










ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV EN ÎLE-DE-FRANCE



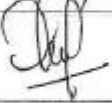

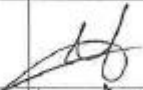




ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 26 AVRIL 2018

LISTE DES PRESENTS ET EXCUSES

	Titre	NOM-PRENOM	ORGANISME	FOICTION	REPRESENTATION	PRESENCE SIGNATURE
A	Monsieur	APPERT MICHEL	CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'INDRE	ANCIEN VICE-PRESIDENT	-	
	Madame	AUTHIER Isabelle	CONSEIL REGIONAL PAYS DE LA LOIRE	CHARGE DE PROGRAMME INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET CONTINUITÉ TERRITORIALE	-	
B	Monsieur	BELIARD GERARD	EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	CHARGE DE MISSION	-	
	Monsieur	BIENCOURT OLIVIER	METROPOLE LE MANS	VICE-PRESIDENT CHARGE DES FINANCES ET DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	REPRESENTE M. JEAN-CLAUDE BOULARD MAIRE DU MANS	
	Monsieur	BLIN MATHIEU	CCI CENTRE VAL-DE-LOIRE	RESPONSABLE AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	-	
	Monsieur	BLANSCHONG GILLES	CCI BRETAGNE	MEMBRE DU BUREAU	-	PAR VISIOCONFERENCE
	Monsieur	BOUCHEY MARC	SMA (SYNDICAT MIXTE AEROPORTUAIRE DU GRAND OUEST)	DIRECTEUR GENERAL	-	
	Monsieur	BLANCOUR ROCH	CONSEIL REGIONAL PAYS DE LA LOIRE	VICE-PRESIDENT	-	
	Monsieur	BRYJA HERVE	MEDEF SARTHE	VICE-PRESIDENT	-	
C	Monsieur	CARREZ GILLES	ASSEMBLEE NATIONALE	DEPUTE DU VAL-DE-MARNE	-	
	Monsieur	CHARLOT PHILIPPE	SNCF	DIRECTEUR TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS	-	
	Madame	CLAVEL MARGOT	CCI PARIS ILE-DE-FRANCE	RESPONSABLE D'ETUDES TRANSPORTS ET MOBILITES	-	
D	Monsieur	DAVID VALENCE	REGION GRAND EST - SITE DE STRASBOURG	VICE-PRESIDENT	REPRESENTE M. JEAN ROTTNER, PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL	
	Monsieur	DELAHAYE VINCENT	SNAT	VICE-PRESIDENT DU SENAT - SENATEUR DE L'ESSONNE	-	
	Monsieur	DESCROIX OLIVIER	CU GRAND POITIERS	CHARGE DE MISSION GRANDES INFRASTRUCTURES CHEZ COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION GRAND POITIERS	REPRESENTE M. ALAIN CLAEYS PRESIDENT GRAND POITIERS CU	
	Madame	DESIRE-LAGEDAMON CORINNE	SNCF	INGENIEUR PROJETS	-	
	Monsieur	DOUINEAU ANDRE	LORIENT AGGLOMERATION	DIRECTEUR TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS	-	

	Titre	NOM-PRENOM	ORGANISME	FONCTION	REPRESENTATION	PRÉSENCE SIGNATURE
F	Monsieur	FAUSSURIER JEAN	SNCF RESEAU – DIRECTION ACCES AU RESEAU ILE-DE-FRANCE	DIRECTEUR ACCES AU RESEAU ILE-DE-FRANCE	-	
G	Monsieur	GALIBERT STEPHANE	MEDEF SARTHE	PRESIDENT	-	
	Monsieur	GEYSSENS JEAN-FRANCOIS	CCI ESSONNE	RESPONSABLE POLE ETUDES ET MC	-	
H	Monsieur	HUG DE LARAUZE BRUNO	INTERCONNEXION SUD TGV EN IDF	PRESIDENT	-	
J	Madame	JUNG STEPHANIE	SNCF MOBILITES-VOYAGES	DIRECTRICE GRANDS PROJETS ET PROSPECTIVE	-	
L	Monsieur	LAHELLEC GERARD	REGION BRETAGNE	VICE-PRESIDENT DE LA REGION BRETAGNE	-	
M	Monsieur	MAINGON BRUNO	AEROPORT DE PARIS	ADJOINT AU DIRECTEUR INGENIERIE ET AMENAGEMENTS	-	
	Madame	MAZIN ELODIE	CCI T SEINE-ET-MARNE	CHARGE D'ETUDES	-	
	Madame	MONJOINT CHANTAL	CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'INDRE	CONSEILLERE DEPARTEMENTALE	REPRESENTE M. SERGE DESCOURT PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL	
	Madame	MONTEIRO ODETTE	ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV EN IDF	ASSISTANTE	-	
N	Madame	NELLEC LISE	SNCF RESEAU	CHEF DE SERVICE	-	
P	Monsieur	PELTIER JEAN-LUC	CESER BRETAGNE	MEMBRE DU CESER BRETAGNE	-	
	Monsieur	PERRINELLE PHILIPPE	SNCF VOYAGES	DIRECTION GRANDS PROJETS ET PROSPECTIVE – CHEF DU POLE PROJETS	-	
	Monsieur	POLLONO PATRICE	CESER PAYS DE LA LOIRE / CCI MAINE ET LOIRE	CESER : VICE-PRESIDENT DE LA COMMISSION "INFRASTRUCTURES - MOBILITES - TELECOMMUNICATIONS - ENERGIES" ET MEMBRE ASSOCIE CCI MAINE ET LOIRE	REPRESENTE M. ERIC GRELLIER, PRESIDENT DE LA CCI MAINE ET LOIRE	
R	Monsieur	RICHEFOU OLIVIER	DEPARTEMENT DE LA MAYENNE	PRESIDENT DU DEPARTEMENT DE LA MAYENNE	-	
	Monsieur	RIVOAL FLORENT	CESER CENTRE VAL DE LOIRE	CHARGE DE MISSION	-	
S	Monsieur	STERKERS JEROME	DEPARTEMENT DE LA SARTHE	DIRECTEUR DE CABINET	REPRESENTE M. LE MENER, PRESIDENT DU CD	

	Titre	NOM-PRENOM	ORGANISME	FONCTION	REPRESENTATION	PRÉSENCE SIGNATURE
T	Monsieur	TABART	DEPARTEMENT DES YVELINES	CHARGE DE MISSION POLITIQUE DES REMPLACEMENTS	-	
	Madame	TILMONT MICHELE	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DE PARIS NORD-EST	GARANTE DE LA CONCERTATION	-	
	Monsieur	TSCHAMKE SYLVAIN	RATP	RESPONSABLE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL	-	
	Madame	CADET CELINE	SNCF	chargé de projet		
	Monsieur	OLIVIER BURAL	CCI 91-97	élu		
	Mme	Carine Lecareux	ORICA 9107	chargée d'étude		
	M	MARQUET Clémence	CDS4	Responsable marchés fermés		
	M	LAFAYETTE Bernard	Mansy	Maire délégué Mansy	b.lafayette@ mairie-mansy.fr	
	Mme	CHENE				

Propos introductifs de Bruno HUG DE LARAUZE

Président de l'Association

Bonjour Mesdames, bonjour Messieurs, je suis très heureux de vous accueillir ici dans les locaux de CCI France, lieu qui me parle bien sûr. Après un combat assez acharné sur l'aéroport (nous y reviendrons), nous avons maintenant peut-être une fenêtre de tir à travailler sur notre sujet de l'interconnexion. Nous y reviendrons tout à l'heure plus en détail.

Je voudrais en profiter pour d'abord remercier les chambres de commerce de nous accueillir; les salles du Sénat étant indisponibles, ce n'est pas que le Sénat se désintéresse de nos travaux, il y a juste eu à un moment une gestion matérielle à assumer. C'est aussi une bonne chose que nous soyons ici parce que les chambres de commerce restent très investies dans le dossier, merci à tous ceux qui les représentent ici au même titre que les parlementaires et les élus des collectivités et des CESER. Vous savez que suite aux différentes lois NOTRe et MAPTAM nous avons eu une évolution assez sensible des acteurs qui sont aujourd'hui membres de l'association puisque le nombre d'adhérents a été quasiment divisé par trois avec un recentrage des adhésions au niveau régional pour les CCI et des collectivités qui se recentrent sur leurs compétences directes, ce qui va d'ailleurs nous poser quelques sujets budgétaires – j'y reviendrai dans un instant.

Après ce mot d'accueil et de remerciement, je vous propose de rentrer assez vite dans le sujet puisque je crois que celui que nous attendons le plus, c'est vous-même, **M. FAUSSURIER**, en tant qu'intervenant au titre de SNCF Réseau pour nous dresser l'état de la question.

Avant de rentrer dans le vif du sujet sur nos débats, je voudrais auparavant avoir une pensée je sais qu'elle est très partagée – à l'égard d'**Alain MUSTIÈRE** qui n'est pas avec nous aujourd'hui. Vous savez qu'il a présidé l'association pendant longtemps et il vient d'avoir un combat très difficile, où vous étiez nombreux à l'entourer, autour de l'Aéroport du Grand Ouest, dont vous connaissez malheureusement l'issue. Je dis « malheureusement » car je ne peux pas m'empêcher de penser qu'un sujet qui a bénéficié d'autant de décisions de justice favorables, et aucune contre, un référendum populaire à l'initiative du Président de la République, un projet porté par l'État depuis l'origine et qui s'effondre brutalement, simplement parce qu'on n'est plus capable, de faire respecter la démocratie en France dans un territoire à l'Ouest qui est plutôt généralement assez paisible, c'est juste une honte ! On peut dire tout ce qu'on veut, c'est une honte. C'est un déni de démocratie, c'est dramatique ! C'est très grave parce que tous les dossiers publics qui s'inscrivent dans la durée ont maintenant ce genre d'avatar à redouter. Quand on commence à réfléchir de manière prospective, on vous dit qu'il est trop tôt, qu'il n'est pas encore pertinent ; quand on y réfléchit au moment nécessaire, on vous dit : « Mais il faut anticiper les infrastructures ! ». Quel est le bon timing ? C'est difficile de le savoir.

Encore une fois, on voyait bien que ce dossier était mal engagé mais malheureusement c'est un précédent extrêmement grave pour la démocratie française, quoi que l'on pense sur le sujet. Je dis bien, quoi que l'on pense sur le sujet, parce que cela se voit bien que les plans B (là, nous commençons à connaître un peu plus le sujet) n'existent pas, on fera ce qu'on pourra mais ce ne sera plus la question objective. En revanche, dans les plans B (il y aura un lien avec ce que nous verrons aujourd'hui) il y a peut-être la possibilité de se positionner et de s'en créer, pour rebondir sur la parole du Premier ministre, qui lors de l'annonce de l'aéroport a envisagé clairement des liaisons pour rejoindre les plateformes aéroportuaires parisiennes.

Je voudrais donc remercier Alain. Ses engagements dans la durée sont absolument précieux. Nous avons désormais aussi besoin du vôtre, dans la durée, hommes et femmes qui sont aujourd'hui présents et également des institutions, si je puis dire, qu'ils représentent. C'est donc très important que vous puissiez aussi faire ce lien dans vos différentes institutions parce qu'à un moment les gens se réveillent en disant : « Pourquoi donne-t-on tant à une association ? » (le « tant » étant relatif, nous le verrons tout à l'heure, sur le budget), « pourquoi ? » « qu'en est-il ? », donc c'est un vrai enjeu pour nous d'être en capacité à être bénévole militant. Nous avons gagné ainsi l'achèvement de la route des Estuaires sur le Grand Ouest, d'autres associations sur l'Est ont fait aussi un travail remarquable. C'est donc important de garder cela en tête et encore une fois, un grand merci à Alain de son militarisme, éclairé, généreux et fédératif. Nous avons eu l'occasion de le lui dire à plusieurs reprises, mais je trouve que c'est quand même un engagement particulièrement extraordinaire.

Nous voyons bien qu'il y a aujourd'hui une recomposition du fonctionnement de l'État, sans le dire. Je ne dis pas que tout est centralisé à Paris aujourd'hui, mais nous commençons à le sentir. C'est à la fois une question de textes et de façon dont sont gérés les dossiers prioritaires. Nous voyons bien que les corps intermédiaires au sens large et les institutions ont été profondément bouleversés par les dernières années (pas simplement depuis l'élection d'**Emmanuel MACRON**) et donc, nous avons besoin de nous remobiliser sur le sujet, parce que nous voyons bien que les dossiers sont à la fois financiers politiques et inscrits dans une durée bien différente de celles des mandats politiques. Nous ne pouvons pas nous contenter d'avoir pour préalable le bouclage financier faits. Encore une fois, l'aéroport a montré qu'un dossier totalement bouclé financièrement pouvait être caduque. C'est quand même un sujet préoccupant.

Donc, c'est très important d'assurer cette vigilance et ce militarisme permanent et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai accepté depuis l'origine de succéder à Alain. C'est un mandat collectif et c'est important que nous puissions nous relayer. En revanche, ce serait un échec que je sois un peu seul. Nous allons reformer un bureau, et nous vous en parlerons dans un instant.

Ce n'est pas parce qu'il y a des militants qui originellement peut-être plus motivés dans l'Ouest – je pense notamment à la Bretagne et aux Pays de la Loire, à l'origine – que ce sont les seuls motivés. Au contraire, c'est bien un sujet qui intéresse l'ensemble des régions françaises, bien évidemment, et vous êtes nombreux ici à représenter l'ensemble de ces régions de province et bien sûr aussi la région parisienne. Je crois que nous devons garder cela en tête parce que très souvent, des dossiers comme ceux-là ne sont finalement portés par personne comme une priorité parce qu'ils sont périphériques pour chacun ». Ce n'est pas quelque chose de stratégique sur un territoire donné. Peut-être est-ce désormais important pour la région parisienne avec l'évolution du Grand Paris (nous aurons l'occasion d'en reparler) mais nous devons rester vigilants.

Donc, je rappelle que nous avons toujours été soutenus par l'Île-de-France, bien sûr, la Bretagne, les Pays de la Loire, le Centre-Val de Loire, la Nouvelle-Aquitaine, Poitou-Charentes. Et puis, bien sûr, par toutes les régions de l'Est qui, globalement d'ailleurs, dans un acte de générosité (nous le verrons tout à l'heure) ont fait une dévolution de leurs fonds et de leur actif qui va nous permettre d'équilibrer notre budget sur 2017. C'est vraiment un engagement fort auquel nous sommes très sensibles.

