

Interconnexion

Numéro 3 - décembre 2011

La lettre de l'association Interconnexion Sud TGV

Le projet d'interconnexion des LGV au sud de l'Île-de-France est désormais sur les rails. Le 22 septembre dernier, la décision du conseil d'administration de Réseau ferré de France de poursuivre le projet après un débat public consensuel sur sa nécessité, marque en effet une étape très importante. Même si cette interconnexion est inscrite dans les schémas nationaux depuis près de dix ans (CIADT de 2003, Grenelle Environnement, Schéma national des infrastructures de transport) et dans le Schéma de développement de la Région Île-de-France et dans celui du Grand Paris, c'est avec satisfaction que nous voyons ce projet conforté. Je me réjouis que le débat public ait montré l'importance d'une nouvelle gare à Orly, même si chacun peut avoir sa propre vision selon les scénarios proposés. Ce projet est une priorité : selon Hubert du Mesnil, président de RFF, il conditionne l'essor de la grande vitesse ferroviaire dans les prochaines années et constitue la clé de voûte du réseau. Comment justifier en effet les 4 500 km de lignes prévus dans le Grenelle Environnement si on ne les connecte pas entre elles ? Notre mobilisation doit désormais porter sur le financement qui va de 1,5 à plus de 3 milliards selon les scénarios et préciser les intérêts, pour les acteurs de province et surtout pour les Franciliens, notamment dans le cadre du scénario C à deux gares.

L'avancement de ce projet ne doit pas freiner notre mobilisation sur l'amélioration de la ligne actuelle Massy-Valenton. Grâce à la nouvelle impulsion donnée par la Région Île-de-France, et aux nouvelles propositions de RFF évitant un élargissement de l'emprise au sol et présentant de nouvelles mesures de protection, j'ai bon espoir que la raison l'emporte et qu'un équilibre soit trouvé. Car, je tiens à le rappeler, ces mesures seront pérennes et permettront un renforcement des fréquences du RER pour les Franciliens après le basculement sur le nouveau barreau d'interconnexion des LGV. Soyez certains que notre association et l'ensemble de ses adhérents, au premier rang desquelles les Régions de province, restent mobilisés sur ce projet d'aménagement du territoire francilien et national.

Alain Mustière
Président de l'association
Interconnexion Sud TGV

Échanges

Débat public fructueux

■ **INTERVIEW** Hubert du Mesnil

Le débat public a réaffirmé l'opportunité du projet

■ **ZOOM** Quels impacts en termes de fréquences

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

■ **LA PAROLE À** Jacques Auxiette, président de la Région des Pays de la Loire



Échanges fructueux

Le projet d'interconnexion Sud TGV a franchi avec succès la délicate épreuve du débat public. Il en ressort même globalement conforté. Récit et analyse.



On le sait, c'est un projet atypique... Sa grande caractéristique tient au fait que ses principaux bénéficiaires ne sont pas directement impactés par l'aménagement. À ce titre, on pouvait craindre un certain décalage lors du débat. Il n'en a rien été. Il est au contraire intéressant de constater que le projet est globalement jugé opportun : la très grande majorité des participants s'est en effet prononcée sans ambiguïté en faveur de l'interconnexion. Les différents acteurs ont certes chacun leur sensibilité et privilégié à ce titre tel ou tel scénario. Seul le scénario B est le plus communément écarté...

Le débat public en chiffres

- 13 réunions publiques
- 1930 participants
- 931 internautes ont suivi l'une des réunions publiques sur le Net
- 74 cahiers d'acteurs rédigés
- 24 auditions d'acteurs
- Près de 22 000 connexions sur le site Internet du débat
- 135 questions posées sur le site
- 85 avis postés sur le site

Une gare à Orly

L'un des aspects les plus importants de ce dossier concernait la gare à Orly, avec le souci de privilégier l'intermodalité entre le train et l'avion tout en améliorant la desserte locale. La quasi-totalité des acteurs s'est déclarée favorable à la création de cette gare et une majorité s'est nettement dessinée autour d'une localisation au plus près des aéroports. Une option qui reste toutefois conditionnée à la

mobilisation de financements suffisants car elle génère un surcoût de 600 millions d'euros. Cette solution qui privilégie l'absence de rupture de charge est d'ailleurs incompatible avec le scénario B.

