

Interconnexion

Numéro 2 - décembre 2010

La lettre de l'association Interconnexion Sud TGV

Alors que le débat public débute, je pense qu'il est plus que jamais important de vous tenir informés de l'avancée du projet et de son utilité, tant pour la Région Île-de-France que pour les Régions de province. C'est en effet avec cet intérêt réciproque que nous abordons ce débat public. Car cette interconnexion Sud, si elle permet d'envisager de meilleures liaisons, plus fiables et plus régulières, entre les régions, constitue également un enjeu d'aménagement pour l'Île-de-France, tout particulièrement avec la création d'une gare à Orly, et peut-être d'une autre dont l'emplacement reste à définir.

Je ne doute pas que le débat public illustre cette complémentarité. L'association Interconnexion Sud TGV en Île-de-France, avec l'ensemble de ses adhérents sur qui je compte tout particulièrement, va se mobiliser au cours des réunions publiques pour mettre en avant l'intérêt de ce nouveau barreau.

D'autant qu'aujourd'hui, les projets de lignes à grande vitesse avancent partout à grands pas : Sud Europe Atlantique, Paris-Orléans-Clermont-Lyon, LGV Paca, 2^e phase du TGV Est, LGV Rhin-Rhône, Bretagne-Pays de la Loire, projet Paris-Normandie... L'interconnexion de ces lignes devient donc plus que jamais un enjeu national.

L'association Interconnexion Sud TGV s'exprimera quant au scénario privilégié parmi les trois proposés, lors de son assemblée générale qui se déroulera le 16 décembre au Palais du Luxembourg.

Merci à vous tous de vous mobiliser dès à présent, en contribuant au débat par un cahier d'acteurs et en participant aux réunions publiques à partir du mois de décembre.

Alain Mustière
Président de l'association
Interconnexion Sud TGV

Débat public **Les clés** pour une contribution efficace

■ **INTERVIEW** François Perdrizet
Établir les conditions du dialogue

■ **ZOOM** Trois arguments pour le projet

■ **REVUE DE PRESSE** Ce que disent les médias

■ **LA PAROLE À** Jean-Vincent Placé, vice-président de la Région Île-de-France en charge des transports



Les clés pour une contribution efficace

Avoir des arguments, est une chose, savoir les présenter en est une autre. La contribution à un débat public est un art difficile... Claude Chardon, directeur du développement régional à la CRCI Rhône-Alpes, qui a déjà participé à plusieurs débats publics, nous donne quelques clés.

“Un dossier comme celui-ci est particulièrement complexe car il ne concerne pas directement les acteurs en province. Le service ferroviaire existe déjà et chacun a l'impression que l'avantage sera minime...” Vu des régions, le projet est en effet loin d'être spectaculaire. Peu ou pas de gain de temps à attendre... Le bénéfice se mesure surtout en termes de fiabilité. “C'est un argument fondamental mais qui ne parle pas à tout le monde, souligne Claude Chardon. Il faut avoir vécu des retards répétés pour en prendre conscience...” A contrario, on sait ici que les régions ont des choses à dire. Il arrive en effet dans certains dossiers que personne ne pense à solliciter des acteurs situés hors du périmètre d'étude... “Dans ce cas, il ne faut pas hésiter à prendre contact avec le président de la Commission.”



Une difficulté: la mobilisation

Le cahier d'acteurs n'est pas la seule façon de s'inscrire par écrit dans le débat: on peut aussi rédiger une contribution. Contrairement au cahier d'acteurs, la forme de la contribution est libre: “C'est une façon intéressante de faire connaître un point de vue particulier”. Les contributions sont consultables sur le site Internet du débat public. Mais le problème de fond dans un débat public, c'est que les opposants se mobilisent beaucoup plus facilement que ceux qui sont favorables au projet. Dans le cas présent, en province, ce sont les acteurs économiques qui sont a priori les plus concernés. “Quel que soit le débat, il est très difficile de les mobiliser. D'abord parce qu'ils ont l'impression de devoir se justifier dans ce type de réunions, ensuite car leurs calendriers sont très différents. Une entreprise a des objectifs à deux ou trois ans. Une infrastructure comme celle-là se planifie sur vingt ou trente ans. Les dirigeants ne considèrent donc pas ces dossiers comme prioritaires car l'entreprise n'y retrouve pas sa réalité quotidienne.” Réussir la mobilisation va donc constituer un enjeu prioritaire. À ce titre, il peut être intéressant de s'aider de certains outils: “Il faut trouver un argument qui suscite des réactions. Par exemple ici, l'idéal serait de disposer d'éléments sur la géopolitique du projet et sa fonctionnalité nationale. Quelque chose qui permette de “palper” la fiabilité du

service actuel et la plus value attendue sur l'amélioration des relations entre les régions. Les développements sur ces thématiques que pourrait fournir la SNCF seraient très utiles aux acteurs économiques pour nourrir leurs propres réflexions.”

