



**ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV
EN ÎLE-DE-FRANCE**

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU JEUDI 25 FÉVRIER 2016



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU JEUDI 25 FEVRIER 2016
à 10H00 – Palais du Luxembourg – Salle Monnerville

LISTE DES PERSONNES PRESENTES OU REPRESENTEES

Monsieur BELIARD Gérard	Chargé de Mission, Direction générale des services Représente M.M RIES et HERRMANN Eurométropole de Strasbourg
Monsieur BERARD Stéphane	Conseiller régional Représente Mme DELGA CONSEIL REGIONAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées
Madame BERNIER Evelyne	Chargée de Missions Mobilités Durables représente M. SAURY Conseil Départemental du Loiret
Monsieur BLIN Matthieu	Chef de service, Etude, Aménagement, Prospective CCI CENTRE
Monsieur BODO Guenaël	Rennes Métropole
Monsieur BONTEMPS Gilles	Ancien Vice-Président au CR des Pays de la Loire
Monsieur BOUCHERY Marc	Délégué général Association Interconnexion Sud TGV
Madame BOURGUOIN Marie	Collaboratrice parlementaire Représente Mme. KELLER SENAT
Monsieur BRETEAU Franck	Coordinateur Territoire Représente M. LE MENER Sarthe Développement
Madame CASSAGNE Pauline	SNCF
Madame CHAPPUIS Claire	Chargée de Mission Représente M. LAGARDE Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire

Monsieur	CHARDON Claude	Directeur du développement régional et de l'OITC du Sud Est CCI RHONE-ALPES
Madame	CHRETIEN Maryse	Ville d'Angers
Monsieur	CORVAISIER Jean-Louis	Vice-Président CESER CENTRE – VAL DE LOIRE
Madame	DEBREIL Aude	Directrice générale EPA SENART
Madame	DERRIEN-MALECKI Anne	CONSEIL REGIONAL de Bretagne
Monsieur	DESHAIES Thibaud	Assistant parlementaire Représente M. BEFFARA Assemblée Nationale
Monsieur	DESVIGNES Vincent	Directeur Adjoint du Design du Réseau SNCF RESEAU - Direction Régionale Ile-de-France
Monsieur	DOUINEAU André	Lorient Agglomération
Monsieur	FAUSSURIER Jean	Directeur Accès au réseau Ile-de-France SNCF RESEAU
Monsieur	GENINASCA Hervé	Sous-Directeur Politique des Transports et des Mobilités Représente M. BEDIER DEPARTEMENT DES YVELINES
Madame	GERARD Anne	GRAND POITIERS
Monsieur	GILLOT Michel	Tours Plus Agglo
Monsieur	GLEIZES Mathieu	Délégué à l'Aménagement des Territoires SNCF Logistics – Ile-de-France - Normandie
Madame	GRASSET Martine	Association Interconnexion Sud TGV
Monsieur	HENRY Jean-Jacques	Chargé de Missions Représente M. POINTEREAU Association TGV Grand Centre Auvergne
Madame	IPPOLITO Pascale	Direction Programme et Projets Systèmes Représente M. DUTHOIT SNCF

Monsieur LAFFARGUE Bernard	Maire Adjoint à l'Urbanisme Représente M. DELAHAYE Mairie de Massy (ESSONNE)
Monsieur LEBLANC Gilles	Mustière Transport
Monsieur LECOQ Pierre	CONSEIL REGIONAL DU CENTRE VAL DE LOIRE
Monsieur MAINGON Bruno	Responsable Politique Management Aéroports de Paris
Monsieur MARQUIS Arnaud	Région ALPC
Monsieur MONFORT Serge	SNCF Réseau
Madame MONTEIRO Odette	Assistante Association Interconnexion Sud TGV
Monsieur MUSTIERE Alain	Président Association Interconnexion Sud TGV
Madame NEDELEC Lise	Chef de projet Interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France SNCF RESEAU - Direction Régionale Ile-de-France
Monsieur NEURY Valentin	Conseil Départemental Val de Marne
Monsieur PERRINELLE Philippe	Chef des projets – Inter secteurs / Nord & Sud Europe SNCF VOYAGES
Monsieur PETIT Frédéric	CCI SEINE ET MARNE
Monsieur QUERE Thierry	Directeur TGV Bretagne SNCF VOYAGES
Monsieur RIVOAL Florian	Vice-Président CESER Centre-Val de Loire
Madame RENAULT Emilie	Chargée d'Etudes Transports & Mobilités CCI de région Paris Île-de-France

Monsieur SERRANO Luc	Président de la Commission Transports et Déplacements Représente M.CAILLIAU CESER DES PAYS DE LA LOIRE
Madame SOULIER Marie-Hélène	Responsable Pôle Synergie Projets, Direction des Affaires Territoriales SNCF – Direction de Paris Rive-Gauche
Madame TOUNASSOUD Françoise	Représente M. THOMAS SNCF Transilien
Monsieur UGUEN Jacques	Membre CESER BRETAGNE
Monsieur VOISINE Louis	Mairie de Paris
Monsieur VILLESSOT Patrick	Vice-Président Secrétaire Représente M. LIMOUSIN CCI LIMOGES ET HAUTE-VIENNE



Association Interconnexion Sud TGV

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE JEUDI 25 FEVRIER 2016

ORDRE DU JOUR

- 1- Point d'étape sur l'avancement des projets LGV en France
- 2- Présentation de l'avancée du dossier Massy/Valenton avec notamment :
 - -point sur la concertation dans le secteur Ouest et l'enquête publique,
 - -l'avancée des travaux dans le secteur Est,
 - -le financement du projet,
 - -le planning de mise en service,
- 3- Présentation des études en cours concernant le projet de nouveau barreau d'interconnexion des LGV au sud de l'Île de France
- 4- Présentation des études de la nouvelle gare d'Orly
- 5- Présentation du site Internet
- 6- Présentation des comptes

Propos introductifs d'Alain MUSTIÈRE

Président de l'Association

Bonjour à tous, même si nos rangs sont un peu plus clairsemés ce matin. Je suis à nouveau très heureux de vous accueillir au Sénat pour l'Assemblée générale annuelle de notre association Interconnexion Sud TGV en Île-de-France.

Je voudrais d'abord vous dire quelques mots sur le fait que cette Assemblée générale qui se déroule habituellement en décembre se réunit aujourd'hui, le 25 février. Il ne vous a pas échappé que des élections régionales ont eu lieu et ont recomposé nos régions. Il nous a semblé préférable d'attendre les élections régionales pour réunir notre Assemblée générale. Nous voilà donc tous aujourd'hui dans une nouvelle configuration régionale. Ceci est important puisque je vous rappelle qu'une grande part de nos préoccupations actuelles sur l'Interconnexion concernent certes la région parisienne et l'État, mais aussi beaucoup de nos régions. Je voudrais sincèrement remercier celles qui sont présentes aujourd'hui, notamment la nouvelle grande région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, merci à **Stéphane BERARD**, conseiller régional qui représente **Carole DELGA**.

Comme il y a de nouveaux adhérents, il me semble important que nous puissions rebalayer d'une façon très large les deux dossiers que sont Massy-Valenton, sur la modernisation de la ligne et l'Interconnexion Sud qui est la réalisation d'une ligne en site propre définitif.

Depuis notre dernière Assemblée générale, je voudrais vous faire une confidence, mais que vous ne répétez pas. Je trouve que notre dossier n'avance pas et que le niveau d'information que nous avons eu entre nos deux Assemblées générales est quasiment nul. Je ne suis pas satisfait de ce qui se passe. Cette impression de stagnation explique peut-être que l'assemblée soit un peu plus clairsemée qu'à l'habitude, mais je pense que le renouvellement des Assemblées n'est aujourd'hui pas terminé et que les vice-présidents et présidents qui prennent actuellement les dossiers en charge ne sont pas tous en place et n'ont pas pris connaissance de l'ensemble des engagements.

Jean FAUSSURIER qui représente SNCF Réseau est évidemment à mes côtés et va nous aider à voir un petit peu plus clair aujourd'hui dans cette situation bien qu'il soit aussi dans l'actualité puisque vous savez que la démission du président de SNCF Réseau vient d'être annoncée. Je lui laisse le soin de nous en dire deux mots, si cela lui est possible.

Je voudrais aussi remercier quelques adhérents et parlementaires fidèles qui nous font l'amitié d'être parmi nous, notamment la région Centre avec la présence de **Pierre LECOCCQ**, la région Bretagne avec **Anne DERRIEN-MALECKI**, la ville d'Orly avec **Jean-François CHAZOTTES** ou encore Caen-la-mer avec la présence de **Gérard LENEVEU**, le 1^{er} vice-président.

Je tiens également à remercier ceux qui nous aident dans notre démarche et qui n'ont pu se joindre à nous, notamment **Vincent DELAHAYE**, sénateur-maire de Massy qui a toujours été très présent sur ce dossier, **Dominique BUSSEREAU**, **Bruno RETAILLEAU** et **Yannick VAUGRENARD**, sénateurs, **Fabienne KELLER**, sénatrice du Bas-Rhin ou **Rémy POINTEREAU**, sénateur du Cher, dont le représentant est là.

Je salue également les représentants des CCI et des CESER, notamment **Luc SERRANO** du CESER Pays de la Loire.

Enfin, je n'oublie pas le soutien des régions que je remercie sincèrement, car elles font preuve d'une grande patience sur ce dossier même si les évolutions financières ne leur sont pas favorables. Merci aux régions des Pays de la Loire, de Bretagne, du Centre et de la Nouvelle Aquitaine, de leur soutien persévérant sur Massy-Valenton.

Je salue aussi **Gilles BONTEMPS**, ancien vice-président des Pays de la Loire. Il nous fait l'amitié d'être là. Il reste un militant actif de ce projet. Je sais que je peux compter sur lui.

Je vous prie d'excuser **Michèle TILMONT** qui était membre de la commission particulière du débat public et qui a été nommée garante de la concertation sur l'Interconnexion Sud et **Laurence DE CARLO**, garante de la concertation sur Massy-Valenton.

Je remercie également **Pascal HIPOLITO** de la SNCF qui représente le président **Guillaume PEPY** qui a tenu à ce que la SNCF soit représentée comme à son habitude, c'est dire toute l'importance que la SNCF accorde à cette Interconnexion, mais vous n'avez pas à nous convaincre de votre implication.

Je remercie une nouvelle fois **Jean FAUSSURIER** qui est à mes côtés ainsi que toute son équipe, car leur présence est indispensable pour bien voir les avancées du dossier que nous allons quand même découvrir.

Cependant, avant de vous donner la parole, je souhaiterais vous faire part de notre grande frustration au nom de nos adhérents. D'abord une frustration sur la communication liée au dossier, cela vaut pour Massy-Valenton ou l'Interconnexion Sud où pendant un an, nous avons l'impression que rien ne s'est passé. Sur Massy-Valenton.

Tout d'abord, malgré les bonnes nouvelles de l'enquête publique qui a lieu dans le secteur ouest. Je dois avouer que je ne me satisfais pas de l'avancée du dossier ni de la communication qui s'en accompagne. En effet, comment expliquer que près d'un an après le dernier comité de pilotage le financement ne soit pas bouclé et que les réunions soient annulées quelques jours avant leur tenue, j'en veux pour preuve l'annulation par l'État d'une réunion en Bretagne il y a quelques jours. Compte tenu de ses interrogations sur le financement, la région Bretagne avait demandé cette réunion qui a malheureusement été annulée au dernier moment. Lors du comité de pilotage d'avril 2013, les régions avaient donné un accord de principe pour abonder leur contribution au coût actualisé de la convention 2003 dans une perspective de réalisation de la partie est en 2015 et de la partie ouest en 2017. Or, les contributions demandées aux régions de province ont fait plus que doubler depuis 2003 : 2 150 000 euros pour l'Aquitaine et le Poitou-Charentes contre 900 000 euros dans la convention initiale ; 8,5 millions d'euros pour le Centre contre 3,5 millions d'euros dans la convention initiale et près de 17 millions d'euros pour la Bretagne et les Pays de la Loire contre 7 millions d'euros à la convention initiale. Ceci explique évidemment la mauvaise humeur des régions qui voient à la fois le projet s'éterniser en longueur et les coûts plus que doubler. Et ceci, sans aucune garantie à ce stade que le budget total soit bouclé et que la décision de SNCF Réseau de revenir sur ses engagements initiaux soit abondée par d'autres financeurs, notamment l'État et la région Île-de-France. Nous ne pouvons pas continuer ainsi, vous en avez bien conscience les uns et les autres. Cette gestion est calamiteuse pour l'avancée du dossier même s'il est compliqué. Je dis clairement que si l'État continue à piloter le projet de la sorte, on va le planter. Je dis « on » parce que nous en aurons sans doute tous une part de responsabilité. Je pense que l'on ne

peut pas avoir autant de doutes. J'estime que les régions se trouvent maltraitées dans ce dossier et elles ont raison. J'attends donc de cette Assemblée générale et des décideurs une reprise en main ferme et rapide de ce sujet par l'État et je compte bien, si vous en êtes d'accord, aller voir dans les prochaines semaines le préfet de la région Île-de-France et la nouvelle présidente de région Île-de-France pour leur demander d'être un peu plus actifs sur ce dossier.

Sur la partie Interconnexion Sud pour laquelle nous sommes un peu plus éloignés dans le temps, aucune information n'a été donnée depuis le comité de pilotage présidé par **Benoît WEYMULLER**, il y a plus de trois ans. Je vous demande si nous sommes dans une impasse, sinon quelles sont les conditions de sortie, dans quel délai et pour combien. Nous attendons vraiment une réponse claire de votre part, car je vois mal comment les financeurs pourraient rester encore longtemps dans une telle incertitude.

Cela dit, je reste malgré tout positif, car je suis convaincu de la nécessité de réaliser les travaux. Dans Massy-Valenton, des travaux ont bien avancé à l'est, **Monsieur FAUSSURIER** nous en dira quelques mots tout à l'heure. Je ne peux concevoir un abandon du projet que manifestement tout le monde a intérêt à voir se réaliser.

Enfin sur l'Interconnexion Sud, je sais bien que le projet fait partie des deuxièmes priorités du scénario choisi, mais cela n'empêche pas d'informer les partenaires sur l'avancée des études puisque les choix n'ont toujours pas été faits sur gare ou pas gare à Orly, proche ou pas proche de l'aéroport, et quel faisceau retenir.

Aussi, je vous demande officiellement de tenir un comité de pilotage dès que possible pour que l'ensemble des acteurs intéressés par ce dossier puissent être *a minima* informés. Je ne doute pas que vous allez aujourd'hui les uns et les autres apporter des éléments sur ce point également. Voilà les interrogations de début d'Assemblée générale. Elles sont relativement importantes. **Jean FAUSSURIER** est là et coordonne l'ensemble de ces projets. Vous avez bien compris, **Monsieur FAUSSURIER**, que nous attendons des informations très précises. Je sais que vous avez préparé des éléments. Nous vous attendons avec beaucoup d'impatience.

Merci à vous.

Jean FAUSSURIER,
Directeur Régional Île-de-France de SNCF Réseau

Merci, monsieur le président.