Une deuxième gare... mais où ?
L'option d'une deuxième gare – selon les scénarios à Villeneuve-Saint-Georges au nord ou Lieusaint au sud – relève de considérations d'aménagement du territoire en Île-de-France qui dépassent le strict cadre d'une ligne TGV. De nombreux acteurs l'ont d'ailleurs parfaitement perçu et le débat a largement porté sur cette question : faut-il privilégier l'étalement urbain ou la densification d'un secteur déjà très urbanisé ? À ce stade, le débat ne tranchait pas, mais RFF a depuis choisi Lieusaint.

Interconnexion... avec les projets de LGV

La question de l'interconnexion avec les futures LGV et le réseau francilien a également été au cœur du débat. À ce titre, la réunion du 13 janvier avec la présentation du projet de réseau du Grand Paris a permis de poser tous les enjeux... La connexion avec les futures lignes POCL et Paris-Normandie a également été abordée. Il faut ajouter que l'aspect financement du projet a également tenu une place importante dans les discussions. À ce titre, l'intervention d'un spécialiste du financement des nouvelles LGV a particulièrement éclairé le débat. Il faut aussi noter que cet aspect a fait l'objet d'un atelier spécifique qui a réuni une cinquantaine de personnes – un autre atelier a porté sur les capacités ferroviaires. Autre point important :

l'impact environnemental, notamment au niveau des zones boisées et des nappes phréatiques, et les nuisances. Dans ce domaine, l'insertion des tunnels a fait l'objet de nombreuses discussions.

Bilan positif

Au final, il ressort que le débat a été riche et de haute tenue. Très suivi – voir encadré, il a également parfaitement rempli ses objectifs en permettant notamment de mieux justifier l'intérêt d'une gare à Orly, d'éclairer plusieurs aspects et surtout de montrer l'intérêt et les attentes des différents acteurs. Certains participants ont également avoué avoir changé d'opinion à la suite du débat ce qui prouve là encore sa qualité. En matière de scénario, il convient d'affiner les études : même si le scénario B est a priori écarté, le choix reste à faire, au vu des études complémentaires entre les deux autres scénarios. L'intérêt d'une deuxième gare est lui aussi confirmé mais la création de celle-ci dépend désormais des financements qui seront trouvés. Sur Massy-Valenton, enfin, RFF a bien saisi les inquiétudes qui restent vives. C'est pourquoi, même si ce sujet ne faisait pas a priori partie du débat, le maître d'ouvrage a décidé d'intensifier encore la concertation sur la suite des aménagements.

La décision

Lors de son conseil d'administration du 22 septembre, RFF a tiré les enseignements du débat public et décidé de poursuivre le projet d'interconnexion sud en engageant les études préalables à l'enquête d'utilité publique. Trois grands

Les trois scénarios présentés

• SCÉNARIO A

Tunnel direct de 18 km entre Massy-Orly et Valenton - Limeil-Brévannes. Possibilité d'une gare souterraine à Villeneuve-Saint-Georges.

Coût : 2,5 milliards d'euros ou 3,0 milliards avec deux gares

• SCÉNARIO B

Tunnel à l'ouest d'Orly mais jumelage en surface avec le corridor ferroviaire existant dans les secteurs moins denses. Possibilité d'un tunnel direct sur la partie est et d'une gare dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges.

Coût : de 1,4 à 1,8 milliard d'euros ou 2,3 milliards d'euros avec deux gares

• SCÉNARIO C

Tunnel de 31 km entre Massy-Orly et Sénart, deuxième gare à Lieusaint

Coût 3,3 milliards d'euros

principes ont été adoptés à cette occasion : assurer en premier lieu la faisabilité du financement à partir de l'hypothèse du maintien de la gare actuelle de Massy, de la création d'une gare proche des aéroports d'Orly et d'une deuxième gare sur le secteur de Sénart. Le choix du scénario final devant intervenir à la suite de ces études ; approfondir l'insertion environnementale, l'accessibilité des gares, la recherche de solutions alternatives à la connexion de la ligne Paris-Normandie à Wissous et l'articulation avec l'aménagement de Massy-Valenton ; déployer enfin un dispositif d'information et de concertation sur la suite du projet.

■ INTERVIEW

HUBERT DU MESNIL



©RFF / Luc Benevello

À l'issue du débat public, le P-DG de Réseau ferré de France dresse le bilan d'étape et pose les prochaines échéances de l'interconnexion Sud.

En quoi le projet d'interconnexion des lignes à grande vitesse au sud de l'Île-de-France est-il particulier ?