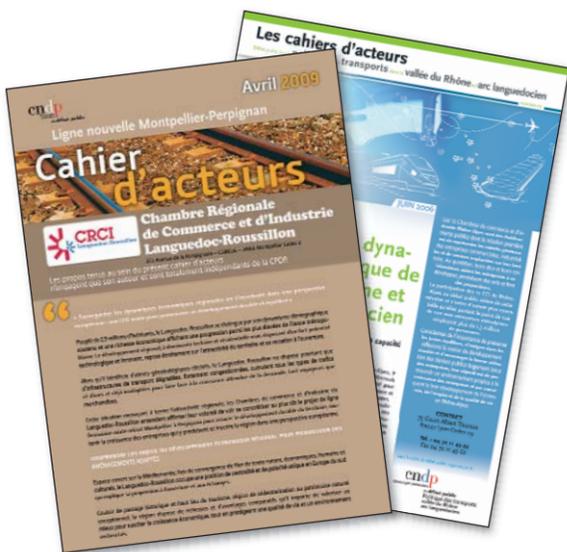
Accompagner les contributeurs

Mobiliser, soit, mais en prenant soin d'identifier les intervenants et de veiller à leur légitimité! Sachant qu'il est souvent difficile de trouver les bons relais – syndicats professionnels, entreprises les plus concernées, associations, clubs... “L'exercice est d'autant plus compliqué que ces acteurs ne sont pas spontanément prêts à donner leur avis. Il faut donc d'abord les sensibiliser, puis les aider à s'exprimer.” Un exercice délicat que ce formatage des problématiques: “Il ne s'agit surtout pas de leur imposer un discours, mais de les épauler dans la présentation de leurs arguments!” Il n'est en effet pas rare que les témoignages soient inadéquats, faute de parvenir à formuler clairement son avis ou son besoin. À ce titre, le recours à un consultant peut être une solution efficace: à lui de rencontrer les contributeurs et de formaliser leur point de vue en fonction des alternatives proposées dans le débat public. “Ce principe d'accompagnement fonctionne très bien.” Attention au contraire à ne pas susciter un testimonial trop simpliste: “La circulaire avec une sorte de pétition à signer est

une fausse bonne idée, sauf si l'on est sûr de recueillir un très grand nombre de signatures. Verser au débat des dizaines de contributions avec toujours les mêmes phrases peut au contraire faire mauvaise impression.”

Trouver les bons intervenants

Reste bien sûr la forme la plus classique du débat: les réunions publiques. Un aspect à ne pas négliger non plus. “En tant qu'acteur identifié, on peut parfois être sollicité pour intervenir, pour illustrer une thématique ou faire un exposé sur un point particulier. Il faut donc chercher les quelques spécialistes capables de faire passer les arguments que l'on souhaite défendre.” Là encore, il n'est pas forcément simple de trouver les bons intervenants. Il n'est donc pas inutile de réfléchir en amont et de se préparer en fonction du calendrier des réunions publiques afin de ne pas être pris au dépourvu.



Cahier d'acteurs: il faut aller vite!

Pour les institutionnels, la première façon de s'inscrire dans le débat est de rédiger un cahier d'acteurs. Il s'agit d'un document de quatre pages dont la charte est définie par la Commission particulière et disponible sur le site Internet du débat public. La Commission se charge de son impression et dispose, à ce titre, d'un droit de regard sur les propos tenus. “C'est un document assez long à réaliser et surtout à valider. Il ne faut donc pas tarder à se pencher dessus.” D'abord parce que sortir tôt son cahier d'acteurs, c'est en quelque sorte donner le ton vis-à-vis des autres intervenants. “Dans le cas présent, il faut remettre sa copie début avril au plus tard pour ne pas risquer de se faire coincer par les délais d'édition.” Disposer rapidement de son cahier d'acteurs présente un autre avantage: “C'est un outil de sensibilisation que l'on peut utiliser auprès de nouveaux publics pour susciter des retours. Il ne faut donc pas hésiter à demander un tirage important.”