Vous m'y avez invité, mais je ne commenterai pas trop la démission de notre président. En l'occurrence, je ne suis pas habilité à la commenter, il faut simplement lire ce qu'il dit. La réforme actuelle de SNCF Réseau n'est pas terminée et il y a encore un chemin assez long pour aller au bout de cet exercice. Je pense que c'est un élément important pour comprendre ce que je vais indiquer.

De fait, je me retrouve un peu devant vous comme un canard sans tête.

Alain MUSTIÈRE

Mais il court toujours.

Jean FAUSSURIER

J'espère ne pas parler avec mes pieds devant vous. Merci de nous avoir invités à votre Assemblée générale. Je pense qu'il y a effectivement une opportunité de faire le point le plus sincèrement possible sur l'avancée de ce dossier, particulièrement sur Massy-Valenton. Des points positifs existent, vous l'avez indiqué, mais nous avons également un certain nombre de soucis ou d'interrogations que je ne souhaite pas masquer devant vous.

Comme vous l'avez souligné, un certain nombre de changements des exécutifs régionaux ont eu lieu. Nous avons pensé que revenir faire le point sur ce dossier était une bonne idée. Pour ceux qui connaissent très bien Massy-Valenton et l'Interconnexion Sud, vous nous pardonnerez peut-être de retrouver des éléments que vous connaissez bien. C'est peut-être aussi l'occasion d'informer sur ce dossier.

Je vais très rapidement donner la parole à **Lise NEDELEC** qui est à la manœuvre sur le dossier Massy-Valenton et de l'Interconnexion Sud. Je vois également au premier rang mes collègues de SNCF Réseau, **Serge MONFORT** engagé sur le chantier Massy-Valenton Est et **Pascal HIPOLITO** ainsi que mes autres collègues qui suivent également tous ces dossiers, notamment les dossiers des lignes à grande vitesse.

Avant de passer la parole à Lise, je vous propose quelques illustrations pour bien préciser le contexte dans lequel nous sommes. Je ne vais pas lire une par une les lignes telles qu'elles sont, mais pour confirmer que nous allons avoir en 2017 un certain nombre de LGV engagées il y a quelques années, évidemment la LGV Bretagne, la LGV Tours-Bordeaux, la LGV Est deuxième tranche qui sera mise en service cette année et le contournement de Nîmes-Montpellier pour 2017. Ces chantiers se terminent et sont déjà très largement engagés. S'agissant du projet Interconnexion Sud, nous sommes dans une phase beaucoup plus amont, d'où les frustrations que vous exprimiez, Monsieur le Président.

Pour resserrer le filtre et arriver à l'Île-de-France, je voulais vous montrer la masse des projets sur lesquels nous sommes engagés en Île-de-France. En réalité, vous voyez ici les projets de développement. Pour donner quelques illustrations, vous avez la Tangentielle Nord dont le chantier d'infrastructure se termine cette année. La mise en service est prévue pour l'an prochain. Nous avons des engagements au titre de l'Interconnexion entre le Grand Paris et particulièrement à court terme – en 2022 – l'Interconnexion entre la ligne 15 Sud et les lignes de RER parce qu'il faut bien voir que deux exercices sont à mener en parallèle pour le Grand Paris. Il s'agit du projet piloté sous maîtrise d'ouvrage de la Cité du Grand Paris, la réalisation des différentes lignes 15, 16, 17 et 18 en commençant par la ligne 15. Du point de vue du réseau ferroviaire, il y a également cette obligation de moderniser nos lignes

de RER qui sont des axes radio, donc complètement complémentaires des projets de la LGP. C'est le volume de nos engagements dans les années à venir et bien sûr Massy-Valenton apparaît évidemment dans le paysage. N'apparaît pas ici le volume de nos engagements en matière de renouvellement du réseau. Il y a quelques années, nous étions encore autour de 300 millions d'euros d'investissement de renouvellement sur le réseau francilien. L'an dernier, nous étions à 500 millions d'euros. Dans deux ou trois ans, nous serons à 800 millions d'euros. Il est évident que ce n'est pas pour se faire plaisir que l'on monte à ce volume. C'est évidemment – comme l'a largement souligné la presse – parce que l'état du réseau est tel que nous étions obligés d'accroître cet effort qui est de l'ordre de la décennie. La masse des travaux devant nous, à la fois pour le renouvellement du réseau sans par ailleurs porter à mal la maintenance quotidienne à laquelle s'ajoutent les projets de développement, montre le niveau d'engagement que nous avons en Île-de-France, mais il faut aussi y voir par derrière le challenge très important de pouvoir adapter les ressources humaines de management, de compétences techniques – je pense en particulier aux caténaristes – pour mener à bien cet engagement dans lequel nous sommes pour l'Île-de-France. Nous sommes confrontés à un problème de ressources, il ne faut pas se le cacher. C'est l'un des éléments qui constitue le cadrage dans lequel nous sommes pour aussi Massy-Valenton qui n'échappe pas à cette contrainte.

Mon exposé d'introduction peut vous paraître pessimiste, mais en même temps, il faut regarder le côté positif. Nous sommes effectivement engagés dans une augmentation très forte d'investissement sur le réseau francilien. C'est le point essentiel qu'il faut voir, mais cet effort que nous devons mener sur le réseau francilien nous amène également à une adaptation de l'organisation en termes de volume et d'organisation. C'est le point que je souhaiterais que vous puissiez retenir de mon propos introductif.

Je vais rapidement passer la parole à Lise s'agissant de Massy-Valenton. Pour ce projet, nous sommes en train de franchir une étape importante avec l'enquête publique Massy-Valenton Ouest. Je peux vous assurer que cette enquête publique n'a pas forcément été très simple. Ceux qui ont participé à certaines réunions publiques ont pu voir que ce projet n'était pas forcément accueilli à bras ouverts par tous. Pour autant, cette enquête publique a été assortie par la commission d'enquête d'un avis favorable avec quelques réserves, en particulier une, mais qui n'est pas indépassable. Nous attendons la déclaration enquête publique qui se fondera sur un avis favorable de la commission d'enquête.

Je donne la parole à Lise qui va faire le point sur le dossier Massy-Valenton.

Lise NEDELEC,
Chef de Projet, SNCF Réseau

Massy-Valenton

Bonjour à tous.

Nous souhaitons effectivement faire un rappel sur le projet Massy-Valenton compte tenu du renouvellement des participants. Ce projet a un historique un peu long puisque dès 2001 une première procédure d'instruction IMEC avait été lancée suite aux premières études d'avant-projet réalisées en 2000, ce qui fait déjà une quinzaine d'années. En 2003, la convention de financement avait été mise au point. Elle a été finalement signée par la région Île-de-France puisqu'un certain nombre de blocages sur le territoire entre 2003 et 2009 avaient retardé la signature de cette convention. Les études complémentaires et les efforts de concertation menés entre 2003 et 2009 ont permis d'aboutir à la signature de la convention de financement en 2009 et à un protocole qui décidait de la scission en deux phases de réalisation de ce projet : une première phase pour le secteur est et une deuxième phase pour le secteur ouest. Cela a permis d'engager les travaux sur Massy-Valenton Est dès 2012 et d'engager une concertation L300-2 sur Massy-Valenton Ouest poursuivie par une concertation préparatoire à l'enquête publique qui a finalement abouti à l'enquête publique qui s'est tenue du 1^{er} juin au 10 juillet 2015 sur le secteur ouest.

Quelques rappels sur le projet en lui-même, son contexte et sa consistance. Il s'agit d'une section de ligne classique entre Massy et Valenton sur laquelle circulent deux types de trafic : les RER C qui font la liaison Massy-Paris *via* Pont-de-Rungis et les TGV qui relient la façade atlantique (Rennes, Bordeaux, Nantes) au reste du réseau grande vitesse avec un arrêt à Massy TGV. Ils poursuivent ensuite leur route *via* la section Massy-Valenton, soit vers Lyon, Marseille, Lille, Strasbourg, ou l'aéroport de Roissy. Ces deux types de circulation sont en mixité sur la ligne Massy-Valenton, c'est-à-dire qu'ils s'intercalent. À chaque extrémité de cette ligne, la configuration du réseau est telle que nous avons des conflits de circulation entre les TGV, entre les RER C et les TGV. Chaque extrémité comporte une section à voie unique, c'est-à-dire que les TGV passent d'une circulation à double sens sur deux voies à une section à une seule voie où ils doivent attendre que le TGV en sens inverse ait libéré la voie pour pouvoir s'engager. Par ailleurs, des cisaillements entre les circulations TGV et les RER C ont lieu au niveau des raccordements sur Massy-Valenton. Cette situation est problématique en termes de capacité, mais aussi de régularité. C'est pourquoi le projet Massy-Valenton dans ces deux composantes est et ouest permet d'améliorer grandement la situation pour les voyageurs du TGV en augmentant la capacité qui est actuellement limitée à deux sillons par heure. Avec la réalisation de Massy-Valenton est et ouest, la capacité atteindra trois sillons par heure. Ce projet permet l'amélioration de la régularité. Ces points durs de circulation génèrent des retards en cascade qui s'amplifient et qui peuvent même se propager au reste du réseau que ce soit sur les TGV radiaux ou remonter sur les RER C intramuros. Cette situation difficile en termes de configuration du réseau amène l'exploitant à prévoir des marges sur les temps de parcours pour absorber les éventuelles difficultés. La section Massy-Valenton permettrait non seulement de gagner de la capacité, mais aussi de régularité. Aujourd'hui, les TGV intersecteurs sont parmi les plus irréguliers. Les TGV perdent environ 2 minutes sur cette section et au moins 10 TGV par semaine perdent plus de 10 minutes. Ce projet permet également de gagner du temps de parcours en optimisant cette marge qui est appliquée aujourd'hui pour tenir compte des difficultés.

Pour les voyageurs du RER C, ce projet permet une augmentation de la capacité qui se traduirait par un doublement de la desserte. La cadence actuelle est de 2 RER C par heure entre Pont-de-Rungis et Massy, soit un par demi-heure, ce qui est assez éloigné de la desserte dans le secteur qui tourne en général à un RER tous les quarts d'heure. Le projet

permettrait d'atteindre la cadence d'un RER C par quart d'heure ce que prévoit le schéma directeur du RER C de 2009 en heure de pointe. Nous avons les mêmes difficultés de régularité pour le RER C. L'achèvement des travaux Massy-Valenton Est et Ouest permettrait de gagner en régularité. Enfin, c'est un projet porteur de valeurs pour les riverains avec un programme de protection acoustique important et la sécurisation du deuxième passage à niveau le plus fréquenté en Île-de-France.

Jean FAUSSURIER

Je vous propose de regarder deux graphiques importants pour comprendre le contexte dans lequel nous sommes pour le projet Massy-Valenton et pour avoir une grille de lecture sur le projet Interconnexion Sud. Depuis 2009, nous avons observé une baisse du nombre de trains, de TGV passant sur le tronçon Massy-Valenton. L'explication technique que nous avons déjà donnée est que les TGV en unité simple sont passés en unités multiples et que le nombre de trains a mécaniquement diminué même si le nombre de rames n'a pas diminué. Cela a eu pour effet que l'augmentation prévue depuis une dizaine d'années du nombre de trains n'était plus constatée dans les graphiques. Bien qu'à cause de ce changement d'organisation le nombre de trains a baissé, le nombre de voyageurs ne baissait pas. Un décalage existe entre le graphique du haut relatif aux trains et celui du bas indiquant le nombre de voyageurs. Depuis 2011, le nombre de voyageurs n'augmente plus non plus. En 2016, on ne peut plus dire que la baisse du nombre de TGV est juste un effet mécanique lié à l'organisation puisqu'une question se pose sur l'évolution de la demande. La mise en service des deux LGV SEA et BPL l'an prochain est un phénomène à observer avec beaucoup d'intérêt en regardant l'effet sur la demande du trafic intersecteur. Je ne sais pas si mes collègues de Mobilités ont des commentaires à faire à ce stade, mais ce point d'interrogation nous amène aussi sur la grille de lecture que nous pouvons porter sur les projets Massy-Valenton et Interconnexion Sud. C'est le paysage dans lequel nous sommes.

Lise NEDELEC

S'agissant des perspectives d'évolution sur les années à venir, nous avons des incertitudes puisque nous connaissons des facteurs d'évolution à la hausse que sont la mise en service de nouvelles lignes et l'optimisation de la politique d'exploitation de la SNCF qui atteint ses limites de la politique de coupes-accroches, on ne sait plus transformer des US en UM, tout ce qui pouvait être fait en termes de coupes-accroches a été réalisé. L'amélioration du remplissage des TGV intersecteurs fait que mécaniquement une augmentation du trafic voyageurs se traduirait par une augmentation du nombre de trains. D'autres modèles économiques se mettent en place tels que les OUIGO et peuvent également susciter de la demande en termes de circulation. Il faut également noter le besoin d'ouvrir des créneaux horaires intéressants commercialement puisque nous avons voulu faire figurer sur le schéma de droite les circulations par tranche horaire dans la journée et montrer que même si sur une journée totale tous les sillons disponibles ne sont pas utilisés, on est déjà à saturation à certaines heures en termes d'utilisation de la capacité, notamment en fin de matinée et en fin de soirée ce qui coïncide notamment aux correspondances avec l'aéroport de Roissy où la demande est plus forte. Le transporteur pourrait donc éventuellement être amené à utiliser le troisième sillon disponible grâce aux aménagements Massy-Valenton indépendamment de la hausse du trafic voyageurs. Inversement, d'autres facteurs d'incertitude existent sur les évolutions de trafic que sont ce contexte global de stagnation des trafics TGV et d'autres éléments plus structurels comme le développement du covoiturage et la libéralisation du transport en autocar. Nous sommes aujourd'hui dans une situation où nous ne savons pas faire des prévisions de trafic sur les prochaines années, ce qui nous a amenés dans les bilans socio-économiques, notamment celui présenté à l'enquête publique, à prendre des hypothèses très prudentes en termes d'augmentation du trafic TGV. Pour nous assurer de la valorisation du projet dans cette incertitude, nous avons pris l'hypothèse de rester en termes de trafic TGV que ce soit en situation de projet ou en situation de référence sur des trafics inchangés. Cela ne signifie pas que nous pensons qu'il n'y aura pas d'augmentation, mais

nous avons voulu nous assurer et verrouiller le bilan socio-économique en partant des hypothèses les plus prudentes afin qu'elles ne puissent pas être contestées. Même avec ces hypothèses très prudentes, il en ressort que le projet reste créateur de valeurs pour la collectivité que ce soit Massy-Valenton Est et Ouest ou Massy-Valenton Ouest avec un TRI autour de 5 %.