■ C'est un projet atypique : porté de longues dates par les Régions de province dont je salue le soutien, il vise à améliorer les liaisons province-province. C'est une autre conception du TGV qui va permettre d'offrir des liaisons directes entre toutes les capitales régionales et certaines villes en Europe. Il comporte également un projet de gares nouvelles, pour des liaisons province - Île-de-France plus dynamiques. À l'instar des gares de Roissy, Chessy et Massy, le projet prévoit la création d'une gare à Orly et éventuellement d'une gare à Sénart. Des pôles attractifs de la région Île-de-France seront ainsi accessibles depuis l'ensemble du territoire. La gare d'Orly, présente un formidable espace de complémentarité entre le train et l'avion, pour un système multimodal complet et efficace. Le projet d'interconnexion Sud est en synergie entre des enjeux nationaux, régionaux et franciliens.

Vous dites qu'il constitue la future clé de voûte du réseau des lignes à grande vitesse. Pourquoi ?

■ Notre réseau à grande vitesse se développe vers l'Ouest, avec notamment les futures lignes à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes et Sud Europe Atlantique, entre Tours et Bordeaux. L'interconnexion Sud permettra de relier ces lignes au reste du réseau français et européen à travers des liaisons plus fluides et efficaces qui apporteront à terme plus de robustesse et de régularité à

l'ensemble du réseau, aussi bien pour les TGV que pour les RER. Aujourd'hui, la mixité des circulations des TGV et des RER sur une même ligne engendre une rigidité des dessertes ferroviaires. Schématiquement, tous les trains au départ de la gare Montparnasse sont coordonnés avec les horaires des RER C. Une ligne dédiée aux TGV permettra une exploitation plus souple et efficace avec des horaires plus adaptés.

Comment jugez-vous le débat public qui vient de s'achever ? En quoi fait-il éventuellement évoluer le projet et en quoi le conforte-t-il ?

■ Nous sommes maintenant rodés à l'exercice du débat public. C'est un moment essentiel dans la vie d'un projet, pour le dynamisme qu'il lui apporte et les réponses que l'on en tire. Avec 74 cahiers d'acteurs édités et 15 réunions dont une à Nantes, où la participation a été très importante, nous avons assisté à un débat riche en enseignements. La première conclusion que nous pouvons tirer est la réaffirmation de l'opportunité du projet qui a été compris, malgré sa complexité et son originalité. Son intérêt a été partagé avec l'ensemble des participants. Le projet sort véritablement renforcé du débat public. Ont été soulignés, d'une part, les avantages que représentent la gare d'Orly ainsi qu'une éventuelle seconde gare et, d'autre part, son intérêt dans la structuration du réseau national et francilien. Nous avons toutefois noté, à travers l'engouement du public, et des acteurs institutionnels et politiques envers le projet, une double exigence. La première est que le projet s'intègre de façon harmonieuse dans son territoire. La seconde, preuve de responsabilisation des acteurs, est que l'on trouve les financements nécessaires avec nos partenaires. C'est toute une démarche que nous lançons pour l'année à venir.

Quelles vont être désormais les prochaines étapes et les principales échéances ?

■ Le conseil d'administration de RFF a donné son accord pour poursuivre le projet en lançant une nouvelle phase d'études qui doit nous conduire jusqu'à l'enquête d'utilité publique. En premier lieu, nous souhaitons approfondir les questions économiques et financières sur les différents scénarios. Nous affichons une préférence pour une gare à Orly, dans la mesure du possible proche des aéroports,

en cohérence avec l'arrivée du métro automatique du Grand Paris. Et il y a la question de l'éventuelle seconde gare à Sénart. Ce sont donc des études économiques, techniques et environnementales qui vont s'engager afin de préciser le projet. Notre premier objectif est de produire, au regard des conclusions du débat public, de nouveaux éléments d'analyse qui nous permettront de choisir, fin 2012, le scénario qui sera étudié dans la suite du projet. Tout au long de ce processus, nous aurons à cœur de poursuivre ce dialogue constructif, avec nos partenaires institutionnels, mais aussi avec les élus, les associations et le grand public.

Le conseil d'administration de RFF a donné son accord pour poursuivre le projet avec une nouvelle phase d'études

La question du financement va se poser rapidement. Comment allez-vous avancer sur ce sujet ?

