

24^e réunion publique du débat public sur le projet de LGV POCL **Mercredi 18 janvier 2011, à LIEUSAIN (Seine-et-Marne)**

Cette synthèse analytique des débats n'est pas un verbatim (une transcription intégrale) des échanges ; celui-ci est disponible sur le site du débat www.debatpublic-lgv-pocl.org tout comme la vidéo de la réunion – qui a été intégralement filmée – et les diapositives présentées par la CPDP et le maître d'ouvrage en support de leurs interventions.

La CPDP, selon les termes de sa mission, ne prend pas ici position sur le fond et ne propose pas d'analyse. Elle retient, en revanche, librement, les éléments qui lui ont paru marquer le contenu et la progression des débats.

La 24^e réunion publique du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, a duré un peu plus d'1h20 et réuni 45 personnes à Lieusaint, le mercredi 18 janvier 2012.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

- 1. Le déroulement de la réunion publique a confirmé que le projet POCL ne suscite guère d'attentes au niveau local.**
- 2. Aucun intervenant et, en particulier aucun élu, ne défend ou demande une gare du projet POCL à Lieusaint.** Le débat public sur le projet d'Interconnexion sud LGV, rappelle le maire de Lieusaint, a déjà ouvert la forte probabilité d'un arrêt de cette ligne à Lieusaint.
- 3. RFF explique les limites de capacité d'un éventuel tronç commun de 13 km entre la ligne POCL et l'Interconnexion sud LGV : dès sa mise en service, dit le maître d'ouvrage, il serait saturé.** Une solution à deux tubes a été envisagée, mais elle impliquerait un surcoût de 600 millions d'euros.
- 4. Concernant l'éventualité d'un passage de POCL à l'ouest d'Etampes,** RFF indique que le risque d'impact environnemental qui y serait associé n'est pas plus fort que celui des autres variantes étudiées et qu'il n'allonge le temps de parcours Paris-Lyon que de 1 à 4 minutes. Si le projet POCL est poursuivi, **cette option sera donc étudiée par le maître d'ouvrage.**
- 5. RFF présente les modalités qu'il envisage pour la concertation qui suivra le débat public,** si le projet est poursuivi.
- 6. Sont évoqués également le barreau ferroviaire Est-Ouest, le fret ferroviaire, le rôle des cahiers d'acteurs.**

. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public**, ouvre la séance et donne la parole au maire de Lieusaint pour le mot d'accueil traditionnel.

. **Michel Bisson, maire de Lieusaint**, souhaite la bienvenue au participants sur le pôle universitaire de Lieusaint (IUT de Sénart Lieusaint).

La ville nouvelle de Sénart, explique-t-il, comptera 165 000 habitants et 60 000 emplois en 2025. Le territoire d'influence de POCL, explique-t-il, ira bien au-delà puisque c'est le cadran sud-est francilien (Sénart, Melun, Val-de-Seine, Evry et Corbeil) qui d'ici à 2025 comptera 580 000 habitants et 270 000 emplois et est déjà « un des pôles constitutifs du Grand Paris ». Le barreau d'interconnexion sud LGV a, dit-il, prévu une gare à Sénart, ce qui est une « belle victoire » pour Lieusaint. Cette gare d'interconnexion sud-est, dit-il, confirme la priorité donnée aux transports, avec l'accès au TGV, au RER GV.

Lieusaint, dit-il, partage l'ambition nationale et européenne de développement du réseau LGV. Trois enjeux sont à prendre en compte : l'enjeu économique (la mutualisation avec le pôle multimodal de Lieusaint-Moissy), l'enjeu environnemental (en privilégiant un passage en souterrain, en tenant compte du risque d'impact sur la forêt de Sénart et sur l'environnement naturel du Gâtinais) et l'enjeu d'aménagement du territoire (une LGV peut être un levier de développement important, avec la rénovation des RER et notamment du RER D).

. **Michel Gaillard** rappelle ce qu'est le débat public, ses objectifs, modalités et règles, et présente les membres de la Commission particulière (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

Il explique que le débat public se situe très en amont dans la vie d'un projet, qui est donc « encore amendable ». Le débat public, dit-il, pose d'abord la question de l'« opportunité » du projet. Il rappelle les principes de transparence, de l'équivalence des opinions exprimées et de l'argumentation. Participer aux réunions publiques, souligne-t-il, est le « moyen le plus efficace de contribuer au débat ». Il rappelle que ce dernier s'achèvera le 31 janvier et qu'il y aura deux réunions de clôture : le 24 janvier à Clermont-Ferrand et le 25 à Orléans. Il rappelle que, dans les deux mois après la fin du débat public, la CNDP en publiera le compte-rendu et le bilan, puis que dans les trois mois suivants, le maître d'ouvrage rendra publique sa décision sur la poursuite du projet.