Jean FAUSSURIER

Je voudrais insister sur ce point. Nous avons vu, notamment en réunion publique, que cette question de la prévision de trafic est toujours un sujet sensible. Nous ne savons pas aujourd'hui faire de la prévision de trafic compte tenu de l'évolution du modèle actuel et de nouveaux modes de transport concurrents. Quand on indique 36 TGV, on ne dit pas qu'il n'y aura pas d'augmentation, nous n'en savons rien, mais pour sécuriser le projet Massy-Valenton, nous avons pris l'hypothèse de stabilité du trafic et nous avons regardé si ce projet avait malgré tout de l'utilité économique. Lise vient de dire que les gains de régularité justifient très largement la pertinence économique du projet. Il n'y a pas de remise en cause de la pertinence économique du projet Massy-Valenton en dépit de la description des incertitudes existant sur l'évolution du modèle TGV.

Lise NEDELEC

Quelques mots sur les bénéficiaires du projet dans le cadre du bilan socio-économique. En ce qui concerne Massy-Valenton Ouest, la répartition est de 60/40 entre les voyageurs du TGV et ceux du RER C du fait des hypothèses prises, 90 % des avantages sont portés par les anciens usagers du TGV et du RER C qui gagnent du temps de parcours en régularité et par les voyageurs du RER C qui bénéficient du doublement de la desserte RER C. Bien évidemment, tout ajout supplémentaire de trains grâce à la libération de la capacité pour les TGV améliorerait encore ce bilan socio-économique. S'agissant de Massy-Valenton complet, la répartition des avantages est de 70/30 entre les voyageurs du TGV et ceux du RER C.

Au niveau local, le projet apporte également des bénéfices aux riverains avec un programme important de protection acoustique que ce soit à l'est avec environ 1,5 kilomètre de protection acoustique et 5 écrans sur les communes de Villeneuve-le-Roi et Orly ou à l'ouest avec un programme allant au-delà des exigences réglementaires avec plus de 4 kilomètres d'écrans acoustiques et un programme très ambitieux pour protéger les riverains d'Antony, de Wissous et de Rungis. Le programme du projet Massy-Valenton Ouest inclut au sens large la suppression du passage à niveau de Fontaine Michalon qui est le deuxième passage à niveau le plus fréquenté en Île-de-France. Ce passage à niveau est problématique et fait l'objet de projets de suppression depuis une trentaine d'années. Le projet Massy-Valenton Ouest est l'occasion de le supprimer en mutualisant les travaux et en prenant compte que le projet augmente potentiellement la capacité du trafic.

Massy-Valenton Est : rappel du programme

L'objectif de Massy-Valenton, que ce soit dans son secteur est ou ouest, est vraiment de supprimer ce tronçon de voie unique et le cisaillement avec les RER C et pour se faire, créer un certain nombre d'ouvrages et de raccordements :

- un terrier, c'est-à-dire un tunnel qui fait passer des voies ferrées sous d'autres voies ferrées ;
- un nouveau raccordement LGV, l'adaptation d'une voie fret pour pouvoir faire circuler dessus des TGV qui doubleront ainsi les RER C et éviteront les gardes de Pont-de-Rungis, Orly-Ville et Les Saules ;
- créer un nouveau poste d'aiguillage à Orly qui va regrouper la commande des installations et des itinéraires des différents postes d'Orly ;
- les protections acoustiques.

Planning travaux

L'opération est réalisée environ aux 2/3, notamment avec :

- les travaux de la voie MG, une voie fret aménagée pour permettre des relèvements de vitesse ;
- l'achèvement du terrier ;
- le bâtiment du poste d'aiguillage est terminé ;
- l'achèvement d'un écran acoustique ;
- l'engagement de 2 parties d'écrans.

Un certain nombre de travaux reste à réaliser, notamment des travaux de raccordement, de création de nouvelles communications et tout l'équipement et les essais du poste d'aiguillage informatisé ainsi que les écrans acoustiques.

Jean FAUSSURIER

Le chantier est effectivement terminé aux 2/3 depuis 2014. Nous sommes en 2016, les travaux n'ont pas repris. Je peux vous dire que nous n'avons pas arrêté les travaux parce que nous n'avions plus de ressources. Au contraire, les entreprises ont été mises sous contrainte. Nous avons dû interrompre le chantier à cause de l'incendie du poste de Vitry pour deux raisons. D'abord parce qu'il fallait remettre des ressources d'urgence notamment en matière d'ingénierie d'exploitation et de signalisation sur le poste de Vitry qui sera remis en service en avril 2017. Ce projet était absolument une urgence. D'autre part, retravaillant sur la signalisation avec le poste de Vitry, il y avait du coup une interruption mécanique sur les travaux de signalisation de Massy-Valenton Est. Depuis deux ans, nous nous sommes retrouvés dans une situation dans laquelle nous ne pouvions pas reprendre les travaux de Massy-Valenton Est. Nous étions dans une reprise des travaux en 2017 pour terminer en 2019. Je ne vous cache pas que nous avons actuellement un certain nombre de grosses questions sur des problématiques de ressources pour les raisons que j'ai indiquées dans mes transparents initiaux, notamment l'adaptation entre la croissance très forte de nos investissements et de nos travaux et l'adaptation de l'organisation pour suivre cette croissance. Nous sommes donc confrontés à un effet ciseau lié à cette augmentation très sensible des investissements. Avec **Serge MONFORT**, nous travaillons depuis des mois pour sécuriser cette reprise, mais je ne vous cache pas que l'exercice n'est pas encore sécurisé aujourd'hui.

Lise NEDELEC

Massy-Valenton Ouest : point d'actualité et rappel du programme

La suppression des conflits de circulation passe par la création d'un nouveau saut-de-mouton un peu dénivélé, c'est-à-dire un ouvrage qui permet de franchir des voies ferrées par un ouvrage aérien. Aujourd'hui, un saut-de-mouton permet au RER C de franchir les voies du RER B. Un nouveau saut-de-mouton est créé sur lequel les circulations RER B et RER C vont être déplacées. Le saut-de-mouton existant est réutilisé pour insérer la deuxième voie TGV. Par ailleurs, une nouvelle voie est créée à quai en gare de Massy-Palaiseau pour permettre le doublement de la desserte RER C avec des temps de retournement acceptable. Le passage à niveau de Fontaine Michalon est supprimé et un programme acoustique de 4 kilomètres est prévu le long des voies TGV.

Le point d'actualité notable sur Massy-Valenton Ouest est la tenue de l'enquête publique du 1^{er} juin au 10 juillet 2015 ainsi que la remise du rapport de la commission d'enquête en novembre 2015 ayant conclu à un avis favorable sur l'ensemble des enquêtes. Cette enquête unique comprenait une enquête environnementale et DUP, une enquête parcellaire, une enquête pour mise en compatibilité des documents d'urbanisme et une enquête commodo et incommodo liée à la suppression du passage à niveau. Toutes ces enquêtes ont eu un avis favorable avec une assertion de la commission d'enquête stipulant que l'opération présente un caractère d'intérêt public incontestable. Quelques réserves sur lesquelles nous travaillons actuellement afin de pouvoir les lever dans les semaines à venir ont été émises, notamment une réserve liée à la reconstitution de places de stationnement aux alentours du passage à niveau que nous allons supprimer. Nous attendons la DUP au deuxième trimestre 2016.

Alain MUSTIÈRE

Merci d'avoir fait le point. Avant de passer à l'Interconnexion Sud, je pense qu'un blocage de financement existe sur ce dossier Massy-Valenton Est et Ouest, surtout Ouest, car nous avons vu que l'Est avançait même si vous étiez bloqués pendant 2 ans du fait de l'incendie. Les uns et les autres veulent-ils en parler et voulez-vous vous-même l'évoquer ? C'est au cœur du sujet. Des représentants de la Bretagne sont présents et nous ont dit qu'ils ont tenu leurs engagements sur les 8,5 millions d'euros, mais qu'ils n'iraient pas sur un doublement. Ce dossier est donc aujourd'hui dans l'impasse financière. Je donne la parole à **Gilles LEBLANC**, directeur régional.

Gilles LEBLANC

Merci, Monsieur le Président. Tout a été très bien expliqué par la SNCF, à la fois sur la masse des projets en Île-de-France et la difficulté à les conduire sous circulation. Je n'ai rien à dire sur la présentation technique, les services de l'État accompagnent et ont accompagné la SNCF dans la DUP qui devrait effectivement pouvoir sortir dans de bonnes conditions même s'il était délicat de réunir toutes les conditions pour que cette DUP se déroule bien et j'en remercie vraiment le maître d'ouvrage.

S'agissant de la question du financement, les choses sont assez claires. Si je les présente de manière assez rapide, le montant global de l'opération est de l'ordre de 237 millions d'euros, dont 100 millions d'euros ont déjà été engagés. En anticipation sur la DUP, le ministre a confié un mandat au préfet de région Île-de-France pour refaire un tour de table et pour préparer un avenant à la convention de 2009 tenant compte d'un certain nombre de réévaluations expliquées techniquement lors du comité des financeurs qui s'est tenu physiquement en juin et pour lequel des échanges ont duré jusqu'en octobre. Cette réunion du comité des financeurs et les confirmations que nous avons eues après se sont finalement posées d'une manière assez simple. Nous avons fait un tableau financier proposé à tous et présenté au comité des financeurs en juin. Après des discussions importantes, nous avons reçu confirmation écrite du précédent exécutif régional qui avait été présenté et proposé.

Moyennant des discussions compliquées, mais objectivement légitimes des deux conseils généraux Hauts-de-Seine et Val-de-Marne, nous avons reçu leur accord sur le niveau supérieur où nous les appelions par rapport à la convention de 2009. Si je le dis un peu rapidement, sans que cela ne soit péjoratif, les réserves ont concerné la présentation en indiquant que vis-à-vis de la légitimité des conseils généraux et des conseils régionaux, ils souhaitent insister dans le projet de rapport de présentation à leur assemblée sur la suppression du passage à niveau pour le conseil général des Hauts-de-Seine et sur les protections acoustiques pour le conseil général du Val-de-Marne. C'était à la fois un accord et une demande d'attention dans le montage financier total pour que chacun puisse valoriser la raison de son engagement. Ces accords étaient écrits. Nous avons reçu d'autres confirmations écrites aux hauteurs vues au comité des financeurs. Nous avons eu des discussions avec trois régions : Bretagne, Poitou-Charentes et Pays de Loire qui confirmaient positivement et sans ambiguïté leur engagement de 2009, mais faisaient part de leur opposition sur le niveau proposé. L'équation finale faisait qu'il manquait 15 millions d'euros à fin octobre sur une opération de 237 millions d'euros. Nous n'étions pas très loin. Le préfet de région Île-de-France a fait rapport au ministre de l'échec relatif à ce stade de la négociation. Ce n'était pas un échec dramatique, même si cela est compliqué pour tout le monde dans les discussions. Par la voie politique, l'État a fait quelques relances qui étaient objectivement très proches d'une part des élections régionales et d'autre part de la date de fusion des régions. Le gouvernement a émis le souhait d'arrêter les discussions fin octobre pour ne les reprendre – on l'espère avec un mandat qui permettra de conclure positivement – qu'après deux échéances clairement définies : la signature de la DUP afin de ne plus avoir d'ambiguïté et plus de doute des uns et des autres sur la capacité du maître d'ouvrage à obtenir la DUP et la volonté de l'État de faire l'opération et une fois que les nouvelles grandes régions seront installées. Comme l'a dit la représentante du groupe SNCF, cela n'empêche bien évidemment pas la SNCF de poursuivre ce qui peut l'être sur Massy-Valenton Est dans les conditions difficiles indiquées et de poursuivre la préparation de l'autre phase. Il est vrai que le mandat de négociation tel qu'il est donné au moment où il a été donné et dans les échéances données n'a pas abouti à un bouclage. Je souhaite que chacun relativise ce qui manquait pour le bouclage. La négociation sera reprise à l'échéance que j'ai indiquée. Le mandat de négociation pour reprendre ne sera pas donné avant que la DUP ne soit acquise, même si des discussions informelles peuvent avoir lieu, et avant les discussions sur l'installation des nouvelles grandes régions sachant que les régions que je n'ai pas citées avaient accepté au niveau d'engagement proposé. Je ne referai pas la liste, ce n'est pas une question de bons ou de mauvais, chacun était dans ses circonstances et l'État a bien pu comprendre qu'à deux mois des régionales et avant la fusion des régions, revenir sur un chiffre n'était pas forcément tout à fait facile et n'assurait pas que l'engagement par simple lettre de l'exécutif nous garantissait une délibération conforme. La lettre d'intention nous intéresse, mais il faut effectivement pouvoir avoir les délibérations dans les semaines suivant l'accord politique. Quand je parle de 15 millions d'euros, je fais des arrondis. J'ai pris ce chiffre pour le relativiser. Aucun des partenaires financiers n'a mis d'opposition. C'est la façon de le dire positivement. Après, le plan de financement n'est pas tout à fait bouclé. Nous aurons besoin de le refaire, le préfet de région aura le mandat même si j'en suis en partie exécutant, nous reposerons le plan de financement. Il faut que nous y réfléchissions un peu. Des contacts informels auront sans doute lieu puisque ce sera avec les nouvelles régions. Nous avons fait nos esquisses avec les anciennes régions.

Alain MUSTIÈRE

Monsieur le directeur, je ne veux pas parler en leur nom, mais la région Bretagne a bloqué sur le doublement de sa participation, mais attendait aussi quelques explications de l'État. Une réunion devait avoir lieu il y a un mois ou un mois et demi et a été annulée au dernier moment. Cela ne met pas une bonne ambiance. Il n'y a pas de blocage en Pays de Loire, mais il y en a un en Bretagne.

Gilles LEBLANC

Il y a peut-être eu des maladresses dans l'expression. J'ai essayé de le formuler de manière simple. Il est clair que fin octobre, le préfet de région a rendu compte de la situation et le gouvernement a demandé de ne pas poursuivre les discussions durant le mois de novembre à la fois pendant la période électorale et compte tenu du contexte. Il n'y a donc pas eu de pression excessive. Le gouvernement a considéré que les conditions n'étaient plus réunies en novembre pour que la réunion ait lieu, singulièrement aussi après le 13 novembre. Je n'ai plus en tête les explications données à la région Bretagne, mais il ne faut pas considérer que le contact a été perdu et qu'il n'y a plus de discussion. Je n'ai pas personnellement eu le sentiment d'une rupture de discussion. C'est vrai que la région Bretagne ne se sent pas tout à fait concernée quand je parle des nouvelles grandes régions, mais ce sujet existe.

Alain MUSTIÈRE

Puisque nos amis bretons sont là, je ne suis qu'un intermédiaire. Je comprends bien le contexte des élections régionales qui n'ont pas simplifié les choses ainsi que le reformatage des régions.

Anne DERRIEN-MALECKI

Bonjour, j'excuse **Monsieur LAHELLEC**. Pour la région Bretagne, au regard de ce qui est expliqué là, je considère aussi que le fil de la discussion n'a pas non plus été rompu. C'est désormais reporté et je comprends que ces discussions puissent reprendre après la DUP au printemps 2016. Par contre, les incertitudes sur le planning me questionnent davantage au regard de ce que nous venons d'entendre. Je me demande si les 237 millions d'euros qui apparaissent comme la base de la discussion vont rester tels ou si nous repartons pour un tour pour l'évaluation de ce projet. Dans les discussions, il est gênant d'avoir une instabilité des montants et des délais. J'entends que cette incertitude demeure et sur la partie est et sur la partie ouest. Reprendre le fil de la discussion est effectivement une vraie attente formulée par **Monsieur LAHELLEC** et nous sommes tout à fait disposés à poursuivre après le printemps 2016. Maintenant, nous pouvons avoir de nouveau une incertitude et un vrai questionnement sur les bases.