En résumé

- Cahier d'acteur: pour les institutionnels, forme définie par un cahier des charges.
 - Contribution: individuelle ou collective, forme libre (publiée généralement si l'auteur est identifié).
 - Question: ouvert à tous par écrit, mail ou téléphone, transmis au maître d'ouvrage pour réponse.
- Tous ces éléments sont publiés sur le site de la CNDP.

■ ZOOM Trois arguments pour le projet

Au regard des investissements nécessaires pour l'interconnexion Sud, l'intérêt du projet ne figure pas tant dans les gains de temps éventuels qui sont mineurs mais bien plus dans les fréquences et les dessertes proposées. Trois grands arguments plaident en faveur du projet.

FIABILITÉ La séparation des trafics du RER C et des TGV va permettre de tracer des circulations fiables avec de meilleurs temps de parcours.

DESSERTE LOCALE Seule la gare de Massy permet actuellement de desservir le sud de l'Île-de-France. Le projet prévoit la création d'une gare à proximité de l'aéroport d'Orly, permettant une intermodalité air-fer, la desserte du bassin d'Orly et une deuxième gare connectée au RER D desservant tout le sud de la ré-

gion – Melun, Evry, Juvisy... – pour le scénario C, ou en option connectée au RER C pour les scénarios A et B.

FRÉQUENCES L'accès à de nouvelles gares en Île-de-France va permettre d'améliorer l'offre de services dans les gares de province (positionnement, horaires, fréquences...).

Voir encadré ci-contre Exemples de tendances pour les régions de province sur quelques trajets.

INTERVIEW

FRANÇOIS PERDRIZET



François Perdrizet a été nommé en juin dernier président de la Commission particulière du débat public de l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France. Nous lui avons demandé comment s'organisait le travail de la Commission.

Quel est votre parcours ?

■ Il est très touffu ! Après Polytechnique, j'ai été chercheur en mathématiques puis ingénieur des Ponts et chaussées. À ce titre, j'ai travaillé sur des projets d'urbanisme et des projets autoroutiers. J'ai ensuite été directeur de l'Équipement dans deux départements, j'ai dirigé le port de Marseille et, enfin, l'École nationale des travaux publics de l'État. Si j'ai déjà participé à une commission de débat public, celle du port de Calais, c'est la première fois que je préside ce genre de commission.

Comment organisez-vous le travail de votre commission ?

■ J'ai été nommé en juin dernier. Mon premier souci a été de constituer une équipe de cinq partenaires et de choisir un secrétaire général qui est la cheville ouvrière logistique de la Commission. Ensuite, nous avons travaillé avec le maître d'ouvrage, RFF en l'occurrence, pour élaborer le dossier du débat public. Ce document de référence, qui va servir pendant toute la durée de nos travaux, doit être un outil pédagogique sur le plan technique et très compréhensible. Nous avons ensuite rencontré plus d'une soixantaine d'acteurs que nous appellerons les "porteurs d'enjeux".

Comment les avez-vous identifiés ?

■ Il s'agit en quelque sorte de dérouler un fil. Au fur et à mesure, nous demandons aux interlocuteurs que nous rencontrons de nous signaler les autres personnes qu'il serait intéressant de contacter. Nous avons commencé

"Il faut établir les conditions du dialogue"

par exemple par poser la question aux préfets des quatre départements concernés par les tracés.

Quelles sont les grandes règles de fonctionnement de la Commission ?

■ Notre déontologie nous impose d'abord la neutralité : il faut à la fois établir les conditions du dialogue et permettre à chacun de développer ses arguments. Nous sommes totalement indépendants vis-à-vis du maître d'ouvrage et nous devons faire preuve enfin de la plus grande intégrité. Nous ne sommes bien évidemment pas rémunérés selon les résultats du débat. Ce sont les grandes règles que chaque commission particulière doit intégrer et porter. Mais il y a ici une dimension supplémentaire, c'est de parvenir à dépasser le cercle des institutionnels et à encourager la parole des associations et des particuliers.

La réunion de Nantes servira de test: nous nous laissons la possibilité d'organiser deux autres réunions en province

Physiquement, où êtes-vous installé ?

■ Notre "quartier général" est situé à Massy, juste en face de la gare RER B. Nos bureaux sont ouverts à tout le monde, comme toutes nos réunions. C'est d'ailleurs l'une de nos difficultés : réussir à prévenir les intéressés. Nous allons utiliser les journaux, les radios, diffuser tracts et affichettes... Nous comptons aussi bien sûr sur le bouche-à-oreille.