Une fois que ces propos liminaires mais bien sincères sont faits, je voulais vraiment encore une fois vous remercier de votre présence.

Vous savez que le sujet principal sur lequel nous pourrions essayer d'accélérer sera aussi l'interconnexion avec les plateformes aéroportuaires de Roissy et d'Orly, puisque c'est une partie intégrante de l'annonce qui a été faite par le Premier ministre.

Sur Roissy, il n'y a pas d'éléments très nouveaux. En revanche, sur Orly, il peut y avoir une évolution de notre pensée, mais peut-être aussi de nos priorités, sur lesquelles nous allons échanger.

Suite à cette décision du Premier ministre, vous savez que le ministre des Transports, **Élisabeth BORNE**, a confié à **Francis ROL-TANGUY** une mission de six mois pour faire des propositions sur l'ensemble des compensations à l'abandon de l'aéroport du Grand Ouest. Cette mission est en cours. Je lui ai proposé d'ailleurs de venir à notre assemblée générale, je n'ai pas eu de réponse, mais certains qui l'ont déjà rencontré pourront peut-être revenir sur le sujet. Je crois que **Gérard LAHELLEC** qui est vice-président à la Région Bretagne, et également **Roch BRANCOUR**, l'ont vu. Roch, qui est là, pourra peut-être dire un mot tout à l'heure.

Olivier RICHEFOU

Je le vois à 16 heures.

Bruno HUG DE LARAUZE

Ce sera intéressant, justement cela tombe bien, comme cela il y aura un premier retour. Il a vu aussi des représentants des collectivités, mais nous n'avons pas du tout encore le retour de la « doctrine » (je ne sais pas si c'est le mot), de la position de l'État. Peut-être, tout à l'heure, **Jean FAUSSURIER** nous en dira un mot.

Évidemment, je voudrais saluer la présence de **Jean FAUSSURIER** ; je crois que c'est en plus votre dernière présence, malheureusement, si j'ai bien compris. Vous nous en direz un mot. Il nous a aidés avec toute son équipe. Je voulais le remercier parce que sans cette réelle complicité, et confiance, entre SNCF au sens large (mais vous en particulier) et votre équipe, et nous, nous ne pourrions pas avancer. Si nous étions dans le doute, nous ne saurions pas où il faut mettre un peu plus d'énergie. Donc, nous sommes très heureux qu'il soit là et qu'il puisse intervenir.

Je l'évoquais tout à l'heure, nous allons essayer de constituer un bureau pour avoir une gouvernance un peu plus rapprochée. Vous savez que Marc, que je voulais remercier aussi de son investissement considérable était, avant, mon directeur de cabinet quand j'étais le président de la chambre régionale des Pays de la Loire, nous travaillons depuis ensemble avec beaucoup, beaucoup de complicité, sur de nombreux sujets et par pur bénévolat. Effectivement, c'est très, très précieux d'avoir ce lien, d'autant plus qu'avec les contraintes budgétaires (sur lesquels je reviendrai tout à l'heure) nous avons une assistance qui sera obligée d'être revue, et je remercie également Odette, qui doit être à l'accueil, qui a assuré aussi le secrétariat et le fonctionnement de cette association depuis de nombreuses années.

Dans les actions que nous devons prioriser, il y a clairement ce contact avec **M. ROL-TANGUY**. Nous voudrions aussi solliciter un rendez-vous avec **Christophe BECHU**, cela tombe bien car nous le connaissons. Il est, vous le savez, le nouveau président de l'Agence

de financement des infrastructures. Pour ceux qui ne le savent pas, **Christophe BECHU** est le maire d'Angers donc on le connaît un peu plus dans la région. Nous avons eu l'occasion de travailler sur plusieurs dossiers avec lui.

Nous aurons aussi la nécessité de faire étudier la capacité de faire financer une partie de l'opération sur des fonds européens, vous pourrez nous en dire un mot peut-être, parce que beaucoup de gens veulent financer un tas de choses avec l'argent européen et aujourd'hui il faut que nous ayons les bons angles d'attaque discriminants, si je puis dire. Et puis, je voudrais que nous gardions un peu de temps juste à la fin de notre assemblée, sur notre évolution avec cette baisse significative des adhérents. Vous verrez qu'au niveau du budget ce n'est pas sans conséquences. Donc, nous regarderons la façon dont nous pouvons redonner un certain élan, qui est nécessaire si nous voulons garder la pression dans la durée.

Je voudrais vous rappeler où nous en sommes sur le projet Massy-Valenton mais je pense que ce serait mieux que **Jean FAUSSURIER** le fasse.

Simplement, pour mémoire, le début du dossier c'était en 2003, 90 millions d'euros pour assurer la liaison complète. C'est passé à 237 millions d'euros.

Jean FAUSSURIER

À peu près, mais Lise complètera les chiffres.

Bruno HUG DE LARAUZE

À peu près 237 millions ; Vous savez que nous avons un blocage politico-financier sur Massy-Valenton Ouest, donc nous avons séparé le dossier en deux. L'Est est en cours de finalisation (vous en direz un mot tout à l'heure). Sur l'Ouest, il y a plus d'interrogations et évidemment nous devons intégrer un élément supplémentaire avec la fameuse connexion avec Orly sur laquelle plusieurs scénarios pourront peut-être être envisagés.

L'évolution de ces financements a fait qu'un certain nombre de financeurs (il y avait une convention de financement) se sont interrogés, notamment nos amis bretons, en disant : « En plus, nous nous apercevons qu'aujourd'hui l'évolution du pic attendue n'est pas si forte que cela, donc est-ce toujours aussi pertinent de mettre autant d'argent dans une situation comme cela ? ». Donc, nous devons être vigilants parce que nous pouvons nous raconter un tas de choses mais si nous ne sommes pas capables, au moment où il y a une fenêtre de tir, d'assurer le financement, c'est comme dans une chaîne logistique (c'est un peu mon métier) : quand le maillon le plus faible lâche, clairement, on ne fait pas le projet. Donc, nous devons être vigilants vis-à-vis de cela. Je sais bien que c'est un peu douloureux parce que ces projets d'infrastructures ont toujours des budgets qui sont un peu exponentiels, mais la réalité, c'est qu'il faut arriver à finaliser ce projet.

Nous allons parler essentiellement de Massy-Valenton. L'interconnexion la plus lointaine, surtout si les variantes sur le projet de connexion avec Orly peuvent être intéressantes à soutenir, va prendre un peu de retard puisque nous voyons bien que le volume d'activité est un peu moins fort et nous savons bien qu'aujourd'hui les priorités budgétaires ne sont pas forcément celles-là. Donc, nous avons peut-être intérêt à garder notre vigilance mais surtout, à mettre toute notre énergie sur Massy-Valenton pour que ce soit fait le plus vite possible, plus la connexion à Orly Pont de Rungis éventuelle, plutôt que d'avoir un discours insistant sur les deux sujets, sur lesquels nous risquons de perdre un peu de crédibilité, tout en restant très vigilants

Voilà ce que je voulais vous dire. Espérons que justement l'abandon de ce projet de Notre Dame des Landes nous permette de rebondir sur notre cause du jour et d'accélérer.

Monsieur le Directeur, je vous laisse la parole.

Jean FAUSSURIER,
Directeur Accès au réseau Île-de-France SNCF RÉSEAU

Merci, Monsieur le Président, de me donner la parole.

Vous l'avez dit, nous, SNCF Réseau mais aussi nos collègues de SNCF Mobilités, avons toujours considéré comme une exigence de participer à cette assemblée générale, pour deux raisons.

D'abord, pour vous rendre compte de l'avancée des travaux, des difficultés aussi parfois, souvent même, que nous avons rencontrées sur ce dossier, et c'est vrai que la tâche n'était pas forcément évidente depuis quelques années puisqu'avec l'arrêt du chantier en 2014, chaque année j'arrivais avec de mauvaises nouvelles. Effectivement, c'est un élément.

Également, pas uniquement rendre compte mais partager avec vous les réflexions que nous avons et que nous nourrissons, au-delà de Massy-Valenton, sur l'évolution des possibilités de dessertes ou des besoins que nous ressentons, soit du côté Réseau, soit du côté Mobilités, sur la manière dont le sujet pourrait évoluer, dans un cadre, je dirais institutionnel de politiques, qui a été bien cadré en 2013 avec le rapport Mobilité 21 et qui a été confirmé (nous y reviendrons) avec le Conseil d'orientation des infrastructures. Ce dernier a confirmé ce qui avait été dit en 2013, c'est-à-dire que le projet d'Interconnexion Sud était un projet forcément de long terme, qu'il ne pouvait pas en être autrement, mais qu'en revanche – c'est ce que nous avons bien retenu dans le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de fin janvier (je relis la phrase) : « *Le Conseil estime essentiel que les travaux d'aménagement de la ligne Massy-Valenton puissent reprendre et s'achever dans les meilleurs délais* ». C'est un point d'ancrage sur lequel nous allons revenir.

En fait, et vous l'avez dit aussi, le report confirmé à une date non arrêtée du projet d'Interconnexion Sud pose forcément la question de la relation entre la gare d'Orly et le réseau TGV. Nous reviendrons, si vous en êtes d'accord, sur ce point pour partager avec vous les éléments que nous avons, notamment sur le fait qu'un des points de fragilité que nous voyions à un moment, qui était la chute du trafic TGV, élément qui a pu fragiliser le projet Massy-Valenton, était notamment dû à des raisons techniques, mais pas à des raisons de baisse du nombre de voyageurs. Cet élément important a permis en particulier de reconfirmer la pertinence économique du projet Massy-Valenton.

Je vais rapidement laisser la parole à **Lise NEDELEC** qui suit le dossier et qui fera la présentation.

Je voulais également indiquer que cette année, en 2018, nous sommes quand même à un point de cristallisation sur Massy-Valenton Est qui est : des décisions attendues d'ici fin juin du Conseil d'administration de SNCF Réseau sur la décision (nous y reviendrons) de poursuivre concrètement le chantier, c'est-à-dire de le reprendre, comme on l'avait annoncé, en 2019 pour le terminer en 2021. La question du calendrier est liée en fait aux décisions de SNCF Réseau aujourd'hui d'assumer les coûts induits par l'arrêt de ce chantier.

Je rappelle que cet arrêt de chantier a été pour nous une catastrophe parce que le chantier avançait normalement, sans problème, et il a été simplement dû à l'incendie du poste des

Ardoines de Vitry qui a conduit, du fait des alignements des plans de signalisation, à interrompre ce chantier. C'est donc un effet induit qui a conduit à cet arrêt.

Le deuxième élément est la manière dont nous pouvons reprendre Massy-Valenton Ouest, sachant qu'en réalité il y a deux sujets. La suppression du passage à niveau 9 d'Antony est une vieille histoire remontant aux années 80. Massy-Valenton Ouest et la suppression du passage à niveau font l'objet d'une déclaration d'utilité publique ; cela ne suffit pas. Nous travaillons en relation étroite avec les services de l'État, en particulier, pour régler cette question en particulier du passage à niveau dans un premier temps, parce que comme vous le savez, faire Massy-Valenton Ouest sans supprimer le passage à niveau, cela ne veut rien dire. Il faut supprimer absolument le passage à niveau, c'est une condition préalable.

Voilà peut-être les quelques éléments généraux de cadrage, avant de rentrer dans le détail sur Massy-Valenton, et si vous en êtes d'accord, de passer ensuite aux éclairages que nous pouvons avoir, notamment sur la relation, la pertinence (nous en parlerons) d'un projet de gare à Pont de Rungis. Étant entendu que nous sommes dans des études très préalables et que l'autre point que nous avons bien en tête également, c'est qu'il n'est pas question pour nous de jouer la concurrence entre la gare TGV de Massy et un projet de gare. Cela n'aurait pas de sens, d'abord du point de vue de l'utilisation des fonds publics, et Bercy nous le rappellerait rapidement de toute façon si nous ne l'entendions pas. Donc, c'est plutôt la complémentarité sur laquelle nous allons insister, sachant encore une fois que nous sommes à ce stade dans des études très préalables et nous ne sommes pas encore en train, pour parler trivialement, de sortir du bois sur ce dossier.

Bruno HUG DE LARAUZE

Vous avez évoqué le fait que SNCF prenait en charge les conséquences de l'incendie, je crois que c'est important de bien le dire parce que par moments il peut y avoir des questions : « Finalement, l'inflation des coûts n'intègre-t-elle pas des coûts cachés, périphériques ? ». C'est important que ce soit bien entendu, et de bien clarifier aussi les pensées des uns et des autres sur le sujet.

Jean FAUSSURIER

C'est évidemment au Conseil d'administration de SNCF Réseau d'approuver cette orientation, mais cela a été bien calé en 2015 lors d'un comité de pilotage sur Massy-Valenton, en disant que les financeurs n'étaient pas responsables de l'arrêt du chantier. J'ai envie de dire que SNCF Réseau ne l'était pas totalement non plus, mais peu importe. Les conséquences financières de cet arrêt du chantier, ce qui sera proposé au Conseil d'administration, c'est de valider que ce soit SNCF Réseau qui assume les conséquences financières.

Lise NEDELEC,
Chef de projet Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France
SNCF RÉSEAU - Direction Régionale Île-de-France

Bonjour à tous. Je vous propose de passer en revue quelques éléments sur les trois projets qui nous intéressent et qui s'articulent entre eux :

- Massy-Valenton,
- l'Interconnexion Sud
- et cette première étape, ce sous-projet que pourrait constituer une gare TGV dans le secteur Pont de Rungis - Orly.

Je terminerai par un petit film assez court qui présente de façon un peu plus visuelle les enjeux liés aux différents projets.

On en a parlé à l'instant et c'est vraiment assez structurant aujourd'hui par rapport à nos réflexions, ces évolutions de contexte qui sont intervenues notamment depuis le débat public de l'Interconnexion Sud sont :

- ✓ Le rapport Mobilité 21, en juin 2013, qui priorisait Massy-Valenton vis-à-vis de l'Interconnexion Sud qui était repoussée à un horizon post-2030.
- ✓ Et puis, beaucoup plus récemment, fin janvier 2018, le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures qui s'inscrit complètement dans la ligne du rapport Mobilité 21 en privilégiant le projet Massy-Valenton et en reportant à un avenir plus lointain, d'ailleurs qui n'est pas daté, la réalisation de la ligne nouvelle d'Interconnexion Sud, notamment en raison de son coût.

