

21^e réunion publique du **débat public** sur le projet de LGV POCL Mercredi 11 janvier 2011, à ORLY (Val-de-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 21^e réunion publique du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, a duré un peu plus de 2h40 et réuni 130 personnes à Orly, le mercredi 11 janvier 2012.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

1. L'amélioration du service du RER est primordiale pour la grande majorité des participants, qui attendent des remèdes rapides aux dysfonctionnements constatés de la ligne C. RFF propose de mutualiser le projet POCL, qui en Ile-de-France implique la construction de 2 voies nouvelles d'Austerlitz vers le sud, et l'ajout de 2 voies au RER C de Paris à l'Essonne inscrit dans le schéma à long terme du STIF. Selon RFF, 2 voies supplémentaires permettraient de répondre aux objectifs des 2 projets. De nombreux acteurs souhaitent que cette mutualisation soit l'occasion d'accélérer, et non de retarder l'amélioration du RER C. RFF confirme que sur cette section, la réalisation de POCL s'adaptera au calendrier de réalisation du RER C.

2. Des opinions diverses s'expriment sur la question de la réalisation d'une gare du projet POCL à Orly. Plusieurs intervenants y sont favorables. Parmi eux, certains défendent l'option d'en faire une gare terminus de POCL, connectée au réseau du Grand Paris, un choix qu'ils préfèrent à un terminus en gare d'Austerlitz, notamment au motif qu'il faudrait « regarder au-delà du périphérique », à l'échelle francilienne et non plus seulement « parisienne ».

RFF répond que l'investissement **pour une gare à Orly serait disproportionné relativement au trafic nouveau que cela permettrait et que, par ailleurs, pour ce qui est du terminus, les territoires du « grand Centre » attendent une arrivée directe dans Paris**, où des aménagements en gare d'Austerlitz sont déjà prévus. Ce que confirme la SNCF, qui insiste sur le fait que le programme de rénovation de cette gare intègre POCL et l'amélioration de l'intermodalité dans cette gare parisienne.

3. Le risque d'impact environnemental si la ligne devait traverser le PNR du Gâtinais est rappelé. Des intervenants demandent aussi la prise en considération des villages et terres agricoles des alentours. RFF rappelle qu'il a réalisé une étude complémentaire sur la question d'évitement du PNR du Gâtinais, en passant à l'ouest d'Etampes, étude mise en ligne par la CPDP sur le site web du débat public.

4. La question du passage – en souterrain ou en aérien - des deux voies nouvelles de la LGV fait débat. Pour certains, un passage en aérien n'est pas envisageable car il provoquerait des nuisances sonores supplémentaires. Pour d'autres, l'ajout de deux voies supplémentaires, au droit de la ligne existante dans la traversée du Val-de-Marne, serait l'occasion d'exiger des protections acoustiques sur l'ensemble des voies, y compris celles qui existent déjà. Il permettrait aussi une meilleure interopérabilité entre les services RER et TGV.

5. Plusieurs intervenants semblent intéressés par l'éventualité d'une connexion de la LGV au réseau existant au sud de Brétigny ou à Juvisy.

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

Pourquoi ne pas faire d'Orly la première gare terminale du Grand Paris ?

. **Christine Janodet, maire d'Orly**, explique qu'Orly se retrouve en première ligne des débats sur l'avenir des transports, que ce soit pour les lignes à grande vitesse ou les transports en commun, du fait, en particulier, de la présence de l'aéroport sur son territoire. La création d'une nouvelle gare TGV, rappelle-t-elle, a été prévue pour la ligne de rocade interconnexion sud TGV. C'est un « juste rattrapage », estime-t-elle, « car ce pôle est resté trop longtemps enclavé ». Il lui semble indispensable que la ligne POCL vienne « conforter cette réalisation » et que la décision d'un arrêt à Orly soit prise. Les investissements pour la gare TGV, propose-t-elle, pourraient être « mutualisés » entre les différents projets, pour préparer l'arrivée de la ligne POCL. Cette gare, dit-elle encore, « facilitera l'accès à l'aéroport grâce à la complémentarité air/fer, en permettant de préférer l'avion pour les longues distances et le train pour les trajets courts en France et en Europe.