Gilles LEBLANC

Effectivement pour répondre sur ce sujet, mais c'est plutôt un mot de méthode, sur la position du gouvernement et le mandat qui sera donné au préfet de région, nous attendrons quand même bien d'avoir complètement décanté la DUP, les exigences, les demandes et les recommandations que le maître d'ouvrage proposera pour pouvoir caler le chiffre exact. Je n'ai pas l'impression que le chiffre sera complètement hors de celui que nous avons évoqué. En ce qui concerne l'État, le chiffre sera donné après la DUP. J'espère qu'il ne sera pas trop loin de celui que j'ai articulé, mais d'un point de vue méthodologique, nous avons une DUP et nous respectons les enquêtes d'utilité publique. Je ne veux pas dire que c'est de l'ordre de la bricole parce qu'il n'y a rien à moins de quelques millions d'euros, mais les réserves formelles qu'il faut lever du rapport de la commission d'enquête ne nous emmènent pas dans une dérive qui serait problématique. Vous comprenez bien que nous sommes forcés de respecter cela. Aujourd'hui, je ne suis pas en état de vous donner de chiffre parce que la SNCF n'a pas terminé le chiffrage, les décisions de principe sur la prise en compte de telle ou telle réserve, mais il faut quand même que ce soit chiffré, vous savez bien que l'État prend les chiffres de la SNCF, mais les regarde quand même d'assez près. Je pense que le chiffre que nous poserons sur la table ne sera pas très loin de celui que j'ai articulé, mais qu'il n'y ait pas d'ambiguïté entre nous dans cette discussion. Le chiffre que j'ai articulé n'est pas forcément celui qui sera sur la table à quelques millions d'euros près. Nous ne changerons pas d'ordre de grandeur, il n'y aura pas de doublement, mais nous avons forcément besoin d'avoir tous les éléments suite à l'enquête d'utilité publique. Vous savez bien qu'en milieu urbain dense, quand on a l'histoire de passage à niveau, tant que le

programme n'a pas complètement été calé et qu'il n'a pas été sécurisé du point de vue juridique, il faut faire attention pour ne pas critiquer le maître d'ouvrage après coup à qui l'État demande parallèlement de prendre en compte les réserves formulées par la commission d'enquête. Cela ne me semble pas être un très gros sujet, mais il est normal que vous disiez que vous attendez d'avoir le chiffre au printemps. Honnêtement, je ne pense pas que nous soyons en dialogue rompu avec la région Bretagne.

Anne DERRIEN-MALECKI

En complément de ce qui a été dit tout à l'heure, de la même manière, la région Bretagne partage le constat de l'incertitude sur l'évolution du nombre de TGV intersecteurs. Or, c'était effectivement un des points de valorisation puisque le terme a été employé pour les départements et pour la région Bretagne, c'est le même fonctionnement. Pour valoriser notre participation, nous avons besoin de nous appuyer sur des éléments factuels. Aujourd'hui, nous observons que le nombre d'intersecteurs va être identique pour le service annuel 2017, rogné un petit peu en termes de destination géographique, mais nous n'observons absolument pas d'augmentation. Or, nous savons qu'il y a une réserve de capacité non utilisée quand même assez conséquente. Il est normal que nous soyons également dans ce questionnement sur l'aspect capacitaire du sujet.

Alain MUSTIÈRE

En même temps, vous êtes dans les villes qui vont avoir une capacité de TGV et de temps qui va être considérablement amélioré. Je pense que cela peut contribuer à des demandes supplémentaires.

Marc BOUCHERY

Il ne faut pas oublier les LGV Bretagne-Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique prévues en 2017 et que l'est sera bouclé. Nous pouvons imaginer une augmentation de la demande. **Gilles BONTEMPS** pourra aussi réagir en tant qu'ancien vice-président de la région Pays de la Loire, mais il ne faut pas oublier que les autorisations d'engagement des régions se programment en amont et qu'un certain nombre d'entre elles ont été reportées plusieurs fois par les différentes régions. Des crédits de paiement ont été effectivement affectés, mais les autorisations d'engagement se reportent, mais en attendant, elles passent aussi sur d'autres projets dans les régions. Tant qu'il n'y a pas un discours clair sur les montants, le planning et les délais, les régions ne peuvent pas s'engager. C'est aussi pour cela que nous patinons. Il faut que l'État donne aux régions financeurs du projet un planning et un montant clairs afin que les régions puissent affecter les autorisations d'engagement et que cela puisse donner lieu à des crédits de paiement. Les régions ont aussi des projets dans leurs régions et ne peuvent pas reporter indéfiniment des autorisations d'engagement même si elles soutiennent le projet. Gilles, tu veux peut-être compléter.

Gilles BONTEMPS, ancien vice-président récent des Pays de la Loire.

Je suis étonné de 2 ou 3 petits sujets qui risquent de perturber fortement l'efficacité du débouché. Le premier est qu'il faut savoir que les collectivités et les régions de province engagées dans le projet n'ont pour l'instant connu que des dérives de calendrier et des augmentations considérables de coût de leur engagement. Laisser entendre aujourd'hui qu'il peut y avoir à nouveau des dérives de calendrier n'est pas se mettre en situation de conforter l'engagement des régions de province. Je pense qu'il faut bien entendre cela.

Les chiffres ont été donnés par **Alain MUSTIÈRE**, j'ai celui de la région Pays de la Loire en tête, mais c'est le même que la Bretagne puisque ce sont les deux régions qui paient le plus. Passer de 7 à 17 millions d'euros ne peut pas ne pas nous inquiéter quand on nous dit qu'il peut encore y avoir des dérives de calendrier. Cela a conduit la région Pays de la Loire à remettre dans le pot des finances régionales l'autorisation de programme qui avait été

dégagée sur la base des sommes convenues. Je pense que ce sera le cas des autres régions, s'il n'y a pas très rapidement une clarification sur le calendrier et sur le niveau des engagements définitifs des collectivités, il y aura un problème.

J'ai été surpris par ce que vous disiez, monsieur, tout à l'heure. Pour avoir suivi le dossier de près pendant les nombreuses années citées, dans les derniers temps la région Poitou-Charentes avait dit qu'elle y allait sur un bout sur les études, mais pas sur les travaux et la région Aquitaine disait qu'elle y allait sur un bout sur les travaux, mais pas sur les études ou vice versa, peu importe. C'était déjà un coup de canif dans le contrat. Aujourd'hui, cette région est rassemblée, je ne sais pas ce qu'ils vont faire, mais si une ligne claire n'est pas donnée, cela va faire partie du cadet de leurs soucis. Pour l'instant, ils sont bien plus préoccupés par la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique.

Et leurs coûts supplémentaires.

Gilles BONTEMPS

Et les coûts supplémentaires. Je pense qu'il faut vraiment intégrer ces éléments.

Pour avoir rencontré **Gérard LAHELLEC** il y a quelque temps, il attend depuis le mois de juin dernier que SNCF Réseau et l'État viennent parler avec lui. Si vous continuez à assujettir la discussion avec la région et avec le vice-président à la DUP et à la consolidation des finances, je pense que vous aurez une petite surprise à l'arrivée. Indépendamment de la nécessité de se revoir avec la région, il est urgent que vous répondiez à l'attente du vice-président de la région Bretagne que j'ai vu la semaine dernière. Il dit qu'il ne bougera pas tant que vous ne viendrez pas le voir. À mon avis, si vous voulez vous mettre dans une bonne situation, il y a cela à faire.

Le dernier élément important pour nous pour comprendre est que vous avez dit tout à l'heure que vous étiez pour repartir sur l'est en 2017, mais que vous avez des craintes sur les moyens humains pour faire le travail. Là aussi, nous avons besoin d'avoir des éléments. Je ne comprends pas parce que les trois grands chantiers qui occupent beaucoup de monde aujourd'hui à SNCF Réseau sont BPL, SEA et l'Est. À ma connaissance, ces sujets seront réglés en 2017. De la main-d'œuvre est donc disponible même s'il y a une augmentation sur la région parisienne de ce que vous avez dit tout à l'heure. J'ai quelques interrogations sur le fait qu'au moment où vous avez libéré des personnes, vous n'allez pas avoir la main-d'œuvre nécessaire pour Massy-Valenton.

Alain MUSTIÈRE

Y a-t-il d'autres interventions ? Je préfère prendre toutes les questions.

Arnaud MARQUES

Merci. Je voudrais prendre la parole pour la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes puisque j'ai entendu des choses assez surprenantes. J'ai entendu dire tout à l'heure que les régions Bretagne, Poitou-Charentes et Pays de Loire avaient confirmé leur accord lors du dernier comité des financeurs alors que les autres n'avaient pas donné leur position. Je suis assez étonné parce que j'étais moi-même à la réunion de juin, représentant l'Aquitaine en tant que service puisqu'il n'y avait pas d'élu. En revanche, je n'ai pas le souvenir que la région Poitou-Charentes était présente. La région Aquitaine a écrit à la DRIEA en expliquant qu'elle tiendrait ses engagements de la convention signée en 2009 à savoir qu'elle paierait le montant sur lequel elle s'était engagée avec l'actualisation, mais pas le reste. Je suis un peu surpris d'entendre ce que j'entends aujourd'hui. J'ai fait un peu le point avec mes ex-collègues politiques. Il s'avère que la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes a arrêté de payer depuis 2013 en le signifiant pas écrit. Je suis un peu surpris d'entendre ce que je viens d'entendre aujourd'hui. Il est évident que ce projet dérive – et nous le regrettons bien–

sur les coûts et les délais. Je pense que tout le monde est relativement d'accord. Comme les autres partenaires, nous aimerions avoir une clarification très précise et très rapide des montants attendus et des délais de réalisation, notamment sur le secteur est. Je suis personnellement étonné parce que je n'arrive pas à comprendre, j'ai cru entendre que les travaux étaient interrompus depuis 2014 et nous avons reçu un appel de fonds fin 2015. À quoi correspond-il ? Un certain nombre de questions ne sont pas évidentes. J'invite SNCF Réseau à venir nous expliquer à Bordeaux quel est le fonctionnement et ce que nous pouvons attendre de ce projet.

Parallèlement à cela, je rebondis à ce qui a été dit en termes de trafic. Effectivement, la grande région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes est principalement intéressée sur la desserte entre Bordeaux et Paris qui n'est pas à la hauteur des enjeux et du dossier d'enquête publique à l'époque et qui est, somme toute, assez décevante. En revanche, nous avons bien noté que le nombre d'intersecteurs resterait stable alors que l'un d'entre eux a déjà disparu. En tout état de cause, nous aurions tendance à considérer qu'il y a finalement moins de trains qu'avant ce qui signifie moins de problèmes techniques. Il faudrait peut-être aussi venir nous l'expliquer.

Alain MUSTIÈRE

Merci, monsieur. D'autres intervenants souhaitent-ils poser des questions ?

Nous étions à cette réunion et je confirme ce qu'a dit le représentant de l'Aquitaine sur l'engagement de Poitou-Charentes et de la région Aquitaine. Il faut effectivement une clarification à ce sujet.

Alain MUSTIÈRE

D'accord. Messieurs.

Gilles LEBLANC

Je vais laisser Jean-François sur l'aspect technique. Sur la clarification, toutes les régions que j'ai indiquées ont bien fait les confirmations par écrit au-delà et après la réunion du comité de pilotage, toutes sans exception. J'entends ce que vous dites, mais nous ne sommes pas en comité de pilotage, au niveau de votre association, chacun aurait aimé avoir la transparence sur ce qu'ont répondu les autres. J'ai dit tout à l'heure que dans les réponses que nous avons eues, le delta était problématique pour trois régions et le gouvernement a considéré que cela ne permettait pas à la date que j'ai indiquée précisément de poursuivre cette discussion. Je ne pense pas avoir dit autre chose sur la région Aquitaine que ce que vous venez de dire.

Sur les aspects techniques et les appels de fonds du maître d'ouvrage par rapport aux opérations, je te laisse indiquer sur la façon de reprendre l'accord financier. Je comprends que vous disiez qu'il faudrait avoir du bilatéral pour que chacun comprenne bien. L'association permet de partager. C'est une bonne chose. J'entends bien la demande de chacune des régions là-dessus. En termes de prochaine réunion de comité de pilotage, il faut que je le fasse valider par le ministre, mais je l'ai fait valider avant de venir, je rendrai bien évidemment compte des observations. L'idée sur laquelle nous sommes est bien d'attendre – pour que dans les régions de province, vous n'ayez pas ces incertitudes sur le fait que la DUP n'est toujours pas signée – et de formellement faire le comité de pilotage, réunion de comité des financeurs un peu après la sortie de la DUP pour avoir des éléments fiables et ne pas avoir d'inquiétude sur ce dossier qui est pour nous un dossier important et qui tient la route sur lequel toutes les questions et toutes les incompréhensions doivent trouver leurs réponses. Nous n'avons pas d'ambiguïté là-dessus. Comme l'a dit **Jean FAUSSURIER** en creux, c'est vrai qu'en novembre-décembre, nous ne savions pas comment nous allions réellement sortir de l'enquête d'utilité publique sur le projet. Nous

avons cette inquiétude. Aujourd'hui, même si la DUP n'est pas signée, nous savons comment nous sommes sortis de cette phase, quel est le rapport de la commission d'enquête et quelles sont les réserves. Nous avons des éléments un peu plus sûrs dans ce qui peut vous être restitué. Il n'y a pas d'éléments cachés. Soyons en confiance sur cette opération où tout le monde travaille dans le même sens dans le cadre de cette association. Il n'y a pas d'ambiguïté.

Jean FAUSSURIER

Quelques compléments techniques. Pour rebondir sur le sujet de la DUP, sur les 4 réserves, 3 d'entre elles ne sont juste que de la reprise des engagements que nous avons pris dans le projet. Ce qui est nouveau est lié au passage à niveau et la demande de réaliser des places de stationnement à titre compensatoire. Je ne pense pas que les places de stationnement urbain soient des coûts très importants, mais comme le dit le directeur régional, laissons la DUP se faire et nous en tirerons les conséquences en termes de coût.