Nous reviendrons plus en détail sur les éléments de coûts et aussi sur ceux qui sous-tendent cette analyse parce qu'il y a de vrais éléments, notamment liés à l'évolution de trafic dont on parlait tout à l'heure, qui conduisent le Conseil d'orientation des infrastructures à inscrire que la réalisation est d'un intérêt aujourd'hui très incertain. C'est parce qu'il y avait effectivement un enjeu capacitaire au moment du débat public qui a un petit peu fondu aujourd'hui.

Jean FAUSSURIER

Juste un point : effectivement, on a renvoyé au Conseil d'orientation des infrastructures dans le cadre A général la décision que j'évoquais du Conseil d'administration de SNCF Réseau pour Massy-Valenton Est. Il y a un troisième élément que personne n'a oublié, évidemment, autour de la table : la loi d'orientation sur les mobilités, qui sera bien sûr un élément très dimensionnant pour la suite du dossier Massy-Valenton.

Lise NEDELEC

Donc, le Conseil d'orientation des infrastructures, dans cette perspective d'un report assez lointain de la ligne nouvelle d'interconnexion, soulève la question de l'opportunité à beaucoup plus court terme d'une gare TGV dans le secteur d'Orly-Rungis, qui pourrait se faire pour un coût beaucoup plus modéré, de l'ordre de 200 millions d'euros, alors que l'Interconnexion Sud est plutôt estimée entre 2 et 4 milliards d'euros, en fonction des scénarios.

Massy-Valenton

Plus en détail, quelques rappels sur Massy-Valenton. C'est cette section de ligne classique entre la gare de Massy TGV et le secteur de Valenton, sur laquelle circulent les RER C en provenance et à destination de Paris et terminus Massy ou Pont de Rungis, et également les TGV qu'on appelle intersecteurs, qui font des liaisons province/Ile de France/province sans passer par Paris, qui s'arrêtent à Massy TGV, donc qui empruntent cette ligne Massy-Valenton en mixité avec les RER C et qui ensuite poursuivent leur trajet vers le sud-est ou vers l'est ou le nord-est, en desservant un certain nombre de gares franciliennes, et puis la gare de région.

À chaque extrémité de cette ligne classique, il y a de véritables goulets d'étranglement, du fait de la configuration des raccordements du réseau grande vitesse à la ligne classique puisqu'à chaque extrémité il y a un raccordement à voie unique pour les trains à grande vitesse. Il n'y a qu'une seule voie pour les TGV dans les deux sens donc il faut que la voie soit libérée pour que le TGV en sens inverse puisse circuler. Nous avons en plus un « cisaillement à niveau » entre les TGV, les RER C de sens contraire. Cela génère vraiment des contraintes très fortes sur l'exploitation aussi bien des RER C que des TGV. Pour mémoire, c'est la première contrainte de construction horaire au niveau national pour l'ensemble des TGV intersecteurs mais aussi radiaux, c'est-à-dire que c'est vraiment le premier point de construction des horaires des trains en France. Pour le RER C qui est pourtant une ligne assez compliquée et tentaculaire, on commence vraiment par traiter les circulations sur ce tronçon, tellement c'est dimensionnant et structurant pour le reste des horaires.

C'est également la première source d'irrégularités pour les TGV intersecteurs. Il y a tellement d'interdépendance entre les différents trafics qu'au moindre grain de sable, au moindre retard à l'entrée du secteur, les retards s'amplifient, se propagent et c'est un véritable point noir pour la régularité des TGV intersecteurs, qui s'exportent d'ailleurs sur le réseau radial puisque sortis de ces 15 ou 20 kilomètres de lignes, les TGV intersecteurs rejoignent le réseau radial. S'ils ont pris 20 minutes de retard cela se répercute aussi sur les autres TGV et également sur le RER C, avec le même type de problématique.

Enfin, cette configuration, puisqu'il y a des goulets d'étranglement, limite très fortement la capacité aussi bien pour les TGV intersecteurs que pour les RER C. C'est entre Massy et Pont de Rungis que la capacité est limitée aujourd'hui à deux RER C par heure et par sens, ce qui est très, très peu par rapport au positionnement entre la première et la deuxième couronne de cette ligne.

Ce qu'on appelle le projet Massy-Valenton, en fait, est un projet qui est destiné à traiter ces deux goulets d'étranglement, donc vraiment à intervenir sur le réseau existant, à l'optimiser. Ce qu'on en attend, c'est de chaque côté de la section, de la régularité au premier chef, et avec l'ensemble des travaux Est et Ouest réalisés, de la capacité.

Les travaux de Massy-Valenton Est pourraient permettre de dégager un tout petit peu de capacité mais c'est assez marginal, c'est vraiment le fait de faire sauter les deux goulets d'étranglement qui déverrouillera la capacité et qui permettra d'augmenter en gros de 50 % la capacité des TGV intersecteurs et de doubler la capacité des RER C entre Massy et Pont de Rungis.

Cette création de valeur portée par le projet Massy-Valenton est bien illustrée par les résultats du bilan socioéconomique qui, pour mémoire, a été présenté dans le cadre de l'enquête publique Massy-Valenton Ouest en 2015. Nous étions partis à l'époque justement pour rester

très prudents et ne pas prêter le flanc à la critique d'éventuels opposants qui nous auraient accusés de gonfler les chiffres des perspectives de trafic des TGV intersecteurs. Nous avons pris en compte une hypothèse très prudente de stabilisation des TGV intersecteurs, qui ne reflète pas l'état des projections, c'était juste une mesure de prudence vis-à-vis du bilan socioéconomique. Même sans ajout de circulations de TGV intersecteurs en situation de projet, le projet est rentable pour la collectivité du fait des gains de régularité très forts pour le RER C, pour le TGV, et un petit peu aussi de l'accroissement de la fréquence du RER C.

Jean FAUSSURIER

Tu ne l'as pas dit mais nous avons été très prudents aussi parce qu'un gain de régularité d'une minute était estimé et en fait nous avons compté 30 secondes. C'est pour vous dire que les valeurs qui sont indiquées sont des valeurs de prudence.

Bruno HUG DE LARAUZE

Pour être sûr d'avoir bien compris : vous dites que la rentabilité de l'opération résulte de la seule régularité obtenue ?

Lise NEDELEC

Elle n'est pas juste sur la régularité. Evidemment, si l'on rajoute des trains cela augmente la rentabilité, mais rien qu'avec la régularité et l'augmentation de la desserte du RER C, on arrive à une rentabilité socioéconomique du projet.

Bruno HUG DE LARAUZE

Merci, c'est intéressant parce que je n'avais pas cela en tête.

Lise NEDELEC

Nous avons des voyageurs/kilomètres tellement élevés, notamment sur les TGV intersecteurs, que même une demi-minute de gain, c'est extrêmement valorisé dans le bilan socioéconomique. D'ailleurs, il ne faut pas confondre gain de régularité et gain de temps de parcours. Nous ne disons pas que nous réduisons de 30 secondes le temps de parcours, ce n'est pas cela. Nous évitons des minutes perdues d'irrégularité qui sont dans les instructions cadres de ce bilan socioéconomique, qui sont très valorisées parce que c'est très pénalisant pour les voyageurs.

Massy-Valenton Est

Quelques rappels sur le programme de Massy-Valenton Est, mais le petit film que nous passerons après est très pédagogique donc je ne m'étendrai pas trop sur ces slides-là. En gros, comme je le disais, cela revient à supprimer ces goulets d'étranglement, donc à supprimer les conflits de cisaillement entre le TGV et le RER C, avec notamment :

- ✓ la création d'un ouvrage dénivelé qu'on appelle un « terrier », c'est un ouvrage d'art de plusieurs centaines de mètres,
- ✓ la création d'un nouveau raccordement pour les TGV qui évite d'avoir une voie unique, donc chaque TGV est sur sa voie.

En l'occurrence, sur Massy-Valenton Est, il y a quelques aménagements complémentaires :

- ✓ Le relèvement de la vitesse d'une voie qui aujourd'hui est dédiée au fret et qui permettra aux TGV dans un sens d'éviter la mixité des circulations avec les RER C, donc là les flux sont décorrélés aussi pour rajouter de la fluidité ;
- ✓ Est également prévue dans le programme de Massy-Valenton Est la construction d'un unique poste d'aiguillage à Orly, informatisé, beaucoup plus moderne, unique, et qui permet de faciliter la gestion opérationnelle des circulations.

Naturellement, le projet s'accompagne de mesures de protection des riverains, avec la mise en œuvre d'écrans acoustiques.

Je ne vous cache pas que l'état d'avancement de Massy-Valenton Est n'a pas tellement progressé depuis l'an dernier puisque le projet est en phase de reprise, de redémarrage. Pour mémoire, les travaux sont réalisés aux deux tiers et aujourd'hui nous en sommes à la préparation du redémarrage des travaux pour 2019, en vue d'une mise en service en 2021.

Massy-Valenton Ouest

Massy-Valenton Ouest est un peu le miroir des travaux sur Massy-Valenton Est puisque les problèmes sont à peu près les mêmes, donc les solutions sont globalement assez similaires.

Nous allons créer un « saut de mouton » (cette fois ce n'est plus un terrier), c'est le nouvel ouvrage représenté par un petit rectangle orange sur le deuxième schéma, sous lequel seront déplacées les voies du RER B qui croisent les voies du RER C, et qui permettra d'insérer une nouvelle voie pour les TGV, donc qui évite de ce fait à la fois le cisaillement avec le RER C en sens inverse et le croisement avec les TGV.

Le programme de Massy-Valenton Ouest, en tout cas tel qu'il a été présenté à l'enquête publique, incluait la suppression du passage à niveau de Fontaine-Michalon, le PN 9 (nous allons y revenir) même si techniquement c'est un objet qui est décorrélé. D'ailleurs, très probablement, ce projet sera réalisé dans un calendrier et un financement distincts de ceux de Massy-Valenton Est. Mais, comme le projet Massy-Valenton Ouest vise à augmenter la capacité, donc potentiellement la fréquence des trains, il renforcerait de ce fait ce qu'on appelle le moment, c'est-à-dire le produit entre les circulations routières et les circulations ferroviaires. Donc, à la charge du projet Massy-Valenton Ouest il y aurait la suppression du passage à niveau 9, qui doit être réalisée au plus tard au moment de la mise en service de Massy-Valenton Ouest, même si elle peut être faite avant.

Et puis, également à l'ouest, la réalisation d'environ 4 kilomètres de protection acoustique, aussi bien réglementaire, c'est-à-dire liée justement à l'augmentation potentielle de trafic apportée par le projet Massy-Valenton, que complémentaire, c'est-à-dire issue des nombreuses phases de concertation qui ont eu lieu en 2012 et 2013 avec les riverains.

L'enquête publique qui incluait à la fois le projet Massy-Valenton Ouest, le projet ferroviaire, et le projet de suppression du passage à niveau 9, s'est déroulée avant l'été 2015. La déclaration d'utilité publique a eu lieu un an plus tard, fin juin 2016, et l'arrêté de suppression du PN 9, également à l'été 2016. Un certain nombre de recours ont été déposés puisque les travaux de ces deux projets font toujours l'objet d'oppositions locales des riverains et de la Ville, même si (nous y reviendrons) la Ville a récemment revu sa position vis-à-vis notamment du projet de suppression du passage à niveau.

Nous sommes au bout du processus des recours puisque la clôture d'instruction est en train d'être notifiée ces jours-ci, donc nous nous attendons à des jugements avant l'été 2018 sur à la fois les recours contre la DUP et les recours contre l'arrêté de suppression du PN 9. Ces recours n'étant pas suspensifs et n'empêchant pas le démarrage des travaux, de toute façon.

Ce sont des recours sur le fond, vis-à-vis des moyens de légalité internes, des moyens de légalité externes.

Jean FAUSSURIER

Le volet phonique a fait l'objet de longues négociations en son temps. C'est plutôt une posture de fond, mais qui est très ancienne, contre la suppression de ce passage à niveau. Comme le disait Lise, nous avons bon espoir que du côté de la Ville les choses bougent actuellement.

Lise NEDELEC

Oui, d'ailleurs pour faire un zoom sur le PN 9, pour mémoire c'est quand même le deuxième passage à niveau sur la liste des PN préoccupants en Île-de-France, c'est le deuxième plus fréquenté, et le projet de suppression remonte déjà à 30 ou 40 ans, ce n'est pas récent. Voilà en tout cas ce que nous pouvons noter comme évolutions récentes, c'est l'accord qu'a donné la Ville d'Antony sur ce projet de suppression, sachant qu'un travail complémentaire a été fait avec la Ville sur la reconstitution des places de parking.

Donc, aujourd'hui les feux semblent passer au vert pour le projet de suppression du PN 9. Il y a des discussions qui sont bien avancées sur le financement avec l'État, la Région Île-de-France, le Département et SNCF Réseau. La convention n'est pas encore bouclée mais les discussions sont relativement avancées. L'objectif est de pouvoir démarrer les travaux en 2019 pour une mise en service en 2022.

C'est notable, c'est pourquoi il faut le souligner. Du coup, peut-on parler d'une volonté politique unanime sur l'ensemble de ce trafic ou reste-t-il encore des points bloquants ? Pour savoir si nous pouvons vous aider à un moment ou un autre.

Jean FAUSSURIER

Le plan de financement de Massy-Valenton Ouest n'est pas encore arrêté. Le sujet pour nous – et c'est pourquoi un chaînage, en quelque sorte, se fait – est de confirmer que nous reprenons et nous terminons bien Massy-Valenton Est (une fois que nous aurons repris, nous terminerons de toute façon), donc le reprendre en 2019, pour terminer en 2021 ; le déblocage du sujet du passage à niveau n° 9 ; et ensuite il y a sans doute (c'est là où cela revient à la loi d'orientation sur les mobilités) remettre Massy-Valenton Ouest et Massy-Valenton d'une manière générale dans les priorités, ce qui permettra aussi d'avancer sur le plan de financement de Massy-Valenton Ouest.

