

6^e réunion publique du **débat public** sur le projet de **LGV POCL** **MERCREDI 19 OCTOBRE 2011, à MENNECY**

Cette synthèse analytique des débats a été vérifiée à partir de l'enregistrement audio de la réunion. Ce 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 6^e réunion publique du débat, le mercredi 19 octobre, sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, qui a duré environ 3 heures, a rassemblé près de 300 personnes dans la salle de l'espace culturel Jean-Jacques Robert de Mennechy (Essonne).

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

1. De nombreux acteurs de l'Essonne reconnaissent la nécessité du projet POCL pour les territoires du « Grand Centre », voire au nom de l'intérêt national, mais ils veulent être certains qu'il sera compatible avec les intérêts du département et de ses habitants. Le projet POCL, disent-ils, doit être une opportunité pour l'Essonne et non une contrainte et/ou une source de nuisances supplémentaires.

2. La rénovation du réseau existant des RER C et D est la préoccupation majeure en matière de transports collectifs, qu'elle soit pour certains une alternative ou, pour d'autres, un complément indispensable à la réalisation de la LGV. En tout cas, elle ne peut attendre 2025 pour être satisfaite.

3. La proposition d'inscrire les 2 voies supplémentaires du projet POCL le long de la ligne Paris-Orléans dans le sud de l'Essonne pour le sextuplement des voies sur la ligne C du RER est très souvent avancée comme la solution pour résoudre la saturation du réseau ferré à l'entrée de l'Île-de-France.

4. RFF précise que POCL contribuera à l'amélioration des lignes C et D du RER, en libérant des sillons qui pourraient être disponibles pour les RER.

5. Les risques d'impacts environnementaux – notamment pour le parc naturel régional du Gâtinais – ont été fréquemment évoqués. L'hypothèse de mesures de compensation est très loin d'apparaître comme une réponse adaptée et acceptable.

6. L'hypothèse d'une desserte par TAGV d'une gare en Essonne (Brétigny ou Juvisy) n'a pas été contestée.

Ouverture de la réunion publique

. **Michel Gaillard**, président de la Commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet de LGV POCL, ouvre la réunion et donne la parole au maire de Mennecey pour le mot d'accueil traditionnel.

. **Jean-Philippe Dugoin-Clément**, maire de Mennecey, souhaite la bienvenue aux participants. Il rappelle l'importance du débat public. C'est la seule réunion en Essonne, dit-il, il faut donc en profiter pour s'exprimer et échanger.

. **Michel Gaillard** présente le débat public, ses objectifs, modalités et règles, et 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 rappelle que la « première façon de participer au débat public est de venir aux réunions publiques ». Elles sont un moment privilégié de contact avec la Commission et le maître d'ouvrage et d'échange d'arguments. Chacun peut aussi s'informer et poser des questions, donner son avis sur le site Internet du débat public, écrire à la Commission particulière, verser des contributions au débat.

Desservir le centre de la France et désaturer la ligne Paris-Lyon

. **Thomas Allary**, directeur du projet POCL (RFF), présente aux participants le projet porté au débat public par Réseau ferré de France (*le diaporama utilisé en support de sa présentation est mis en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

Il rappelle que le projet repose sur deux "piliers" :

- desservir le centre de la France par la grande vitesse ferroviaire ;
- répondre à la saturation de la LGV entre Paris et Lyon : son trafic très important, de près de 40 millions de voyageurs, devrait encore augmenter jusqu'à atteindre un point critique en 2025. Cette augmentation régulière du trafic rend son exploitation de plus en plus difficile, ce qui se traduit, en particulier, par des retards croissants. A terme, RFF n'a donc d'autre choix que de doubler la ligne entre Paris et Lyon.

POCL réunit ces deux enjeux en un seul projet, qui a été inscrit au Grenelle de l'environnement. Le ministre des transports a fixé à RFF 4 objectifs :

- relier Orléans au réseau à grande vitesse,
- assurer un temps de parcours Paris-Clermont inférieur à 2 heures,
- améliorer la desserte de Bourges et des villes du « Grand Centre »,
- constituer un itinéraire alternatif pertinent à la LGV Paris-Lyon.

