au vu de ses propres études, la première se déclare plutôt en faveur de Villeneuve-Saint-Georges.

⁸ Entre autres, ceci assurerait un maillage avec l'arrivée de lignes de bus et celles de deux tramways «Tzen» (le premier, reliant le secteur de Corbeil-Essonnes avec la rive droite de la Seine dans le secteur de Sénart qui devrait être inauguré à l'été 2011 ; un deuxième, en cours d'étude, entre Lieusaint et Melun).

⁹ Afin d'en prendre connaissance, le lecteur peut se reporter au compte-rendu et au bilan de ce débat en se rendant sur le site Internet <http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org>

¹⁰ Qui fera l'objet d'un débat public fin 2011.

Sans omettre non plus l'intégration du trafic de la future LGV «Paris-Normandie»¹¹ à celui de l'Interconnexion Sud qui inquiète la Ville de Wissous puisque l'accès actuellement étudié se situerait au sein de l'un de ses territoires particulièrement urbanisé.

Une question clé : le financement

La CNDP a déjà eu l'occasion de relever dans les bilans dressés à l'issue des derniers débats publics que la question du financement des projets prenait une place de plus en plus significative lors des réunions. Rien d'étonnant donc à ce que ce thème ait donné lieu ici à de fréquentes discussions. Si cette question a été abordée en particulier à Sénart et à Massy (où s'est tenu le 28 avril un «atelier technique» sous l'impulsion de la CPDP), elle a, comme celle de l'itinéraire Massy-Valenton, été soulevée tout au long du débat.

A propos de cette question fondamentale, les interventions du maître d'ouvrage ont permis à l'assistance de mieux saisir la complexité de la démarche que doit suivre le porteur du projet. Par ailleurs, la présentation par un ingénieur général des Ponts et Chaussées de son expérience en matière de financement des nouvelles LGV, de négociation entre le maître d'ouvrage et les partenaires concernés (collectivités territoriales, Etat, Europe, ...) ¹² et de modes de réalisation possibles (maîtrise d'ouvrage directe, partenariat public/privé, concession) a utilement complété les informations fournies.

Même s'il convient que cette question fasse l'objet d'éclairages complémentaires, ceci a permis de mettre en lumière l'importance du débat public pour le déroulement de l'ensemble des discussions et des décisions en matière financière qui interviendront *in fine* après enquête publique. En l'occurrence, les fonctionnalités attendues ainsi que le choix des sites d'implantation des gares influenceront profondément sur le coût du projet. Principalement, un scénario à deux gares pose la question de la capacité financière puisqu'il impliquerait, par rapport à un scénario à une gare, une dépense supplémentaire loin d'être négligeable. Ce qui conduit RFF à se demander en cours de débat si un scénario à une seule gare ne suffirait pas à répondre aux fonctionnalités de base du projet.

Il est évident que le plan de financement ne peut être défini qu'une fois arrêtées toutes les caractéristiques du projet. Mais l'impossibilité pour le maître d'ouvrage de fournir en cours de débat toutes les précisions demandées en la matière ne peut que frustrer l'assistance, notamment les collectivités et établissements susceptibles d'être appelés à participer financièrement à la réalisation de l'ouvrage.

Environnement : divers sujets d'inquiétude

Les questions environnementales ont été largement abordées : suppression d'espaces verts, rapprochement des voies des habitations, modalités d'entrée et de sortie des souterrains de la LGV (le problème des tranchées couvertes et des « trémies»), nuisances sonores, vibrations pendant les phases de chantier et d'exploitation, fragilité des nappes phréatiques, protection des zones boisées (notamment de la forêt de Sénart), impact sur les surfaces agricoles. L'assistance a évoqué aussi les risques d'insomnie, de stress, de troubles cardio-vasculaires ; les atteintes aux bâtiments suite au passage de cette interconnexion sous les zones urbanisées ou d'activité ; les précautions qui seront prises afin d'éviter de porter atteinte aux 850 mares et tourbières de Sénart et aux tourbières de la forêt de la Grange¹³; les éventuelles perturbations occasionnées, dans les parties souterraines, en matière géologique ou hydrographique. Et l'on a entendu des expressions déjà prononcées lors de nombreux débats précédents : «dégradation du cadre de vie», «lieux sacrifiés», «massacre» (de la forêt de Sénart) «on n'en veut pas»,...

Sur ces sujets, RFF a fait le point sur l'ensemble des éléments pris en compte par l'évaluation environnementale du projet qui fait ressortir trois principaux impacts : les conséquences acoustiques, la question de l'insertion urbaine d'un tunnel (entrées et sorties en particulier) et les impacts vibratoires, autant de thèmes qui feront l'objet d'études à venir.