Lise, tu as peut-être d'autres éléments ?

Lise NEDELEC

Non. Effectivement, c'est ce que nous confirme l'État dans nos discussions avec lui en ce moment, Massy-Valenton fait vraiment partie des réflexions dans le cadre de la loi d'orientation sur les mobilités et est en bonne place.

Bruno HUG DE LARAUZE

Effectivement, il nous semble important, quand on reviendra sur le projet général, de reprendre à un moment un lien avec le Premier ministre lui-même puisque c'est quand même lui qui a pris cet engagement, indépendamment du travail à faire avec **M. ROL-TANGUY**.

C'est un élément important de dire que s'il n'y a plus de blocages politiques il y a une fenêtre de tir doublement justifiée : à la fois pour le projet aéroportuaire qui a été abandonné et ensuite du fait de cette faisabilité. Il faut peut-être effectivement que nous puissions nous appuyer dessus. Le pire serait de découvrir un autre blocage quelque part.

Nous pouvons lister le sujet financier comme étant un point de blocage, nous pourrions dire à l'État : « Vous nous avez sacrifié l'aéroport, trouvez un moyen d'appuyer une solution financière ! » mais ce n'est plus un problème politique, c'est plus un problème budgétaire.

Jean FAUSSURIER

Les services de l'État ne pouvaient pas être là aujourd'hui mais ils nous ont fait passer le message qu'effectivement ils ont bien en tête, de leur point de vue, la priorité à donner à ce projet Massy-Valenton Ouest, mais encore une fois on est dans une loi donc il faut ensuite faire le travail pour bien ancrer ce projet dans les priorités de la loi.

Bruno HUG DE LARAUZE

Merci. Si vous avez d'autres questions n'hésitez pas. C'est vrai que ce sont de longs sujets.

Roch BRANCOUR

J'avais une question : comment la fréquentation évolue-t-elle ?

Interconnexion Sud

Lise NEDELEC

C'est le sujet suivant, merci pour la transition. Je vous propose donc de parcourir un peu le sujet Interconnexion Sud. Sur cela, je vais passer très vite, mais c'est surtout l'évolution de contexte, notamment l'évolution de trafic qui est intéressante à regarder.

Pour mémoire, ce qu'on appelle l'Interconnexion Sud, donc la Ligne nouvelle d'interconnexion sud des lignes à grande vitesse dans le sud de l'Île-de-France, c'est ce grand projet qui vise en partie à résoudre les mêmes problèmes que le projet Massy-Valenton mais d'une façon beaucoup plus ambitieuse puisque là, il s'agit de construire une ligne nouvelle pour les TGV, en souterrain, entre Massy TGV, une gare située dans le secteur d'Orly et après, selon trois scénarios de raccordement au réseau grande vitesse :

- un scénario A de raccordement direct à la LGV Sud-est,
- un scénario B de raccordement en aérien le long de la ligne existante,
- un scénario C plus ambitieux, avec un tunnel qui se prolonge sous la forêt de Sénart et qui vient desservir une gare nouvelle TGV à Lieusaint-Sénart avant de rejoindre l'ancienne LGV Sud-est.

Ce sont les trois scénarios à l'issue du débat public qui s'est tenu en 2010-2011.

Les objectifs étaient :

- ✓ développer l'offre des TGV intersecteurs,

- ✓ favoriser l'intermodalité air/fer avec la création d'une gare TGV dans le secteur d'Orly,
- ✓ élargir l'accès à la grande vitesse à la deuxième couronne grâce à la création d'une ou deux gares TGV nouvelles,
- ✓ ainsi réduire la congestion des gares parisiennes.

Le coût estimé a été réévalué à l'issue du débat public mais l'ordre de grandeur reste globalement le même que celui qui était envisagé au moment du débat public, c'est-à-dire entre 2 et 4 milliards d'euros, ce qui dans le contexte actuel des finances publiques et financements des grands projets d'infrastructures, est assez problématique.

Bruno HUG DE LARAUZE

A-t-on quand même les moyens juridiquement de rester avec une vision sur le sujet, ou est-ce de nature à carrément faire abandonner le projet ? C'est une question, je ne sais pas.

Lise NEDELEC

Il n'y a pas eu de DUP, nous sommes au stade du débat public.

Jean FAUSSURIER

J'ai envie de dire (c'est une réponse un peu de jésuite) qu'en théorie, il n'y a pas d'événements qui empêcheraient demain de réaliser Interconnexion Sud. Le sujet, en revanche, qui va apparaître très nettement (je vois un collègue d'Aéroports de Paris) est la question du positionnement de la gare Pont de Rungis. Nous parlerons du positionnement de cette gare – je vois **Bernard LAFFARGUE**, donc la mairie de Massy. Nous reviendrons donc sur le positionnement de cette gare. Premièrement, elle pose une question de complémentarité et non pas de concurrence avec la gare actuelle de Massy qui est très importante dans le dispositif. Deuxièmement, elle envoie de toute façon des messages techniques. Si demain on essayait de faire une gare nouvelle à Pont de Rungis, forcément cela orienterait la manière de concevoir le réseau de demain dit d'Interconnexion Sud.

Cela ne répond pas à une autre question qui a été soulevée en son temps, qui est celle de l'opportunité ou pas d'une gare à Lieusaint, mais qui renvoie à d'autres questions, cette fois-ci beaucoup plus lourdes, de possibilités de rentabilité socioéconomique, etc.

Lise NEDELEC

Dans les conclusions du Conseil d'orientation des infrastructures, effectivement, la préservation éventuelle, future, de l'Interconnexion Sud est prévue techniquement. Maintenant, il reste à se poser la question de l'opportunité, au regard à la fois du coût de cette Interconnexion Sud et de ce que nous allons voir maintenant, c'est-à-dire les besoins en termes de capacité, du fait des trafics. Je pense qu'en fait, c'est ce qui a sous-tendu les décisions.

Jean FAUSSURIER

Je vais laisser la parole à Aéroports de Paris, mais c'est une vraie difficulté que nous avons dans le projet, c'est aussi ce qui fait son coût élevé : dans beaucoup d'endroits, inévitablement, c'est en souterrain, cela aussi fait que le coût augmente.

Nous constatons depuis plusieurs années partout en France, mais en Île-de-France c'est encore plus vrai, que rajouter des lignes en surface est un exercice à haut risque. C'est ce qui

conduit, de fait, à avoir des coûts de projets qui se renchérissent parce que les conditions pour faire passer des lignes, c'est de les faire en souterrain, et cela fait monter dans des chiffres qui rendent l'exercice très délicat.

En surface, des réservations ont été faites pour certains projets mais rien ne dit que le jour où il y aurait une décision d'ajouter une voie nous ne tomberions pas sur des questions d'acceptabilité locale.

Bruno MAINGON

Le meilleur ennemi de l'Interconnexion, n'est-ce pas Massy-Valenton, où l'on pourrait finalement constater qu'on a une solution qui, si elle n'est pas optimale, est quand même à peu près satisfaisante, et la faire durer beaucoup plus longtemps que ce que l'on pourrait imaginer ?

Jean FAUSSURIER

Massy-Valenton, et c'est ce qui a été présenté, est vraiment stratégique pour le réseau, vraiment stratégique ! À mon avis, cela a été très bien présenté par Lise. C'est vraiment un enjeu de performance des TGV. Je regarde mes collègues de SNCF Mobilités qui ne diront pas le contraire. Ensuite, c'est : comment peut-on utiliser au mieux, dans des horizons qui ne soient pas repoussés sans arrêt, ce futur actif qui est Massy-Valenton, pour améliorer la desserte des régions (pardon, je me retourne vers Aéroports de Paris) qui ont notamment besoin aussi des interconnexions, d'aller vers l'ouest, vers l'est et réciproquement, mais aussi d'avoir un meilleur accès à l'Aéroport d'Orly ?

Bruno MAINGON

On parlait de la durée de la DUP qui n'existe effectivement pas. Compte tenu des échéances auxquelles le dossier de l'Interconnexion semble renvoyé, j'imagine qu'un nouveau débat public sera probablement nécessaire.

Puisque j'ai la parole, j'avais une question subsidiaire qui est purement technique. Puisqu'il y a Massy-Valenton Est d'un côté et Ouest de l'autre, est-ce que Massy-Valenton Est permet d'augmenter la fréquence des RER à +2 ou faut-il avoir les deux réalisés ?

Lise NEDELEC

Il faut avoir les deux réalisés, Est et Ouest. Nous avons obtenu la DUP sur Massy-Valenton Ouest en 2016, ce qui nous laisse jusqu'à 2026 pour engager les travaux sur Massy-Valenton Ouest.

En ce qui concerne un débat public, pour l'instant nous ne voyons pas trop dans quel cadre un nouveau débat public se tiendrait. En tout cas, sur l'Interconnexion Sud je ne vois pas trop, et sur une gare TGV je ne pense pas que cela tombe dans les seuils d'un débat public, surtout qu'il y a déjà eu des réflexions.

Bruno MAINGON

Non, je ne fais pas référence à la gare TGV ; simplement, si le projet se déroule en 2035 j'imagine que le contexte aura changé et que cela pourrait conduire à devoir relancer de fait un débat public, parce que le contexte dans lequel avait été fait un débat public n'est plus celui de la période du moment.

Lise NEDELEC

Il faut avoir en tête qu'aujourd'hui le Conseil d'orientation des infrastructures reporte à un horizon postérieur à 2037. Il ne dit même pas que c'est en 2037 qu'il faut faire l'Interconnexion Sud. Pas avant 2037, donc cela nous laisse un petit peu de temps pour voir venir !

Très clairement, c'est ce constat-là : nous pouvons continuer à faire des études sur l'Interconnexion Sud mais aujourd'hui, les conditions ne nous semblent pas réunies pour qu'à court ou moyen terme le projet voie des avancées notables. Donc, nous nous disons qu'il vaut mieux avancer de façon pragmatique sur des dossiers qui sont beaucoup plus accessibles, notamment en termes de financement, et qui peuvent avoir de réelles valeurs ajoutées pour le réseau, pour les territoires au sens large, plutôt que de rester dans l'optique d'un grand projet dont nous sentons bien qu'aujourd'hui... Il n'y a pas eu de comité technique depuis 2013, il n'y a pas eu de comité de pilotage.

Bruno MAINGON

La seule question est : comment peut-on réserver les espaces ? Et nous avons entendu la réponse, elle va être très difficile. Cela veut dire qu'en fait, en clair, il s'agit d'un abandon déguisé. Excusez-moi, je le comprends comme cela. Peut-on le dire comme cela ou pas ? Je le dis pour comprendre, je ne pose pas encore une fois l'idée de l'opportunité de le faire ou pas, je dis simplement que si c'est le cas... Parce qu'il me semble important aujourd'hui que dans les débats nous puissions avoir une crédibilité, une parole commune. Il n'y a rien de pire que de se dire qu'on soutient des dossiers sur lesquels finalement il n'y a plus tellement de porteurs, parce que là c'est vraiment terrible. On se décrédibilise dans l'ensemble, alors que parfois on a besoin de mettre une énergie commune pour faire avancer un dossier.

Je ne demande pas forcément une réponse aujourd'hui mais je trouve que c'est important.

Roch BRANCOUR

En tout cas, on comprend bien de toute façon que l'Interconnexion Sud ne se réalisera pas avant peut-être 2050, etc. Ce sont des horizons de cet ordre.

En tant que représentant de la Région Pays de la Loire, ce qui m'intéresse c'est de bien comprendre si Massy-Valenton va permettre d'améliorer le trafic intersecteur et l'accès aux aéroports pour les connexions avec l'ouest. Je pense que d'autres questions se posent de la part d'autres régions. C'est vraiment important de bien comprendre, notamment à travers la capacité à absorber les hausses de fréquentation, quelles qu'elles soient.

Lise NEDELEC

D'accord. Je vous propose donc de regarder cela maintenant. Sur la diapositive vous avez, sur les histogrammes bleus, le nombre de TGV intersecteurs qui circulent sur le tronçon Massy-Valenton depuis 2006. On voit très nettement qu'il y a eu une inflexion du nombre des circulations en 2008, 2009, 2010, qui correspond non pas à une baisse du trafic voyageurs puisque juste en dessous nous avons le volume des voyageurs, toujours sur ce tronçon Massy-Valenton, qui en gros a continué à augmenter, puis qui plafonne depuis quelques années autour de 6 millions. Ce n'est pas une question de demande des voyageurs, c'est une question d'optimisation du modèle du transporteur, qui a optimisé son système d'exploitation et qui a notamment mis en place de ce qu'on appelle des « coupes- accroches » systématiques au Mans et à Marne-la-Vallée, c'est-à-dire que là où il y avait avant un

train Nantes-Lyon, puis un train Rennes-Lyon qui circulaient, maintenant le Nantes et le Rennes se jumellent au Mans et ça ne fait plus qu'une seule circulation sur le tronçon Massy-Valenton. Cela fait toujours autant de voyageurs transportés mais cela fait un seul train, et accessoirement cela fait un seul péage à payer au gestionnaire d'infrastructure.

Donc, c'est cette rationalisation qui a amené vraiment à une baisse du nombre de TGV intersecteurs. C'est notable, en 2017 il y a eu une augmentation assez nette du nombre de TGV intersecteurs qui est passé de 33 à 37, donc +4 TGV intersecteurs, notamment suite à la mise en service des lignes à grande vitesse SEA et BPL. Cela se traduit d'ailleurs par une augmentation également du nombre de voyageurs, de l'ordre de 400 000...

Oui, c'est par jour, dans les deux sens confondus.

Je passe sur ce graphique-là pour revenir un petit peu à l'Interconnexion Sud et à Massy-Valenton.

Voilà les perspectives de circulation telles qu'elles étaient envisagées au moment du débat public Interconnexion Sud. Donc, il y avait cette trajectoire très ascendante et on se disait qu'à horizon 2020 on atteindrait 74 circulations, c'est-à-dire la limite de capacité avec Massy-Valenton réalisé, parce que la limite de capacité aujourd'hui sans les travaux Massy-Valenton Est et Ouest c'est 52 trains par jour.