Quel est votre calendrier de travail ?

■ Nos travaux vont s'échelonner jusqu'au 20 mai, avec une phase d'interruption du fait des élections cantonales. Notre première réunion se tient le 13 décembre à Massy. L'objectif est de présenter le débat public, d'expliquer le projet, d'annoncer le calendrier et de faire un premier tour de prise de parole. Nous aurons, au total, une douzaine de réunions en région parisienne, six avant l'interruption et autant ensuite, à Juvisy, Melun, Orly, Villeneuve-Saint-Georges, puis Antony, Villeneuve-le-Roi, Sénart... Nous allons essayer de tenir un rythme d'une réunion par semaine. En principe, chaque réunion aura lieu le soir de 20 heures à 23 heures.

La réunion du 13 janvier à Orly traitera du Grand Paris qui fait actuellement aussi l'objet d'un débat public. Pourquoi cette réunion commune ?

■ Elle doit avoir pour thème l'articulation du système de transport – métro, RER, avion... – autour d'Orly. Il s'agit de comprendre ce qui est en place et les positions sur les futures gares. J'espère de fructueux échanges sur ce sujet : c'est un aspect essentiel avec des attentes importantes, chacun pourra s'exprimer.

Et la province ?

■ Nous prévoyons une réunion à Nantes mi-février, au cours de laquelle les interlocuteurs régionaux comme l'association Interconnexion Sud TGV auront évidemment l'occasion de développer leur point de vue. Le problème, c'est qu'il n'est pas facile de mobiliser des participants en région car le projet est géographiquement éloigné. Nous nous laissons la possibilité de faire d'autres réunions en province, celle de Nantes va servir de test.

Comment jugez-vous la mobilisation des régions sur ce dossier ?

■ Il y a eu un très fort engagement de votre association qui a notamment participé aux études préalables. Les institutions ont également joué un rôle certain. Mais en tant que président de la Commission, il m'est difficile d'en dire plus.

Que se passera-t-il ensuite ?

■ Au terme du débat, notre Commission particulière rédigera un compte rendu d'environ 80 pages. Ce document a pour but de relater le débat, les positions des uns et des autres, leurs arguments, sur la base du verbatim des séances, des contributions, des cahiers d'acteurs, des questions-réponses sur Internet*. Il s'agit à la fois d'être exhaustif et de faire ressortir ce qui est important. Le compte rendu sera ensuite transmis à la Commission nationale du débat public qui va s'en servir pour rédiger son bilan. Ce dernier document, plus succinct, dégagera les lignes directrices et regroupera les recommandations de la CNDP. Cette phase prendra au maximum deux mois. Le maître d'ouvrage aura ensuite un délai de trois mois pour annoncer quelles suites il donne au projet. Il n'est aucunement tenu par les conclusions du débat mais, s'il n'en tient pas compte, il devra se justifier ensuite lors des enquêtes publiques.

*debatpublic-interconnexionsudlgv.org

Exemples de tendances pour les régions de province sur quelques trajets en 2020

par rapport à une situation de référence 2006 (c'est-à-dire avant le lancement des nouvelles lignes)

Bretagne-Pays de la Loire, Sud Europe Atlantique, LGV Est, LGV Rhin-Rhône incluses dans ces projections à 2020)

• LILLE-RENNES

Les fréquences quotidiennes passeraient de 4 trains à 7 trains pour un gain de temps de 2 minutes à plus de 6 minutes pour les scénarios A et B contre une perte de 5 minutes pour le scénario C. Les gains de trafic concerneraient plus de 400 000 personnes avec la création de la gare d'Orly et près de 540 000 personnes avec la création d'une deuxième gare.

• LILLE-BORDEAUX

Les fréquences quotidiennes passeraient de 5,5 trains à 9 trains pour un gain de temps de 2 minutes à plus de 6 minutes pour les scénarios A et B contre une perte de 5 minutes pour le scénario C. Les gains de trafic concerneraient plus de 500 000 personnes avec la création de la gare d'Orly mais plus de 700 000 personnes avec la création d'une deuxième gare.

• STRASBOURG-BORDEAUX

Les fréquences quotidiennes passeraient de 0 train à 6 trains voire 7 selon les scénarios, pour un gain de temps de 2 minutes à plus de 6 minutes pour les scénarios A et B contre une perte de 5 minutes pour le scénario C.