Il faut, dit-elle que le scénario choisi s'attache à réduire l'impact sur l'environnement. La ville d'Orly et toutes les communes de Seine Amont souhaitent, dit-elle, que la ligne soit souterraine car le passage en aérien serait contradictoire avec l'ambition de « couture urbaine » que mènent les villes dans le cadre de l'opération d'intérêt national piloté par l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine Amont (EPA ORSA). Puisque, dit-elle, cette gare permettra de rejoindre Paris en quelques minutes, pourquoi prolonger cette ligne en souterrain jusqu'à Austerlitz ? Elle propose donc de faire de cette gare la première gare terminale du Grand Paris hors des murs du boulevard périphérique.

. **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. Si le projet est poursuivi, précise le président de la CPDP, le maître d'ouvrage devra organiser une concertation jusqu'à l'enquête publique et la loi prévoit qu'il mette en discussion les modalités de cette concertation durant le débat public.

La réunion thématique de ce soir sur l'insertion de la LGV POCL en Île-de-France, dit-il, devrait en particulier permettre d'aborder trois sujets : l'insertion de l'infrastructure dans le tissu du sud francilien, la problématique des gares nouvelles et les enjeux environnementaux.

. **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.

Le coût du projet est estimé, selon les scénarios, entre 12,2 et 14 milliards d'euros.

Pour l'arrivée en Île-de-France, les études ont croisé tous les enjeux identifiés, concernant les milieux physiques, naturels et humains, qui ont été hiérarchisés en valorisant le nombre d'enjeux et l'importance de chacun d'entre eux. Ces études ont permis d'établir des cartes qui montrent où le cumul d'enjeux est le plus important. A partir de ces études, ont été élaborés des « principes d'accès » jumelés à des « principes de connexion » pour l'arrivée du projet en Île-de-France.

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 enjeux de temps de parcours pour rejoindre Orléans, deux des quatre principes de passage ont été conservés (A et B), qui peuvent se jumeler à deux des cinq principes de connexion au réseau existant (1 et 3 : 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 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 minimales, de l'ordre de moins de 3 minutes.

Quel lien avec l'amélioration des services du RER ?

En quoi créer deux voies supplémentaires pour la LGV POCL pourrait contribuer à améliorer ou non le développement des services RER ? Aujourd'hui, dit Thomas Allary, sur les quatre voies qui existent entre Paris et Juvisy, on retrouve les circulations suivantes (chaque quart d'heure) : 2 voies dites lentes, sur lesquelles circulent 4 RER C, avec des arrêts réguliers ; 2 voies plus rapides sur lesquelles circulent 2 RER C directs, 1 TEOZ et 1 TER. Avec le projet POCL, il y aurait 2 voies supplémentaires, sur lesquelles on pourrait mettre les TGV nouveaux de POCL ou des TER, ce qui libérerait des sillons sur les voies rapides actuelles. Ces sillons libérés pourraient donc, indique-t-il, être utilisés au bénéfice des RER C. Les deux voies nouvelles, quelles qu'elles soient, ajoute-t-il, sont compatibles avec les besoins du RER C et ceux du TGV. Les deux projets, « sextuplement » pour le RER et POCL ont donc vocation à se rejoindre, même si leurs calendriers ne correspondent pas. Ce qui, dit Thomas Allary, impliquerait un phasage du projet POCL pour respecter la priorité à donner au RER en Île-de-France.

. **Le président de la CPDP** donne alors la parole au public.

. **Didier Gonzales, député du Val-de-Marne et maire de Villeneuve-le-Roi**, se réjouit du projet POCL et du fait qu'il pourrait permettre aussi d'améliorer le service du RER C. Néanmoins, en tant que représentant des habitants de Villeneuve-le-Roi, il exprime son inquiétude quant à l'impact que pourrait avoir le projet sur le cadre de vie des populations concernées. Il lui semble impossible d'envisager une solution qui proposerait d'élargir les voies actuelles. La LGV, dit-il, doit avoir la meilleure insertion environnementale possible. Il défend donc l'option du passage par le plateau d'Orly.

. **Jean-Louis Cohen, maire d'Ablon-sur-Seine**, explique qu'au vu des schémas présentés, la commune risque d'être impactée par la création de voies nouvelles. Or, rappelle-t-il, elle est déjà traversée par la ligne C du RER ; y ajouter les nuisances supplémentaires de la ligne POCL serait donc « difficilement acceptable ». Il opte pour un tracé en souterrain qui passerait par le plateau d'Orly et rejoindrait la gare d'interconnexion, et ceci malgré le surcoût que cela occasionnerait. Il estime d'ailleurs que ce surcoût pourrait « être compensé par d'autres moyens économiques de développement ».