■ Le débat public a montré que la question de notre capacité à financer le projet était déterminante dans les options à prendre. Tout d'abord, une gare au plus près des aéroports représente un surcoût. Il s'agit de voir à présent, avec les acteurs qui en tirent un bénéfice, quels investissements ils souhaitent apporter au projet. Nous avons le choix entre un projet à deux gares et un projet à une gare. Il est de notre responsabilité d'approfondir la pertinence et les avantages du projet, afin de rassembler nos partenaires derrière un scénario. Plus concrètement, il s'agit pour nous, dans les mois qui viennent, de travailler les questions économiques et financières, avec la mise en place d'un comité scientifique, et d'ouvrir ensuite un dialogue avec l'ensemble de nos partenaires sur notre capacité collective à financer le meilleur projet pour le réseau national et pour nos territoires. Il s'agit d'un programme ambitieux pour l'année 2012, mais c'est la clé de réussite du projet. Pour un dossier atypique, il nous faut des méthodes innovantes. RFF doit repenser son approche économique du projet. Cela se fera en partenariat avec les différents acteurs qui ont porté et qui portent le projet.

■ BRÈVES

LGV BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE Partenariat signé !



©RFF

RFF a signé en juillet la convention de financement du projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire avec l'État et les collectivités territoriales concernées. Parallèlement, la convention de partenariat public-privé pour la réalisation et l'exploitation de ce tronçon durant 25 ans a été ratifiée avec Eiffage Rail Express : une première pour une infrastructure de transport. Le projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire, estimé à 3,3 milliards d'euros, couvre 182 km pour prolonger la liaison grande vitesse entre Le Mans et Rennes. Le chantier doit démarrer cet été et s'achever fin 2016 pour une mise en service au printemps 2017.

POCL Le débat public est en cours

Le débat public relatif à la liaison TGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon a démarré le 4 octobre dernier et doit s'achever fin janvier 2012. Il doit permettre au public de s'exprimer sur les quatre scénarios proposés pour ce chantier de 12,2 à 14 milliards d'euros. Au vu des conclusions du débat, RFF aura ensuite jusqu'à fin juin pour décider de la poursuite du projet dont la mise en service est annoncée à l'horizon 2025.

LGV RHIN-RHÔNE Inauguration du premier tronçon de la branche est

Le président de la République a symboliquement inauguré le premier tronçon de la nouvelle LGV Rhin-Rhône en septembre dernier, quelques mois avant la mise en service intervenue le 11 décembre. Cette ligne de 190 km entre Dijon et Mulhouse permet de relier Paris à la Franche-Comté et la Suisse alémanique avec des gains de parcours significatifs, mais connecte aussi la côte méditerranéenne à la façade est et à l'Allemagne. Des incertitudes demeurent sur le financement des 50 km restants sur cette LGV qui est aussi la première à ne pas passer par l'Île-de-France.

LGV RHIN-RHÔNE Le monde économique réclame le dernier tronçon de la branche est

L'Union européenne des Chambres de commerce et d'industrie (UECC) a signé à l'unanimité le 20 septembre dernier une résolution en faveur du respect du calendrier pour la réalisation du dernier tronçon de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. L'UECC qui rassemble une cinquantaine d'organismes consulaires européens exprime ainsi les attentes de 2,5 millions d'entreprises. Elle appelle également les entreprises exploitantes à mieux valoriser cette liaison stratégique.

RENNES-NANTES Débat public annoncé

Le projet de LGV entre les deux métropoles du Grand Ouest prend tournure. L'objectif est en effet d'éviter un mitage du territoire à mi-chemin et surtout de desservir le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes. La LGV permettrait ainsi de relier Nantes et Rennes en 45 minutes, arrêt à l'aéroport compris, contre près de 1 h 20 actuellement pour les meilleurs trajets directs. Le débat public pourrait se tenir en 2013.

TOURS-BORDEAUX L'État garantit le financement

Après plusieurs mois de tergiversations de plusieurs des quelque 57 collectivités appelées à contribuer à la réalisation du tronçon de LGV Tours-Bordeaux, l'État a finalement décidé d'apporter les 200 millions d'euros qui manquaient – sur 8 milliards au total. Pour la ligne, la convention de financement a ainsi pu être signée cet été.