. **Richard Rousseau, expert indépendant**, interpelle la CPDP sur « la raison pour laquelle les élus Verts des Conseils régionaux d'Auvergne, de Bourgogne et du Centre auraient publié deux cahiers d'acteurs » (le n°8 et le n°45), dont les textes sont différents. Il demande s'il est « normal » qu'un même émetteur puisse publier deux cahiers d'acteurs.

. **Michel Gaillard** explique qu'il s'agit en fait de deux « auteurs » différents, qui ont souhaité avoir une page d'introduction commune.

. **Thomas Allary, RFF, directeur du POCL**, rappelle les enjeux du projet POCL.

Le projet, inscrit dans le cadre du Grenelle de l'environnement de 2009, repose, dit-il, sur « deux piliers » découlant des quatre objectifs fixés par l'Etat :

1. desservir le centre de la France par la grande vitesse ferroviaire :
- relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;

- assurer un temps de parcours Paris-Clermont inférieur à 2 heures ;
- améliorer la desserte de Bourges et des 13 villes du « grand Centre » ;

2. répondre à la saturation de la LGV entre Paris et Lyon :

- constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle LGV Paris-Lyon.

RFF a donc réalisé des études avec ses partenaires, l'Etat et les cinq Régions concernées, à partir desquelles quatre grands scénarios ont été élaborés : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est. Ces quatre scénarios ont des hypothèses d'accès en Île-de-France et en région lyonnaise communes. Trois de ces scénarios, Ouest, Médian et Est, ont deux variantes d'arrivée possible sur Lyon : soit par Roanne et les Monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant dans ce cas-là la ligne existante entre Mâcon et Lyon. Le débat présente également trois options (qui ne sont, pour le moment, pas intégrées, en termes de coûts, au projet) : la création d'une gare à Orly, la desserte de Saint-Etienne par Roanne et un raccordement direct de la ligne à Lyon Perrache sans passer par Lyon Part-Dieu.

Comment le projet s'intègre-t-il en Île-de-France ? Pour obtenir la grande zone de passage présentée au débat public, RFF a croisé des études environnementales établies sur le milieu physique, humain et naturel. RFF a attribué aux enjeux rencontrés des coefficients de pondération, ce qui a permis d'établir des cartes de sensibilité environnementale, qui mettent en évidence les zones où un passage serait difficile soit parce qu'il y a cumul d'enjeux soit parce que l'enjeu considéré est très important.

5 schémas exploratoires d'arrivée en Ile-de-France

Certains principes de passage ont été abandonnés soit parce qu'ils ne permettaient pas de répondre convenablement aux exigences de desserte du projet, soit pour des raisons de temps de parcours ou de risque d'impact sur l'environnement. Au regard de ces enjeux, et des temps de parcours pour rejoindre Orléans, deux des quatre principes de passage ont été conservés), qui peuvent se jumeler à deux des cinq principes de connexion au réseau existant (sur la ligne Paris-Orléans au sud de Brétigny et sur la ligne Paris-Melun aux environs de Lieusaint). L'option de passage aujourd'hui présentée au public correspond à la zone à l'intérieur de laquelle, si le projet est poursuivi, pourraient être réalisées des études techniques plus approfondies. Dans cette zone, à ce stade des études, 5 schémas exploratoires sont proposés. Illustratifs et ajustables dans le cadre du débat public et des études ultérieures, ils constituent, explique RFF, un ensemble représentatif des solutions envisageables.

1. Schéma exploratoire 1 : La LGV arrive en surface dans le sud de l'Île-de-France et, vers Brétigny, entame un parcours en tunnel, puis vers Villeneuve-le-Roi/Choisy-le-Roi sort du tunnel pour continuer jusqu'à Austerlitz en surface. C'est une ligne nouvelle, de bout en bout.