. **Jacques Picard, conseiller régional d'Île-de-France, secrétaire de la commission des transports, représentant le président Jean-Paul Huchon**, estime qu'il faut prendre en considération le fait que les projets nationaux impactent les investissements à logique régionale. La région, dit-il, observe « avec prudence » l'ensemble des projets de transports contenus dans le SNIT « qui atteint un montant de plus de 183 milliards d'euros ». Les chiffres annoncés du coût de POCL sont « assez étranges », dit-il, « car ils correspondent à ceux avancés pour la ligne nouvelle Paris-Normandie dont la longueur est la moitié de celle de POCL. Un projet comme POCL, estime-t-il, doit « être en phase » avec les projets de la région Île-de-France et des départements concernés, du point de vue de l'amélioration du quotidien et de la manière dont les lignes traversent les territoires.

Deux enjeux, dit-il, sont à prendre en compte :

- Le projet de barreau d'interconnexion sud LGV a une hypothèse de gare à Orly, « ce qui va dans la logique de l'intermodalité autour de la plateforme aéroportuaire ». Les hypothèses de RFF sur les trains intersecteurs qui, dans 20 à 25 ans, pourraient emprunter la ligne POCL et arriver en Île-de-France sur le réseau classique « ne semblent pas assez poussées ».

- Il existe déjà un schéma de principe du RER C, « avec une hypothèse de passage de 4 à 6 voies du RER C, entre Paris et Choisy, ce qui permettra largement d'améliorer le quotidien de l'ensemble des usagers du RER ». Il ne faut donc pas « inverser les choses » et « utiliser l'amélioration du RER pour justifier POCL ».

Il rappelle, enfin, que les enjeux environnementaux du sud de l'Essonne sont très forts. On ne peut pas, dit-il, « imaginer un seul instant que POCL traverse le Parc naturel régional du Gâtinais français ».

. **Richard Rousseau, expert ferroviaire**, demande s'il existe un calendrier du sextuplement de la ligne C du RER et demande quelle est la fonctionnalité du barreau vers Brétigny dans les schémas exploratoires 1 et 3.

. **Thomas Allary répond aux questions.**

La gare à Orly. Il précise que la gare prévue à l'aérogare par le projet d'interconnexion LGV sud est orientée est-ouest, alors que POCL est placé dans un axe nord-sud, que les trains de POCL arriveraient au niveau – 3 et ceux de l'interconnexion sud des LGV au niveau – 2. « Ce ne serait donc pas la même gare et la gare de POCL ne pourrait accueillir les trains de l'interconnexion LGV sud », précise-t-il.

Concernant la possibilité de raccorder POCL à l'interconnexion sud des LGV, il explique qu'à l'endroit de ce raccordement, les deux seraient en souterrain l'un en nord-sud, l'autre en est-ouest. « Il faudrait donc réaliser des échangeurs qui nécessiteraient des tunnels en courbe pour passer d'une voie à l'autre. » Les travaux ont été évalués à environ 800 millions d'euros. « RFF estime que ce coût serait très élevé pour une dizaine de trains par jour de trains et des avantages qui ne sont pas encore démontrés ». A ce stade du projet, RFF n'a donc pas retenu cette hypothèse.

Sur la convention particulière État-Région relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs. A ce stade du projet, explique le représentant de RFF, « seules des études sont prévues ». Aucun financement ou calendrier précis n'a encore été évoqué. A ce stade, « il semble donc possible que les études de POCL et celles concernant l'amélioration du service RER convergent, afin d'imaginer un calendrier commun ».

Les études complémentaires de RFF. Thomas Allary indique que RFF, après la réunion de Mennecey, a réalisé des études complémentaires – aujourd'hui mises en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org – qui prennent plus largement en compte le réseau existant dans l'insertion du projet POCL en Île-de-France, afin, notamment, de chercher une solution d'évitement du PNR du Gâtinais, en passant à l'ouest d'Etampes. Les temps de parcours augmenteraient de 1 à 4 minutes et « les risques d'impacts environnementaux seraient acceptables ». On peut donc imaginer, dit-il, que l'option de passage d'entrée en Île-de-France soit élargie à l'ouest, « même si en termes fonctionnels, on s'éloigne des objectifs du projet ».

Orly, première gare du Grand Paris ?