S'agissant des travaux, vous avez tout à fait raison, **Monsieur BONTEMPS**, de soulever le point. Comme je l'ai annoncé en introduction, il faut voir que les ressources libérées avec la mise en service des 3 LGV sont très largement réaffectées aux opérations d'investissement de renouvellement parce que la grande urgence et la grande priorité de SNCF Réseau est de remettre en état le réseau. En l'occurrence, le sujet est particulièrement sensible en Île-de-France du fait de l'intensité des circulations qui est totalement incompatible avec le réseau vieillissant tel que nous le connaissons. Je ne veux pas faire l'inventaire, mais pour vous donner une indication, l'une des opérations majeures que nous avons dans les 2 ans à venir est le renouvellement de la caténaire du RER C qui ne concerne pas que le RER C puisque des circulations venant du centre viennent sur cette ligne. Cette caténaire a 90 ans d'âge. Je vous laisse tirer les conclusions pour vous-mêmes. Nous ne sommes non plus dans des opérations de renouvellement, mais en fin de cycle d'un produit avec des risques majeurs d'interruption lourde. Nous ne pouvons plus nous permettre ce genre de situation. L'élément très dimensionnant dans le paysage est donc la mobilisation des ressources de SNCF Réseau sur le renouvellement du réseau. Cela ne signifie pas que nous ne faisons pas d'opérations de développement. En particulier, en Île-de-France, un certain nombre d'opérations s'imposent et sont devant vous. Je pense à Éole, au tram-train Massy-Évry et au tramway T4. TLN, la Tangentielle Nord ou Tram Express Nord selon la manière dont on veut l'appeler, est une opération qui se termine également normalement après une période difficile qu'il a fallu traiter en 2013. Encore une fois, je reviens sur ce contexte d'une mobilisation des ressources de SNCF Réseau sur le renouvellement du réseau.

Sur la question de la capacité que vous évoquiez, c'est également ce que j'ai indiqué en introduction, nous n'avons pas aujourd'hui d'indices qui nous montrent une croissance du trafic TGV. Dans le même mouvement, nous disions que pour autant, le fait qu'il n'y ait pas de croissance du trafic TGV ne remet pas en cause l'utilité économique du projet Massy-Valenton pour la collectivité. C'est quand même un point d'ancrage qu'il faut bien avoir en tête dans cette affaire. Je parle sous le contrôle de l'État, à un aucun moment, personne ne remet en cause...

Jean FAUSSURIER

Nous sommes bien sur un projet d'utilité économique pour la collectivité – je ne parle pas pour l'Île-de-France, mais au plan national parce que c'est précisément ce fameux maillon manquant du trafic intersecteur. Le projet n'est pas remis en cause.

Trois points sont présents à mon esprit pour redonner du souffle ou gérer les temporalités :

- nous attendons la DUP pour l'été puisque de toute façon elle doit arriver dans l'année qui suit l'enquête publique, ce sera donc avant juillet. La DUP va être un élément de paysage important pour Massy-Valenton Ouest ;

- la mise en service de Tours-Bordeaux et du TGV jusqu'à Rennes sont également des éléments importants puisqu'ils vont aussi nous donner un éclairage sur l'évolution de la demande de TGV intersecteurs à travers la mise en service de cette nouvelle offre de services TGV ;
- terminer Massy-Valenton Est. Si j'ai émis quelques craintes, pour reprendre mon expression de tout à l'heure, là, j'avais envie de parler avec mes pieds parce que c'est une catastrophe du point de vue de la SNCF d'avoir dû interrompre ce chantier qui fonctionnait bien. J'imagine que Serge me regarde avec des larmes dans les yeux parce qu'il est totalement bloqué sur ce dossier depuis trois ans. Nous n'avons aucun intérêt à prolonger ce retard. C'est vraiment parce qu'il y a des contraintes majeures qui nous posent aujourd'hui difficulté.

Une fois que nous aurons rétabli cette situation, parce que ce projet fait du sens, j'ai tendance à penser que les choses se remettront dans l'ordre.

Alain MUSTIÈRE

Il faut ajouter aussi le TGV Est avec la mise en service de Strasbourg qui est aussi un des éléments. Je ne parle pas que de la façade atlantique, mais l'Interconnexion, c'est aussi pouvoir aller dans d'autres destinations, c'est relativement important.

Je vous propose de conclure sur ce sujet, vous avez bien évoqué l'ensemble, c'est-à-dire que le projet n'est pas remis en cause contrairement aux interrogations des uns et des autres même si les contextes de circulation sont un peu difficiles. Sur le côté est, vous avez bien dit que les travaux sont actuellement interrompus, mais la reprise est prévue en 2017. Les interruptions n'ont rien à voir avec le projet lui-même. Nous prenons acte que la signature de la DUP se fera pour l'été et que toutes les procédures d'enquête publique ont été effectuées – nous y avons participé. La conséquence de tout cela est de retrouver la discussion avec les régions après la signature de la DUP de façon à ce que l'impasse budgétaire qui est actuellement autour de 15 millions d'euros puisse être stabilisée et que des solutions puissent être trouvées. Il faut que SNCF Réseau et l'État – qui sont présents et je les en remercie à nouveau – puissent reprendre la main et la langue avec l'ensemble des régions de façon à continuer à avancer sur ce dossier sachant que les problèmes de capacité, de régularité restent à l'ordre du jour. Comme l'a dit **Madame NEDELEC** tout à l'heure dans les diapositives de présentation, les intervenants extérieurs, c'est-à-dire les modes de transport en concurrence avec les LGV, restent à mesurer et à mettre en parallèle par rapport aux augmentations de capacité avec l'arrivée des nouveaux TGV Est, Ouest et Aquitaine.

Nous pouvons avancer. Avez-vous un niveau d'information suffisant par rapport à ce dossier aujourd'hui ? Avez-vous d'autres questions ?

Gilles LEBLANC

J'entends bien le travail que vous indiquez, que l'on confirme la perspective de date et qu'on reprenne la discussion avec chacune des régions. Les mots que j'ai employés tout à l'heure sont assez précis, nous avons eu des lettres des exécutifs sortants, mais pas de délibération. Ce que je dis vaut aussi pour la région Île-de-France. Il faut que nous reprenions avec chacune des régions. Il est clair qu'il faut forcément reconsolider et reconvaincre. Je n'ai pas d'inquiétude sur cet aspect, mais nous sommes parfaitement conscients que ce travail est à faire pour que les continuités puissent être assurées, y compris dans la discussion, ou de comprendre les difficultés qu'il peut y avoir dans telle ou telle région.

Alain MUSTIÈRE

Nous comprenons bien tous aussi que de nouveaux élus sont arrivés dans la plupart des régions même s'il y a une stabilité politique dans certaines. Des régions sont avec une autre dimension. Tout cela fait que les cartes sont quand même examinées, rebattues et débattues sur des choix à faire.

Vous vous rendez compte, nous avons commencé à discuter de ce projet avant 2000, nous sommes en 2016. Nous avons certes avancé – nous ne pouvons pas dire le contraire –, mais c'est d'une telle longueur ne serait-ce que sur le plan mécanique, on double sur le plan budgétaire. En même temps, de nouveaux intervenants arrivent et viennent troubler le jeu. Nous voyons bien la complexité de ce dossier.

Nous y voyons sans doute un peu plus clair même s'il y a encore un peu de brouillard. Je vous propose maintenant d'avancer sur le dossier d'avenir à une autre décennie d'Interconnexion Sud et voir où nous en sommes.

Interconnexion Sud

Lise NEDELEC

Comme pour Massy-Valenton, je vous propose de rebalayer rapidement les objectifs du projet et l'actualité récente et un peu plus lointaine pour que tout le monde resitue bien où nous en sommes.

Le projet issu du débat public s'est tenu fin 2010-début 2011 et repose sur plusieurs objectifs et fonctionnalités. Il consiste à créer le maillon manquant du réseau grande vitesse intersecteur en créant une sorte de shunt de Massy-Valenton avec un tunnel qu'emprunterait les TGV intersecteurs à partir de la gare de Massy TGV et un arrêt qui desservirait l'aéroport d'Orly et un deuxième tunnel dans le cadre de deux scénarios sur trois, c'est-à-dire les scénarios A et C. Dans le cas du scénario A, le tunnel serait direct vers la LGV Sud-Est. Dans le cas du scénario C, le tunnel serait direct jusqu'à Sénart, Lieusaint, donc un tunnel sous la forêt de Sénart avec la desserte d'une deuxième nouvelle gare Lieusaint-Sénart, puis un raccordement sur l'ancienne LGV Sud-Est. Le scénario B envisage que les TGV empruntent des voies dédiées à partir de la gare du secteur d'Orly, mais en aérien, en jumelage avec les voies existantes.

Ce projet répond à plusieurs grands objectifs :

- améliorer la fluidité du trafic LGV intersecteurs, nous en avons assez longuement parlé à l'occasion du projet Massy-Valenton, sachant que la fonctionnalité par rapport à Massy-Valenton est que nous supprimons toute mixité de trafic entre les RER C et les TGV puisque nous sommes vraiment sur de la ligne dédiée en souterrain. C'est ce que nous avons appelé l'effet clé de voûte du réseau puisque nous avons un maillon central du réseau TGV intersecteurs ;
- créer un nouvel espace de complémentarité entre l'avion et le fer avec cette desserte de l'aéroport d'Orly ;
- créer une, voire deux nouvelles gares en Île-de-France ce qui permet d'envisager une décongestion des gares parisiennes et d'améliorer l'accessibilité à la grande vitesse pour les Franciliens, c'est donc également un projet de développement du territoire francilien.

Le débat public n'a pas conclu sur le scénario à retenir. La commande avec laquelle le maître d'ouvrage est parti à l'issue du débat public est d'approfondir les études pour évaluer ces différents scénarios sur les différents critères afin d'aboutir à un choix de scénario.

Cette première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique a débuté en 2012. Un président de comité de pilotage a été nommé fin 2012 et un comité technique a eu lieu en mars 2013.

Le rapport Mobilité 21 a classé le projet Interconnexion Sud dans les deuxièmes priorités, c'est-à-dire les projets qui peuvent être engagés à un horizon post 2030, tout en soulignant que ce projet faisait partie des 5 projets éligibles à une provision de 2 milliards d'euros pour engager en tant que de besoin des premiers travaux en lien avec le projet. Le rapport Mobilité 21 a basé ce classement sur le constat qu'à la mise en service complète de Massy-Valenton la ligne classique devra avoir la réserve de capacité suffisante pour que les travaux puissent être reportés au-delà de 2030. C'est tout le sujet capacitaire que nous avons évoqué à l'occasion de Massy-Valenton. Pour autant, la commission Mobilité 21 a souligné que l'Interconnexion Sud apportait d'autres fonctionnalités que Massy-Valenton, notamment la création d'une ou de deux gares qui assurent cette interconnexion air/fer à Orly et qui permettent de desserrer la contrainte sur les gares parisiennes.

Sur la base de ces conclusions, les études ont été poursuivies et approfondies en 2014 et 2015. Ces orientations sont en l'occurrence la feuille de route qui nous a été confiée de bien évaluer les différents scénarios sur un certain nombre d'éléments, donc de poursuivre les études techniques pour réévaluer le coût des scénarios, mener des études de trafic, socio-économiques, des études d'aménagement du territoire, environnementales. Les orientations sur lesquelles nous avons aussi approfondi ces études sont la notion de phasage puisque la commission Mobilité 21 soulignait que nos premiers travaux pourraient potentiellement être engagés en avance de phase par rapport à 2030 et l'intérêt des gares nouvelles puisque l'on vient bien que ces fonctionnalités ne sont pas créées par Massy-Valenton.

En termes de phasage, ceux qui sont à l'étude portent sur une section ouest entre Massy et la gare TGV du secteur d'Orly. C'était un phasage commun aux scénarios A, B et C puisque le tracé est strictement le même sur cette section ouest. En ce qui concerne le scénario A, la deuxième phase est le tunnel entre la gare du secteur d'Orly et la LGV Sud-Est. Pour le scénario C, le deuxième phasage est le tunnel sous la forêt de Sénart avec la desserte de la nouvelle gare Lieusaint-Sénart. Je n'ai pas insisté sur le phasage du scénario B. Ce serait le même en sachant que ce scénario est un peu moins ressorti à l'issue du débat public en termes de portage par les acteurs du débat public. Son intérêt était d'être moins coûteux, mais cette différence de coût est aujourd'hui moins évidente à l'issue des études techniques. Ce scénario n'a pas beaucoup été approfondi au niveau du phasage, mais dans la mesure où il a cette partie commune avec la section ouest, nous disposons des conclusions.

Un petit mot sur ce qu'induit la notion de phasage puisque j'ai dit tout à l'heure que trois scénarios étaient ressortis du débat public. Plusieurs sites sont également à l'étude sur le positionnement de la gare du secteur d'Orly, à savoir les sites sous les aérogares avec plusieurs variantes et un site Pont-de-Rungis qui est en fait une gare existante du RER C sur le réseau existant sur la ligne Massy-Valenton. Dans le cadre d'un phasage, la gare de Pont-de-Rungis paraît techniquement la plus réaliste puisque la gare sous les aérogares impliquerait de construire un tunnel de raccordement au réseau existant que ce soit à l'est ou à l'ouest selon le sens du phasage qui coûterait selon les cas 300 millions d'euros ou 600 millions d'euros. Cela représente des coûts frustratoires qui paraissent difficilement envisageables et c'est pourquoi nous nous sommes concentrés sur un positionnement à Pont-de-Rungis de la gare du secteur d'Orly dans le cadre des scénarios de phasage.

Quelques mots sur ces gares et ces différents positionnements. Nous avons resitué le secteur avec les deux localisations à l'étude : Pont-de-Rungis sous les aérogares. Dans le paysage, il est important de bien comprendre que ces sites vont voir la mise en service de lignes du Grand Paris Express. Sur le site des aérogares, deux lignes seront mises en service en 2024 à savoir le prolongement de la ligne 14 au sud et la ligne 18. À Pont-de-Rungis, la ligne 14 Sud s'arrêterait également, c'est le dernier arrêt avant les aéroports. Cela nous a amenés à travailler fin 2013-début 2014 avec la SGP ADP pour bien articuler et

prendre les mesures conservatoires pour que l'implantation d'une éventuelle future gare TGV soit possible malgré les différences de temporalité. Ce travail reste à poursuivre en fonction des avancements d'études. S'agissant des deux sites envisagés sous les aérogares, l'un serait au plus près de la gare du Grand Paris Express et l'autre serait un peu plus éloigné dans les emprises de l'actuel hôtel Hilton. Dans les deux cas, nous avons positionné des débouchés de souterrains de correspondance afin de prendre les mesures conservatoires qui puissent ne pas obérer la faisabilité de la gare TGV à l'avenir. De même, sur Pont-de-Rungis, nous avons fait ce travail dans la même temporalité 2013-2014 et nous avons été resollicités par l'EPA Orsa qui a piloté un groupe de travail à partir de fin 2014 sur le devenir du site de Pont-de-Rungis, justement autour de l'arrivée de nouveaux projets de transport et du devenir urbain du site avec un certain nombre de partenaires autour de la table : SGP RATP qui reprend la maîtrise d'ouvrage, la SNCF, le STIF qui porte un projet de TCSP qui passe par ce site ainsi que la refonte de lignes de bus et bien évidemment les acteurs du territoire.

Cela a abouti à privilégier un scénario parmi les différents scénarios étudiés par l'urbaniste missionné par l'EPA Orsa avec en ce qui nous concerne, le principe de préserver une emprise foncière qui permette l'implantation d'une éventuelle future gare TGV en lien avec la gare du GPE. Cette démarche va se poursuivre puisque l'EPA Orsa est en train de lancer une étude d'intermodalité sur le site de Pont-de-Rungis et de mettre en place un comité de pôle auquel il prévoit de nous associer pour ne pas obérer l'avenir.