Plusieurs types de TGV pourraient y circuler :

- Des TGV radiaux, qui relierait Paris à la province (et inversement) et iraient jusqu'à Paris-Austerlitz.
- Des TGV inter-secteurs, de province à province ; par exemple de Clermont-Ferrand jusqu'à Roissy, sans passer par Paris. Ces TGV sortiraient de la LGV par un raccordement vers la ligne existante, emprunteraient le réseau existant et retrouveraient la ligne d'interconnexion actuelle pour partir soit vers l'est soit vers l'ouest. Dans cette configuration, RFF s'est interrogé pour savoir si ces 10 TGV par jour pouvaient être arrêtés dans des gares existantes, à Brétigny ou à Juvisy, avec l'objectif d'améliorer la desserte de ces territoires.

2. Schéma exploratoire 2 : la LGV arriverait en surface dans le sud de Brétigny et entrerait en tunnel jusqu'à la gare d'Austerlitz, avec une sortie possible de certains trains vers Juvisy – où serait réalisée une gare en tranchée – pour un raccord sur le réseau existant, destiné aux trains province-province.

3. Schéma exploratoire 3 : la LGV arriverait en surface dans le sud de Brétigny et entrerait en tunnel jusqu'à la gare d'Austerlitz, se raccorderait à Brétigny comme dans le schéma exploratoire 1 mais avec une gare à Orly, pour des trains radiaux Paris-province. Le projet POCL croiserait le projet d'interconnexion sud des LGV. Cette solution, explique RFF, serait, techniquement, très difficile à mettre en oeuvre et son surcoût est estimé à près d'1 milliard d'euros pour la gare et les accès souterrains. Elle apporterait un trafic estimé à 540 000 voyageurs par an pour la nouvelle gare à Orly - ce qui, précise RFF, reste « modeste » par rapport à d'autres gares TGV d'interconnexion en Île-de-France, comme celle de Roissy qui connaît une fréquentation d'environ 4 millions de voyageurs par an.

4. Schéma exploratoire 4 : il mixerait les schémas précédents, avec une arrivée dans le sud de Brétigny, un passage en tunnel, une sortie à Juvisy avec la gare en tranchée et une poursuite en surface.

5. Le Schéma exploratoire 5 fait passer la LGV plus à l'est, avec une arrivée en surface dans les environs de Lieusaint, une poursuite en tunnel et, dans le secteur de Choisy et Villeneuve, un retour en surface. Les trains province-Paris continueraient tout droit et la sortie des TGV province-province s'effectuerait vers Lieusaint (avec un arrêt possible dans la gare existante), pour poursuivre à l'est ou à l'ouest.

Le coût de ces solutions, explique Thomas Allary, augmenterait en fonction du nombre de tunnels à construire : le surcoût serait de l'ordre de 700 à 900 millions d'euros dans les schémas 2, 3 et 5. En termes de temps de parcours, les différences seraient minimes, de l'ordre de moins de 3 minutes.

Mutualiser POCL et l'Interconnexion sud LGV entre le secteur d'Orly et Lieusaint ?

Sur la variante passant par Lieusaint, indique RFF, une question a été posée : compte tenu du scénario C de l'interconnexion sud LGV, qui vient du secteur d'Orly et va à Lieusaint, n'y aurait-il pas intérêt à mutualiser les deux lignes en réalisant cette variante entre le secteur d'Orly et Lieusaint ? RFF a identifié un tronç commun d'environ 13 km. Ce tunnel commun permettrait de faire des économies mais d'autres coûts viendraient se rajouter au projet, en particulier la bifurcation souterraine entre les deux voies.

Le bilan des surcoûts et des économies montre que les deux schémas exploratoires 5 permettraient une économie d'environ 680 millions d'euros, par rapport à la variante de base par Lieusaint mais le bilan cette solution reste assez similaire à celui des variantes par Juvisy ou Brétigny.

Néanmoins, explique RFF, la section commune présenterait des limites de capacité. En effet, les politiques d'arrêt et de fréquence seraient différentes puisque sur la LGV POCL rouleraient des trains majoritairement Paris-province qui ne s'arrêteraient pas à Lieusaint alors que l'interconnexion sud LGV concerne des trains province-province avec un arrêt systématique à Lieusaint et Orly. Il s'ensuivrait une saturation du tronç commun, ce qui laisse présager qu'il n'y aurait aucune possibilité de capacités supplémentaires dès la mise en service.

La mutualisation, estime RFF, ne présenterait donc pas d'avantages suffisants dans le cadre du projet POCL ; c'est pourquoi cette option n'a pas été retenue par RFF.