. **Daniel Guérin, conseiller général du canton de Villeneuve-le-Roi/Ablon-sur-Seine, administrateur du STIF au titre de la Région**, s'interroge sur les capacités de financement des projets d'infrastructures ferroviaires en période de crise financière. L'argent public, demande-t-il, ne pourrait-il pas « être mis dans d'autres projets afin de soutenir et d'améliorer les infrastructures existantes » ? Il est inimaginable, dit-il, que passe dans ce territoire, « qui supporte déjà de nombreuses nuisances », une nouvelle ligne ferroviaire aérienne. Au-delà, fait-il remarquer, se pose la question de logique d'aménagement : la création d'une gare TGV sous l'aéroport d'Orly donne de la cohérence au développement d'un pôle ferroviaire et à la réduction de l'activité aérienne. Plutôt qu'à Paris, la gare terminale de POCL ne devrait-elle donc pas être à Orly, « où pourrait ainsi être créée la première gare du Grand Paris » ?

. **Chantal Duchene, adjointe au maire d'Ivry-sur-Seine**, explique qu'une sortie en aérien de la ligne n'est pas envisageable. La question d'une gare terminus à Orly, dit-elle, devrait être étudiée « car elle est cohérente avec l'idée du réseau du Grand Paris » et avec le constat que l'agglomération parisienne ne se résume pas qu'à Paris. Ivry, ajoute-t-elle, attend une amélioration de la desserte RER dans un délai moindre que celui de la réalisation de POCL.

. **Marc Thiberville, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne**, en charge des transports et des déplacements, présente la position du Conseil général.

- La desserte à grande vitesse d'Orly doit être développée avec la LGV POCL pour qu'Orly devienne une porte internationale de la métropole francilienne. Il faut intégrer dans le réseau de transport des projets de tramway et de transports en commun en site propre pour faire

d'Orly une destination attractive. L'aéroport d'Orly pourrait alors « développer de nouvelles lignes aériennes internationales dans le respect du couvre-feu et du plafonnement » et « contribuer ainsi à l'installation d'un hub air/fer ».

- La mise en souterrain de la LGV sur le territoire du Val-de-Marne est indispensable.
- « Bien avant la réalisation de la LGV POCL », des améliorations sont nécessaires sur le RER C, qui est indispensable pour le développement urbain attendu sur ce territoire.

« Le surcoût pour la gare à Orly devrait être financé par les collectivités publiques »

. **Thomas Allary** apporte des précisions et répond aux questions.

- *Sur le financement du projet.* L'apport financier de RFF, explique-t-il, est lié à ce que la ligne peut générer comme recettes pour RFF et donc au trafic nouveau qu'elle va susciter. RFF ne peut s'endetter au-delà des recettes nouvelles que lui procurerait la ligne. Selon les scénarios, sa participation au financement se situerait donc entre 1,8 et 3 milliards d'euros. Le solde, 9 milliards d'euros au minimum, serait financé par les collectivités. L'option d'Orly, ajoute-t-il, impliquerait un surcoût d'1 milliard d'euros sans générer de trafic nouveau très significatif. Ce surcoût, précise le directeur du projet POCL, devrait être financé par les collectivités publiques.

- *Les synergies entre les projets RER C et POCL.* RFF, dit-il, voit un avantage à ce que le projet de sextuplement du RER C et le projet POCL « se rejoignent », « avec des utilisateurs complémentaires et des financements qui pourraient s'ajouter ». Il n'est néanmoins pas question « de remettre en cause le calendrier du RER C ».

- *Une gare terminale à Orly ?* Cette hypothèse, dit Thomas Allary, ne permettrait pas de répondre à la commande initiale de relier les pôles d'affaires parisiens et lyonnais.

. **Bernard Cathelain, directeur général adjoint en charge du pôle Aménagement et Développement d'ADP**, prône la complémentarité entre l'avion et le TGV, « dont l'enjeu pour les plates-formes aéroportuaires, en termes de services et d'attractivité, est important ». Ainsi, explique-t-il, la gare ferroviaire de Roissy dessert quotidiennement 60 villes, dont 30 situées à moins de 3 heures de l'aéroport. Prévue à l'origine pour accueillir 2,5 millions de voyageurs par an, la gare de Roissy en reçoit aujourd'hui 4 millions. Un tiers viennent de destinations proches mais tous les autres sont des passagers intermodaux, qui arrivent en TGV pour prendre l'avion ou inversement. Aujourd'hui à Roissy, 1 passager sur 4 est ainsi en correspondance intermodale. « La complémentarité air/fer, dit-il, est donc essentielle. » Ces considérations ont conduit ADP à militer pour l'implantation d'une gare TGV à Orly, au plus près des installations aéroportuaires, pour que le trajet entre le train et l'avion soit le plus simple possible. Cette gare a « un potentiel de 2,2 millions de passagers », dont environ la moitié, seraient en correspondance.