Les travaux de Massy-Valenton Est et Ouest permettent de débloquer environ +50 % de capacité, c'est-à-dire qu'au lieu de faire passer 2 trains par heure et par sens, on en fait passer 3 par heure et par sens. C'est ce qui nous amène à une limite de capacité technique de 74 TGV.

Ces projections, évidemment, sont complètement caduques. Aujourd'hui, nous serions plutôt sur des projections faisant qu'à horizon 2037 nous soyons encore dans ce que peut absorber Massy-Valenton avec Massy-Valenton réalisé. Mais, il n'y a pas que le volume par jour de circulation. L'intérêt de Massy-Valenton n'est pas seulement de permettre 50 % de TGV en plus par jour, c'est aussi de débloquer à certaines heures des créneaux où c'est déjà saturé. C'est visible notamment sur cet histogramme (je suis désolée, encore un) : par créneau horaire dans la journée, le nombre de sillons occupés. Nous avons quatre sillons au maximum, c'est deux dans chaque sens.

Nous voyons qu'à certaines heures, notamment de 10 heures à 11 heures et de 18 heures à 19 heures c'est déjà au taquet de la saturation. Cela correspond notamment aux horaires de correspondance avec le hub de Roissy, et aux départs/arrivées des long-courriers. Donc, Massy-Valenton, en débloquant le troisième sillon, permettrait de débloquer de la capacité à ces heures-là qui sont très demandées.

Roch BRANCOUR

Sans vouloir calmer l'enthousiasme des uns et des autres, ce sera possible sous réserve que ça le soit aussi sur le reste de l'infrastructure entre Nantes et Massy. Je veux dire qu'on ne résout pas toute la problématique de saturation par le traitement de Massy-Valenton.

Lise NEDELEC

Non, mais sur ce sujet-là, pour travailler régulièrement avec nos collègues du national, nous n'avons pas d'alerte spécifique sur l'insertion de TGV intersecteurs sur LN2, enfin sur la ligne...

Jean FAUSSURIER

En même temps, vous avez raison d'avoir ce message de prudence puisqu'effectivement rien ne remplace une étude, à un moment, qui regarde précisément du point de départ à l'arrivée ce qu'est la faisabilité. Mais ce que disait Lise dans la présentation, c'est que le point central est que le goulet d'étranglement de tout le système TGV est là. À partir du moment où ce goulet d'étranglement est libéré, normalement nous sommes plutôt en confiance pour la suite des événements.

Lise NEDELEC

L'enjeu de saturation est plutôt sur Paris-Lyon aujourd'hui et c'est cette saturation que vise le projet ERTMS niveau 2 sur Paris-Lyon. Oui, c'est de la signalisation, le changement qui permet d'augmenter le débit sur LGV

Là, des blocages politiques, je ne vois pas trop parce que ce sont vraiment des travaux techniques ferroviaires qui n'impactent absolument pas les riverains, donc c'est vraiment un projet très ferroviaire. Je crois que le seul blocage est un blocage de financement et que justement la signature de financements européens permet de débloquer le sujet.

Olivier RICHEFOU

Je suis Olivier RICHEFOU, le président du Conseil départemental de la Mayenne.

Je crois avoir compris que pour faire passer plus de TGV sur la ligne actuelle, en tout cas, entre Le Mans et Paris, il s'agissait de passer de 3 minutes à 2 minutes de temps entre le passage de deux TGV. Est-ce cela l'ERTMS ?

Lise NEDELEC

Oui.

Olivier RICHEFOU

Donc l'engagement que vous venez de prendre entre Paris et Lyon...

Lise NEDELEC

Alors, le même travail est en train de se faire.

Olivier RICHEFOU

Et quand le signera-t-on ?

Lise NEDELEC

Cela, je ne sais pas. La démarche est en cours.

Olivier RICHEFOU

Mais c'est un enjeu important.

Lise NEDELEC

Tout à fait.

Olivier RICHEFOU

On ne pourra en réalité remettre plus de trains entre la Bretagne, Nantes et Paris, qu'à partir du moment où ce nouveau système de signalisation sera mis en œuvre.

Lise NEDELEC

Je pense qu'il reste encore un peu de capacité sur Paris-Le Mans.

Olivier RICHEFOU

Il en reste encore un peu ? Mais on l'améliorera nettement avec cet ERTMS, c'est cela ?

Roch BRANCOUR

Juste un mot, suite aux échanges que nous avons eus avec **M. ROL-TANGUY** jusqu'à présent. La question du déploiement de l'ERTMS sur la région Ouest aussi est dans les demandes des élus locaux, donc cela a été demandé. En fait, Paris-Lyon a été prioritaire mais le déploiement de l'ERTMS sur l'Ouest est dans les demandes que nous faisons à la présidente de Région, à Nantes-Métropole ou au Département, et nous demandons à **M. ROL-TANGUY** de bien l'intégrer dans son rapport.

Jean FAUSSURIER

Sur Paris-Lyon, nous sommes sur 14 sillons à l'heure actuellement. L'enjeu de l'ERTMS est en particulier de monter, mais ce n'est pas énorme, pour basculer à 15-16 sillons, donc cela n'augmente pas de 50 %. Nous sommes dans cette bascule parce que le niveau de saturation nous oblige à accélérer dans cette mutation des systèmes de signalisation en nous appuyant notamment sur le système ERTMS européen.

Olivier RICHEFOU

Et pour l'Ouest, l'amélioration de la signalisation permettrait de passer de combien de sillons à combien de sillons ?

Philippe PERRINELLE

De 13 à 15, voire 16 sillons sur certaines heures. Là, vu du transporteur, nous sommes vraiment sur le cœur du réseau grande vitesse parcouru par les TGV et effectivement, aujourd'hui le goulet le plus préoccupant est bien Massy-Valenton puisque nous ne pouvons pas rajouter de TGV. Il serait possible d'en rajouter mais il faut faire attention à ce qu'également dans les lignes radiales encadrantes, il y ait la capacité de le faire. Nous pouvons le faire à certains moments de la journée aujourd'hui, mais en heure de pointe, clairement, nous ne pourrions pas rajouter de trains supplémentaires intersecteurs. Donc, il faut bien traiter l'ensemble de ces trois lignes.

Lise NEDELEC

Sachant que les heures de pointe des intersecteurs ne sont pas forcément les mêmes que les heures de pointe radiales. C'est ce que nous avons vu tout à l'heure, 10 heures - 11 heures, c'est l'heure de pointe des TGV intersecteurs, alors que ce n'est pas l'heure de pointe du radial.

Ce sont des TGV intersecteurs qui font des trajets de 1 000 kilomètres, donc le temps qu'ils arrivent sur Massy-Valenton... Et puis, il y a cette histoire de connexion avec Roissy qui est un peu en décalé. On est en heures de pointe décalées par rapport aux radiaux.

Bruno HUG DE LARAUZE

Par commodité pour l'enregistrement, présentez-vous quand vous intervenez.

Jean-Luc PELTIER

Jean-Luc PELTIER, je représente le CESER de Bretagne. C'est quelque chose que nous suivons puisque nous avons émis beaucoup d'avis sur ce sujet de l'Interconnexion Sud. Je suis cheminot aussi donc je connais bien ce tronçon-là.

Il me vient une question qui me semble ne pas avoir été abordée ce matin : le sujet de la capacité d'accueil de la gare de Massy TGV. Aujourd'hui, dans les scénarios qui ont été faits c'est un sujet qui est traité, parce que si on imagine faire passer plus de TGV intersecteurs on peut raisonnablement penser que ce de ce côté-là de la liaison il y aurait un problème de gestion, tout simplement, ce qui n'existe pas forcément du côté de Valenton, mais côté Massy.

Juste une remarque par rapport à ce débat : nous sentons bien qu'aujourd'hui de toute façon des travaux sont inéluctables sur ce tronçon, si nous parlons par exemple du sujet du cisaillement. Quel que soit d'ailleurs ce qui est envisagé en termes de trafic, nous sentons déjà qu'aujourd'hui, que ce soit sur les travaux de signalisation, l'espacement des trains, etc., il y a quand même une nécessité, pour ne pas dire une urgence, de finaliser les travaux qui se profilent à court terme.

Jean FAUSSURIER :

Vous prêchez des convaincus !

La gare de Massy, nous allons y venir, parce qu'aujourd'hui elle a encore du potentiel d'arrêts. Vous nous confirmerez. Toute la question que nous allons évoquer est : comment préparer le coup d'après, puisque la gare de Massy ne sera pas extensible à l'infini ? C'est un peu la présentation que nous allons faire.

La gare TGV Orly Pont de Rungis

Lise NEDELEC

J'avance peut-être un peu justement sur le sujet de la desserte francilienne.

Vous l'avez compris, nous sommes partis du postulat que l'Interconnexion Sud était un projet de très long terme mais qu'en revanche, à l'intérieur de l'Interconnexion Sud, il y avait quand même une fonctionnalité qui gardait tout son sens, qui était cette desserte du Sud de l'Île-de-France dans un secteur, disons, d'Orly. Le questionnement que nous avons porté et que nous continuons de porter est : n'y a-t-il pas un projet accessible qui pourrait être fait sur le réseau et qui ne nécessiterait pas des investissements très lourds en infrastructures ? C'est comme cela que cette idée d'une gare TGV à Orly Pont de Rungis a émergé.

Pourquoi à Orly Pont de Rungis et pas sous les aérogares, comme au moment du débat public alors que cela avait été plutôt porté par l'ensemble des acteurs ? Tout simplement parce que (je viens de le dire) la gare de Pont de Rungis existe, c'est une gare RER C aujourd'hui et elle est sur le réseau, c'est-à-dire que les TGV intersecteurs y passent aujourd'hui. Il suffit – je dis

« il suffit », évidemment ce n'est jamais aussi simple dans le ferroviaire – de les arrêter, alors que pour une gare sous les aérogares, on estime à 200 millions environ l'ordre de grandeur du coût d'un aménagement pour une gare TGV, de cette gare existante. Sous les aérogares, il faut créer une gare souterraine, qui a déjà intrinsèquement un coût beaucoup plus lourd, de l'ordre de 700 millions d'euros, et puis il faut raccorder cette gare au réseau existant et là, c'est partir dans des tunnels de raccordement très lourds et arriver à un projet qui a quasiment le coût de l'Interconnexion Sud, avec beaucoup moins de fonctionnalités, c'est-à-dire que c'est de l'ordre d'un milliard et demi. Donc, pour nous, la seule réflexion qui pouvait avoir du sens à être poussée était cette gare TGV à Pont de Rungis.

Si nous zoomons sur ce projet, voilà une carte pour localiser dans le Sud de l'Île-de-France la gare TGV. Vous voyez qu'elle est sur le tronçon jaune, la ligne C, qui est Massy-Valenton, sur laquelle (en pointillé) passent les TGV intersecteurs. Et puis, et c'est un élément très important, elle sera desservie en 2024 par la ligne 14 du Grand Paris Express prolongée jusqu'à l'Aéroport d'Orly. C'est une ligne dont les travaux sont engagés et dont nous sommes sûrs. Cette ligne 14 prolongée mettra la gare de Pont de Rungis à une station de l'Aéroport d'Orly, en 2 à 3 minutes de trajet, avec une fréquence environ toutes les 90 secondes.

Il y a également la ligne 18 qui devrait rejoindre, je crois à horizon 2027, Massy à l'aéroport d'Orly. (En 9 minutes).

C'est 2-3 minutes Pont de Rungis avec une fréquence toutes les 90 secondes et la ligne 18 c'est plutôt 9 minutes avec une fréquence un petit peu moins forte mais cela reste quand même du métro automatique donc je crois que c'est autour de 2 minutes.

Donc cette gare, c'est juste pour localiser mais aujourd'hui les réflexions sont vraiment en cours sur un positionnement de bâtiment voyageurs qui serait de toute façon *a minima* (c'est le triangle bleu) en interface directe avec le rectangle vert qui est la gare du Grand Paris. Donc, nous aurions vraiment une correspondance parfaitement optimisée entre la gare TGV et la ligne 14 du Grand Paris, qui permet justement cette correspondance avec non seulement l'Aéroport d'Orly mais avec tout le sud de l'Île-de-France, qui est vraiment l'enjeu clé de l'accessibilité de cette gare.

En termes de fonctionnalités, c'est un accès à la grande vitesse de tout le territoire, essentiellement (nous le verrons sur les aires de chalandise ensuite) le Val-de-Marne et le nord-est de l'Essonne, c'est-à-dire qu'on arrête tous les TGV intersecteurs qui passent. Ils sont 37 aujourd'hui, à l'horizon de la gare je ne sais pas combien ils seront, mais au moins ces 37-là.

Il y a cette fonctionnalité liée à l'intermodalité air/fer avec l'Aéroport d'Orly puisqu'en une station, nous l'avons vu, et de façon assez performante, on rejoint l'Aéroport d'Orly.

Et puis, quelque chose d'assez nouveau, qui n'était pas dans le projet Interconnexion Sud et qui est assez précieux car aujourd'hui les gares parisiennes commencent à être saturées en termes d'accueil des trains. La gare de Massy n'est pas configurée pour pouvoir accueillir des « origine/terminus » ; c'est justement prévoir des fonctionnalités pour accueillir des « origine/terminus » au Pont de Rungis, direct. Cela peut constituer un vrai relais de croissance par rapport à ces gares parisiennes qui commencent à être saturées et aussi dans la perspective d'une ouverture à la concurrence qui pourrait voir arriver de nouveaux transporteurs qui souhaiteraient aussi développer des offres.

Jean FAUSSURIER

Ce que dit Lise est un point important parce que la gare de Massy existe et a vocation évidemment à encore se développer, et elle permet effectivement déjà aujourd'hui – avec la ligne 18 ce sera bien mieux – d'améliorer l'accès entre la gare de Massy et l'Aéroport d'Orly.

Quand on ouvre la réflexion sur une gare à Pont de Rungis, le premier élément, qui a été dit, est que les coûts sont « à portée humaine » ; le deuxième élément est qu'on apporte des fonctionnalités qui sont différentes des fonctionnalités de la gare de Massy.

C'est comme cela que nous regardons les choses mais les études que nous pousserons cette année, puisque SNCF Réseau a dégagé en interne un million d'euros pour poursuivre les études, c'est évidemment de travailler sur cette complémentarité de ces deux gares TGV, celle qui existe et celle qui est potentielle, et que nous présentons.