Les gains de trafic concerneraient plus de 300 000 personnes avec la création de la gare d'Orly mais entre 430 000 et 570 000 personnes avec la création d'une deuxième gare.

• MARSEILLE-LE HAVRE-CAEN

Les fréquences quotidiennes passeraient de 1 train à 3 trains, pour un gain de temps de 2 minutes à plus de 6 minutes pour les scénarios A et B et un gain de 3 minutes pour le scénario C. Les gains de trafic concerneraient plus de 150 000 personnes avec la création de la gare d'Orly et plus de 220 000 personnes avec la création d'une deuxième gare.

• NANTES-LYON-MARSEILLE

Les fréquences quotidiennes passeraient de 3 trains à 5 trains, pour un gain de temps de 2 minutes à plus de 6 minutes pour les scénarios A et B et un gain de 3 minutes pour le scénario C. Les gains de trafic concerneraient plus de 740 000 et 800 000 personnes avec la création de la gare d'Orly mais près d'un million de personnes avec la création d'une deuxième gare.

Source des études : SNCF

BRÈVES

Nouveau site Web pour l'association



Le nouveau site de l'Association est en ligne : il présente de manière distinctive le projet de barreau sud et le projet d'amélioration de la ligne actuelle Massy-Valenton. Un espace débat

public permet également à chacun de transmettre sa contribution pour qu'elle soit intégrée sur le site. À visiter sur interconnexionsud.org

POCL Un quatrième scénario à l'étude...

Le 20 octobre dernier, le 6^e comité de pilotage des études du projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon a permis de faire le point sur les contributions de la soixantaine d'acteurs concernés. Très mobilisée, l'association TGV Grand Centre-Auvergne a fait émerger un quatrième scénario "Ouest" offrant de larges fonctionnalités. Les quatre scénarios vont désormais être approfondis pour préparer le dossier de saisine de la CNDP. Le débat public sur le projet est attendu pour l'automne 2011. Signalons que la CRCI du Centre vient de réaliser une contribution très fournie sur l'intérêt du projet pour les entreprises de la région. On peut la lire sur le site de l'association.

SEA La LGV majuscule

La LGV Sud Europe Atlantique (SEA) regroupe en fait quatre projets : Tours-Bordeaux, son prolongement vers l'Espagne, Bordeaux-Toulouse et Poitiers-Limoges, soit un total de 850 km de lignes nouvelles ! On sait que le tronçon central Tours-Bordeaux va être confié à Vinci pour une mise en service fin 2016. Les tronçons Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse doivent apparaître deux ans plus tard avec à la clé de sensibles gains de temps vers Paris, Madrid, Bilbao et Toulouse. Éléments à part entière du projet, les 115 km de Poitiers-Limoges qui mettront Limoges à deux heures de la capitale doivent, eux, entrer en service dès 2014.

LGV DU SUD-OUEST DE L'EUROPE Les ministres ont signé

Dominique Bussereau, alors secrétaire d'État chargé des Transports, José Lopez Blanco, ministre espagnol et Antonio Mendonça, ministre portugais des Transports ont signé une déclaration d'intention sur le projet prioritaire européen LGV du Sud-Ouest de l'Europe, lors de la conférence sur les réseaux transeuropéens qui s'est tenue les 8 et 9 juin à Saragosse.

DÉBAT PUBLIC Alain Mustière rencontre Hubert du Mesnil



Alain Mustière a rencontré le 15 juillet dernier Hubert du Mesnil au siège de RFF afin de faire le point sur l'avancement du projet Massy-Valenton et de préparer le débat public sur l'interconnexion Sud. Le P-DG de RFF a confirmé le démarrage des travaux dans le secteur d'Orly d'ici fin 2010 et l'impossibilité de mettre en place la solution simplifiée envisagée dans le secteur ouest. Hubert du Mesnil a donc précisé que le débat public présenterait une situation de référence de Massy-Valenton similaire à celle prévue dans les simulations des études fonctionnelles. Le P-DG a également proposé d'organiser une rencontre avec Jacques Auxiette, président de la Région Pays de la Loire et de la commission transport de l'Assemblée des Régions de France (ARF).