Le schéma exploratoire 3, qui propose une gare souterraine et permettrait à des TGV radiaux de marquer un arrêt à Paris-Orly, précise Bernard Cathelain, semble intéressant à ADP, quoique « techniquement compliqué à mettre en oeuvre ».

« Pourquoi ne pas réunir les gares d'Austerlitz et de Lyon pour créer un pôle d'échanges performant ? »

. Pour **Maryvonne Noel, représentante de l'association d'usagers du RER C Circule**, le projet POCL « interpelle ». En effet, explique-t-elle, « malgré tous les efforts consentis pour améliorer la ligne du RER C », il semble bien « que l'on n'augmentera pas sa capacité,

malgré la forte demande actuelle ». Les usagers, dit-elle, veulent surtout conserver (ou retrouver) un bon niveau de service, en termes de vitesse et de régularité. Un accident de personne, indique-t-elle pour illustrer son propos, ne devrait plus « immobiliser un RER pendant 2 heures... » Or, les hypothèses du STIF ne prévoient pas d'augmentation du niveau de service et la réalisation de la troisième paire de voies supplémentaires qui est prévue « conduirait même à une augmentation du temps de parcours vers Paris ». Elle parle à cet égard d'une « véritable régression » et déplore le fait que « les usagers du RER C ne comptent pas » dans les prévisions.

L'idée présentée en réunion d'arrêter POCL à Orly lui paraît une « contradiction », car, dit-elle, « c'est l'occasion unique que la ligne puisse se prolonger jusqu'à Austerlitz ». La représentante de Circule estime qu'il est « dans l'intérêt de tous d'avoir des échanges performants pour arriver à Paris ». Le RER C, résume-t-elle, lorsqu'il est omnibus, « c'est un peu un repoussoir », alors que c'est la ligne RER « la plus fréquentée par les touristes ».

Elle demande donc que la rénovation de cette ligne s'achève très vite et permette une mutation en un « véritable métro rapide et efficace ».

Il faudra aussi, souligne-t-elle, mettre en place de meilleures correspondances et donc améliorer la gare d'Austerlitz – qui, dit-elle, « n'est pas une gare performante –, voire la réunir à la gare de Lyon pour créer « un vrai pôle attractif et efficace ».

Il est prévu, dit-elle, qu'en cas de perturbation sur la ligne POCL, les TGV puissent emprunter les voies de RER, elle estime que la réciproque devrait être vraie et que les RER devraient pouvoir circuler sur les voies de la LGV en cas de perturbation.

Pour une bonne souplesse d'exploitation, dit-elle enfin, « ce sont les solutions en surface qui sont les plus séduisantes », car elles seules pourraient permettre en parallèle la mise en place de « bonnes protections phoniques pour toutes les voies ».

Elle conclut en indiquant que l'on « ne peut pas attendre pour améliorer nos RER » la réalisation de la LGV POCL.

« Le problème de la régularité ne serait pas fondamentalement modifié si on ne construisait pas POCL »

. **Charles de Bourbon Buset, maire de Ballancourt-sur-Essonne**, remarque que dans le bilan socio-économique de RFF, si les effets positifs pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre sont pris en compte, « bizarrement, les émissions nécessaires pour réaliser la ligne ne sont pas citées ». Il explique également que les nuisances liées au bruit ne font pas l'objet d'une évaluation économique alors que ce serait « tout à fait possible ». Il est prévu dans les études, dit-il, que le trafic augmente de 30 % entre 2008 et 2035, par rapport au « scénario de référence ». Or, qu'est ce que ce scénario de référence ? C'est celui, explique-t-il, qui intègre la réalisation de l'ensemble des projets de LGV du Grenelle 2, c'est-à-dire « quand environ 180 milliards auront été investis ». « Cela me gêne un peu », précise-t-il. Il estime qu'il faudrait évaluer la ligne POCL par rapport à un scénario « au fil de l'eau », « c'est-à-dire en prenant en compte les infrastructures existantes ». POCL, dit-il, permettrait en 2035 de gagner de la régularité mais en parallèle, grâce à l'amélioration de la vitesse des trains sur les lignes existantes, on pourrait faire circuler plus de trains, ce qui pourrait représenter « une augmentation de 33 % de la capacité de trafic ». Ce qui, estime Charles de Bourbon Buset, « signifie qu'à taux de charge plus ou moins équivalent, le problème des régularités ne serait pas fondamentalement modifié si on ne construisait pas la ligne POCL... »

. **Thomas Allary** répond aux questions et apporte des précisions sur les thèmes traités par les intervenants.