En marge du groupe de travail de l'EPA Orsa, nous avons aussi travaillé en bilatéral avec la SGP pour bien articuler ce que pourrait être cette correspondance entre le GPE et le TGV et rendre compatibles les aménagements dans le futur, indépendamment des temporalités de réalisation. Ces principes ont été confirmés lors du comité de pilotage SGP en gare de Pont-de-Rungis en octobre 2015. Il s'agit du principe de préservation d'une emprise foncière pour implanter une éventuelle future gare TGV et un travail d'articulation entre la gare GPE et le projet de gare TGV à poursuivre.

Alain MUSTIÈRE

Voilà, vouliez-vous compléter ?

Lise NEDELEC

Peut-être un complément sur les études présentées sur l'Interconnexion Sud, pour l'après 2030. Pour réactualiser, compléter ou préciser un certain nombre d'éléments donnés sur ce secteur. On aura bien un changement radical de la nature de la gare qui est aujourd'hui une gare étonnante pour ceux qui la connaissent où on aura une vraie gare d'interconnexion entre le RER C, la ligne 14. On aura donc une gare qui par rapport à la situation d'Orly aujourd'hui qui n'est desservi que par des navettes. Cette gare sera desservie par un métro automatique toutes les 2 minutes qui arrivera en plein centre dans le bâtiment de jonction entre Orly Ouest et Orly Sud. Les deux tramways arrivent aussi au cœur du dispositif aéronautique. Si je le dis un peu rapidement, on remet bien Orly en termes de fonctionnement avec une armature TC qui sera d'une fiabilité très forte avec l'objectif de dégager au maximum la circulation automobile de ce secteur. On aura donc un changement de paysage relativement important. C'est une vraie question pour laquelle on n'est pas dans une prospective au-delà de 2030. Les services des différents opérateurs sont dans un travail très concret.

Le deuxième sujet qui est lié avec cela est la ligne 18. Le gouvernement a confirmé le projet de réalisation d'un métro automatique qui fera Orly, Massy, Versailles et dans une interconnexion correcte après La Défense. Cette structuration des TC changera un petit peu la donne sur le positionnement et la facilité d'accès à un certain nombre de grands pôles de Massy par des métros automatiques fiabilisés. On a bien cela dans le paysage. Je serai moins affirmatif sur le calendrier de la ligne 14 que sur celui de la ligne 18. Sur la ligne 18,

tout le monde dit qu'il est d'accord, chaque maire, chaque association, chaque propriétaire dit qu'il est d'accord. Je ne sais pas comment va se passer l'enquête d'utilité publique, mais elle risque d'être néanmoins chahutée. J'espère que nous aurons l'utilité publique du projet après les prescriptions qui ne feront pas déraiser le calendrier. C'est de loin le projet qui a la rentabilité économique la plus faible de tous les projets d'Île-de-France.

La desserte d'Orly par rapport au sujet TGV est bien un enjeu d'aujourd'hui d'arriver une distance beaucoup plus courte que quasiment tous les parcours de l'aéroport d'Orly en intermodalité. Il faut bien prendre en compte ces éléments sur ces aspects et la force de l'armature TC qui est en train de se constituer sur ce secteur.

Alain MUSTIÈRE

Quelqu'un veut-il intervenir sur ce dossier ?

Bernard LAFFARGUE

Je suis maire-adjoint de Massy et je remplace **Monsieur DELAHAYE** qui a pris quelques jours.

Alain MUSTIÈRE

Ravi de vous voir, monsieur.

Bernard LAFFARGUE

Lors du débat public sur l'Interconnexion Sud, nous avons eu quasiment le débat sur le Grand Paris en région Sud Île-de-France. Plus personne n'a compris ce qui allait se passer dans le temps, dans l'espace, etc. J'ai assisté à de nombreux débats publics et je suis même allé à Orly quand on a parlé de la gare de l'aéroport d'Orly. À l'époque, on était dans des situations épouvantables où on voyait une gare TGV sous Orly qui valait 600 millions d'euros. Des chiffres épouvantables étaient lancés dans la nature. Plus personne ne comprend. Je comprends que l'on se refocalise sur Pont-de-Rungis qui me paraît être une bonne solution intermédiaire. Je ne vois pas faire des coûts frustratoires de 300 ou 400 millions d'euros pour avoir une gare réellement sous l'aéroport d'Orly. Avec l'arrivée de la ligne 14, on sera à une minute ou deux. Il est vrai qu'il n'est pas facile d'avoir une correspondance quand on a des valises. Il faut peut-être réfléchir sur ce sujet.

S'agissant de la ligne 18, je sais bien que le directeur régional doit être prudent. Localement, tous les élus sont très favorables à cette ligne. Il est vrai que quelques associations se battent sur le plateau de Saclay, mais c'était le même débat quand il a fallu sanctuariser les 2 600 hectares de ce plateau. On rejoue donc une situation connue il y a 3 ou 4 ans et qui a été réussie.

Bruno MAINGON

Je fais partie d'Aéroports de Paris. Je voudrais que vous nous précisiez un petit peu comment se passera la suite des processus de décision. Ce n'est pas clair pour moi. Un débat public a effectivement eu lieu, je comprends bien ce qui est dit sur la gare de Pont-de-Rungis qui va être raccordée par un certain nombre de transports à l'aéroport d'Orly. Néanmoins, à l'issue du débat public, il me semble qu'une grande majorité d'acteurs s'était prononcée pour une gare au plus près des aérogares. *In fine*, deux projets sont de nature fonctionnelle un peu différente. Une nouvelle concertation sera-t-elle organisée pour trancher entre ces deux visions un peu différentes ? Ou est-il envisagé de ne porter qu'un seul projet par la suite à une enquête publique ?

J'en profite pour faire un petit correctif. Je m'inscris en faux sur ce que je viens d'entendre concernant le parking de la plateforme qui serait finalement à distance plus grande que celle de cette gare de Pont-de-Rungis. La plupart des parkings d'Orly sont complètement en contact des aérogares. Je trouve que les propos sont un petit peu à côté de la réalité. Merci.

Alain MUSTIÈRE

Avez-vous d'autres questions sur le dossier de l'Interconnexion Sud ? (*Aucune*)

Jean FAUSSURIER

Peut-être un commentaire additionnel, un débat public a eu lieu en 2010 sur le projet d'Interconnexion Sud d'où est sorti ce qu'a présenté Lise. Puis, le rapport Mobilité 21 a bien observé que nous n'étions pas dans une temporalité immédiate – je dis les choses poliment, en réalité, nous sommes bien sur du long terme. Réaliser ces tunnels dans le contexte actuel

où le trafic TGV n'est pas en croissance, nous n'en verrions pas le début d'un élément de pertinence même en supposant qu'il y aurait le financement.

En revanche, nous ne sommes pas encore dans la décision. Nous présentons des éléments. De l'évolution des réflexions qui ont existé depuis 2011 et qui ont été permises par l'ouverture de ces débats publics, je trouve intéressant ce que l'on présente notamment en réponse à un certain nombre de demandes fonctionnelles posées depuis le début, c'est-à-dire je veux améliorer l'interconnexion rail/air, je veux assurer également un certain nombre de fonctionnalités, notamment pour le développement du TGV avec les gares TGV, connaissant la saturation des gares parisiennes et regardant le développement potentiel de gares de Moyenne Couronne répondant en ce sens à une question soulevée d'une part par nous sur la problématique du développement du trafic TGV, mais aussi en termes de logique territoriale. Nous ne sommes pas encore dans la décision entre ce que soutient très largement Aéroport de Paris qui est de dire qu'il faut une gare sous l'aérogare et ce qui est présenté comme autre option d'avoir une gare à Pont-de-Rungis. Nous sommes dans les éléments d'éclairage d'un débat qui devra mûrir et se conclure ensuite, sachant que dans les deux cas, des arbitrages auront lieu en fonction des budgets et des opportunités, nous n'en sommes pas là. Le fait d'être à deux minutes de l'aéroport fait-il perdre à ce point de la pertinence fonctionnelle ? Nous n'allons pas y répondre aujourd'hui, c'est le lieu du débat, les questions sont posées. Faut-il promouvoir l'interconnexion ligne 14 avec du TGV et du RER C ou est-ce moins prioritaire que l'interconnexion avec la ligne 18 et l'aéroport ? Il y a aussi des logiques d'acteurs de territoire. C'est à eux de s'exprimer, de dire ce qu'ils attendent, ce qu'ils peuvent faire et comment il est possible de tirer opportunité d'un projet fonctionnel pour le développement d'un territoire sachant que – j'entends ce que disait le directeur régional, **Gilles LEBLANC** – l'on peut dire aussi, mais ce n'est pas à nous de le dire, c'est aux territoires, que Pont-de-Rungis fait partie d'une plateforme aéroportuaire au même titre que Roissy qui est aussi un espace immense et qui ne se regarde pas uniquement avec le terminal Charles de Gaulle 1, Charles de Gaulle 2 ou les autres terminaux. En tant que SNCF, nous ne sommes pas là pour conclure le débat, mais pour apporter des éléments qui se nourrissent d'autres réflexions.

J'ai été interpellé à juste titre, mon expression était un peu rapide sur la question des parkings d'Orly. Je vais préciser. Avec l'ensemble des dispositions prises en faveur des transports collectifs sur le secteur d'Orly, les deux tramways, la voie dédiée bus, taxis sur Orly et l'ensemble des autres, l'objectif du PDU est qu'il sera plus facile d'aller à Orly par le système de transports collectifs que j'indique que par le véhicule particulier. Quand j'ai dit que ce sera plus loin, c'est inexact en distance, je suis complètement d'accord. Je parlais d'efficacité sur le temps de transport global. Les mesures du plan de déplacement d'Île-de-France de diminution des vitesses sur les grandes voiries franciliennes qui interviendront au cours des prochaines années privilégieront très fortement la desserte. Nous sommes sur des sujets par rapport à l'ensemble du réseau TGV. L'importance de l'armature transports collectifs pour accéder à Orly, comme d'ailleurs pour accéder à Rungis, est une question importante. Je soulignais que les enjeux, y compris avec une implication forte d'ADP dans la construction d'une armature très forte de transports collectifs, changent la vision que les usagers en ont aujourd'hui.

Alain MUSTIÈRE

Je crois que nous avons fait un point complet. Je voudrais simplement dire que n'oublions pas qu'un passager qui prend le train pour aller prendre l'avion est encombré de bagages et que sa mobilité n'est quand même pas la même que lorsque vous êtes uniquement en desserte. Il faut l'intégrer. Il est plus facile de dire qu'une gare au plus proche de l'aéroport est quand même plus confortable, comme nous l'avions toujours dit. Il reste les coûts. Quand on parle d'un coût de 300 ou 600 millions d'euros, ce n'est pas la même chose. Il ne faut pas oublier que c'est le client. Nous ne sommes pas uniquement dans de la desserte froide, mais

dans le client qui n'est pas tout à fait le même, entre celui qui fait un transfert à la journée sans bagages et celui qui arrive avec des bagages qu'il parte de Paris ou qu'il y arrive.

Par rapport au premier dossier, nous sommes aussi dans une perspective dans un temps plus long, 2030-2050. J'espère que tout le monde sera là, j'en vois un certain nombre qui risque quand même d'être là, d'autres pas. Nous nous inscrivons dans une durée de programmation importante avec des visions qui risquent d'être perturbées en fonction de contextes qui ne manqueront pas d'évoluer. Soyons prudents.

Jean FAUSSURIER

Juste une correction, effectivement le tunnel est un horizon de long terme, mais l'Interconnexion peut se traiter dans une temporalité plus courte. C'est en ce sens que nous disons que le débat public est parti sur une grande idée à l'intérieur de laquelle des choses peuvent être avancées. C'est le point qui me semble à retenir aujourd'hui.

Alain MUSTIÈRE

Vous avez aussi dit que nous sommes dans l'Interconnexion, mais aussi dans un débat sur la desserte du Grand Paris qui vient complexifier la réalité des choses. Des alliances et des connexions peuvent nous dépasser si on se préoccupe uniquement de l'Interconnexion. J'en accepte l'augure.

Nous avons deux ou trois minutes pour parler de l'association elle-même. Je voudrais d'abord remercier **Jean FAUSSURIER** et **Lise NEDELEC** qui nous ont fait les présentations ainsi que **Gilles LEBLANC** qui est intervenu comme directeur régional de la région Ile-de-France pour l'état sur ce dossier. Le but de l'Assemblée générale est de s'informer de l'évolution du dossier même si elle n'est pas aussi rapide que le souhaiteraient les uns et les autres. Nous voyons que nous sommes dans une temporalité un peu différente suivant les sujets. Nous avons bien noté que l'État et SNCF Réseau reprennent les concertations avec l'ensemble des régions pour ce qui est des dossiers évoqués.

Je voudrais laisser la parole à **Marc BOUCHERY** qui va vous présenter en deux petites secondes ce que nous avons sur le plan de l'information de l'association et sur la rénovation du site internet. Il parlera du budget de l'association et de la réalité de nos dépenses pour 2015.

Marc BOUCHERY,

Délégué général, Association Interconnexion Sud TGV en Île-de-France

Je vais faire très vite. Lors de la dernière Assemblée générale, nous avons validé le principe de refaire le site internet qui était vraiment très obsolète puisqu'il datait du début des années 2000. Ce nouveau site est en ligne depuis quelques semaines. C'est toujours la même adresse www.interconnexionsud.org, vous pouvez vous y rendre. Vous trouverez une présentation de l'ensemble des projets de LGV, de Massy-Valenton et du nouveau barreau. Nous avons également fait un focus sur le Grand Paris puisque nous allons être de plus en plus liés à ce projet. Vous avez ensuite l'ensemble des projets qui reprend pour partie les éléments que nous a transmis SNCF Réseau ce qui permet de mettre à jour le dossier. Vous pouvez aussi vous en servir pour le présenter. N'hésitez pas sachant que vous aurez les diapositives avec le compte rendu, nous vous les enverrons par mail. Nous vous avons envoyé une lettre d'information il y a quelques mois, le but était de rebalayer l'état des lieux du dossier et d'informer les nouveaux élus.

Alain MUSTIÈRE

Si vous ne les avez pas, vous pouvez réclamer. Cela fait le point du dossier. Vous les avez tous reçus.

Marc BOUCHERY

Il s'agissait aussi d'informer les nouveaux élus des différentes régions de l'ensemble du projet.

Je passe sur les comptes qu'il nous faut quand même voter. Ce n'est peut-être pas très lisible, je vais donc vous les donner. En termes de cotisation, nous sommes toujours sur un montant de ressources d'environ 20 000 euros. Nous n'avons pas pour l'instant l'intention d'augmenter les cotisations. Au niveau des charges, l'exercice sera cette année déficitaire puisque la refonte du site internet et la relance de la lettre ont entraîné des charges plus importantes que les années précédentes. Le montant des frais de fonctionnement est d'environ 19 000 euros. Ils comprennent notamment les frais de personnel facturés pour la Chambre de Commerce des Pays de la Loire, les frais de sous-traitance et d'impression ainsi que la refonte du site internet pour plus de 6 000 euros. Heureusement, la situation de l'association est relativement saine puisque les réserves sont relativement importantes et s'élèvent à un peu plus de 22 000 euros. Nous ne sommes pas financièrement en danger et nous pouvons nous permettre d'avoir un exercice déficitaire comme nous l'avons validé l'an dernier.