Présentation du projet à LGV Rhin-Rhône

L'association Interconnexion Sud TGV a participé à la dernière assemblée générale de la LGV Rhin-Rhône afin de présenter les trois scénarios soumis au débat public et l'intérêt de ce projet pour les régions de l'Est. L'association participera également à la prochaine table ronde de l'Association TGV Grand Centre-Auvergne le 11 février prochain à Bourges.

NOUVEAU BARREAU Une motion du Ceser de Bretagne

Le Ceser de Bretagne prépare une motion pour l'assemblée générale du 16 décembre précisant son soutien au projet de nouveau barreau. Contribution à retrouver sur le site de l'association.

ADHÉRENTS

CONSEILS RÉGIONAUX

Pays de la Loire - Limousin - Languedoc-Roussillon - Bretagne - Basse-Normandie - Nord-Pas-de-Calais - Aquitaine - Poitou-Charentes - Centre - Alsace - Auvergne - Champagne-Ardenne

CONSEILS GÉNÉRAUX

Mayenne - Maine-et-Loire - Charente-Maritime - Charente - Lot-et-Garonne - Loiret - Vienne - Morbihan - Creuse - Sarthe - Finistère - Loire-Atlantique - Deux-Sèvres - Indre - Indre-et-Loire - Ille-et-Vilaine - Vendée - Hautes-Pyrénées - Meuse - Haute-Vienne - Meurthe-et-Moselle - Loir-et-Cher

COMMUNAUTÉS URBAINES, D'AGGLOMÉRATIONS, DE COMMUNES

Nantes Métropole Communauté urbaine - Communauté d'agglomération de La Rochelle - Le Mans Métropole Communauté urbaine - Réseau des villes du Maine - Communauté de communes du Pays d'Ancenis - Communauté d'agglomération Tours(s)plus - Communauté d'agglomération du Pays de Vannes - Communauté de communes des Olonnes - Communauté d'agglomération Rennes Métropole - Communauté de communes de l'agglomération orléanaise - Communauté d'agglomération Saumur Loire Développement - Communauté d'agglomération du Pays de Lorient - Communauté urbaine du Grand Nancy - Communauté d'agglomération de Poitiers - Communauté urbaine de Strasbourg - Communauté d'agglomération de Metz Métropole - Communauté urbaine d'Alençon - Communauté d'agglomération de Bayonne Anglet Biarritz - Communauté d'agglomération Nîmes Métropole - Communauté d'agglomération du Pays châtelleraudais - Laval Agglomération - Communauté d'agglomération Chalon-Val de Bourgogne - Communauté d'agglomération de Blois Agglopolys - Communauté d'agglomération Caen-la-Mer - Communauté de communes de Vierzon

COMMUNES

Angers - Massy - Limoges - Orly

ASSOCIATIONS

Association Ouest Logistique - Association TGV Est-Européen - Association TGV Grand Centre-Auvergne - Association des villes et régions européennes de la grande vitesse - Association des villes du Grand Bassin parisien - Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées - Association RACO

ORGANISME CONSULAIRE

Office interconsulaire des communications et des transports du Sud-Est

CHAMBRES RÉGIONALES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

Pays de la Loire - Aquitaine - Bourgogne - Poitou-Charentes - Limousin - Centre - Haute-Normandie - Bretagne - Paris Île-de-France - Franche-Comté - Champagne-Ardennes

CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

ACFCI - Mayenne - Loiret - La Rochelle - Rennes - Alençon - Loir-et-Cher - Côtes-d'Armor - Vienne - Morlaix - Nantes-Saint-Nazaire - Essonne - Brest - Eure-et-Loir - Maine-et-Loire - Pays de Fougères-Morbihan - Limoges et Haute-Vienne - Touraine - Lot-et-Garonne - Vendée - Indre - Le Mans - Moulins-Vichy - Cherbourg Cotentin - Grand Lille - Meuse - Vosges - Rouen - Le Havre - Strasbourg et Bas-Rhin - Deux-Sèvres - Tulle-Ussel - Yonne - Seine-et-Marne

PORT

Port Nantes-Saint-Nazaire.