Sur la question du scénario de référence. Les instructions ministérielles, dit-il, imposent de prendre en compte la situation, la veille de la mise en service d'un projet. Les effets négatifs liés à la construction de la ligne, notamment les émissions de gaz à effet de serre, ne sont donc pas monétisés et ne sont pas inclus dans le bilan. Mais, souligne le directeur du projet POCL, c'est aussi le cas d'autres coûts... et d'autres avantages. « On peut donc imaginer, dit-il, que l'ensemble s'équilibre. » Quant au bruit, il confirme qu'à ce stade, on ne sait pas le monétariser ou le quantifier.

Le directeur du projet POCL explique que le scénario de référence consiste à prendre en compte l'ensemble des projets dont la réalisation est prévue et la situation telle qu'elle est supposée être à la veille de la mise en service du projet. Si ce contexte doit évoluer, pour des raisons financières ou politiques, les études de RFF évolueraient en parallèle - ce qui correspond à un scénario «au fil de l'eau ».

Hausse du trafic et hausse de capacités des matériels roulants. Le représentant de RFF explique que les études montrent très clairement que la hausse du trafic fera qu'un retard ou un problème sur la ligne se propagera beaucoup plus rapidement à un plus grand nombre de trains, ce qui entraînera inévitablement une hausse de l'irrégularité.

. **Michel Parrot, adjoint au maire de Brétigny**, réaffirme que la ligne C du RER se dégrade. Dans ce contexte, une synergie entre le projet POCL et le sextuplement de la ligne C lui semble « tout à fait opportune ». La mairie de Brétigny, dit-il, est satisfaite de voir une nouvelle proposition de connexion au réseau existant par rapport à ce qui avait été présenté à la réunion de Mennecy. Un point de raccordement à l'ouest d'Etampes ménagerait en effet le Gâtinais. Mais, une connexion de la ligne existante et du projet POCL au sud de Brétigny « serait également pertinente ». Brétigny a, dit-il, « la capacité foncière pour accueillir ce type de connexion à un coût qui serait raisonnable ».

. **Guillaume Arzac, directeur d'études à l'agence d'urbanisme EPURES**, s'interroge sur le caractère européen du projet et sur son attractivité pour les futurs exploitants. Il estime qu'il y a un « paradoxe » à faire arriver POCL en gare d'Austerlitz – qui n'est pas, selon lui, la gare la mieux connectée au réseau de transports en commun dans Paris –, à ne pas desservir Orly et à faire « sortir certains TGV inter-secteurs à Brétigny ou Juvisy ».

. Pour **Joël Josso, conseiller municipal de Villeneuve-le-Roi**, « il existe un consensus sur l'urgence d'améliorer les lignes de RER C et D ». Il est « favorable au projet » mais estime que « la métropole parisienne peut avoir une gare au-delà du périphérique », car « la gare d'Austerlitz ne peut être améliorée ». La meilleure solution serait donc une gare à Orly, connectée au réseau du Grand Paris.

. **Madeleine Adamo, citoyenne**, souhaite savoir sur quelle commune se ferait la jonction entre le RER C et la ligne TGV au sud de Brétigny.

. **Thomas Allary, RFF**, répond aux questions et interventions du public.

Sur la question du débouché en Île-de-France. Pour un exploitant, dit-il, c'est le temps de parcours qui compte et « la capacité de desservir des territoires avec une clientèle suffisante ». Pour les TGV inter-secteurs, desservir le sud de l'Île-de-France et faire en sorte que le territoire sud francilien profite du passage du TGV semble donc opportun.

A propos de l'hypothèse d'une gare à Orly, il explique que les trafics nouveaux que cela permettrait seraient « relativement modestes », malgré un impact probable sur la ligne POCL.

Sur « la coordination nécessaire » entre tous les projets ferroviaire. Chaque projet d'infrastructure, explique le directeur de POCL, fait l'objet d'un débat public et d'un dossier distincts. Néanmoins, si un projet en relation avec POCL évoluait et si cette évolution pouvait avoir des conséquences sur ce dernier, RFF les intégrerait à ses études.