Les bénéfices attendus de ce projet, dit Thomas Allary, répondent aux enjeux du

projet. Ils devraient se traduire, en particulier, par :

- des gains de temps de parcours dans tous les scénarios, à partir des métropoles régionales vers Paris et Lyon,
- des accès facilités aux aéroports pour pratiquement toutes les villes concernées par le projet,
- des liaisons Est-Ouest plus rapides, en particulier sur l'axe Nantes-Lyon,
- un gain de régularité sur l'axe Paris-Lyon, pour tous les trains à grande vitesse, lié à la désaturation de la LGV "historique".

Compte tenu de l'importance du projet et du nombre de zones sensibles dans les cinq régions concernées, aucun scénario, dans les bandes de passage identifiées, explique le directeur du projet POCL, ne pourra éviter toutes les zones environnementales sensibles.

Quels bénéfices peut-on attendre de la LGV POCL ?

Une LGV, dit-il, n'apporte pas en soi un gain en termes d'aménagement du territoire pour les régions traversées. C'est avant tout un support pour des politiques de développement territorial. Les potentiels de chaque zone et l'apport que représenterait le passage de la LGV ont été recensés. Le résultat montre que le projet serait, globalement, un levier fort pour ces politiques locales.

Le gain de voyageurs permis par le projet est de 5,1 à 6,5 millions de voyageurs par an, selon les scénarios.

Les "bénéfices" attendus sont à mettre en relation avec le coût du projet, qui est de 12,2 à 14 milliards d'euros.

RFF, comme le prévoit la loi, ne pourra investir dans la réalisation du projet qu'en proportion des recettes futures attendues et donc du nombre de nouveaux voyageurs, les recettes de RFF provenant des péages qui lui sont payés par l'opérateur ferroviaire. Le financement du projet devra faire également appel aux collectivités publiques, donc au contribuable.

Ce seront les deux seules sources de financement possibles pour ce projet.

RFF : POCL permettrait d'aménager le territoire de l'Essonne et de désaturer les lignes RER C et D

. **Thomas Allary** explique que les données géographiques, économiques et humaines de la zone du sud de l'Île-de-France, par laquelle la ligne nouvelle rejoindrait Paris, ont été croisées avec des enjeux fonctionnels tels que, en particulier, le temps de parcours entre Paris et Lyon et la nécessité de relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse.

Plusieurs schémas exploratoires de l'option de passage en Ile-de-France ont été étudiés, en prenant en compte les caractéristiques humaines et environnementales du territoire concerné, mais aussi les autres infrastructures existantes dans la zone étudiée.

Avec la création de deux voies nouvelles sur lesquelles seraient reportés 60 à 110 TAGV quotidiens et la libération d'environ 60 sillons par jour sur les trajets vers les gares d'Austerlitz et de Lyon (notamment en remplaçant les voyages en TéoZ par des voyages en TAGV), il serait possible de désaturer la LGV existante, mais aussi les lignes Paris-Orléans et Paris-Melun, et, en particulier, d'offrir des capacités nouvelles qui pourraient être mises à profit pour améliorer l'exploitation des RER C et D.

La question posée, dit le directeur du projet POCL, est donc de savoir si les capacités de l'ensemble de ce nouveau système permettraient de répondre aux objectifs de POCL et aux objectifs d'amélioration de la desserte en RER, identifiés dans les schémas directeurs des RER C et D.

A ce stade, dit Thomas Allary, au niveau de précision des études dont on dispose, RFF a constaté que les capacités offertes permettent de répondre à tous ces objectifs.

. **Olivier Klein (CPDP)**, qui anime la réunion, donne la parole au maire de Mennecey.

Il faut faire de POCL une opportunité pour l'Essonne

. **Jean-Philippe Dugoin-Clément, maire de Mennecey**, soulève la question de l'opportunité du projet. Alors que les RER sont saturés en Ile-de-France, on prévoit un investissement colossal pour cette nouvelle LGV. Il rappelle que le seul RER D transporte plus de voyageurs par jour que toutes les LGV en France. Il poursuit en expliquant que l'Essonne a été, pendant des années, « un territoire de relégation ». Or, dit-il, grâce au projet POCL, on va permettre aux voyageurs allant d'Orléans vers Paris de voyager plus rapidement que ceux allant de l'Essonne vers Paris.

On va donc, dit-il, imposer des nuisances supplémentaires aux habitants de l'Essonne, mais que vont-ils y gagner ? Puisqu'il faut, de toutes façons, et indépendamment du projet POCL, augmenter la fréquence et l'exploitation des RER. La question est de savoir ce que propose l'Etat pour faire de quelque chose qui est actuellement subi comme une peine - l'arrivée d'une nouvelle LGV - une opportunité.