. **Michel Gaillard, CPDP**, demande à Thomas Allary de présenter les propositions de RFF pour la phase de concertation, qui débutera après le débat public, si le maître d'ouvrage poursuit le projet.

. En juin 2012, explique **Thomas Allary**, RFF rendra publique sa décision : soit le projet n'est pas poursuivi, soit il l'est et, dans ce cas, les études pourraient être poursuivies sur un ou plusieurs scénarios.

Dans le cas où le projet serait poursuivi, de nouvelles études seront lancées pour aboutir à un tracé technique précis, qui sera, à leur terme, présenté à l'enquête d'utilité publique. Parallèlement au dispositif de gouvernance du projet (un comité de pilotage réunissant l'Etat, RFF et les collectivités concernées) qui validera les études et évoquera la question du financement, un dispositif de concertation sera mis en place, impliquant le public et le maître d'ouvrage.

On peut imaginer, explique Thomas Allary, outre des moyens d'information sur l'avancement du projet et des études, incluant en particulier un site web dédié, l'organisation :

- d'ateliers thématiques réunissant des experts et des techniciens des collectivités ou associations concernées pour débattre de points particuliers du projet : problématique des gares nouvelles en province ou des arrêts dans des gares existantes en Île-de-France, problématique environnementale, etc.,
- de commissions consultatives rassemblant les élus des territoires concernés qui apporteraient leur connaissance du territoire en complément des travaux techniques des ateliers thématiques.

Enfin, RFF pourrait demander à la CNDP de désigner un garant de la concertation chargé de « suivre l'ensemble de ce dispositif et de garantir au public que l'information est complète, que le dispositif est respecté et que, surtout, qu'il est fructueux ».

« Pourquoi ne pas prendre en compte le barreau est-ouest prévu par le Grenelle de l'environnement ? »

. **Bruno de Trémiolles, CPDP**, qui anime la réunion, donne la parole au public.

. **Carmelo Picciotto, adhérent FNAUT**, demande si le TGV Atlantique est aujourd'hui saturé et s'il ne serait pas possible de le mutualiser avec la LGV POCL. Il demande également, parmi d'autres suggestions, s'il ne serait pas possible, pour POCL, de reprendre une partie du tracé de l'autoroute A10.

. **Jacques Stévenin, EPA Sénart**, voudrait savoir s'il était possible, à ce niveau d'études, de connaître les compatibilités et incompatibilités entre les quatre premiers schémas exploratoires et les deux alternatives laissées ouvertes pour l'interconnexion LGV Sud.

Pour résoudre le problème de saturation d'un éventuel tronçon commun mis en avant par le maître d'ouvrage, il rappelle qu'avait été évoquée la possibilité de juxtaposer deux « tubes » différents et demande si cette hypothèse est toujours d'actualité

. **Gérard Franc, vice-président d'Altro**, s'étonne que le scénario Ouest-Sud du projet POCL « ne prenne pas en compte le barreau ferroviaire à grande vitesse est-ouest prévu par le Grenelle de l'environnement ». Il considère qu'il y a là une « malhonnêteté intellectuelle » car, selon lui, la prise en compte de ce barreau renforcerait nettement la rentabilité économique du projet POCL, en créant de nombreuses relations ferroviaires interrégionales - Bordeaux-Limoges-Clermont-Lyon, Nantes-Poitiers-Limoges-Lyon...-, un accès facilité aux aéroports de

Notre-Dame-des-Landes et de Lyon Saint-Exupéry et, dans une perspective de transport de marchandises, un élargissement de l'arrière-pensée des ports de la côte Atlantique. Prendre en compte le barreau est-ouest, dit-il, permettrait également de donner au projet POCL la dimension européenne qu'il n'a pas, « ce qui pourrait ouvrir la voie à des financements européens ».

Il demande donc l'étude d'une quatrième variante « qui prenne en compte le prolongement à l'ouest de la partie sud du projet POCL ».

. **Thomas Allary** revient sur la possibilité de passage de POCL à l'ouest d'Etampes. En termes de risque d'impact environnemental, dit-il, cette option de passage n'est « pas plus pénalisante que d'autres que nous avons étudiées ». En termes de temps de parcours, elle allonge le trajet Paris-Lyon d'1 à 4 minutes. RFF en a conclu qu'il pourrait être envisagé d'élargir l'option de passage et d'englober Etampes dans la zone d'études, si le projet POCL est poursuivi.