Les autres sujets évoqués plus ponctuellement

La tarification. Cette question a été abordée, mais de manière superficielle. Ceci est sans doute dû à l'absence lors du débat, regrettable, du STIF, seul responsable de la politique tarifaire en région Île-de-France. Accessoirement, cette absence n'a pas permis d'apporter une réponse satisfaisante à la question relative la rénovation du pôle gare de Juvisy-sur-Orge, soulevée par les usagers et habitants de l'Essonne.

¹¹ Ce projet fera l'objet d'un débat public fin 2011.

¹² M. Claude Liebermann était déjà intervenu lors du débat public sur le projet de LGV Montpellier-Perpignan.

¹³ La Communauté d'agglomération Seine-et-Marne Val de Seine défend le projet B «pour la bonne et simple raison qu'il est hors de question de toucher à la forêt de Sénart fusse à 30 mètres sous le sol».

Un délai de réalisation jugé trop long. Pour le maire de Juvisy-sur-Orge, il paraît impossible d'attendre encore 20 à 25 ans. Il n'est d'ailleurs pas le seul à s'inquiéter du délai de réalisation du projet qui conduirait à ce que le tronçon Massy-Valenton joue encore un rôle notable avant sa mise en service.

Un phasage ? Pour des raisons financières, cette question est soulevée surtout par la FNAUT Île-de-France qui propose, dans un premier temps, d'améliorer la fiabilité des TGV en procédant aux travaux tels que prévus côtés Antony et Villeneuve-le-Roi et d'améliorer la vie des riverains puis, dans un deuxième temps, de réfléchir à une rocade plus complète, avec une préférence pour une seconde gare à Villeneuve-Saint-Georges. RFF doute du bien fondé d'une telle hypothèse.

Le maintien des droits des riverains de l'aéroport. En marge du projet *stricto sensu*, divers intervenants ont rappelé souffrir des nuisances provoquées par la circulation aérienne. Parmi d'autres, le conseiller général de Villeneuve-le-Roi et d'Ablon-sur-Seine souligne une exigence partagée par tous : que soient garantis explicitement le plafonnement du nombre de mouvements d'avions ainsi que le «couvre-feu»¹⁴.

Le fret. Ce sujet n'a que peu été abordé, si ce n'est sous l'aspect des nuisances sonores, surtout en période nocturne. En tant qu'opérateur de transport de marchandises, la SNCF juge que l'interconnexion est un «bon projet» et défend plutôt les tracés qui permettraient de préserver les emprises de la Grande ceinture pour d'autres usages, dont le fret ferroviaire. Rennes Métropole rêve «d'un barreau Massy-Valenton débarrassé des TGV sur lequel pourraient passer davantage de trains de fret». A l'inverse, le délégué régional de l'association logistique transport Ouest (ALTRO) avoue : «sur le fret, je ne sens pas le dossier».

Les émissions de gaz à effet de serre. Ce sujet n'a été qu'effleuré en réunion. On apprend cependant que grâce aux reports de la route ou de l'avion vers le train, l'économie en émissions de gaz à effet de serre viendrait compenser à l'issue de 4 à 6 ans celles qui seraient liées la construction des tunnels. Ceci étant, RFF annonce qu'il prendra des mesures dans l'organisation même du chantier et dans la définition du scénario futur afin de limiter l'utilisation d'énergie pour la construction du tunnel.

Quel bilan tirer de ce débat ?

Un débat qui a intéressé tous les acteurs

Pour s'en convaincre, il n'est qu'à constater l'assistance aux réunions comme la richesse des avis et la diversité des questions et contributions mis en ligne sur le site du débat, nourris le plus souvent d'une pratique quotidienne des systèmes de transport. Les 74 cahiers d'acteurs, proposés aussi bien par les Régions, les Départements, les organismes intercommunaux et les municipalités, les CÉSER, les acteurs économiques, le milieu associatif, des groupes politiques, etc. présentent de manière fort argumentée l'adhésion de leurs auteurs, leur opposition ou les amendements qu'ils jugent souhaitables d'apporter au projet.

A propos, par exemple, de la gare d'Orly, le débat a-t-il été utile ? Il l'a sans doute été pour RFF, qui pourra plus aisément trancher entre les hypothèses initiales, comme il a servi aux participants si l'on en croit un avis déposé sur le site du débat : «Concernant l'implantation de la gare TGV dans le secteur d'Orly, ma préférence allait à l'origine à Pont de Rungis avec prolongation d'Orlyval... Cependant mon avis a changé au cours du débat public : à la lecture des différents avis et des intéressants compléments d'information de RFF (qui ont permis de nourrir intelligemment le débat), je suis convaincu que l'implantation sous l'aéroport d'Orly est la meilleure solution».