. **Thomas Allary** répond que l'opportunité du projet est bien la question soulevée par le débat public. La saturation des RER est plus importante que celle des TAGV, mais pour RFF ce sont deux enjeux complémentaires. L'idée qui prévaut dans ce projet POCL, c'est qu'avec un seul projet, on répond aux deux enjeux. Des sillons nouveaux nécessaires au RER doivent être créés, or avec POCL, on peut les créer,

au bénéfice d'encore plus de voyageurs.

POCL répond donc à la problématique du quotidien, en plus de la problématique des TAGV. POCL permet en fait de faire d'une pierre deux coups.

. **Olivier Klein** précise qu'on peut poser des questions écrites, grâce aux formulaires posés sur les chaises.

Un projet de l'envergure de POCL doit être un outil d'aménagement et de développement pour l'Essonne

. **Maryvonne Noel**, représentante du « comité Circule », association de défense des usagers du RER C en Essonne, rappelle que le trafic des RER augmente de 30 % tous les 10 ans. La seule possibilité d'augmenter la capacité du RER C, dit-elle, est la création de deux voies supplémentaires.

Or, dit-elle, si elles sont « prises » par les TAGV, elles ne seront plus disponibles pour le RER. Elle reconnaît que si l'option choisie pour arriver dans le sud de Paris est un passage en tunnel et non en tranchée, peut-être que l'on pourra également créer, au-dessus, deux voies supplémentaires pour le RER C.

Elle conclut qu'elle ne voit pas en quoi la situation du RER va être améliorée par POCL.

. **Francis Chouat**, 1^{er} vice-président du conseil général de l'Essonne et 1^{er} adjoint au maire d'Evry, rappelle la position du conseil général : le département de l'Essonne n'est pas seulement un territoire de passage. La création de la nouvelle ligne doit être aussi un outil d'aménagement et de développement de l'Essonne. Il souligne la nécessité de clarifier ce projet pour que POCL ne gêne pas la ligne C, mais libère les sillons permettant d'améliorer la qualité des transports de banlieue et du fret.

Il ajoute qu'il y a un vrai problème d'impact environnemental. Ce n'est pas seulement un problème de tunnel ou de tranchées, mais de prise en considération préalable des territoires essonniers traversés, et en particulier, du Gâtinais. Ce projet comporte un intérêt évident, mais il y a, à sa réalisation, des conditions préalables que le débat public doit préciser.

. **Bernard Decaux**, maire de Brétigny-sur-Orge, président de l'association "Alerte C" des usagers de la ligne C du RER, explique que POCL est une nécessité. Les élus du "Grand Centre" ont été clairs sur ce point, bien qu'il leur reste à se mettre d'accord sur le tracé. Il dit que l'Essonne a le sentiment d'être oubliée par le Grand Paris, alors que de grands projets comme l'aménagement de 300 hectares autour de la base aérienne de Brétigny sont vitaux pour la région. Il reconnaît cependant que RFF propose déjà des solutions intéressantes.

. **Thomas Allary** explique que la réflexion sur le projet de LGV a permis d'arriver à la conclusion que POCL pouvait aussi bénéficier aux RER C et D. Avec les deux voies

nouvelles créées par le projet, dit-il, on donne plus de possibilités aux RER. C'est, dit-il, suffisant : le STIF (autorité organisatrice des transports en Ile-de-France) a d'ailleurs confirmé qu'il n'était pas nécessaire de créer quatre voies nouvelles. Tous les services RER et TAGV seront possibles avec deux voies nouvelles.

« Les usagers du RER ont besoin d'améliorations maintenant ... pas en 2025 »

. **Sylvain Caillot**, chargé d'études à RFF, explique que, pour l'instant, les RER fonctionnent sur 4 voies. Avec 2 voies supplémentaires, on pourra faire une répartition par genre. Deux voies *lentes* seraient destinées aux omnibus et deux voies *rapides* affectées aux relations vers la grande couronne. Un essai effectué en heure de pointe a montré qu'on pouvait ainsi atteindre l'objectif de faire circuler 36 RER en heure de pointe.

. **Jean-Jacques Boussaingault**, président du Parc naturel régional du Gâtinais français, estime que le discours de Thomas Allary est toujours le même. On nous explique, dit-il, que POCL va améliorer la situation des RER... mais en 2025. Or, dit-il, c'est maintenant que les usagers ont besoin d'améliorations.