Alain MUSTIÈRE

Merci. Sur la longueur et les parcours du projet, l'association s'inscrit dans le temps, nous avons le soutien de l'ensemble des collectivités locales qui nous aident même si avec la fusion des régions, les chambres de commerce transfèrent leurs cotisations au niveau régional. Tout cela a plutôt tendance à diminuer, mais nos ressources actuelles sont suffisantes pour suivre le dossier. Nous sommes dans une formulation légère. Je pense que ce n'est pas plus mal.

J'espère que cette Assemblée générale a été une source d'information.

Marc BOUCHERY

Il faut voter les comptes.

Alain MUSTIÈRE

Ah, oui ! Il faut faire voter les comptes. Je passe la parole à Marc,

Marc BOUCHERY

Le compte de résultat fait apparaître des résultats de 20 629 €, un peu en diminution liée notamment comme l'a dit le Président à la régionalisation des CCI.

Les charges quant à elles se montent à 29 313 € en augmentation liées à la refonte du site internet et la réalisation de la lettre d'information que vous avez reçue avant cette assemblée générale.

L'exercice 2015 laisse donc apparaître un résultat de - 8000 € qui ne remettent pas en cause la situation de l'association grâce à des réserves de 32 000 € dans lesquelles nous avons puisé.

Avec la refonte du site, nous sommes parés pour plusieurs années et devrions retrouver un exercice 2015/2016 à l'équilibre.

Alain MUSTIÈRE

Qui est contre ? *Personne*

Qui s'abstient ? *Personne*

Ces comptes sont donc approuvés, merci de votre unanimité.

Je pense que l'intérêt de l'association est de rassembler l'ensemble des partenaires opérateurs, État, SNCF Réseau, SNCF Mobilités et l'ensemble des acteurs régionaux qui ont un intérêt au développement de l'Interconnexion. Chaque année, ce dialogue nous permet de redonner les positions des uns et des autres et de voir les blocages et les évolutions. C'est une bonne chose. Je vous donne rendez-vous l'an prochain. Entre-temps, j'ai bien noté que nous aurions des rendez-vous avec l'ensemble des partenaires aussitôt que la DUP sera signée.

Merci, mesdames et messieurs. Je vous donne rendez-vous l'an prochain et dans des réunions intermédiaires. N'oubliez pas que vous avez les moyens de vous informer au travers des documents de l'association.

ANNEXES

ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV EN ILE-DE-FRANCE

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

25 FEVRIER 2016

ORDRE DU JOUR

1. ACTUALITES GRANDS PROJETS

2. PROJET MASSY VALENTON

- + RAPPEL DU PROJET
- + ACTUALITES MASSY VALENTON EST
- + ACTUALITES MASSY VALENTON OUEST

3. INTERCONNEXION SUD DES LGV EN ILE DE FRANCE

- + RAPPEL DU PROJET ET POINT D'AVANCEMENT
- + ZOOM SUR LES ÉTUDES DE LA GARE DU SECTEUR D'ORLY

25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



2 - 25 FEVRIER 2016

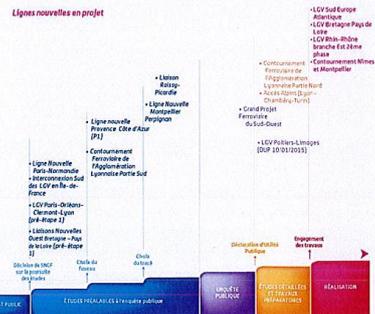


ACTUALITES GRANDS PROJETS EN FRANCE

PROJETS DE LIGNES NOUVELLES



Lignes nouvelles en projet



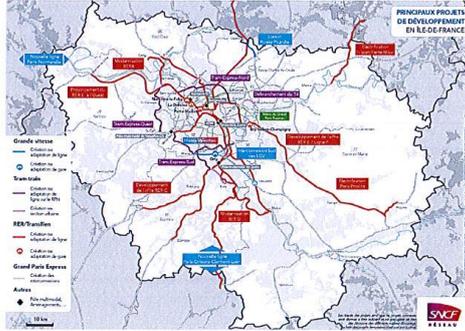
3 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



4 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



GRANDS PROJETS FRANCILIENS



5 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



MASSY VALENTON

- + RAPPEL DU PROJET
- + ACTUALITES MASSY VALENTON EST
- + ACTUALITES MASSY VALENTON OUEST

6 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



MASSY VALENTON

HISTORIQUE DU PROJET

- 2001 : suite aux études d'Avant-Projet réalisées en 2000, lancement de la procédure d'instruction mixte à l'échelon central (IMEC).
- 2003 : signature d'une convention de financement entre l'État, RFF, la RATP, les régions Bretagne, Pays-de-la-Loire, Centre, Aquitaine, Poitou-Charentes et Île-de-France (signature par la région Île-de-France en juillet 2009).
- 2009 : signature d'un protocole entre RFF, la Région Île-de-France et l'État : l'opération Massy-Valenton est scindée en 2 phases de réalisation :
 - + 1^{ère} phase : secteur Est (aménagement entre Orly/Villeneuve-le-Roi et Rungis) ;
 - + 2^{ème} phase : secteur Ouest (aménagement entre Massy et Pont-de-Rungis).
- Novembre 2011 – février 2012 : concertation L 300-2 du Code de l'Urbanisme du projet Massy-Valenton secteur Ouest.
- 2012 : engagement des travaux Massy-Valenton secteur Est
- Octobre 2012 – février 2013 : concertation préparatoire à l'enquête publique sur le projet Massy-Valenton secteur Ouest.
- Du 1er juin 2015 au 10 juillet 2015 : enquête publique Massy-Valenton secteur Ouest.

7 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



MASSY VALENTON

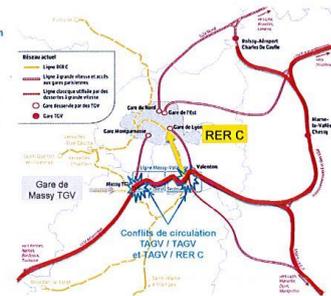
RAPPEL DU PROJET

2 types principaux de circulation transitent par la ligne Massy-Valenton

- + RER C Massy-Paris via Pont-de-Rungis
- + TAGV reliant la façade Atlantique au reste du réseau à grande vitesse

Un projet porteur de valeur

- + Pour les voyageurs du TGV
 - Augmentation de la capacité
 - Amélioration de la régularité
 - Optimisation du temps de parcours
- + Pour les voyageurs du RER C
 - Doublement de la desserte
 - Amélioration de la régularité
- + Pour les riverains
 - Protections acoustiques
 - Sécurisation du PNR



8 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV

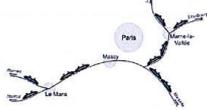


MASSY VALENTON

TRAFIC TAGV

Évolutions des trafics depuis 10 ans

+ Augmentation puis diminution des circulations (optimisation du modèle d'exploitation : systématisation des coupe-acroches)



+ Augmentation puis stagnation du nombre de voyageurs



MASSY VALENTON

TRAFIC TAGV

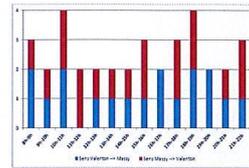
Perspectives d'évolutions

Facteurs d'évolution à la hausse :

- L'amélioration du remplissage des TAGV intersecteurs
- L'optimisation de la politique de « coupe-acroche »
- L'ouverture prochaine des nouvelles lignes à grande vitesse SEA et BFL
- Le succès des Ouigo
- Le besoin d'ouvrir des créneaux horaires commercialement intéressants

A contrebalancer par :

- Un contexte global de stagnation des trafics TAGV
- Le développement du covoiturage
- La libéralisation du transport en autocar longue distance



À court terme, possibilité pour le transport d'augmenter la capacité grâce au 3^{ème} sillón libéré sur les heures commercialement les plus intéressantes.



MASSY VALENTON

BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE

	Massy Valenton Ouest	Massy Valenton Complet
Situation de référence	36 TAGV quotidiens 2 RER C heures/sens (HP)	36 TAGV quotidiens 2 RER C heures/sens (HP)
Situation de projet	36 TAGV quotidiens 4 RER C heures/sens (HP)	36 TAGV quotidiens 4 RER C heures/sens (HP)
Bénéfice actualisé en 2019 M€ c/capacité sur 50 ans	88 M€	164 M€
Taux de rentabilité interne	5,1%	5,3%

Le projet Massy-Valenton est un projet créateur de valeur.



MASSY VALENTON

BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE

Décomposition du bilan des voyageurs

Massy-Valenton Ouest

Les avantages se répartissent à près de 60% /40% entre les voyageurs du TAGV et ceux du RER C

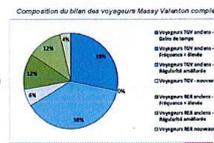
Près de 90% des avantages sont portés par les anciens usagers du TAGV et du RER C grâce aux effets gains de temps TAGV, régularité TAGV et RER C et effet fréquence RER C.

La rentabilité devrait être encore améliorée par tout ajout de circulation TAGV supplémentaire mais difficile à évaluer par manque d'information sur la politique du transporteur



Massy-Valenton complet

La rentabilité du programme Massy Valenton complet est également confirmée avec un partage des avantages usagers à 70% TAGV et 30% RER C



MASSY VALENTON

BENEFICES POUR LES RIVERAINS

Massy Valenton Est

- + Protections acoustiques sur les communes de Villeneuve le Roi et Orly (programme de 5 écrans)



Travaux réalisés, Bureau 3, Commune de Villeneuve le Roi

Massy Valenton Ouest

- + Suppression du Passage à Niveau de Fontaine-Michalon (PNG) – 2^{ème} PN le plus fréquenté en IDF



- + Amélioration de l'intégration environnementale à travers la réalisation de protections acoustiques

Site Massy Valenton 118 Cours des Bains



13 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV

MASSY VALENTON EST

- + RAPPEL DU PROGRAMME
- + ACTUALITES

14 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV

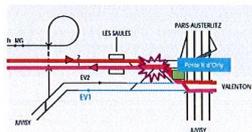


MASSY VALENTON EST

RAPPEL DU PROGRAMME

- + Création d'un terrier
 - ⇒ Supprimer les conflits de cisaillement TGV/RER C
- + Création d'un nouveau raccordement LGV
 - ⇒ Supprimer le tronc commun LGV
- + Adaptation de la voie MG (frein) / Relèvement des vitesses de circulations
 - ⇒ Permettre aux TGV d'emprunter la voie MG et ainsi de doubler les RER C et éviter les gares de Pont de Rungis, Orly Ville et Les Saules.

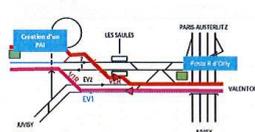
Situation actuelle



15 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV

- + Regroupement dans un unique poste d'aiguillage à Orly de la commande des installations et itinéraires des actuels postes d'Orly
 - ⇒ Faciliter la gestion opérationnelle des circulations
- + Réalisation de protections acoustiques

Situation projetée



MASSY VALENTON EST

PLANNING TRAVAUX

État d'avancement

- + Voie MG modifiée
- + Terrier achevé
- + Bâtiment Poste d'Aiguillage Informatisé terminé
- + Écran acoustique n°3 à Villeneuve-le-Roi achevé
- + Écrans 2 et 4 engagés
- ↳ Soit 2/3 de l'opération réalisée
- Restent notamment à réaliser : travaux de raccordement et création de nouvelles communications, équipement et essais du PAI, écrans acoustiques...



Planning prévisionnel

- + Suspension du chantier fin 2014
- 23 juillet 2014 : incendie du poste 1 de Vitry imposant une desserte dégradée du RER C, non rétablie à ce jour
- ↳ Mobilisation des ressources études de signalisation pour les remises en service provisoires du Technicentre => forte perturbation du séquençement des études de signalisation du secteur et nouvel ordonnancement conduisant au report de celles de Massy Valenton Est (pour la mise en service du PAI).
- + A ce jour, décalage de 2 ans du planning

16 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



MASSY VALENTON OUEST

+ RAPPEL DU PROGRAMME
+ ACTUALITES

17 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV

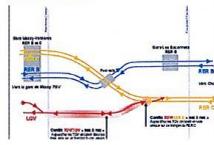


MASSY VALENTON OUEST

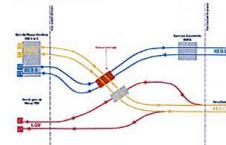
RAPPEL DU PROGRAMME

- Création d'un nouveau saut-de-mouton RER B / RER C permettant la réutilisation du saut-de-mouton actuel par la 2^{ème} voie TAGV créée
 - ↳ Supprimer le tronçon commun LGV
 - ↳ Supprimer le cisaillement RER C / TAGV
- Suppression du passage à niveau de Fontaine-Michalon à Antony (PN9)
 - ↳ Améliorer la sécurité
- Réalisation d'un programme d'environ 4.2 km de protections acoustiques le long des voies TAGV
- Création d'une nouvelle voie à quai en gare de Massy-Palaiseau
 - ↳ Permettre le doublement du trafic RER C

Situation actuelle



Situation projetée



18 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



MASSY VALENTON OUEST

ENQUÊTE PUBLIQUE

Une enquête publique unique du 1er juin au 10 juillet 2015

Remise du rapport de la Commission d'Enquête le 18 novembre 2015 :

- + Enquête Environnementale & DUP => avis favorable assorti de 4 réserves
- + Enquête parcellaire => avis favorable
- + Enquête pour mise en compatibilité des documents d'urbanisme => avis favorable
- + Enquête Commodo/Incommodo (suppression passage à niveau) => avis favorable assorti d'1 réserve

Extrait avis commission : « **L'opération présente un caractère d'intérêt public incontestable.** »

=> DUP attendue au printemps 2016

Après obtention de la DUP, la programmation des travaux et le plan de financement seront à établir.