Il explique ensuite que *les scénarios de l'interconnexion LGV Sud sont tous compatibles avec POCL*. L'idée de base de la variante 5 était en effet celle de *deux tubes* mais cette solution aurait un surcoût d'environ 600 millions d'euros.

Sur la question du barreau est-ouest, Thomas Allary explique que ce sujet, « important », ne concerne pas directement l'Île-de-France. Ce projet « est prévu à plus long terme que POCL et ses objectifs n'ont pas encore été définis par l'Etat ». POCL, ajoute-t-il, a déjà une dimension européenne, « car la ligne permet une liaison entre le nord et le sud de l'Europe ». Des trajets tels que Lyon-Nantes, précise-t-il, gagneraient entre 15 et 30 minutes en temps de parcours grâce à la LGV POCL et, « ce facteur est pris en compte dans les études ».

. **Jean-Claude Douillard, président de Qualité de Vie**, explique que son association fonde beaucoup d'espoirs sur l'option de passage à l'ouest d'Etampes, à partir de Brétigny, qu'elle juge moins pénalisante qu'un passage à l'est traversant le Gâtinais.

Il demande « s'il ne serait pas possible, puisque le RER C est très saturé » et « que nous demandons et attendons six voies, notamment entre Juvisy et Paris, de lancer une première phase de réalisation, qui serait l'amorce très performante d'une liaison Paris-Sud pouvant aussi satisfaire Orléans et les villes au sud d'Orléans, comme Blois et Tours, Vierzon, Bourges et Châteauroux » ?

L'utilité d'une gare à Orly, compte tenu du trafic prévu, lui paraît peu avérée.

RFF : un projet commun POCL/RER pourrait être réalisé prioritairement en Île-de-France

. **Thomas Allary** explique que la création de POCL permettrait de transférer des trafics TER ou TEOZ sur la LGV et donc de libérer des sillons sur les voies actuellement utilisées. On pourrait donc, dit-il, sur ces sillons libérés, ajouter des trains, en particulier des RER. Dans ce contexte, il serait envisageable de mutualiser la réflexion sur le projet de « sextuplement » du RER et le projet POCL tout en répondant, dans ce cadre, à « l'urgence RER ». Il serait donc possible d'imaginer « un phasage de POCL ou du projet commun, avec une première réalisation en Île-de-France ». En dehors de cette problématique spécifique à l'Île-de-France, précise-t-il, le phasage ne permettrait pas de remplir simultanément les deux objectifs du projet POCL et n'est donc pas envisagé.

. **Sylvain Caillot, chargé d'études, RFF**, explique « qu'une arrivée de POCL en gare Montparnasse serait compliquée pour des raisons de capacité ». En effet, la gare attend déjà une augmentation de son trafic avec la mise en service des lignes Bretagne Pays de Loire et

Sud Europe Atlantique. Austerlitz en revanche, dit-il, est « la gare d'arrivée naturelle » de POCL. Elle offre « de belles opportunités », par sa capacité à accueillir un trafic plus important et par sa « mutation programmée dans le cadre de l'opération Paris Rive Gauche ».

. **Christian Her, association le Geai**, demande que RFF précise les spécificités en termes de coût et de temps de trajet de la variante passant à l'ouest d'Étampes.

. **Rémy Pradier, association SADUR (usagers du RER D)**, demande à RFF de repréciser les données de la saturation constatée sur la ligne Paris-Lyon. Il demande quelle est « la réserve » de cette ligne en termes de capacité d'accueil de voyageurs.

. **Thomas Allary** explique que la réalisation de la variante à l'est d'Étampes aurait pour conséquence une augmentation du temps de parcours de 1 à 4 minutes. En termes d'investissement supplémentaire, elle se traduirait par « un coût supplémentaire d'environ 80 à 100 millions d'euros ».

Sur la ligne Paris-Lyon actuelle, explique-t-il, aujourd'hui la régularité constatée est inférieure à celle d'autres lignes à grande vitesse. Or, précise-t-il, le trafic est destiné à augmenter. Il devrait passer de 40 millions de voyageurs par an en 2011 à 57 millions de voyageurs en 2025 et à 67 millions en 2035. L'augmentation du trafic pourrait être absorbée, jusqu'à l'horizon 2025, « par des mesures spéciales d'exploitation », par exemple la mise en service de plus de rames à deux étages ou de TGV accolés. Mais, ajoute-t-il, en 2025, le problème de régularité serait le même qu'aujourd'hui et il n'y aurait plus aucune marge d'absorption du trafic.