Où se ferait la jonction entre le RER C et la ligne TGV au sud de Brétigny ? L'important, explique le directeur du projet POCL, « c'est le raccordement sur la ligne existante et, à ce stade, on ne sait pas où exactement où il se ferait ».

. **Étienne Chaufour, conseiller général de l'Essonne, maire de Juvisy-sur-Orge**, demande « en quoi POCL non seulement ne va pas détériorer le service du RER, mais peut éventuellement l'améliorer » ? Arriver en gare d'Austerlitz, dit-il, n'aurait pas grand intérêt. Selon lui, les TGV devraient s'arrêter « dans une gare bien maillée avec le territoire francilien et avec Paris ». Il faudrait donc « travailler sur la desserte de la gare d'Orly, afin d'en faire une gare attractive pour aller à Paris ». Il manifeste un certain « scepticisme » quant à l'inter-modalité air-fer car, dit-il, « pour certaines lignes d'Air France, Orly est un aéroport domestique ».

« Le PNR du Gâtinais est un territoire majeur pour la biodiversité en Ile-de-France »

. **Guy-Francis Parmentier, vice-président de la commission aménagement de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne**, explique que la CCI de l'Essonne a « écarté toutes les options qui ne prévoyaient pas la possibilité d'avoir des trains radiaux s'arrêtant à Orly ». La CCI est « favorable à un arrêt des trains inter-secteurs à Brétigny ou Juvisy », avec une préférence pour Brétigny. Elle est aussi, dit-il, très attachée à l'insertion de l'infrastructure dans son environnement urbain et naturel, « en évitant la traversée du Gâtinais français » mais aussi à l'amélioration du RER en Île-de-France.

. Pour **Claire-Lise Champion, sénatrice de l'Essonne, vice-présidente du Conseil général de l'Essonne, vice-présidente du parc naturel régional du Gâtinais français**, « le PNR du Gâtinais est un territoire majeur pour la biodiversité en Ile-de-France », très fréquenté par l'ensemble des Franciliens. Elle se réjouit que RFF ait produit de nouvelles études concernant une alternative à la traversée du Parc – mises en ligne sur le site www.debatpublic-lgv-pocl.org. Cette alternative, « même si elle rallonge le temps de parcours », est fondée sur « l'utilisation du réseau existant », « qui réduit le coût environnemental, mais aussi le coût financier ».

. **Claude Roch, maire de Lardy**, s'interroge : comment pourrait-on doubler les voies au sud de Brétigny étant donné qu'il y a déjà quatre voies et qu'elles traversent des villes ? Il estime qu'il faudrait aussi prendre en compte Etampes et son potentiel de voyageurs. Comment, demande-t-il, faire passer un TGV entre Brétigny et Etampes ?

. **Bernard Coulon, citoyen francilien**, se déclare en faveur de l'amélioration de toutes les lignes du RER, d'une gare à Orly, de l'inter-modalité air-fer, d'un passage en souterrain et donc pour le schéma 3.

. **Bernard Gobitz, représentant de l'AUT Ile-de-France (membre de la FNAUT)**, explique que l'AUT présente, dans le cahier d'acteur qu'elle a rédigé, « 10 principes nécessaires à tout investissement majeur en Île-de-France ». Deux sont particulièrement importants : « la mutualisation des investissements » et « le bannissement de toute nouvelle infrastructure qui

ne serait pas interopérable avec l'existant ». A cet égard, il est « très satisfait » de l'évolution des études de RFF. Néanmoins, sur le trajet Paris-Juvisy, si le TGV passait en tunnel, « il resterait toujours entre 300 et 500 trains par jour passant en aérien, qui sont source de fortes nuisances ». En revanche, si le passage du TGV se faisait en surface, « la taille de l'investissement donnerait un motif aux citoyens pour exiger et obtenir les protections acoustiques qu'ils demandent depuis des années ». C'est pourquoi la préférence de l'AUT va à une création des voies nouvelles en surface.

. **Thomas Allary** répond à la question concernant la capacité de trafic entre Brétigny et Etampes. Il y a déjà, rappelle-t-il, 4 services RER Grande ceinture, 3 à 4 TER, et deux trains de fret, en heures de pointe. Il admet que rajouter une dizaine de TGV ne sera pas simple, mais « la question est encore à l'étude et doit être approfondie ».

