

La vingt-quatrième réunion du débat public sur le projet de LGV POCL, le 18 janvier 2012 à Lieusaint a duré 1h20. Elle a rassemblé 45 personnes.

Dans son mot d'accueil, **le maire de la ville** a rappelé que cette réunion du débat public POCL arrivait après la clôture du débat public sur l'interconnexion sud des LGV, qui a prévu une gare à Sénart, « une priorité en matière de transports » pour la commune et l'agglomération de Sénart, mais aussi pour celles de Melun, Evry et Corbeil. L'éventualité d'une gare POCL à Lieusaint-Moisy, a dit le maire, est considérée avec intérêt parce qu'elle « renforcerait l'attractivité de Sénart », permettrait une « mutualisation avec la gare d'interconnexion sud » et contribuerait à la formation d'un « pôle d'équilibre » structurant dans le cadre du Grand Paris, sous la condition d'un « passage en souterrain » et de l'évitement du PNR du Gâtinais.

Le président de la CPDP a rappelé les raisons, objectifs, modalités et règles du débat public, qui se situe, « très en amont de toute décision » à un moment où on peut « influencer » le projet, permet de débattre de son opportunité, de ses objectifs et caractéristiques, mais aussi de la concertation que le maître d'ouvrage devra organiser après le débat jusqu'à l'enquête publique.

RFF a donc, dès le début de la réunion, à l'invitation de la CPDP, soumis au public, le principe du dispositif de concertation qu'il envisage (information, rencontres publiques et ateliers thématiques, site web...). Il a précisé que RFF « pourrait demander » à la CNDP de nommer un garant pour veiller à la pertinence de l'organisation et au bon déroulement de la concertation.

RFF a ensuite présenté la LGV POCL, « un projet inscrit dans le Grenelle de l'environnement », ses objectifs, basés sur « deux piliers » (la desserte des 13 villes du "Grand Centre" et la désaturation de la LGV Paris-Lyon existante). Il a précisé que l'arrivée en Ile-de-France de la LGV POCL interviendrait au croisement de nombreux enjeux humains, physique et naturels, dont RFF a fait l'étude pour définir des principes de passage, qui prennent en compte ces enjeux, mais aussi les connexions aux réseaux ferroviaires existants. Cinq « schémas exploratoires » ont été présentés au public, avec plusieurs hypothèses de passage (en aérien, en souterrain ou combinant les deux) et plusieurs possibilités d'arrêts dans le sud de l'Ile-de-France (notamment à Brétigny, Juvisy, Orly et Lieusaint).

RFF a indiqué qu'une connexion de POCL avec le réseau existant avait donc été étudiée au niveau de Lieusaint : des TGV pourraient s'y arrêter puis poursuivre sur la ligne Paris-Melun, avant de récupérer l'interconnexion sud, soit par l'est, soit par l'ouest. La mutualisation d'un tronçon des deux lignes, POCL et Interconnexion sud des LGV, a aussi été envisagée, notamment pour évaluer les économies qui pourraient être réalisées. Mais, il est vite apparu que cela supposerait des ouvrages complexes, coûteux et des raccordements complémentaires, qui occasionneraient un surcoût important.

En outre les politiques d'arrêt différentes, les vitesses différentes des trains des deux lignes et le nombre de TGV envisagés ont montré que, dès la mise en service, le tronçon commun – en tunnel – serait saturé. À ce stade, RFF a donc considéré que cette mutualisation n'était pas réalisable.

La CPDP a donné ensuite la parole à la salle, où plusieurs questions ont été posées, auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses.

. *Le passage de la ligne à l'ouest d'Etampes.* Cette éventualité a été envisagée, a dit RFF, pour éviter la traversée du PNR du Gâtinais – une étude complémentaire sur ce sujet a été mise en ligne sur le site web du débat public.

. *Quelle pourrait être la compatibilité entre les deux infrastructures Interconnexion sud et POCL ?* « Quel que soit le scénario de l'interconnexion et quel que soit le scénario de POCL, a précisé RFF, tous sont compatibles les uns avec les autres. »

. *Pourquoi ne pas réaliser une étude complémentaire sur « l'inclusion d'un barreau ferroviaire est-ouest » dans le projet POCL ?* « L'idée d'un barreau est-ouest, a répondu RFF, est inscrite dans la loi Grenelle. C'est un projet prévu à plus long terme que POCL, pour raccorder l'est et l'ouest de la France. Mais, l'État n'a pas défini les objectifs de ce projet : un projet fret ou un projet voyageurs ? Et, quel est et quel ouest ? » POCL, a dit RFF, « permet le lien entre le nord et le sud de l'Europe » et « des liaisons est-ouest sont rendues possibles et améliorées, grâce au projet POCL ».

Quel lien, dans le sud francilien, entre le projet POCL et le RER ? quel éventuel phasage du projet ? Si, a dit RFF, « la réflexion aboutit à l'idée d'un projet commun RER/POCL, il faudra d'abord penser à l'urgence RER ». C'est, pour ce point particulier, que pourrait être imaginé « une première phase en Île-de-France ». Hors de cette problématique francilienne, le phasage aboutirait à ce qu'un des deux piliers du projet – la desserte du 'grand Centre' ou la désaturation de Paris-Lyon – ne soit pas réalisé et « le projet perdrait alors sa faisabilité ».

L'hypothèse d'une arrivée à la gare Montparnasse via Massy ? RFF a souligné que la capacité de la gare Montparnasse ne le permettrait pas, alors qu'« Austerlitz est la gare terminus naturelle de POCL ».

La réalité de la saturation de la ligne Paris-Lyon ? Les études, a dit RFF, ont montré que d'ici 2025, l'augmentation du trafic « pourrait être absorbée par des mesures d'exploitation (rames multiples, rames duplex, évolution du système de signalisation) ». Mais, en 2025, « la ligne connaîtrait les mêmes problématiques de régularité qu'aujourd'hui, sans plus aucune possibilité d'absorption du trafic, d'où la nécessité de doubler la ligne par une deuxième infrastructure ».

En fin de réunion, à une question posée sur l'usage qui sera fait des cahiers d'acteurs, **RFF** a répondu qu'ils apportaient au maître d'ouvrage « un éclairage complémentaire dans le temps du débat ». « Nous les utilisons, a-t-il dit, « pour analyser des points que nous n'aurions pas suffisamment approfondis dans les études ».

Le président de la CPDP a précisé que les cahiers d'acteurs « nourrissent le débat, au même titre que les questions et contributions déposées sur le site Internet, ou que les prises de parole en public ». « Quand nous préparerons le compte rendu du débat public, a-t-il ajouté, les cahiers d'acteurs feront partie des éléments que nous prendrons en compte pour dresser une image aussi fidèle que possible de la position du public sur ce projet ».