Philippe PERRINELLE

C'est tout à fait la philosophie, adopter une politique d'arrêts pour ces trains-là puisque nous avons vraiment besoin de tous les arrêts pour remplir ces TGV intersecteurs mi-distance, et c'est de cette façon-là qu'on pourra peut-être augmenter leur nombre puisqu'il y aura un trafic supplémentaire, notamment apporté par la gare de Pont de Rungis, et ce nombre de trains supplémentaires profitera également à Massy. On est vraiment dans cette logique. Après, il y a en plus la logique du tracé horaire où de toute façon, qu'on s'arrête ou qu'on ne s'arrête pas, les temps de parcours sont les mêmes, ou les attaches horaires sont...

Lise NEDELEC

La trame horaire est bâtie effectivement de façon systématique donc avec des attaches horaires, notamment au moment où les TGV intersecteurs sont injectés dans la ligne radiale, donc sur toute la journée c'est construit de la même façon. Que le train s'arrête ou ne s'arrête pas, le temps de parcours sera le même donc il n'y a aucun intérêt à ne pas s'arrêter. Et il y a effectivement – c'est ce que disait **Philippe PERRINELLE** à l'instant, et nous allons le voir – des bassins de population, c'est vraiment en zone dense, c'est ce qu'il faut comprendre. Il y a des bassins de population qui peuvent venir remplir et la gare de Massy, et la gare de Pont de Rungis.

Patrice POLLONO

Patrice POLLONO, CESER Pays de la Loire et CCI Pays de la Loire.

Vous écrivez « réalisation préalable de Massy-Valenton Est et Ouest nécessaire », à quelle date voyez-vous la réalisation de cette gare ?

Lise NEDELEC

Nous estimons aujourd'hui qu'un horizon 2028-2030 serait un horizon réaliste, déjà parce qu'il y a le temps du ferroviaire, le temps d'étudier un projet, de mener les procédures, et ensuite il y a quand même quelques années de travaux. Donc, une durée de dix ans, cela ne paraît pas délirant. C'est un planning technique, après cela dépend aussi du portage politique. Et puis, nous avons une problématique en Île-de-France : l'échéance des JO en 2024 ; il y a énormément de travaux à mener en Île-de-France avec CDG Express, Eole, les travaux du Grand Paris, et nous estimons qu'il sera très difficile de rajouter de nouveaux travaux, de

commencer vraiment le gros des travaux avant 2024. Tous ces éléments conjugués font que nous estimons que 2028-2030 est un horizon raisonnable.

Jean FAUSSURIER

Techniquement, on peut dire 2028, effectivement ensuite... Cela veut dire que nous sommes bien dans un calendrier atteignable avant 2030, c'est un point important parce qu'aujourd'hui un projet d'infrastructure, c'est dix ans.

Le deuxième élément : juste un rappel, pour situer les choses, au plan national actuellement SNCF Réseau a 1 700 chantiers cette année, dont 1 000 sont en Île-de-France. Ce sont des questions de ressources, mais aussi le fait que pendant ce temps-là, indépendamment des grèves, il faut bien que les trains roulent.

Ce genre de financement sera à monter en fonction des études, notamment socioéconomiques, et du bilan financier aussi pour SNCF Réseau, dans le cadre de ce que lui autorise la loi. Il peut y avoir (mais cela reste à voir) de la SNCF, et ensuite ce sont les partenaires financiers autour de la table, comme sur Massy-Valenton, l'État, peut-être les Régions. En tout cas, c'est un point pour lequel nous n'avons pas commencé à réfléchir, honnêtement.

Pour l'instant, la réflexion que nous menons cette année, en 2018, est plutôt sur la pertinence de cette gare au plan de l'exploitation, ce qu'elle veut dire au plan de l'exploitation, et consolider également quelques données, notamment sur les volumes de trafic, sur le potentiel de marché de cette gare, plus des éléments techniques évidemment puisqu'à ce stade nous travaillons par ratio. Quand nous disons « 200 millions » en réalité c'est juste du ratio mais ce qui est rassurant, c'est qu'il s'agit d'une gare de surface et non pas d'une gare souterraine.

Lise NEDELEC

Deux points importants viennent d'être soulevés. Effectivement, Massy-Valenton est un préalable pour faire cette gare TGV : vu les difficultés d'exploitation qu'il y a sur le tronçon, nous avons du mal à imaginer de créer un nouvel arrêt, de rajouter des trains, si nous n'avons pas résolu enfin cette situation.

Un autre point qu'il faut avoir en tête : aujourd'hui, SNCF Réseau a mis un million d'euros sur fonds propres pour avancer sur les études, d'abord parce que nous sommes convaincus que c'est un projet qui mérite d'être vérifié et aussi parce que sur le secteur de Pont de Rungis énormément de projets de transport, de développement urbain, se mettent en place et il est nécessaire, pour préserver la faisabilité de cette gare, de tout de suite poser des jalons. Pour cela, il faut avoir un minimum d'études pour pouvoir prendre les bonnes mesures conservatoires. Il y a le projet de la ligne 14 qui vient s'installer, des projets de ZAC, un projet « Inventons la Métropole du Grand Paris », un projet de TCSP, de gare routière. Aujourd'hui, c'est un peu un no man's land, demain ce sera un vrai Hub, Pont de Rungis, du Sud francilien.

Je n'ai pas précisé que naturellement, cette gare ne se ferait pas au détriment du RER C ; on préserverait les fonctionnalités du RER C, on ne met pas des TGV à la place des RER C, c'est d'ailleurs pourquoi il faut créer quelques voies à quai supplémentaires et un bâtiment voyageurs, un parking et tout ce qui va avec.

Intermodalité

Quelques éléments pour illustrer l'intermodalité, les temps de correspondance entre les quais TGV et les aéroports.

Nous avons fait un petit benchmark sur Roissy Charles de Gaulle. Selon les terminaux, les temps de correspondance entre le quai du TGV et le terminal varient, en gros entre 10 et 20 minutes, avec un barycentre autour du quart d'heure.

Si on regarde dans la partie gauche, par rapport au terminal Orly Ouest (dans sa configuration actuelle donc sans prendre en compte le nouveau bâtiment de jonction) depuis Massy TGV, avec les bus TGVAIR qui sont mis en place dans un partenariat entre SNCF Mobilités et les compagnies aériennes, c'est de l'ordre de 40 minutes de trajet par la route. C'est très variable selon la congestion routière mais en moyenne l'estimation est de cet ordre de grandeur-là. Par le RER B et l'Orlyval c'est autour de la demi-heure. À partir de la gare de Massy TGV et via la ligne 18, l'estimation est autour de 23/24 minutes et avec la gare Orly Pont de Rungis ce serait au niveau du quart d'heure, voire légèrement en dessous. Nous sommes en train d'affiner un peu ces chiffres-là.

Ce sont évidemment des temps bruts, sans prise en compte de pénibilités, de ruptures de charge, etc., et ce sont des temps depuis le quai, et non pas depuis une ville de province puisqu'il faut prendre aussi en compte le temps du TGV. En tout cas, ce qui rend les choses assez intéressantes pour la gare de Pont de Rungis, c'est que le quart d'heure est finalement la moyenne sur CDG (c'est un temps de correspondance qui est dans la moyenne).

Desserte du territoire

En ce qui concerne l'opportunité de la gare plutôt d'un point de vue de la desserte du territoire, je vais présenter ici quelques éléments qui sont issus de l'étude que nos partenaires et collègues de SNCF Voyages ont menée l'an dernier et qui sont assez éclairants, qui nous ont beaucoup aidés notamment à instruire le sujet de l'opportunité et à présenter devant nos instances l'intérêt de cette gare.

D'un point de vue de l'accessibilité, tout d'abord, cela se situe à un horizon 2030 avec le réseau du Grand Paris en service, et notamment la ligne 14 et la ligne 15 qui est légèrement au-dessus.

Cette gare se trouve à 20-25 minutes du sud de Paris et dans son aire d'accessibilité, à moins de 30 minutes il y a 2,3 millions d'habitants, ce qui la met en tête, en termes d'accessibilité, de toutes les gares franciliennes, hors gares parisiennes bien évidemment. Donc, cela veut dire que cette gare serait plus accessible finalement que Massy TGV, Marne-la-Vallée et Aéroport Charles de Gaulle, en tout cas elle donnerait accès à de plus grands volumes de populations et d'emplois.

À partir de ces réflexions sur l'accessibilité, un exercice a été fait sur la description des aires de chalandise, toute offre commerciale égale par ailleurs dans chacune des gares, ce qui n'est évidemment pas le cas ; c'est une situation théorique. On imagine qu'il y a autant de trains (en l'occurrence sur la destination Lyon) à Paris Gare de Lyon qu'à Massy TGV ou qu'à Versailles-Chantiers. Cette situation théorique permet de délimiter les aires de chalandise. C'est en fait un voyageur qui est localisé à un endroit donné, en fonction des temps d'accessibilité et des temps de parcours TGV : dans quel gare ira-t-il préférentiellement prendre son train ?

Cela, c'est une situation de référence, donc sans la gare de Pont de Rungis. Nous voyons que la zone jaune est la Gare de Lyon en l'occurrence, pour la destination Lyon ; en violet, l'aire

de chalandise de Massy TGV ; en rose, l'aire de chalandise de Versailles-Chantiers ; en rouge, Marnes-la-Vallée - Chessy et en marron-vert l'aéroport Charles de Gaulle Roissy.

Quand nous rajoutons la gare de Pont de Rungis, nous voyons que l'aire de chalandise, finalement, vient essentiellement se positionner sur l'aire de chalandise de Gare de Lyon, comme vous pouvez le voir, c'est-à-dire vraiment le Val-de-Marne et le Nord-est de l'Essonne ; et que c'est assez complémentaire avec l'aire de chalandise de Massy TGV. La complémentarité est assez forte, finalement, bien qu'il s'agisse non pas de distances très éloignées, mais en fait de bassins différents et de zones très denses, en l'occurrence le Val-de-Marne (en première couronne). Cela, c'est sur la destination Lyon.

Nous faisons le même exercice sur Nantes, sur l'Ouest. Ce n'est plus la Gare de Lyon, évidemment. En jaune, c'est la Gare Montparnasse. L'aire de Massy TGV est très étendue puisqu'on va vers l'Ouest, et en rajoutant Pont de Rungis, de la même façon on vient mordre plutôt sur Montparnasse et Marne-la-Vallée que sur Massy TGV, qui conserve son aire de chalandise de façon quasiment complète.

Comment cela se traduit-il en termes de trafic ?

Les études qui ont été menées l'an dernier aboutissent à des perspectives de fréquentation de cette gare nouvelle de l'ordre de 2,5 millions de voyageurs à horizon 2030.

Il y a plusieurs enseignements intéressants dans ce chiffre. Ce serait majoritairement une gare pour des voyageurs en provenance et à destination de l'Île-de-France, c'est-à-dire que l'enjeu des voyageurs intermodaux est évidemment important mais il y a un autre enjeu très important et un autre besoin très présent : ces voyageurs de l'Île-de-France qui aujourd'hui n'accèdent pas à la grande vitesse parce qu'ils sont trop éloignés des gares franciliennes ou parisiennes. C'est un enseignement assez fort de cette étude.

Il est possible que le nombre de voyageurs intermodaux air/fer soit un petit peu sous-estimé, il mérite d'être retravaillé, mais s'il est sous-estimé cela renforce encore l'intérêt. En revanche, c'est tout de même deux tiers/trois quarts de voyageurs pour une gare dite du territoire.

Concernant la répartition géographique de ces 2,5 millions de voyageurs, il y aurait un tiers de voyageurs franciliens, un petit tiers de voyageurs en provenance de la façade Atlantique au sens large (tout ce qui est à l'ouest de Massy) et un gros tiers de voyageurs à l'est de Valenton, c'est-à-dire nord, est et sud-est.

Le corollaire de ces chiffres-là, c'est que 2,5 millions de voyageurs, dans les trains actuels, ne rentrent pas donc cela implique de mettre en place des dessertes de TGV intersecteurs supplémentaires, et c'est là que cela renforce... Évidemment, il y a une desserte supplémentaire par rapport aux 37 que nous avons à Pont de Rungis, il y a une desserte supplémentaire à Massy TGV, mais aussi une desserte supplémentaire à Roissy puisque certains TGV intersecteurs desservent Roissy. Donc, c'est en cela que cette gare TGV de Pont de Rungis concourt également à un meilleur accès aux plateformes aéroportuaires parisiennes, non seulement d'Orly mais aussi de Roissy.

Donc, en synthèse, tel que nous voyons le projet aujourd'hui, c'est vraiment une gare TGV du Grand Paris qui s'inscrit dans cette maille-là, qui est bien interconnectée avec la ligne 14, avec le RER C, qui permet une bonne intermodalité air/fer avec l'Aéroport d'Orly depuis les régions, qui est une gare d'accessibilité aussi du et au territoire sud-francilien, qui renforce l'attractivité du pôle Orly-Rungis. Nous ne l'avons pas dit mais le pôle Orly-Rungis est le premier pôle

d'emploi du Sud francilien, c'est un vrai poumon économique de la région Île-de-France ; dans un contexte de saturation des gares Montparnasse et Gare de Lyon, avec en plus la perspective de l'ouverture à la concurrence, comme nous l'avons dit.

Nous ne sommes pas dans le projet pharaonique de ligne nouvelle, mais vraiment dans l'optimisation du réseau existant, il s'agit de l'utiliser au mieux et de le faire fructifier, d'autant plus que nous le jumelons avec le projet Massy-Valenton qui est un projet de modernisation du réseau, envisageable à un horizon avant 2030 ; c'est aussi ce qui change par rapport aux perspectives sur l'Interconnexion Sud, et le coût nous paraît atteignable.

Jean FAUSSURIER

Pour l'instant, honnêtement, nous avançons avec beaucoup de prudence sur ce genre de dossier parce qu'avancer trop vite, trop fort, alors que nous avons des études très préalables, cela a des effets pervers souvent négatifs. Là, nous vous présentons dans le cadre de l'assemblée générale les réflexions que nous avons. Avant même que SNCF Réseau prenne des positions sur ce dossier, nous sommes convenus dans l'entreprise d'avancer, avec ce million d'euros d'études complémentaires en 2018, pour ensuite avoir des échanges avec les partenaires potentiels qui soient fondés sur des éléments plutôt assurés que juste des intentions, même si les premières études nous donnent l'envie d'aller plus loin.