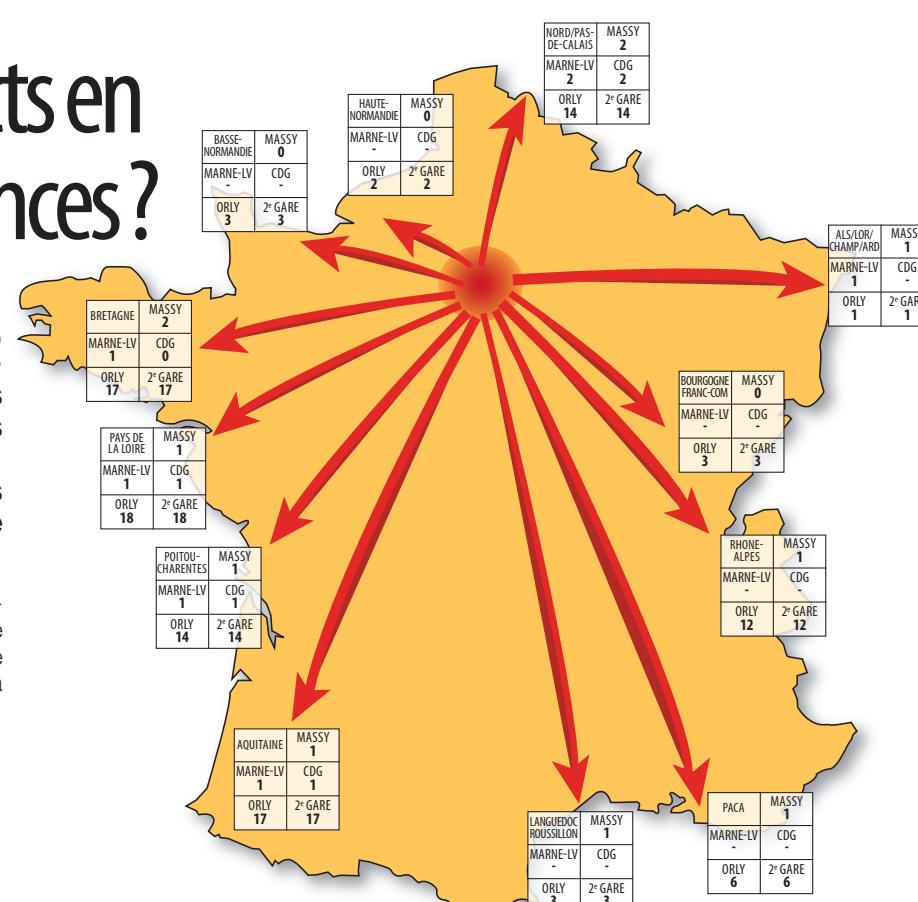
PARIS-NORMANDIE Débat public entamé

Une autre ligne aborde l'épreuve du débat public, celle qui doit relier la capitale aux métropoles normandes. Même si l'il ne s'agit pas d'une LGV – la vitesse sera "seulement" de 250 km/h –, la liaison apportera des gains de temps significatifs tout en permettant de moderniser un réseau très ancien dans cette région. Après la clôture du débat, RFF aura ensuite jusqu'à mi-2012 pour décider de la suite à donner au projet.

■ ZOOM Quels impacts en termes de fréquences ?

Pour ses propres études de trafic, SNCF Voyages a établi des hypothèses de dessertes supplémentaires pour quelquesunes des régions concernées par le projet d'interconnexion Sud. Les chiffres présentés correspondent à une hypothèse haute pour un scénario à deux gares...

Pour chaque région, les chiffres indiquent le nombre de circulations supplémentaires dans chaque sens, respectivement : à Massy, à Marne-la-Vallée (MARNE-LV), à Charles-de-Gaulle (CDG), à Orly et à la deuxième gare



STRUCTURES ADHÉRENTES

CONSEILS RÉGIONAUX

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

CONSEILS GÉNÉRAUX

Charente. Charente-Maritime. Creuse. Hautes-Pyrénées. Ille-et-Vilaine. Indre. Loir-et-Cher. Loire-Atlantique. Loiret. Maine-et-Loire. Mayenne. Meurthe-et-Moselle. Meuse. Morbihan. Sarthe. Vendée.