Le Parc naturel régional du Gâtinais est classé au patrimoine mondial de l'Unesco. Aucune compensation ne pourra jamais remplacer la faune et la flore détruites. Il y a aussi tous ceux qui vivent autour du futur tracé. Les villages n'ont pas envie de subir les nuisances sonores qui seront imposées.

Il faut un aménagement du territoire national, mais pas au détriment des hommes et de la nature. Des solutions alternatives comme le sextuplement sur la ligne C du RER, depuis l'entrée dans l'Essonne, existent. Il faut accepter, dit-il, de perdre 10 minutes sur un trajet pour protéger les populations et le territoire.

. **Daniel Jouannes**, Essonne Nature Environnement, explique qu'une gare à Orly ne lui paraît pas nécessaire. Il propose le sextuplement des voies et de sortir « plus à l'ouest », à partir de Brétigny. Il faudrait contourner la vallée de la Chalouette.

Enfin, il suggère que la ligne nouvelle passe par Les Aubrais, ce qui inclurait réellement Orléans au réseau à grande vitesse, puis par Vierzon, pour que la LGV desserve Limoges.

RFF : Le sextuplement n'est pas dans le projet POCL

. **Sylvain Tanguy**, maire du Plessis-Pâté, rappelle que ce qui est valable pour le simple citoyen doit être valable pour les entreprises publiques. Il ne comprend pas pourquoi on ne pourrait pas créer 2 lignes supplémentaires, pour doubler celles existantes sur le trajet Paris-Orléans.

. **Thomas Allary** répond que POCL peut, certes, contribuer à résoudre les problèmes

du RER à l'horizon 2025, mais que ce n'est pas sa vocation première. Il évoque ensuite les objectifs de temps de parcours. La durée actuelle d'un trajet Paris-Lyon en TAGV est d'1 h 55, on ne peut pas se permettre de dépenser 14 milliards d'euros pour construire une ligne nouvelle qui rallongerait la durée du trajet. C'est pourquoi, dit-il, le sextuplement n'est pas inclus dans le projet POCL.

. **Sylvain Caillot** explique qu'il n'est pas possible que les voies nouvelles pour le TAGV suivent la ligne actuelle : cette dernière a été construite pour des trains "classiques", avec une géométrie qui n'est pas celle des lignes à grande vitesse.

. **Thomas Allary** indique que la gare nouvelle à Orly, qui est une option du projet, pourrait être créée sous l'aéroport, où sont déjà prévus un projet de gare pour le réseau de métro du Grand Paris et un projet de gare pour l'interconnexion sud des LGV. La gare POCL serait donc à un niveau - 3 sous l'aéroport. Il faudrait arriver et repartir en tunnel. Le surcoût serait de 900 millions d'euros. L'avantage serait la desserte nouvelle du Sud de l'Île-de-France. Le potentiel de voyageurs est estimé à 540 000 par an : c'est un chiffre important, mais Roissy ou Marne-la-Vallée attirent beaucoup plus de voyageurs.

Lorsqu'il y a un enjeu environnemental, le principe de compensation n'intervient qu'en dernier recours, s'il est impossible d'éviter le risque d'impact ou le réduire

. **Laurent Béteille**, président de l'union des maires de l'Essonne et de l'association des élus de la ligne D du RER, revient sur l'opportunité de créer une nouvelle ligne. La ligne existante, dit-il, apporte déjà des nuisances. Il aurait mieux valu, estime-t-il, augmenter la capacité de la ligne existante, avec par exemple un passage en souterrain à Etampes.

. **Sylvie Cabanis**, vice présidente de l'association A.B.A.D.E. de Mennecey, a adressé un courrier à la mairie de Mennecey, en faveur de la création d'une zone de protection spéciale pour les marais autour de Mennecey. Vu l'importance de cette zone, cette question, selon elle, devrait être plus présente dans les documents du débat.

. **Christian Guerton**, maire de Puiset-le-Marais, « commune rurale », exprime des réserves sur le projet POCL. Il s'inquiète de l'emprise du projet sur les terres agricoles qui seraient amputées de 170 hectares dans le département de l'Essonne.