Comme tous les projets, ce genre de décisions... Je serai très pragmatique, ce que nous avons en général comme décisions sur les projets, c'est d'abord arriver à trouver le financement pour l'AVP. Quand on l'a trouvé, après, oui, on rentre sur des sujets dans lesquels il faut faire le bouclage du financement parce qu'en matière d'études d'infrastructures et autres, lancer des études de projet ou suffisamment avancées ne sert à rien, cela devient du gaspillage si derrière il n'y a pas l'assurance de réaliser l'opération.

Quand nous aurons bouclé les études, nous rentrerons dans un processus d'échanges avec les partenaires, je pense en 2019. Dans un an, nous devrions avoir un cadrage qui nous permet de discuter. Peut-être faudra-t-il savoir si c'est en lien avec la révision du CPER que les choses peuvent trouver un point de chute.

Lise NEDELEC

L'État suit avec attention ce dossier et regarde dans le cadre de la revoyure du CPER s'il y a lieu éventuellement de prévoir des crédits.

Jean FAUSSURIER

Effectivement, le terme, il faut être prudent. Il y a trois choses assez différentes autour du lien avec Massy-Valenton.

Il y a d'abord un lien fonctionnel, cela ne sert à rien de faire la gare si on n'a pas fait Massy-Valenton, c'est le premier élément.

Le deuxième élément – et c'est ce que Lise avait en tête dans cette affaire – est que dans le montage financier nous avons un projet qui coûte beaucoup d'argent, qui est Massy-Valenton, et un projet qui potentiellement peut ramener de la valeur, qui est une gare. C'est ce que nous avons en tête : dans la réflexion financière nous serons peut-être amenés à relier les choses.

Mais, je suis bien d'accord, dans tous les cas, conditionner la gare à un jumelage avec Massy-Valenton, cela peut évidemment ralentir Massy-Valenton, alors que Massy-Valenton reste utile même s'il n'y avait pas la gare. C'est ce genre de réflexion que nous devons affiner au cours de l'année 2018 pour ne pas porter préjudice, dans tous les cas, à Massy-Valenton.

Bruno HUG DE LARAUZE

J'ai une question sur le financement de Massy-Valenton Ouest puisqu'en fait on n'a pas abordé le sujet. De mémoire, 137 millions d'euros restaient à financer. Je pense notamment à Bretagne - Pays de la Loire qui mettait 7 millions en 2003, on en demande 17 aux Régions maintenant... Où cela en est-il, sur ce sujet ? Si le point de blocage politique semble en bonne voie, l'autre point de blocage est quand même financier, sur Massy-Valenton Ouest.

Jean FAUSSURIER

Je ne veux pas répondre à la place du comité de pilotage qui aura lieu. Je pense que cela renvoie d'abord au rapport de **Francis ROL-TANGUY** également. Je ne peux pas vous en dire plus à ce stade, d'autant qu'il n'y a pas de calendrier arrêté pour un prochain Copil. Nous attendons surtout son rapport, pour que l'État puisse avoir des orientations.

Bruno HUG DE LARAUZE

Sur les conventions de financement avec la Région, où en est-on ?

Jean FAUSSURIER

Je ne sais pas.

Lise NEDELEC

On est toujours sur la convention de financement signée en 2009. Il y a une convention de financement complémentaire sur les écrans de l'Est, mais sur l'Ouest nous n'avons pas... Un avenant a été initié il y a quelques années, mais qui aujourd'hui n'a pas abouti, et c'est vrai que le fait que la situation soit un peu bloquée au niveau des travaux de Massy-Valenton Est, n'était pas vraiment de nature à...

Bruno HUG DE LARAUZE

La Bretagne notamment avait dit : « À partir du moment où les intersecteurs stagnent, nous revisiterons notre accord sur le bouclage des 10 millions restant à demander ». Je pense que ce serait utile d'avoir un peu de visibilité sur le secteur Ouest du bouclage Massy-Valenton, quand même.

Jean FAUSSURIER

Oui, mais c'est ce que je disais en introduction, nous sommes dans une phase de cristallisations, la première étant la décision et le rebouclage financier de Massy-Valenton Est pour, j'ai envie de dire, « décontracter » tout le monde, en se disant : « Oui, ça y est, Massy-Valenton Est se termine ».

Ensuite, sur le bouclage de Massy-Valenton Ouest, il y a la loi d'orientation sur les mobilités qui doit bien confirmer que Massy-Valenton Est est une des priorités des projets d'infrastructure. À ce moment-là, il me semble que l'État sera plutôt aussi dans une position plus confortable pour rouvrir la discussion sur le bouclage financier de Massy-Valenton Ouest

– qui n'est pas bouclé. Comme le disait Lise, c'est une convention de financement qui n'a pas bougé depuis 2009.

Patrice POLLONO

Pouvez-vous préciser la commande qui a été passée à **M. ROL-TANGUY** ?

Jean FAUSSURIER

Je n'ai pas la lettre de mission précise.

Lise NEDELEC

Moi non plus.

Olivier RICHEFOU

C'est une lettre d'**Élisabeth BORNE** qui acte l'abandon de l'aéroport du Grand Ouest et qui demande à **Francis ROL-TANGUY** de mener une mission sur plusieurs points. D'abord, c'est étudier les compensations pour les riverains de l'Aéroport de Nantes Atlantique et notamment ceux de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, Bouguenais, donc qui sont survolés par les avions à très basse altitude. C'est le premier point.

Le deuxième point est d'étudier les projets annoncés par le Premier ministre le 17 janvier, donc la mise en réseau des aéroports de l'Ouest (Nantes, Rennes, essentiellement) et la connexion aux aéroports parisiens, donc Orly, c'est dans ce cadre-là que l'Interconnexion Sud est vraiment au cœur de la réflexion. Il est à ces deux niveaux.

Jean-Luc PELTIER

La Région Bretagne, puisque vous l'évoquiez, a pris une démarche politique assez forte en proposant à l'État un pacte d'accessibilité, notamment autour des enjeux de la desserte aéroportuaire de la Bretagne, compte tenu de l'abandon de Notre-Dame-des-Landes, et notamment autour de l'accroissement des trafics que cela pourrait augurer pour Rennes et aussi Brest, puisqu'il y a un sujet avec les aéroports, mais aussi la desserte aéroportuaire un peu plus fine que sont les aéroports de Lorient, Saint-Brieuc, etc. Donc, qui repose aussi en grand l'accessibilité de la Bretagne avec les autres territoires de France, et plus largement d'Europe, puisque nous sommes dans une situation géographique assez singulière compte tenu de la situation péninsulaire de la Bretagne.

Effectivement, la mission de **M. ROL-TANGUY** fait un peu suite aussi à cette démarche politique du Conseil régional de Bretagne.

Olivier RICHEFOU

Juste pour préciser, effectivement les Pays de la Loire ont travaillé un contrat d'avenir qui doit être signé avec le Premier ministre et la Bretagne également, sur un pacte d'accessibilité. Pour rappel, dans la mission de **M. ROL-TANGUY** il y a aussi tout de même une réflexion sur la capacité de l'Ouest à faire face au développement du trafic aérien puisque l'aéroport de Rennes va être saturé à 1,5 million/2 millions de passagers et l'aéroport de Nantes, autour de 9 millions de passagers. Donc, contrairement à ce qu'ont annoncé les médiateurs dans leur rapport, cette saturation n'est pas pour 2040 mais 2030, au vu des trafics qui sont encore supérieurs à ce qu'on avait imaginé. C'est dans 12 ans donc cela va venir très, très vite.

Roch BRANCOUR

Je voulais dire un mot. On voit bien que de toute façon concernant les suites de Notre-Dame-des-Landes il y a des impacts à gérer d'une manière plus localisée dans chaque région, notamment sur les questions de la capacité aéroportuaire, les connexions internes au sein de ces régions avec ces infrastructures aéroportuaires existantes. Et puis, il y a une problématique un peu commune, en tout cas ici avec Massy-Valenton, qui est celle de l'accès du Grand Ouest aux aéroports parisiens et la capacité de s'inscrire dans un développement intersecteur. C'est vraiment cela, la priorité, je pense, de nos deux régions, dans nos échanges avec **M. ROL-TANGUY**.

Après, il y a aussi une méthode ou un état d'esprit partagé entre les Régions et Bretagne - Pays de la Loire et **M. ROL-TANGUY**, dans l'approche avec cette mission (j'ai perçu qu'il était dans cet esprit aussi) : c'est de se dire qu'il faut quand même arriver à faire avancer des sujets à court terme, et notamment ici, je crois qu'on s'inscrit bien dans cette démarche, puisqu'on voit bien qu'il y a un enjeu qui est l'Interconnexion Sud, enfin je vais l'appeler le « Barreau Sud » qui est à beaucoup plus long terme. Mais, il y a des enjeux à court terme qui sont très dimensionnants. Ce qui me préoccupe un petit peu, c'est que l'on est au carrefour de plein d'intérêts.

C'est très intéressant de voir le potentiel que représente cette gare mais cela concerne principalement... Évidemment, tout le monde est concerné par la région parisienne, mais nous n'avons pas l'Île-de-France autour de la table, je comprends que ce matin la Région n'est pas présente, donc c'est un sujet, et cela m'amène à poser la question : les comités de pilotage vont-ils reprendre ? Évidemment, c'est compliqué de répondre précisément puisqu'on attend un peu de savoir comment l'État va se positionner, je l'entends. Mais, je pense que nous, en tant qu'association, nous pouvons peut-être déjà essayer de nous engager dans le fait que les discussions reprennent assez rapidement, et de créer les conditions d'un bon consensus pour que sur un projet qui peut, pour le coup, avancer à court terme (entre 2020 et 2030, c'est dans le court terme ferroviaire) nous avançons sans nous faire emboliser par le fait qu'il y a quand même beaucoup d'acteurs à gérer.

Tu évoquais la position de la Bretagne, dont j'avais eu écho aussi et qui peut s'entendre mais qui en même temps peut, peut-être, être rediscutée. Donc, je pense qu'il faut que nous ayons cette instance, et cette instance du comité de pilotage. Tant que nous n'aurons pas une échéance, l'État qui réunit tout le monde autour de la table au sein d'un comité de pilotage, tout le monde va rester un peu... J'aimerais bien que nous n'attendions pas juin ou juillet, les conclusions de la mission de **M. ROL-TANGUY**, la manière dont l'État va les prendre en main, les relier, etc., pour nous poser la question de savoir quand nous nous réunissons, même s'il ne faut pas confondre vitesse et précipitation.

Bruno HUG DE LARAUZE

Il y a une fenêtre de tir quand même assez courte, tu as entièrement raison. Je crois que globalement, effectivement la question à se poser est : qu'est-ce qui est communicable ou pas pour être productif ou contre-productif ? C'est l'éternel sujet dans des débats comme ceux-là. J'entends que nous avons cette fenêtre de tir, pour résumer, qui est celle offerte par le Premier ministre et la mission qui a été confiée à **Francis ROL-TANGUY** suite à l'abandon de Notre-Dame-des-Landes, et que nous devons être assez précis. Sur Pont de Rungis, il faut voir ce que nous disons pour ne pas être à contretemps de la Région Île-de-France.

Donc, ce sujet-là, avec l'échange que nous avons pu avoir, nous allons essayer de le formaliser et l'envoyer dans les tout prochains jours ou semaines, de façon à prendre date. Je suis d'accord, il faut prendre date. Et c'est sur ces bases-là que nous proposerons à la fois au Premier ministre et à **Francis ROL-TANGUY** de les rencontrer en montrant bien que maintenant nous voulons du concret, par rapport à ce qui a été dit.

Je crois qu'il faut que nous soyons très précis sur les demandes parce que si cela se traduit quelque part par : « On va faire des études complémentaires », là, nous ratons une occasion incroyable d'utiliser le créneau, et c'est exactement ce qui se passe sur Nantes-Atlantique, sur le redimensionnement de l'aéroport. Comme il n'y a pas de scénario B, on rentre dans les études complémentaires et on peut dire ce qu'on veut, c'est le problème. Je ne parle même pas du problème juridique entre Vinci et l'État. Je suis vraiment sur les aspects factuels. Il se trouve que sur le ferroviaire il y a eu ces études ; nous avons compris que sur Pont de Rungis elles n'étaient pas encore complètement finalisées mais elles sont en cours, avancées.

Donc, si cela vous convient, et c'est le moment de le dire, je crois que nous allons faire ce courrier. Cela convient-il aux uns et aux autres ? Voyez-vous d'autres points à rajouter ? Nous n'allons pas non plus faire une liste à la Prévert, nous voyons bien les quatre sujets qui sont listés.

Un grand merci, **M. FAUSSURIER**, je sais qu'un rendez-vous vous attend.

Jean FAUSSURIER

Dans mon autre vie !

Lise NEDELEC

Il y avait un petit film, si vous avez encore quelques minutes.

Bruno HUG DE LARAUZE

Parfait, allez-y parce qu'après nous devons clôturer aussi.

Lise NEDELEC

Cela synthétise en gros tout ce que nous nous sommes dit.

Projection du film

Afin d'améliorer les déplacements des voyageurs grandes lignes et des Franciliens, deux projets complémentaires d'optimisation et de modernisation du réseau ferroviaire du sud de l'Île-de-France sont envisagés : l'aménagement de la ligne Massy-Valenton et la création d'une gare TGV dans le secteur d'Orly-Rungis. Aujourd'hui, une centaine de trains circule chaque jour en mixité sur la ligne Massy-Valenton, des RER C en provenance de Paris ou de Massy, quelques trains de fret et des TGV dits intersecteurs, c'est-à-dire effectuant des trajets région/Île-de-France/région sans passer par Paris.

En raison de la configuration de la ligne Massy-Valenton, des conflits de circulation ont lieu à ses extrémités.

- *À l'est, le raccordement des TGV à la ligne Massy-Valenton s'effectue par une section à voie unique sur laquelle les TGV doivent circuler alternativement sur une même voie,*

dans les deux sens. Par ailleurs, en s'insérant sur la ligne ces TGV croisent à niveau des RER C circulant en sens inverse.