. **Richard Rousseau** explique que l'irrégularité d'une ligne est liée à trois éléments : l'infrastructure, le matériel roulant et « un certain nombre d'impondérables ». Selon lui, en résolvant le problème de l'infrastructure, on ne résout pas le problème de l'irrégularité dans sa totalité.

. **Thomas Allary** répond que l'irrégularité ne sera effectivement pas annulée mais que le problème de capacité, facteur essentiel de la saturation d'une ligne, sera réglé.

. **Richard Rousseau** demande si le raisonnement sur la saturation prend en compte, à l'horizon 2025, la réalisation de la LGV PACA et du Lyon-Turin. Il estime que la saturation viendrait en majeure partie des voyageurs de ces deux lignes et que le retard pris sur leur réalisation risque de décaler le calendrier.

. **Thomas Allary** répond qu'au fil des évolutions constatées, RFF affinera ses études sur l'estimation de la date de cette saturation.

. **Véronique Billand, adjointe au maire de Savigny-le-Temple**, demande si le projet POCL prévoit du fret.

. **Thomas Allary** répond que POCL est un projet « voyageurs ». « Il n'est pas question de mélanger des trafics qui ont des modalités d'exploitation totalement différentes », précise-t-il. Néanmoins, des effets collatéraux sont imaginables, car en libérant des capacités, POCL laisserait des sillons disponibles pour le fret, en particulier sur les liaisons Paris-Orléans et Paris-Clermont-Ferrand.

Il ajoute qu'il y a actuellement des réflexions sur la question du « fret à grande vitesse », pour des produits à haute valeur ajoutée en particulier. Si ces réflexions aboutissent, il serait possible d'envisager l'utilisation de la ligne pour ces besoins.

. **Carmelo Picciotto**, demande s'il serait possible d'avoir plusieurs gares souterraines à Orly. Une gare souterraine, pour les dessertes de banlieue, en gare Montparnasse reliée par un tunnel vers la gare du Nord soit vers la gare de l'Est, lui paraît de nature à « libérer de la capacité ». Il demande également s'il ne serait pas souhaitable « d'envisager la récupération du chemin de fer de Petite Ceinture pour des communications avec l'autre réseau TGV, en permettant une desserte plus fine de Paris ».

. **Thomas Allary** explique que pour la gare d'Orly, il faudra attendre des études plus précises mais que séparer deux gares ferait perdre tout l'intérêt de l'effet correspondance Interconnexion LGV Sud / POCL.

. **Marie-Anne Varin, administratrice d'Essonne Nature Environnement**, aimerait savoir « quand et comment seront étudiés les cahiers d'acteurs ».

. **Michel Gaillard** explique que les cahiers d'acteurs contribuent au débat, au même titre que les questions et contributions déposées sur le site Internet ou que les prises de paroles en public et qu'ils sont pris en compte dans le compte-rendu et le bilan du débat public.

. **Thomas Allary** précise que RFF, pour sa part, s'y intéresse de très près : « Nous les utilisons pour analyser certains points que nous n'aurions pas suffisamment approfondis initialement dans les études ».

. **Un intervenant** demande si le maître d'ouvrage estime qu'« une des solutions serait plus naturelle que les autres pour l'arrivée de la ligne POCL en Ile-de-France ». « Le choix d'une réunion à Lieusaint est-il lié à une orientation de RFF ? » interroge-t-il encore

. **Thomas Allary** répond que le choix des réunions publiques appartient à la Commission particulière du débat public. La décision de poursuivre ou non le projet POCL, indique-t-il, n'interviendra qu'en juin 2012. Néanmoins, précise-t-il, on constate que « la majorité des intervenants se sont exprimés en faveur d'un passage par Juvisy ou Brétigny et qu'il y a eu très peu d'interventions en faveur d'un passage à Lieusaint ».

. **Michel Gaillard** rappelle, en conclusion, que la Commission particulière du débat public « est neutre par rapport au maître d'ouvrage », qu' « elle est totalement indépendante » et, surtout, qu'« elle ne se prononce pas sur le fond du dossier ». Il appartiendra au maître d'ouvrage, précise le président de la CPDP, « de prendre, au moment fixé par la loi, sa décision, en totale indépendance vis-à-vis de la Commission ».