. **Thomas Allary** répond que toutes les zones sensibles recensées, comme les marais de Mennecey, ne figurent pas nécessairement sur les cartes du dossier du maître d'ouvrage. Il précise la procédure suivie lorsque le projet rencontre une zone où existe un enjeu environnemental. On s'efforce d'abord d'éviter au maximum les zones les plus sensibles. Si ce n'est pas possible, on va tenter de réduire au

maximum les impacts. Si c'est impossible, alors, en dernier recours, on envisagera des compensations. Par exemple, si une espèce, faune ou flore, est impactée, il faudra peut-être la reconstituer ailleurs.

. **Sylvain Caillot** indique que le diagnostic environnemental est disponible sur le site internet du débat public.

« Il faut une réflexion globale sur les modes de transport »

. **Olivier Leonhardt**, président de la communauté d'agglomération du val d'Orge et maire de Sainte Geneviève-des-Bois, indique que l'enjeu pour les usagers des RER et les élus, qui ont l'impression « de vivre au Moyen-Age en matière de transport en commun », n'est pas de « rêver » sur ce qui pourrait arriver en 2025 mais de traiter tout de suite les problèmes de transport quotidiens. Dans le cadre du projet du Grand Paris, dit-il, « 5 % du budget vont à la grande couronne et 95 % à la petite ».

. **Patrick Polverelli**, Europe Ecologie Les Verts, s'étonne que le maître d'ouvrage soit aussi « imprécis » dans ses prévisions, par exemple lorsqu'il parle de « 60 à 110 sillons » en moins sur la ligne Paris-Lyon.

. **Manuel Blouin**, Europe Ecologie Les Verts, porte-parole de l'Essonne, estime que, dans un souci d'intérêt national, une réflexion globale sur les modes de transport route, avion, fer, serait profitable. Sous couvert de l'intérêt national, dit-il, on se permet d'enfreindre des traités internationaux, comme la convention de Ramsar sur les zones humides. Il faut savoir, dit-il, que ces zones humides ne sont pas seulement agréables à regarder, elles jouent aussi un rôle important pour l'agriculture et le tourisme.

. **Sylvain Caillot** indique que POCL s'inscrit dans un enjeu national de report modal. Et, dit-il, un projet de LGV a bien un effet international sur le plan environnemental, puisqu'il vise à combattre le réchauffement climatique.

. **Thomas Allary** explique que les études de RFF, mises à disposition sur le site du débat public, répondent à ces questions. Les études préalables du projet, dit-il aussi, ne prennent pas en compte Paris-Orléans, parce que cette problématique ne répond pas aux objectifs du projet. Cependant, dit-il, il y a eu tellement d'interventions pour le déplorer qu'il est probablement nécessaire de réévaluer cette question. C'est d'ailleurs l'objectif du débat public.

L'intérêt commercial de la ligne Paris-Lyon n'est pas le seul moteur de POCL

. **Vincent Desvignes**, chef du service des études de développement de RFF,

évoque les mesures prévues à court terme pour améliorer l'exploitation des RER C et D. C'est le STIF (le syndicat des transports d'Ile-de-France), dit-il, qui est responsable de la gestion des travaux. Il prend l'exemple des travaux Castor qui, chaque été pour le RER C, remettent en état des tunnels construits dans Paris au XIX^e siècle. Il rappelle que, dans le projet du Grand Paris, 5 millions d'euros d'investissements sont réservés aux RER C et D.

. **Michel Leboeuf**, directeur de la prospective de la branche voyage de la SNCF, indique que tout le monde est d'accord pour dire que l'amélioration véritable pour le RER C sera une amélioration des infrastructures, en passant de 4 à 6 voies. Mais la différence entre le RER et le TAGV réside dans le fait que le RER appelle des solutions plus rapides. Il faut commencer par le sextuplement des voies pour le RER. Il doit être fait intelligemment dans la perspective du doublement de Paris-Lyon. Les solutions en souterrain coûtent plus cher, mais réduisent les problèmes environnementaux.

Il constate enfin l'écart entre la réunion publique de ce soir et celles tenues dans le « Grand Centre ». Les régions qui n'ont pas le TAGV, dit-il, n'ont pas la même perception des temps de parcours. Ils se battent pour gagner quelques minutes sur les trajets, contrairement aux Franciliens. Actuellement la ligne Paris-Bordeaux subit des travaux de renouvellement. Les 10 minutes de retard quotidiennes que cela occasionne font baisser la fréquentation. Il ne faut pas, dit-il, négliger ce point.