- *À l'ouest, la situation est identique. Quel que soit leur sens de circulation, les TGV s'insèrent sur la ligne Massy-Valenton via une section à voie unique et croisent des RER C arrivant en sens inverse. Un grain de sable dans cette mécanique millimétrée, et le retard d'un train s'amplifie puis se propage aux autres trains circulant sur la ligne. Celui-ci peut même se répercuter sur la ligne C du RER et sur l'ensemble du réseau à grande vitesse. Clé de voûte de la construction des horaires de tous les TGV et RER C, cette configuration très contrainte limite également le nombre de RER C et de TGV pouvant circuler sur la ligne.*

Le projet prévoit un aménagement des extrémités de la ligne pour supprimer ces goulets d'étranglement :

- ✓ *À l'est, un passage sous les voies du RER C sera créé pour la circulation des TGV en provenance de l'Atlantique qui circuleront désormais sur une voie dédiée entre Pont de Rungis et Les Saules. Pour les TGV en sens inverse, un raccordement sera réalisé pour leur permettre de rejoindre la ligne Massy-Valenton. C'est un nouveau poste d'aiguillage qui coordonnera la gestion des circulations, au lieu de deux postes actuellement.*
- ✓ *À l'ouest, un nouveau pont-rail sera créé, sur lequel circulera le RER B, libérant ainsi une voie. Celle-ci sera utilisée pour les TGV provenant de l'Atlantique qui rejoindront la ligne Massy-Valenton grâce à un nouveau raccordement, évitant par là même de croiser le trafic RER C circulant en sens inverse. Ces aménagements permettront de fluidifier la circulation sur la ligne Massy-Valenton.*

La meilleure régularité et la possibilité de faire circuler plus de trains renforceront la qualité de service pour les voyageurs TGV et les usagers du RER C.

La sécurité ainsi que la qualité de vie des riverains de la ligne seront également améliorées.

Le passage à niveau de Fontaine-Michalon à Antony sera supprimé et environ 6 kilomètres de protections acoustiques seront installés.

Essentielle pour les usagers, l'amélioration du fonctionnement de la ligne Massy-Valenton permettra également d'envisager un autre projet : la création d'une gare TGV à Orly Pont de Rungis. Située au niveau de la gare RER C de Pont de Rungis Aéroport d'Orly, au cœur du pôle économique d'Orly-Rungis et à proximité de l'aéroport, cette nouvelle gare permettra aux TGV circulant sur la ligne Massy-Valenton de s'y arrêter, sans aucun impact sur la circulation des RER C. Elle pourra également servir de départ et de terminus pour des TGV, offrant de nouvelles dessertes depuis l'Île-de-France et soulageant ainsi les Gares de Lyon et Montparnasse.

Connectée au RER C et à la ligne 14 du Grand Paris Express mise en service en 2024, cette gare sera accessible en 20 à 25 minutes depuis le sud de Paris.

Les habitants du Val-de-Marne et du Nord-est de l'Essonne bénéficieront ainsi d'un accès renforcé à la grande vitesse. Pour les voyageurs en provenance des régions voulant s'envoler de l'Aéroport d'Orly, la correspondance sera assurée en quelques minutes via la ligne 14.

Au cœur du Sud francilien, la gare TGV d'Orly Pont de Rungis s'affirmera comme une gare du Grand Paris, favorisant l'accès à l'aéroport d'Orly pour les voyageurs de région. Elle accueillerait environ 2,5 millions de voyageurs par an.

Bruno HUG DE LARAUZE

Merci, c'est très clair. Bravo !

Bruno HUG DE LARAUZE

Ce film est-il communicable ?

Lise NEDELEC

Peut-être pas tout à fait encore.

Bruno HUG DE LARAUZE

Vous nous direz quand, parce qu'il est pédagogique.

Patrice POLLONO

Les slides que vous avez passés avant sont-ils communicables ?

Jean FAUSSURIER

En petit comité.

Lise NEDELEC

Cela dépend, à quel public. Nous sommes encore en recours sur Massy-Valenton. Il y a des éléments...

Et puis les financements.

Jean FAUSSURIER

Mais on peut travailler dessus, utiliser leur contenu, si c'est la question.

Roch BRANCOUR

Pouvons-nous les diffuser au Conseil d'administration en précisant qu'ils ne doivent pas être diffusés en dehors ?

Lise NEDELEC

Oui, je pense qu'il faudra prendre des précautions sur la diffusion.

Bruno HUG DE LARAUZE

Effectivement, il y a un climat de confiance qui est important. Nous voyons bien que c'est très compliqué, nous l'avons vu tout à l'heure sur la Région Île-de-France.

Vous voulez peut-être passer d'autres informations au niveau de SNCF Voyages, Mobilités. Y a-t-il des éléments particuliers ? On l'a évoqué tout à l'heure, les aspects techniques par exemple, la signalisation : nous sommes informés je dirais « par suivi » mais nous ne sommes pas du tout mobilisés dessus. S'agit-il d'éléments sur lesquels il y a des enjeux aussi à souligner ?

Stéphanie JUNG

Déjà, nous pouvons rappeler que nous travaillons main dans la main avec SNCF Réseau sur ce sujet, ce qui montre notre intérêt fort et affirmé pour le projet. Je voulais aussi souligner par rapport à la chute des besoins de capacité qu'au-delà des jumelages, nous avons été aussi dans une politique de développement de la capacité des trains qui fait que nous sommes passés majoritairement à des trains à deux niveaux donc nous avons eu aussi moins besoin de sillons. Cela fait partie des éléments d'optimisation du système ferroviaire.

Je voulais aussi rejoindre une remarque qui a été faite sur la nécessité d'avoir une « vision réseau » complète. Massy-Valenton est un maillon clé. Effectivement, le développement de trains, notamment dans des horaires pertinents, donc en pointe, peut générer et mettre en exergue d'autres points de blocage sur le réseau, y compris dans les gares d'arrivées. Ce sont les points que je voulais souligner.

Encore une fois, nous avons mené l'étude sur les gares parce que nous y voyons un véritable intérêt pour notre propre développement mais aussi pour le développement des territoires.

Bruno HUG DE LARAUZE

Merci encore de ces précisions. Je vous propose de terminer notre assemblée avec un point important, sur les aspects budgétaires.

Budget

Ce n'est pas facile d'aborder ce point-là. Je vous rappelle que les énergies de l'Ouest ont été très, très mobilisées sur l'aéroport pendant l'année qui vient de se passer.

Je vais peut-être laisser Marc présenter les aspects budgétaires, mais nos amis de l'Est ont eu un acte généreux : une dotation de 24 000 euros lors de la liquidation de l'association du TGV Est. Un grand merci parce que cela nous a permis de passer l'exercice 2017. Vous voyez que le résultat est négatif de 21 000 euros. Nous allons peut-être juste revenir sur ce sujet, Marc. Quels sont les grands éléments du budget et pourquoi la situation est-elle préoccupante aujourd'hui et non pas sereine ?

Marc BOUCHERY

Effectivement, l'exercice est déficitaire, pour plusieurs raisons. D'abord, parce qu'en gros toutes les CCI se sont reportées sur une cotisation de la CCI de Région ou une CCI représentante, alors qu'auparavant toutes les CCI par département cotisaient. Donc, cela a beaucoup baissé.

Les lois NOTRe et MAPTAM ont conduit à un désengagement notamment des Départements et de pas mal de collectivités aussi, qui ont du coup transféré leurs compétences aux Régions. Donc, globalement nous sommes passés d'une centaine d'adhésions à une cinquantaine, depuis trois ans, évidemment le budget en subit les conséquences.

D'autre part, la CCI Pays de la Loire a arrêté d'assurer la gestion administrative et financière du dossier ; étant un peu pris au dépourvu, nous avons dû sous-traiter cette partie-là à une personne depuis un an.

Nous arrivons donc à un exercice déficitaire, qui n'est pas tenable évidemment sur le long terme. La situation n'est pas encore trop critique puisqu'il y avait 35 000 euros de réserve (je reviens sur le bilan) + 24 000 euros de TGV Est, donc nous avons encore de quoi tenir, mais

il faut que nous prenions des mesures pour revoir les charges de l'association et les diminuer au moins de moitié, voire du tiers.

Bruno HUG DE LARAUZE

Pour résumer les sujets, il y a trois éléments :

- Ceux qui normalement sont membres de l'association et qui ne versent pas leur cotisation ; c'est vraiment dommage, vous avez vu le chiffre tout à l'heure... Sur le slide précédent : en rouge, 6 335 euros, par rapport à 8 265, c'est juste invraisemblable. Il y a des tas de raisons, des fusions ont été faites, etc., mais quand vous vous engagez sur un budget et que les gens ne versent pas leur appel à cotisation, il y a un souci.
- Le calendrier est passé de 12 mois à 16 mois puisque nous avons changé la clôture de l'exercice, en clôture, donc cela impacte cet exercice.
- Un troisième sujet, qui est le plus important : la réforme aujourd'hui des périmètres de Métropoles, Régions, chambres de commerce, tous ces corps intermédiaires ont des pressions budgétaires réelles – faisant que globalement il y a plutôt une baisse assez sensible du périmètre.

Donc, on peut se raconter un tas d'histoires, dans les faits je ne crois absolument pas à une capacité d'augmenter les cotisations de façon majeure. Que les gens compte tenu des enjeux soient capables de verser 1 000 ou 2 000 euros au lieu de 300, je ne sais pas, je pense qu'on peut y arriver, il faudra que nous en discutions en bureau, mais cela reste relativement marginal. Le vrai sujet, c'est la maîtrise de ces charges.

La maîtrise de ces charges, c'est clair – je remercie encore une fois Odette qui était avec nous et a assuré l'intérim, mais nous avons pris la décision de proposer au bureau d'arrêter son contrat, en accord avec elle, qui a d'ailleurs un projet personnel, au mois de juin – cela veut dire que nous devons trouver une formule pour continuer à faire fonctionner l'exercice sans avoir la charge correspondante.

Je vous propose – pas aujourd'hui sur ce budget-là – de le travailler avec le bureau, en regardant quelle part nous arbitrons entre d'une part la hausse des cotisations possibles et, d'autre part, la maîtrise des charges possible.

Nous allons assurer de façon « bénévole » avec Marc et le secrétariat de mon entreprise (ce qui est complètement fou, quand on y pense) une partie du fonctionnement. C'est la possibilité que je vois. Cela permet de faire un « tuilage » et de reposer la question, mais il faudra trouver une solution pérenne.

J'en viens à la conclusion de cet exercice, que je vais présenter pour que nous puissions le voter. Je n'aime pas présenter un exercice déficitaire, même si nous avons pu trouver des solutions de trésorerie – encore une fois, grâce à nos amis de l'Est. Ce n'est pas tenable. Nous sommes donc obligés de revoir complètement notre modèle.

Cela étant, il me semble, surtout au vu des débats que nous avons eus, qu'arrêter l'association – c'est ce dont il s'agit, quand même – au moment où nous avons des enjeux importants, ne serait pas raisonnable non plus. Donc, il faudra vraiment que nous soyons capables d'aborder avec le bureau ce sujet-là, de façon pragmatique, objective et responsable, pour que nous puissions continuer à assurer ce relais, ce fonctionnement, mais du coup en ayant encore plus besoin de nos amis de SNCF au sens large du terme, parce que nous n'avons pas la capacité

de produire des analyses d'études, ce qui veut dire aussi un degré de confiance dans le fonctionnement partenarial pour que nous puissions être un bon relais et un appui, avec des positions que nous avons arbitrées, et Pont de Rungis est un bon exemple.

Fort de tout cela, j'ai besoin d'avoir dans le bureau que nous sommes en train de constituer, des gens pour nous représenter (il ne s'agit pas d'être 50, il y a trois ou quatre réunions de bureau par an), pour que nous puissions travailler sur le sujet. Nous n'allons pas faire plus d'une assemblée générale annuelle, sauf s'il y avait soudain un objectif majeur, un élément nouveau, donc je propose de vous faire plutôt un envoi par mail, en disant : « Voilà ce que nous proposons comme budget sur l'année 2018, et quelle serait la façon de faire une transition », sachant que globalement il n'y a pas d'échéances de trésorerie à court terme.

Donc, pour cet appel à la composition du nouveau bureau qui reste entière, je ne vous demande pas de vous manifester à bras levé les uns et les autres, sauf si vous êtes prêts, mais j'aimerais bien avoir des gens des Régions. Bien sûr, ce serait intéressant aussi d'avoir des gens des Chambres, des CESER, de toutes les collectivités qui sont directement concernées par le sujet – Olivier me disait qu'il était prêt à se mobiliser s'il le fallait. Cela me semble important.

Nous vous ferons rapidement le compte rendu. Même si nous ne pouvons pas dire absolument tout, nous essaierons de voir ce que nous pouvons dire ou ne pas dire. Nous vous demanderons de vous positionner sur les deux choses :

- Bien sûr, faire en sorte que la cotisation que votre organisation a appelée, soit versée, je trouve cela ingérable ou invraisemblable d'aller réclamer trois francs six sous en sus du temps bénévole d'animation. Il faut regarder comment nous arrivons à équilibrer de façon pérenne. Je pense que nous aurons du mal à descendre en dessous de 15 000 euros de charges annuelles, au vu des premières analyses que nous avons faites, nous devons pouvoir arriver à financer cette organisation de façon pérenne pour ce montant.
- Le deuxième sujet, ce sont les appels à candidatures. Je vous remercie de vous manifester à cette occasion aussi, après réflexion. il faudra arbitrer un peu si la représentation des territoires et collectivités n'était pas suffisante, mais nous le ferons en bonne intelligence, avec les gens qui seront demandeurs.

Il n'y a pas de problème pour que je considère ce budget adopté.

Y a-t-il des observations? (*Aucune.*) Des abstentions ? (*Aucune.*)

Encore une fois, merci à Marc et à Odette d'avoir assuré ce suivi pour cette année encore, et aussi à cette complicité, **Mme NEDELEC**, avec SNCF sous toutes ses branches, mais que vous incarnez plus particulièrement, parce qu'il y a une liberté de ton qui est quand même très précieuse.

Merci, bonne fin de journée aux uns et aux autres et à très bientôt.

Pièces-jointes :
Présentation SNCF Réseau
Bulletin de cotisation 2018