19 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



INTERCONNEXION SUD

+ RAPPEL DU PROJET ET POINT D'AVANCEMENT
+ ZOOM GARE SECTEUR D'ORLY

20 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



INTERCONNEXION SUD

LE PROJET ISSU DU DÉBAT PUBLIC

Les objectifs du projet :

- + L'amélioration de la fluidité du trafic LGV Intersecteurs (effet clé de voûte du réseau)
- + Un nouvel espace de complémentarité entre l'aviation et le fer
- + La décongestion des gares parisiennes
- + Un projet pour le développement du territoire francilien avec l'implantation de nouvelles gares



21 - 25 FÉVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



INTERCONNEXION SUD

DEPUIS LE DÉBAT PUBLIC

Financement d'études post-débat public en février 2012

- + 1ère étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique (études préliminaires)

Mise en place d'une gouvernance fin 2012 à la demande de l'Etat et désignation d'un président de comité de pilotage

- + Tenue d'un premier comité technique en mars 2013

Rapport Mobilité 21 (le 27 juin 2013)

- + Le projet Interconnexion Sud est classé dans les secondes priorités, mais éligible à la provision de 2Mds€ pour « engager en tant que de besoin de premiers travaux en lien avec le projet ».
- + A la mise en service complète de Massy-Valenton, « la ligne classique devrait avoir alors une réserve de capacités suffisante pour que, sans remettre en question l'intérêt à terme de l'interconnexion Sud, le besoin d'engagement des travaux puisse être différé au-delà de 2030. »
- + L'interconnexion Sud « comporte par ailleurs des fonctionnalités qui ne sont pas assurées par le barreau Massy-Valenton, notamment la création de deux gares à Orly et Lieusaint-Sénart assurant l'interconnexion air-fer et désamarrant la contrainte sur les gares parisiennes. »

22 - 25 FÉVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



INTERCONNEXION SUD

POINT SUR L'AVANCEMENT

Approfondissement en 2014/2015 des études :

- | | | |
|----------------------------------|---|--|
| Etudes techniques | → | Approfondissement des études sur les gares, des possibilités de phasage, actualisation des coûts, etc. |
| Etudes de trafic | → | Actualisation des études de trafic |
| Etudes socioéconomiques | → | Mise à jour du bilan socioéconomique |
| Etudes aménagement du territoire | → | Conditions de l'intermodalité Air/Fer, enjeux de l'implantation des nouvelles gares, enjeux régionaux et nationaux du projet |
| Etudes environnementales | → | Mise à jour des études environnementales |

sur ces orientations :

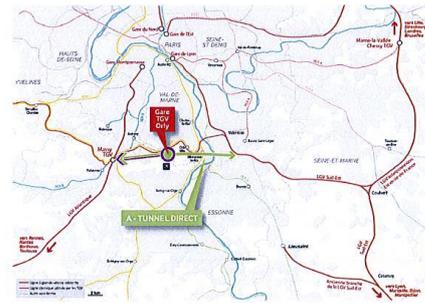
- + Phasages pertinents
- + Intérêt des gares nouvelles

23 - 25 FÉVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



INTERCONNEXION SUD

PHASAGES DU PROJET À L'ÉTUDE - SCÉNARIO A

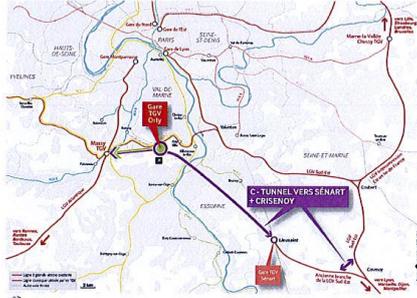


24 - 25 FÉVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



INTERCONNEXION SUD

PHASAGES DU PROJET À L'ÉTUDE - SCÉNARIO C

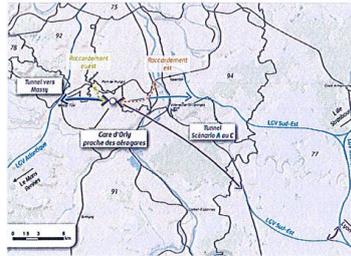


25 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



INTERCONNEXION SUD

PHASAGE



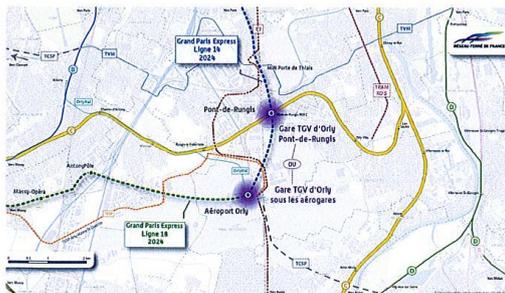
En cas de phasage, une localisation sous les aérogares induirait des coûts frustratoires conséquents (tunnels de raccordement au réseau existant)

26 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



INTERCONNEXION SUD

RÉFLEXIONS SUR LA GARE TGV DU SECTEUR D'ORLY - COHÉRENCE AVEC LE GPE



27 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



INTERCONNEXION SUD

SITE DE PONT-DE-RUNGIS

Pilotage par l'EPA ORSA d'un groupe de travail Pont-de-Rungis depuis fin 2014

- + Objectif : définir un scénario d'évolution du site prenant en compte les projets de transports et le cadre urbain
- + Partenaires : SGP/RATP, SNCF, STIF, Ville de Thiais, Ville d'Orly, CD 94



Démarche à poursuivre en 2016 à travers un comité de pôle et une étude d'intermodalité

28 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



INTERCONNEXION SUD

SITE DE PONT-DE-RUNGIS

Travail commun avec la SGP pour :

- + une compatibilité des aménagements, quelles que soient les temporalités de réalisation
- + une correspondance optimale GPE / TGV



Projet gare GPE = groupement Elies pour RATP/SGP

COPIL SGP gare Pont-de-Rungis du 13 octobre 2015 :

- + Confirmation du principe de préservation d'une emprise foncière destinée à une éventuelle future gare TAGV
- + Travail d'articulation entre le projet de gare GPE/gare TAGV à poursuivre

29 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



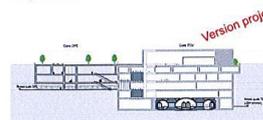
INTERCONNEXION SUD

SITE SOUS LES AÉROGARES

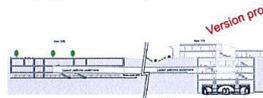
Travail commun mené avec la SGP et ADP pour :

- + une compatibilité des aménagements, quelles que soient les temporalités de réalisation
- + une correspondance satisfaisante gare GPE / gare TAGV

↳ Travail à poursuivre



Option 1 - au plus près du pôle d'échange



Option 2 - sur l'emprise Hilton

30 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



MERCI DE VOTRE
ATTENTION.

31 - 25 FEVRIER 2016 - AG ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV



Assemblée générale Jeudi 25 février 2016



Association Interconnexion sud TGV en Ile de France



Assemblée générale Jeudi 25 février 2016

Ordre du jour

- 1- Point d'étape sur l'avancement des projets LGV en France
- 2- Présentation de l'avancée du dossier Massy/Valenton avec notamment :
 - -point sur la concertation dans le secteur Ouest et l'enquête publique,
 - -l'avancée des travaux dans le secteur Est,
 - -le financement du projet,
 - -le planning de mise en service,
- 3- Présentation des études en cours concernant le projet de nouveau barreau d'interconnexion des LGV au sud de l'Île de France
- 4- Présentation des études de la nouvelle gare d'Orly
- 5- Présentation du site Internet
- 6- Présentation des comptes

Association Interconnexion sud TGV en Ile de France



Comptes de résultat :

Budget de l'Association Interconnexion Sud TGV Compte de résultat L'exercice comptable va du 01-09-2014 au 31-08-2015	
PRODUITS	
	MONTANT en €
Cotisations 2014-2015 reçues	17 965,00
Cotisations 2014 - 2015 en attente	7 095,00
Cotisations annulées sur exercice 2013-2014	3 883,00
Produits Financiers sur exercice 2013-2014	254,66
TOTAL PRODUITS	29 207,66
CHARGES	
	MONTANT TTC
Frais de fonctionnement	19 651,34
* Photocopies - Reprographie	193,07
* Affranchissements	310,20
* Frais de déplacements	2 156,53
* Frais de personnel	14 418,50
* Réception	487,20
* Frais de Gestion	2 086,24
Soins-traitance	3 361,82
* Rédaction imprimeur compte rendu assemblée générale (dec 2013)	434,56
* Cartes d'invitation AG Imprimeur RDS + Routage	2 061,86
* Documentation générale (abonnement Acteurs publics 2014/2015)	365,00
* Location de salle (Palais du Luxembourg AG décembre 2013)	500,00
Site internet et hébergement	6 213,00
* Hébergement site annuel	309,00
* Refonte site	5 880,00
* Renouvellement nom de domaine	24,00
Frais bancaires	88,60
TOTAL CHARGES	29 313,96
DÉFICIT	8 684,30

Solde Compte bancaire au 31/08/2015 : 9650,54 €
Solde Livret Association au 31/08/2015 : 22492,93 € (prélevé 2013-2014 : 254,66 €)



Association Interconnexion sud TGV en Ile de France



Assemblée générale Jeudi 25 février 2016

Comptes annuels : Bilan

Budget de l'Association Interconnexion Sud TGV Bilan au 31 août 2015

L'exercice comptable va du 01-09-2014 au 31-08-2015

Actif	Montant TTC	Passif	Montant TTC
Cotisations non perçues au 31/08/2015	13 435,00 €	REPORT A NOUVEAU	47 539,53 €
Débiteurs divers		Résultats :	-8 684,30 €
Banque	32 143,47 €	Débiteurs divers	3 409,20 €
	45 578,47 €	Fournisseurs factures à recevoir	3 314,04 €
			45 578,47 €



Association Interconnexion sud TGV en Ile de France

Site Internet

Association Interconnexion sud TGV en Ile de France

Site Internet

Association Interconnexion sud TGV en Ile de France

Site Internet

Massy-Valenton

Actualités / Massy-Valenton

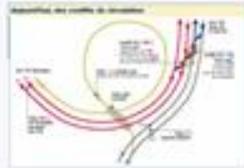


L'interconnexion des CGV au sud de l'Ile-de-France se fait actuellement sur la ligne entre Massy et Valenton sur laquelle circulent TGV, RGV et trains de fret. 200 trains circulent quotidiennement sur ce tronçon qui compte 2 tronçons à voie unique à Massy et Orly. De ce fait, certains TGV voient leur temps de parcours théorique s'allonger fortement. Les retards peuvent aller de 34 à 30' et les vitesses moyennes s'abaissent pas de 40 km/h. C'est à peu près équivalent au taux de retard de 30 jours effectués à ceux des TGV partant ou arrivant à Paris.

Le tronçon Massy-Valenton constitue indubitablement un goulot d'étranglement pour les voyageurs affectant une faible performance globale mais aussi un risque important pour les voyageurs venant de l'étranger et ayant une correspondance à l'arrivée de Paris. C'est également un frein à l'essor de trafic de fret local à l'arrivée pour les usagers du RER C qui dépendent quotidiennement l'irrégularité chronique de leur train "quasi-travail". Horaires bousillés, trajets irréguliers, fréquentations insuffisantes, la ligne RER C est saturée et l'impossibilité actuelle de séparer les trafics TGV et RER rend problématique la réorganisation des correspondances exprimées par les élus et la population, qui réclament des améliorations tout au long de l'heure au travers de la ligne.

En effet, les différents flux de circulation entrent en conflit du fait de cloisonnements (notamment à Massy) aux extrémités de la ligne :

- à l'Est dans le secteur de Valenton au Sud de Orly
- à l'Ouest à proximité de la gare de Massy-Verdrieux



Ces cloisonnements rendent la gestion des flux difficile et l'interconnexion des circulations augmente le risque de retard, « en cascade ». La capacité de la ligne est ainsi limitée et il est nécessaire de prévoir des marges dans les temps de parcours.

L'opération Massy - Valenton a pour objectif d'augmenter la performance de la ligne par la suppression des goulets d'étranglement et ainsi :

Actualités

- Interconnexion en vitesse : quelle portée pour l'interconnexion sud ?
- Interconnexion Sud est le « chef de file » de deux grands projets français pour RGV
- Le public privilégie une gare TGV à l'aéroport d'Orly
- Le projet de gare TGV de Suresne repoussé à 2020
- La gare de Massy

Presse

- Presse / Documentaire

Association Interconnexion sud TGV en Ile de France



Site Internet

Les scénarios

3 scénarios ont été proposés au débat public et sont regroupés à l'étude actuellement relative à la solution à retenir comportant un maillage d'interconnexion et de nouvelles lignes à grande vitesse.

La première phase vise à permettre de séparer 3 grandes familles de trafics :

- **Scénario A** : ligne nouvelle raccordée à l'existante ligne Grande Vitesse Sud-Est
- **Scénario B** : ligne nouvelle empruntant la corridor ferroviaire existant
- **Scénario C** : ligne nouvelle raccordée à l'existante ligne Grande Vitesse Sud-Est

Scénario A : scénario d'une ligne nouvelle principalement en souterrain, raccordée à la LGV sud-est, en optimisant les gains de temps pour les déplacements province-province, en assurant une desserte de la gare de Massy et prévoyant une nouvelle gare à Orly.

Longueur : 127 km

Caractéristiques : un tronçon souterrain sur 70% du tronçon

Gain de trafic : 2,4 millions de voyageurs supplémentaires

Durée : 2 h 30 en moins pour les trajets province-province

Gare à créer : Orly

Coût : 1,7 milliard d'euros (sans conditions 2012)



Etat d'Etat candidat avec gare supplémentaire sur la ligne existante du RER C

Source : RFF

Scénario B : scénario consistant à utiliser la ligne existante existante à l'ouest ou l'infrastructure est prévue en souterrain (sur certains tronçons à l'est est également envisagé), scénario qui permet de séparer les trafics TGV, RGV et RER tout en desservant la gare de Massy et une nouvelle gare à Orly.

Longueur : 124 km

Caractéristiques : un tronçon souterrain sur 30% du tronçon (Massy-Valenton)

Gain de trafic : 2 millions de voyageurs supplémentaires

Durée : 2 h 30 de plus pour les trajets province-province

Gare à créer : Orly

Coût : 1,5 milliard d'euros (sans conditions 2012)

Variante :

Caractéristiques : un tronçon souterrain sur 70%, tunnel à partir de la gare RFF/Orly

Association Interconnexion sud TGV en Ile de France



Contact Association :

Pour tout renseignement :

Alain Mustière, Président de l'association
Marc Bouchery, Délégué général
02 40 44 63 44/06 23 16 96 87
m.bouchery@paysdelaloire.cci.fr

interconnexionsudtgvidf@gmail.com
<http://www.interconnexionsud.org>
www.debat-public-interconnexionsudlgv.org



Association Interconnexion sud TGV en Ile de France



Madame, Monsieur,

Pour le bon déroulement des activités de notre association, nous vous demandons,
à l'occasion du renouvellement annuel de bien vouloir ADHERER ou RENOUELER votre adhésion.

APPEL à COTISATION 2016

Nom-Prénom :

Organisme :

Adresse :

CP – Ville :

Tél :

E-mail :

Montant de votre cotisation :

Collectivités	Chambres consulaires	Autres organismes ou Institutions	Entreprises et particuliers
310 €	230 €	155 €	80 €

Règlement

- o par chèque bancaire à l'ordre de **ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV** et adressé à la Association Interconnexion Sud TGV- 16 quai Ernest Renaud – CS 70515 – 44105 NANTES Cedex 4
- o ou par virement au CIO Nantes Voltaire
Code Banque = 30047 Guichet = 14122 Compte = 00033905401 Clé = 62

(Merci d'indiquer clairement le nom de votre organisme dans le libellé de votre virement)

Fait à Nantes, le 25 février 2016

Le Président,

Main MUSELIER

Siège de la Délégation Générale : CCIR Pays de la Loire
16, quai Ernest Renaud – CS 70515 – 44105 NANTES CEDEX 4
Tél. 02 40 44 63 43