. **Thomas Allary** rappelle que, en tout état de cause, il faudra doubler la ligne Paris-Lyon, c'est la seule solution à la saturation croissante sur cet axe. Les enjeux de la circulation sur Paris-Lyon peuvent être perçus par certains comme un intérêt commercial mais, pour POCL, les deux "piliers" restent indissociables : le doublement de Paris-Lyon et le développement du « Grand Centre » sont, tous deux, nécessaires.

La priorité de RFF est l'amélioration du réseau existant

. **Etienne Chauffour**, maire de Juvisy-sur-Orge, conseiller général, et vice-président du syndicat des transports d'Ile-de-France, rappelle que 50 % des usagers du train en France sont des Franciliens.

Le premier problème, dit-il, est qu'on n'arrive pas à faire passer tous les trafics - TAGV, RER et fret - sur le réseau ferroviaire actuel. C'est pourquoi, pour les usagers franciliens, le réseau est saturé et l'accès à Paris compliqué.

Le projet POCL, dit-il, permettrait d'améliorer l'exploitation des RER C et D, à condition de suivre le tracé de la ligne C du RER. Le choix de la gare, entre Brétigny et Juvisy peut être abordé dans un deuxième temps. Si la LGV est prévue pour dans 20 ans, il faudra, de toutes façons, améliorer tout de suite la ligne C.

. **Carmelo Piciotto**, adhérent de la FNAUT Ile-de-France, explique qu'il a mis plus de

temps pour venir de Paris que son aïeul qui prenait le train à vapeur. Il aimerait que l'on sorte de l'approche à grande vitesse pour se soucier du fait que, localement, on compte de plus en plus de zones qui sont dans des « impasses ferroviaires ». Il faudrait des « travaux généraux de vitesse » plutôt que des trains à grande vitesse. Cela, dit-il, implique des schémas de rénovation d'infrastructures ferroviaires pour avoir des réseaux plus fournis. C'est une des raisons, estime-t-il, du succès de la Deutsche Bahn.

. **Thomas Allary** répond que de façon générale, la priorité première de RFF est bien l'amélioration du réseau existant. Aujourd'hui, RFF investit 3 milliards par an sur le réseau, dont 2 milliards consacrés au réseau existant. En ce qui concerne POCL, l'hypothèse de réutilisation des réseaux existants vers Orléans ou Clermont a bien été étudiée.

Les Essonniens sont plus préoccupés par la situation des RER C et D que par POCL

. **Peter Bellchambers**, GEAI, demande si RFF peut promettre ce soir de modifier les objectifs du projet.

. **Thomas Allary** répond que c'est l'Etat qui fixe ces objectifs et que c'est lui qui prendra ou non la décision de les modifier, en fonction des informations que RFF lui transmettra à l'issue du débat public.

. **Patrick Baldy**, mairie de Fontenay, est « choqué » par le mot « compensation ». Il ajoute que le réseau actuel est une catastrophe. Il revient sur l'accident qui a eu lieu récemment. Selon lui, RFF ne met pas les moyens nécessaires pour sécuriser le réseau. On investit, dit-il, 14 milliards dans une ligne nouvelle alors que le réseau n'est pas sécurisé.

. **Christian Paumier**, association ASEC, évoque le rapport financier de RFF en 2010. Sa dette s'accroît : elle était de 29 milliards en 2009 et de 32 milliards en 2010. Il ne comprend pas comment on peut investir 14 milliards, avec une dette qui est déjà « colossale ». Il demande quels sont les investissements prévus en priorité sur le RER D.

. **Thomas Allary** souligne que RFF n'oppose pas la modernisation du réseau existant au développement des LGV. Il rappelle que deux tiers des investissements sont consacrés au réseau existant. Le fait de ne pas faire la LGV ne libérerait aucun financement supplémentaire pour le réseau existant, puisque le financement de la LGV est fonction de sa fréquentation future.

RFF, premier financeur en tant que maître d'ouvrage, ne pourrait investir qu'en fonction de ce que le projet rapporterait en recettes futures. C'est la condition pour

éviter à RFF un endettement supplémentaire. Si le projet ne se fait pas, RFF ne pourra reporter un financement qui n'existerait plus sur le réseau existant.

POCL suscite l'inquiétude des riverains et des défenseurs de la nature

. **Corinne Roclin**, chargée d'étude environnement sur le projet POCL, explique que les « compensations » se traduisent, généralement, plutôt par le financement d'associations spécialisées que par l'appropriation de terres pour « remplacer » celles qui seraient impactées.