FÉDÉRATIONS PROFESSIONNELLES

FRTP Bretagne - FNTP - TP Sarthe - TP Vendée - Syndicat parisien des travaux publics - TP Loire-Atlantique - TP Maine-et-Loire - FRTP des Pays de la Loire - TP Mayenne

CESER

Centre - Bretagne - Lorraine - Poitou-Charentes - Pays de la Loire

Interconnexion

La lettre de l'association Interconnexion Sud TGV en Île-de-France
Délégation régionale : CRCI des Pays de la Loire
16 quai Ernest-Renaud - BP 70515 - 44105 Nantes cedex 4
Tél. 02 40 44 63 43 - Fax 02 40 44 63 20 - www.interconnexionsud.org
Directeur de la publication : Alain Mustière
Rédacteur en chef : Marc Bouchery
Réalisation : Édito - Nantes
Photos : DR, sauf mention

LA PAROLE À JEAN-VINCENT PLACÉ

Vice-président de la Région Île-de-France en charge des transports



Massy-Valenton : le point

“À l'est, le processus de production est enclenché, souligne François Régis Orizet, directeur régional de RFF, tant en ce qui concerne les études d'impact que les opérations préalables à l'implantation des protections acoustiques à Villeneuve-le-Roi. Pour celles-ci, la configuration ne nécessite pas d'expropriation et nous préférons donc traiter les choses au cas par cas avec les particuliers. Ceci sans exclure, avec leur accord, des solutions qui empieraient sur leurs propriétés.” À l'ouest, les choses se présentent plus difficilement : “La solution évoquée l'an passé, consistant à maintenir une voie unique pour les trains à grande vitesse sur quelques centaines de mètres, ne permet pas, contrairement à ce que nous espérons, de bâtir un graphique suffisamment robuste. Nous avons donc décidé de l'écartier.” Une autre solution, qui permettrait de maintenir la plate-forme actuelle est en cours d'étude avec la RATP, qui dispose à cet endroit d'une réservation pour la création future d'une troisième voie du RER B. “Je pense qu'ils sont ouverts sur le sujet, précise François-Régis Orizet, suite à des échanges avec la direction générale de la RATP. Mais le RER B est un problème majeur en Île-de-France et la décision ne sera prise qu'après la finalisation d'études en cours, dont les résultats sont attendus à l'été 2011. À cette échéance, nous disposerons également des éclairages du débat public sur le barreau sud et nous aurons tous les éléments pour décider.”

RENDEZ-VOUS

13 décembre 2010

Réunion publique dans le cadre du débat public sur l'interconnexion Sud, à Massy

16 décembre 2010

Assemblée générale de l'association Interconnexion Sud TGV, au Palais du Luxembourg à Paris

5 janvier 2011

Réunion publique dans le cadre du débat public sur l'interconnexion Sud, à Juvisy

13 janvier 2011

Réunion publique dans le cadre du débat public sur l'interconnexion Sud, à Orly (commune avec le débat public sur le Grand Paris)

20 janvier 2011

Réunion publique dans le cadre du débat public sur l'interconnexion Sud, à Villeneuve-Saint-Georges

Mi-février 2011

Réunion publique dans le cadre du débat public sur l'interconnexion Sud, à Nantes

“Nous entrons dans le débat public sans préjugés”

Alors que le projet est lancé à l'est, la solution simplifiée à l'ouest étudiée par RFF s'avère impossible. Dans ce contexte, quelle est la position de la Région Île-de-France pour faire aboutir le projet ?

Le projet est relancé à l'est grâce aux efforts de la Région Île-de-France et des élus locaux, dont mon collègue Daniel Guérin, conseiller régional et conseiller général de Villeneuve-le-Roi. Ce sont eux qui ont “imposé” le protocole sur les modalités de réalisation de l'aménagement ferroviaire entre la Région, l'État et RFF, qui a permis également la signature de la convention générale de financement du projet par le président Huchon. Le projet a pu aussi redémarrer grâce à la signature en janvier 2010 de la convention sur les mesures d'insertion environnementale complémentaires sur Orly et Villeneuve-le-Roi, dont la Région a été, là aussi, le pilote.

À l'ouest, le projet simplifié présenté par RFF, suite aux demandes pressantes de la Région, s'avère impossible à mettre en œuvre du fait de l'existence d'une portion de voie unique à hauteur d'Antony. Celle-ci empêche de construire une grille horaire performante pour les TGV au niveau national. La Région demande instamment à RFF de revoir sa copie sur ce point essentiel. En effet, les travaux à l'ouest ont pour nous une importance très grande dans la mesure où ils permettent de doubler le RER C entre Massy et Valenton (de 2 à 4 trains par heure).

Les travaux sont aussi essentiels pour les autres Régions qui depuis plus de dix ans, interpellent l'État sur la mauvaise connexion des TGV atlantiques avec le reste du réseau. Bien évidemment, cette solution doit être pensée dans le respect le plus absolu des normes de bruit, comme nous l'avons obtenu sur le secteur Est. J'y serai personnellement plus qu'attentif.