COMMUNAUTÉS URBAINES, D'AGGLOMERATIONS, DE COMMUNES

Communauté d'agglomération Bayonne-Anglet-Biarritz. Communauté d'agglomération Blois Aggropolis. Communauté d'agglomération Bourges plus. Communauté d'agglomération Caen-la-Mer. Communauté d'agglomération Chalon-Val de Bourgogne. Communauté d'agglomération de La Rochelle. Communauté d'agglomération de Metz Métropole. Communauté d'agglomération Nîmes Métropole. Communauté d'agglomération-Orléans Val de Loire. Communauté d'agglomération du Pays châtelleraudais. Communauté d'agglomération du Pays de Lorient. Communauté d'agglomération du Pays de Vannes. Communauté d'agglomération de Poitiers. Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire. Communauté d'agglomération Rennes Métropole. Communauté d'agglomération Saumur Loire Développement. Communauté d'agglomération Tours(s) plus. Communauté de communes des Olonnes. Communauté de communes du Pays d'Ancenis. Communauté de communes de Vierzon, Pays des cinq rivières. Communauté urbaine d'Alençon. Communauté urbaine du Grand Nancy. Communauté urbaine de Strasbourg. Angers Loire Métropole. Le Mans Métropole Communauté urbaine, Réseau des villes du Maine. Nantes Métropole Communauté urbaine.

COMMUNES

Limoges. Massy. Orly.

ASSOCIATIONS

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

ORGANISME CONSULAIRE

Office interconsulaire des communications et des transports du Sud-Est.

AUTRE ORGANISME

EPA Sénart.

CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE RÉGION

Aquitaine. Bourgogne. Bretagne. Centre. Champagne-Ardenne. Haute-Normandie. Limousin. Paris Île-de-France. Pays de la Loire. Poitou-Charentes.

CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

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

FÉDÉRATIONS PROFESSIONNELLES

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

CESER

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

LA PAROLE À JACQUES AUXIETTE

Président de la Région des Pays de la Loire



Massy-Valenton : le temps de la concertation

Sur le délicat problème du tronçon actuel entre Massy et Valenton, la solution d'aménagement désormais privilégiée consiste à limiter au maximum l'élargissement de l'emprise au sol que les riverains refusent : la deuxième voie TGV s'inscrit dans l'emprise existante tandis que les autres voies sont resserrées. Pour renforcer encore la concertation avec les riverains sur cet aménagement, RFF a mis en place à l'automne un dispositif spécifique avec des réunions publiques et quatre ateliers thématiques. Elle permet notamment de porter une attention toute particulière aux traitements des nuisances phoniques. Cette phase doit s'achever en début d'année 2012 et déboucher sur une concertation continue tout au long du projet.

RENDEZ-VOUS

11 janvier 2012

La LGV POCL et son insertion en Île-de-France. Réunion dans le cadre du débat public sur la LGV POCL, à Orly, Centre culturel communal

17 janvier 2012

Assemblée générale de l'Association Interconnexion Sud TGV au Palais du Luxembourg

Janvier 2012 (date à confirmer)

Réunion publique de clôture de la concertation sur le secteur ouest de Massy-Valenton

"L'interconnexion Sud est le chaînon manquant du réseau des LGV"

En quoi le projet d'interconnexion des lignes à grande vitesse au sud de l'Île-de-France est d'intérêt national ?

■ Je ne connais pas de projets de LGV réunissant autant de collectivités autour de la table. J'en veux pour preuve le nombre actuel d'adhérents à l'association Interconnexion Sud TGV : 61 collectivités dont 12 Régions soit près de 60 % des Régions continentales, nombre qui pourrait même encore augmenter. Il faut aussi rappeler que ce projet a été considéré d'intérêt national dès 2003, puisqu'il avait été retenu par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT). Cela a été confirmé dans le Schéma national des infrastructures de transports (SNIT) avec pour objectif un engagement avant 2020.

L'interconnexion Sud est le chaînon manquant du réseau des LGV. Elle permettra en effet de mieux relier les lignes entre elles et d'asseoir la performance de la grande vitesse ferroviaire sur de longues distances sans rupture de charge dans une gare parisienne. D'ores et déjà, la hausse des trafics sur les TGV province-province est la plus importante et les prévisions de trafic entre Massy et Valenton sont estimées à plus de 6 millions de voyageurs en 2020 contre 3 millions aujourd'hui. Entre 2007 et 2009, une croissance de 8 % par an a été observée contre 4 % pour les liaisons province-Paris.

Le scénario A à deux gares, soutenu par la majorité des acteurs de province, n'est pas privilégié par RFF. Quelle conséquence en tirez-vous ?