. **Jean-Yves Poutiers**, président de Vert-le-Grand Nature Environnement et d'une fédération pour la préservation du cœur de l'Essonne verte, explique qu'il y a 20 ans, il y avait eu un projet de LGV dans l'Essonne. Les élus, les associations et les habitants l'avaient appris en dehors de toute concertation. Il y a eu un tollé général pour empêcher ce projet. La solution est finalement venue du grand public. Deux ingénieurs retraités de la SNCF, MM. Maillard et Tatin ont eu l'idée de faire passer la ligne entre Massy et Valenton plutôt que dans le centre de l'Essonne. Le Premier ministre de l'époque a repris l'idée et donné l'ordre à la SNCF d'étudier ce projet alternatif. 20 ans après il n'est toujours pas réalisé. Le projet actuel pourrait s'inspirer de ce que « la solution était venue des habitants ».

. **Philippe Monteret**, webmaster Lgv2030, « de Nogent-sur-Marne mais originaire d'Auvergne », estime que l'inquiétude des riverains et des défenseurs de la nature s'exprime de façon très forte. Les problématiques d'insertion, dit-il, doivent faire l'objet des plus grands soins.

Il rappelle aussi que des régions entières attendent le TAGV, parce qu'aujourd'hui elles ne sont pas desservies. Il soutient le tracé qui passe par Roanne, car, dit-il, « Mâcon possède déjà une gare TAGV et le passage par Roanne permet plus de dessertes ». Il estime que le tracé Est n'est pas pertinent, et qu'il ne faut pas traverser la forêt de Tronçais. Enfin, la desserte d'Orly lui semble peu utile. Il souhaite que le projet POCL intègre les objectifs du projet POLT, dont la réalisation lui paraît peu probable.

. **Willy Bleuzen**, chef de ventes, habitant de Loutteville, aimerait savoir quand on aura plus de détails sur le tracé précis de la ligne. Il veut aussi exprimer la souffrance des usagers des lignes C et D du RER. Ils ont, dit-il, « besoin d'actes, après les promesses ».

« La transversalité permettrait à POCL d'apporter quelque chose à l'Essonne, en desserrant l'étau qui étouffe l'Île-de-France »

. **Michel Caniaux**, délégué général d'Altro, explique qu'il milite pour la transversalité.

Il a bien compris que la saturation des moyens de transport fait souffrir les habitants de la région Ile-de-France. Le projet POCL pourrait être une chance de desserrer cet étou, qui étouffe Paris. Il milite pour le tracé le plus à l'Ouest parce qu'en partant de Lyon, c'est celui qui est le plus susceptible d'amorcer la transversalité vers Bordeaux. Le barreau Est-Ouest évoqué lors du Grenelle de l'Environnement, dit-il, n'est pas encore bien défini, mais peut aider la France à prendre sa place dans l'Europe.

. **Caroline Paratre**, conseillère générale du canton de La Ferté-Alais, précise que l'Essonne n'est pas contre POCL mais veut simplement protéger son territoire.

. **Thomas Allary** fait le constat que RFF a entendu, ce soir, beaucoup d'interventions relatives à la protection de l'environnement. RFF l'a bien intégré. Pour la suite du projet, le souci de RFF sera toujours de rechercher l'intérêt général.

. **Michel Gaillard, président de la CPDP**, retient de cette soirée que beaucoup d'arguments ont été apportés, que de nombreuses inquiétudes ont été exprimées, que les habitants de l'Essonne ne veulent pas que leurs priorités soient oubliées.

Le débat public, dit-il, porte bien ainsi sur l'opportunité du projet puisque le public a questionné la lettre de mission du ministre qui fixait des objectifs très clairs : Clermont à 2 heures de Paris, doubler Paris-Lyon, garantir la vitesse de circulation actuelle sur Paris-Lyon. En disant que réduire le temps de parcours n'est peut-être pas aussi important que cela, le public a posé la question de la pertinence de ces objectifs.

Notre débat, dit Michel Gaillard, de ce point de vue, a été tout à fait intéressant, riche et assez différent de ce que l'on a pu entendre lors des précédentes réunions en Auvergne et dans le Centre.

C'est bien l'objet du débat public, conclut-il, d'enrichir ainsi la réflexion du maître d'ouvrage, de lui permettre de se poser de nouvelles questions.