RFF étudie la possibilité d'utiliser une voie de la RATP. Ce nouveau scénario est-il crédible et le planning envisagé – décision sur la libération de la voie fin 2011 – est-il acceptable pour la Région ?

La RATP étudie actuellement la possibilité de créer une troisième voie sur le secteur d'Antony pour la circulation des RER B et nous y sommes évidemment attentifs. Mais un délai portant des résultats pour fin 2011 est pour nous beaucoup trop tardif. Là encore, j'en appelle à l'État pour coordonner les décisions de ces établissements publics. La Région et le STIF souhaitent bien évidemment être partie prenante de ces options.

Quelles sont les propositions de la Région Île-de-France vis-à-vis des autres régions pour débloquer ce projet ?

Cela fait près de dix ans que ce dossier est à l'étude et sept ans que toutes les Régions,

sous l'égide de l'État, se sont engagées financièrement, sur un parti pris technique que l'on nous avait présenté à l'époque sans faille. Et nous constatons aujourd'hui que ce dossier n'est pas en ordre. Des erreurs d'appréciation ont sans doute été commises par RFF. C'est pourquoi nous interpellons l'État ! Cependant, avant toute réponse et sans plus attendre, j'ai souhaité que soit organisé très rapidement un comité de pilotage réunissant l'ensemble des présidents et vice-présidents transports des Régions concernées, afin que soient étudiées le plus rapidement possible toutes les mesures pouvant être prises sur le secteur ouest.

Le débat public qui s'ouvre sur un nouveau barreau peut-il faire surgir une autre solution, ou la Région souhaite-t-elle que le projet Massy-Valenton se fasse en totalité avant l'interconnexion ?

Ce sont deux projets complètement différents. Massy-Valenton répond à une double urgence à court terme : accompagner le développement des lignes TGV et RER sur cet axe, tout en traitant le mieux possible les nuisances sonores pour les riverains. Et cela à l'horizon 2015 au plus tard ! L'interconnexion est un projet à beaucoup plus long terme (à minima 2025) : elle répond à des objectifs beaucoup plus larges d'aménagement du territoire – rocade TGV, desserte d'Orly. Les riverains qui subissent les nuisances actuelles ne peuvent pas attendre dix ans encore. Ce serait inacceptable !

Quels sont les messages que la Région Île-de-France souhaite faire passer vis-à-vis des régions de province lors de ce débat ?

L'interconnexion Sud est un grand projet national et de dimension européenne. Il amorce le bouclage d'une rocade LGV en Île-de-France qui permettra à la région capitale d'être le principal carrefour du réseau européen à grande vitesse. L'enjeu est considérable. Il doit permettre des liaisons avec la plate-forme d'Orly de très grande qualité, tout en supprimant les nuisances sonores à Massy-Valenton. Nous sommes très favorables à ce projet dont nous avons financé 50 % du montant des études.

Il s'agit d'un débat public dans lequel nous entrons sans préjugés, à l'écoute des Franciliens et Franciliennes. Néanmoins, nous marquons une préférence pour la solution qui répond aux prescriptions du SDRIF en permettant une desserte en ligne directe de l'aéroport d'Orly, grand objectif national, en la découplant du fonctionnement du RER C et en assurant le plus fort potentiel de développement de l'activité ferroviaire.

REVUE DE PRESSE



Consensus bas-normand

Alors que RFF prépare le débat public – attendu fin 2011 – sur le projet de LGV Paris-Normandie, les élus bas-normands se sont unanimement prononcés pour une plate-forme ferroviaire commune à la Haute et à la Basse-Normandie.

La Gazette des communes du 25 juin 2010

Montpellier-Perpignan à l'étude

Les études préalables à la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ont démarré. Le calendrier idéal prévoit une DUP en 2015 pour une mise en service à l'horizon 2020.

La Gazette des communes du 25 juin 2010



LGV Bretagne-Pays de la Loire : la procédure avance

Les trois candidats à la réalisation de la LGV Bretagne-Pays de la Loire – Eiffage et les deux groupements constitués autour de Bouygues et de Vinci – ont remis leur offre le 13 octobre. RFF procède actuellement à leur analyse pour une désignation début 2011. La réalisation de la virgule de Sablé pourrait intervenir en complément une fois son financement finalisé.

Ouest-France du 5 novembre 2010

