

146^{ème} SEANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

22 septembre 2011

ATTESTATION

Conclusions du débat public et décision du maître d'ouvrage
sur le projet d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France
(Cette décision sera publiée au Journal officiel de la République française)

Je soussignée, Catherine BERGER-LEFEBURE, Secrétaire du conseil d'administration de Réseau ferré de France, atteste que, lors de sa séance du 22 septembre 2011, le conseil d'administration :

- Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-13 et L. 121-13-1 ;
- Vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12 ;
- Vu la décision n° 20107 30 / ISUD / 1 de la Commission nationale du débat public sur l'organisation d'un débat public sur le projet d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France ;
- Vu le compte-rendu présenté par le président de la Commission particulière du débat public et le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 12 juillet 2011 ;
- Vu la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement faisant figurer le projet dans la liste des lignes ferroviaires dont la réalisation doit être lancée d'ici à 2020 ;

Considérant que le débat public a confirmé l'opportunité du projet ainsi que le bien fondé de ses principaux objectifs et fonctionnalités, tant au niveau national que francilien ;

Considérant, sur la question des scénarios, que :

- les acteurs se sont exprimés lors du débat public en faveur des scénarios A et C, avec une demande de vigilance sur la maîtrise des impacts des tunnels en milieu urbain et dans la traversée des espaces naturels, et se sont plutôt opposés au scénario B, partiellement en surface, bien que ce scénario réponde aux fonctionnalités du projet au moindre coût ;
- le scénario C préserve mieux la faisabilité de développer le réseau à grande vitesse, par le doublement du tronçon de la LGV Sud-Est entre Coubert et Crisenoy, emprunté à la fois par les

TGV radiaux et les TGV intersecteurs, s'il s'avérait nécessaire d'en augmenter la capacité, notamment pour répondre à la demande d'acteurs franciliens de permettre, à plus long terme, des services régionaux à grande vitesse ;

Considérant, sur la question des gares, que :

- le débat public a montré l'intérêt de créer deux gares nouvelles, en plus de celle de Massy-TGV, ce qui améliore la desserte du territoire et les gains de trafic, malgré des coûts d'investissement plus élevés et un allongement des temps de parcours province-province ;
- la création d'une première gare, dans la mesure du possible, au plus près des aéroports de l'aéroport Paris-Orly, a recueilli une large adhésion de la part des acteurs ; néanmoins, si celle-ci était localisée au cœur de l'emprise aéroportuaire, son coût élevé nécessiterait un financement spécifique assuré par ses bénéficiaires et son accessibilité multimodale depuis le territoire devrait être garantie ;
- concernant la seconde gare nouvelle, le débat s'est focalisé sur les localisations sur le RER D, au niveau de la station Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint-Moissy et il en ressort que :
 - une gare à Villeneuve-Saint-Georges serait située dans un milieu urbain dense, connectée aux deux branches sud du RER D, mais caractérisée par une insertion sous la Seine et une accessibilité routière difficiles, ainsi qu'une grande proximité avec la gare nouvelle d'Orly ;
 - une gare TGV à Sénart est cohérente avec le projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France, et dessert un bassin de population et d'emploi vaste, encore éloigné de la grande vitesse, mais n'est connectée qu'à une seule branche du RER D ;
 - la gare de Sénart a fait l'objet d'un soutien unanime des acteurs locaux territorialement intéressés à la différence de la gare de Villeneuve-Saint-Georges ;

Considérant, sur la question du financement, que :

- le débat public a permis de sensibiliser l'ensemble des acteurs à l'importance de l'enjeu du financement et à l'intérêt d'approfondir la valorisation des avantages du projet ;
- le niveau de l'implication financière de RFF dépendra peu du nombre et de l'implantation des gares créées dans le cadre du projet ;
- en conséquence, le niveau de l'implication financière des partenaires conditionnera fortement les choix en la matière ;

Considérant, sur le projet d'aménagement de la ligne actuelle Massy-Valenton, que :

- il est important d'aménager la ligne actuelle, afin de répondre à court terme aux besoins de capacité et de robustesse du réseau, avant la mise en service du projet d'Interconnexion Sud qui se situe à une échéance plus lointaine ;
- RFF engagera à l'automne une concertation sur la partie ouest du projet d'aménagement de la ligne actuelle afin de rechercher, avec l'ensemble des acteurs, une solution partagée et qui permette en particulier d'améliorer l'insertion de la ligne dans son environnement urbain ;

A pris acte des conclusions du débat public qui a permis d'identifier les forces et les faiblesses des différents scénarios en présence et a décidé de poursuivre le projet d'Interconnexion Sud, par le lancement des études préalables à l'enquête d'utilité publique, sur la base des orientations suivantes :

1. assurer dans un premier temps la faisabilité du financement du projet :
 - en approfondissant, dès la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique, l'évaluation de l'économie des différents scénarios dont les coûts, les avantages et les bénéficiaires sont fortement contrastés ;
 - en retenant le maintien de la gare actuelle de Massy-TGV et le principe d'une gare nouvelle à Orly, dans la mesure du possible proche des aéroports. Le secteur de Sénart, qui est une opération d'intérêt national, est retenu comme localisation d'une éventuelle gare nouvelle supplémentaire ;
 - en travaillant de façon partenariale sur les principes d'un financement et des contributions attendues ;
 - en faisant, à l'issue de cette première étape, un choix définitif du scénario retenu, intégrant éventuellement des solutions de phasage ;
2. approfondir sur ces bases les sujets suivants :
 - l'insertion environnementale, en étudiant les mesures à prendre pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les impacts du projet ;
 - l'accessibilité des gares nouvelles depuis leurs territoires respectifs en articulation avec les projets locaux de transport en commun ;
 - l'articulation avec l'aménagement de la ligne Massy-Valenton, qui sera poursuivi, la modernisation du réseau, notamment pour les lignes de RER, et les projets de développement du réseau à grande vitesse ;
 - la recherche d'autres solutions pour permettre l'accès, depuis la Normandie, à l'aéroport Paris-Orly, en retenant comme une option le raccordement envisagé initialement à Wissous ;
3. déployer un dispositif d'information et de concertation sur l'avancement du projet permettant d'associer les différents interlocuteurs de RFF ; le fonctionnement de ce dispositif sera encadré par une charte de la concertation et un garant, dont la désignation sera demandée à la Commission nationale du débat public.



Catherine BERGER-LEFEBURE