■ La décision du conseil d'administration de RFF est plus subtile et affirmative que cela. Elle oblige à lire entre les lignes : le scénario A avec deux gares est en fait écarté définitivement. Seuls les scénarios présentant une seule gare desservant l'aéroport d'Orly, ou une deuxième gare à Lieusaint sont encore en course. En théorie, même le scénario B, qui a le plus d'impact sur la population et qui a été rejeté par les acteurs du débat, n'est pas totalement écarté, parce que c'est le moins onéreux. Je pense qu'il faut traduire clairement : RFF ne choisit pas car le nerf de la guerre, c'est le financement.

À présent, il s'agit de définir ensemble le meilleur scénario. Notons que les collectivités de province ne sont pas opposées au scénario C. Mais il profite largement aux Franciliens et constitue un enjeu d'aménagement du territoire pour le sud-est de l'Île-de-France. Reste à savoir les avantages qu'il pourrait procurer en termes de nombre de dessertes pour la province par rapport au scénario A. Les prochaines études devront préciser le rapport coûts/avantages de chaque scénario et définir les apports procurés aux uns et aux autres :

combien et quels voyageurs profiteront de ce nouveau projet ? Quelles recettes de péages pour RFF ? Quelles dessertes ?

Qu'attend la Région des Pays de la Loire des prochaines étapes ?

■ On voit bien que le conseil d'administration de RFF souligne l'importance de vérifier la faisabilité financière du projet dès à présent, alors que le débat public vient de s'achever. Cette question n'est pas posée habituellement à ce stade des études. Or, en 2012, se posera la question du financement des études préalables à la déclaration d'utilité publique du projet. En outre, le coût de ces études représentera plusieurs dizaines de millions d'euros.

C'est pourquoi au vu de ces éléments et de la teneur de la décision du CA de RFF, il est indispensable qu'une mission de financement soit constituée dès à présent par l'Etat. Là encore, il n'est pas habituel de constituer ce type de mission très en amont des projets mais sans un pilote et des critères objectifs de répartition des financements, je crois que les discussions aboutiront difficilement. Il faut qu'elle soit associée rapidement aux travaux car certains critères nécessiteront peut-être des approfondissements dans le cadre de la première étape des études et concertation qui devraient s'achever en 2012. Je pense notamment à certains calculs économiques qui ont constitué pour la LGV Bretagne-Pays de la Loire une base de négociation pour répartir les financements entre collectivités.

Qu'attendez-vous de la concertation qui se lance sur l'amélioration de la ligne actuelle Massy-Valenton ?

■ Avancer ! Cela fait plus de huit ans que les cinq Régions de province participant à ce projet ont inscrit les crédits nécessaires. Elles ne peuvent plus se contenter d'une desserte de mauvaise qualité et de voir parallèlement les coûts du projet augmenter simplement parce que les délais et certains engagements n'ont pas été respectés.

Le projet a évolué dans le bon sens car les travaux peuvent commencer à l'est dès 2012 et que ceux proposés à l'ouest ne nécessitent plus d'élargissement de la plateforme existante. On atteint ainsi un équilibre entre contraintes techniques et environnementales : RFF présente une solution technique plus contraignante pour l'exploitation mais correspondant mieux aux souhaits des riverains, donc plus acceptable. Les protections phoniques vont améliorer leurs conditions de vie par rapport à la situation actuelle et elles seront pérennes. Les ingrédients pour une concertation constructive sont à mon sens réunis. Chacun devra être raisonnable, entre tout et rien, il doit bien y avoir quelque chose !

REVUE DE PRESSE

Les Echos

Le premier TGV interrégional est entré en service

Le TGV Rhin-Rhône est entré en service le 11 décembre dernier sur 140 km de lignes nouvelles entre Dijon et Mulhouse. La Franche-Comté attend beaucoup du désenclavement apporté par cette première ligne TGV purement interrégionale.

La Ligne TGV Rhin-Rhône accueille ses premiers voyageurs – Les Echos n° 21077 du 12 décembre 2011

LE FIGARO

Vinci boucle le financement de la ligne Tours-Bordeaux

La crise financière a compliqué le tour de table. Mais le leader français du BTP a réussi à trouver les 3 milliards d'euros d'emprunts nécessaires (sur un total de 7,8 milliards d'euros) pour lancer le projet.

Vinci confirmé pour le TGV Tours-Bordeaux – Le Figaro n° 20800 du 17 juin 2011



Interconnexion

La lettre de l'association Interconnexion Sud TGV en Île-de-France

Délégation régionale : CCI de Région 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