Ceci étant, dans l'hypothèse d'une poursuite du projet, des précisions restent à fournir et des choix restent à faire

Le choix du scénario

Le premier choix portera évidemment sur le scénario susceptible d'être retenu. Il devrait être éclairé notamment au vu des préoccupations environnementales entendues. Les raisons du choix opéré devraient également décliner l'importance attribuée aux diverses fonctionnalités de base ou potentielles au regard des critères de rentabilité socioéconomique mis en avant par RFF. A cette fin, à l'issue du débat et si le projet se poursuit, il n'est pas interdit, comme l'a suggéré RFF, d'approfondir cette question au sein d'un groupe de travail réunissant les partenaires potentiels du projet et des experts ou scientifiques spécialistes de ces questions.

¹⁴ La décision ministérielle du 4 avril 1968 impose un couvre-feu nocturne total sur l'aéroport : les décollages sont interdits entre 23h15 et 6h00, les atterrissages le sont entre 23h30 et 6h15. L'arrêté d'exploitation du 6 octobre 1994 limite à 250 000 le nombre de créneaux horaires attribuables annuellement sur l'aéroport.

Cependant, comme le souligne la CPDP, «dispose-t-on d'éléments suffisants pour choisir le mieux possible le scénario à retenir ? en particulier entre le scénario A à deux gares et le scénario C ?».

Sur l'hypothèse d'une seconde gare et sur son implantation. Une seconde gare est en général attendue, le choix devant être opéré selon les participants entre Villeneuve-Saint-Georges et Lieusaint ; la décision du maître d'ouvrage serait utilement accompagnée d'explications justifiant l'abandon des autres hypothèses. Ne serait-il pas judicieux de disposer d'un schéma de secteur englobant Villeneuve-Saint-Georges et les communes voisines et d'explorer pour les aires d'influence de Villeneuve-Saint-Georges et de Lieusaint les opérations qui permettraient de compenser l'absence d'une gare TGV et d'établir un accès efficace à l'aéroport d'Orly et à l'Interconnexion Sud ?

Sur l'avenir de la liaison Massy-Valenton. Même s'il n'a pas retenu explicitement cette question dans le dossier de présentation, le maître d'ouvrage, au vu des inquiétudes secrétées par ce tronçon, se voit dans l'obligation d'accompagner sa décision sur l'Interconnexion Sud de précisions sur le traitement de cette liaison. La mise en place d'ateliers sur les travaux affectant sa partie Ouest devrait permettre l'émergence de solutions acceptables par tous les partenaires.

Au sujet des futures interconnexions avec la LGV «normande» et POCL. Une information suivie de la population sur les liens entre l'Interconnexion Sud et ces deux projets serait à souhaiter au fur et à mesure de l'avancement des réflexions et des prochains débats publics concernant ces liaisons à grande vitesse.

En termes d'amélioration des dessertes. En particulier pour le rabattement des employés des zones d'emploi riveraines ; dessertes routières, dimensionnement des parkings, cars et transports en commun... ce sujet mérite les explications attendues par l'assistance.

En matière de traitement des zones d'entrée et de sortie des tunnels. Pour répondre aux craintes des riverains, un traitement adapté de ces zones s'avère impératif.

Au regard des décisions à prendre en vue de protéger l'environnement. Diverses études sont à compléter ou à lancer (bruit, vibrations, protection de certains sites de la forêt de Sénart dans le cas du scénario C...).

Quant à un éventuel phasage. Malgré les quelques explications fournies par le maître d'ouvrage, qui juge cette hypothèse peu opérationnelle, il lui revient cependant de mieux justifier sa position en termes de variantes, de fonctions, de coûts et de délais entre le «provisoire» et le «définitif», ou encore de réutilisation des tronçons provisoires.

Une information et une concertation à poursuivre

Sur les caractéristiques du projet

RFF propose un dispositif dont il souhaite qu'il soit validé par une Charte de la concertation. Les objectifs visés sont :

- l'information et la consultation du public sur l'avancée du projet ;
- l'implication de l'ensemble des acteurs dans le processus de concertation ;
- l'articulation de cette concertation avec les problématiques concrètes du territoire.

La Commission nationale du débat public est prête à répondre à la sollicitation de RFF quant à un éventuel garant de cette concertation d'après débat, dont une première réunion aurait lieu à l'automne 2011 pour annoncer la décision du CA de RFF sur la suite réservée au projet.

Evidemment en matière de plan de financement, avec l'ensemble des partenaires concernés et des acteurs s'étant révélés lors du débat public. Il s'agit, si la décision est prise de poursuivre le projet, d'installer, comme RFF l'a proposé, un comité d'analyse des gains destiné à mettre en relief l'utilité de ce projet atypique puis une instance de médiation qui permettent à l'Etat, à RFF, aux collectivités locales... de se réunir dans les meilleurs délais.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Philippe DESLANDES





Commission nationale du débat public
20, avenue de Ségur - 75007 Paris
Tél: 01 42 19 20 26 - Fax: 01 42 19 17 90
e-mail: contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