SNCF : « POCL a vocation à converger avec le schéma directeur du RER C »

. **Christian Cochet**, directeur général adjoint en charge du développement de SNCF Proximités, intervient, à la demande de la CPDP, pour apporter le regard d'un opérateur sur le projet POCL.

L'important pour la SNCF, dit-il, est de « voir quelles améliorations POCL peut apporter à l'ensemble de nos voyageurs avec deux dimensions » : l'articulation avec le reste de l'existant et la question du raccordement sur le réseau à grande vitesse, via les TGV inter-secteurs.

POCL, le réseau existant et les RER. La réflexion sur la problématique RER, dit-il, conduit à viser la désaturation du réseau par l'amélioration de l'infrastructure mais également l'extension des capacités.

Les 2,9 millions de voyageurs actuels, explique-t-il, seront, d'ici 15 à 20 ans, 4,5 millions. « Nous avons l'obligation de préparer l'avenir pour les Franciliens, qui ont droit à des transports de qualité. » Quant à l'amélioration du service du RER C, prévue par le schéma directeur de la ligne C, « elle portera d'abord sur la robustesse des infrastructures ». Il y aura deux étapes majeures : la première aux alentours de 2013-2014 avec la suppression des « limitations de vitesse dans l'intramuros » ; puis, autour de 2017-2018, la suppression de certains "points noirs", comme Brétigny, « qui est un parfait exemple des problèmes d'exploitation que connaît la ligne aujourd'hui ».

L'extension des capacités de service est prévue avec le passage à 6 voies. Christian Cochet estime que le projet POCL « a vocation à converger avec cette étape du schéma directeur de la ligne C » grâce à « la mutualisation d'une partie de l'infrastructure ». « Une infrastructure partagée, ajoute-t-il, est une infrastructure plus facile à financer ».

Le raccordement au réseau national à grande vitesse. L'interconnexion sud des LGV, dit-il, peut jouer un rôle majeur pour le projet LGV POCL. En effet, dit-il, POCL a « une vocation radiale de doublement de la ligne actuelle Paris-Lyon » tandis que l'interconnexion sud des LGV vise à augmenter l'attractivité du TGV, grâce à des passages, en périphérie de l'Île-de-France, dans des gares « qui ne soient pas des gares terminus ».

Le financement. Il explique que la SNCF est actuellement en « recherche d'un nouveau modèle économique du TGV », que la réflexion doit porter sur l'investissement mais également sur tous les coûts d'exploitation et notamment sur les péages acquittés à RFF.

Le terminus en gare d'Austerlitz. Améliorer la fluidité dans les flux de transports au départ et en arrivée de la gare d'Austerlitz, dit-il, sera « un critère d'attractivité supplémentaire très important pour les voyageurs ».

. **Guillaume Poiret, géographe et urbaniste, habitant de Villeneuve-le-Roi**, explique que « les usagers du RER ne peuvent pas attendre pour que les lignes RER soient améliorées ». Revenant sur le « sextuplement », il demande « qu'on lui explique comment on va passer de 6 voies jusqu'à Bibliothèque François Mitterrand, voire à Austerlitz, à deux voies à Saint-Michel/Notre-Dame ».

Sur la question de la gare à Orly, il estime la question « importante », car elle contribuerait à permettre à l'aéroport de faire évoluer son activité vers l'international et le trafic d'affaires, « un challenge pour le pôle d'Orly ».

La question de la gare terminus est, dit-il, « une vraie question ». Il estime que de nombreux coûts ne sont pas pris en compte et que ceux de l'intermodalité en gare d'Austerlitz devraient aussi être considérés. Même si, dit-il, construire une gare à Orly génère un surcoût, il y aura des bénéfices, en termes d'aménagements et d'attractivité. Et, conclut-il, « il est important que des pôles d'intermodalité existent au-delà du périphérique, pour une meilleure décentralisation ».

SNCF : « le projet de rénovation de la gare d'Austerlitz intègre les flux de POCL »

. **Bernard Decaux, maire de Brétigny-sur-Orge**, rappelle qu'il ne faut pas oublier que la vocation principale du projet POCL est la desserte du Grand Centre de la France, que les problématiques franciliennes ne devraient pas contrarier. Le projet, dit-il, est acceptable pour l'Île-de-France à la condition d'une mise en synergie avec l'amélioration du RER C. Ainsi, dit-il, POCL ne retardera pas l'amélioration de la ligne C mais l'accélèrera. Enfin, il estime que la variante qui aboutit à « un passage du côté de Brétigny » est « une des solutions pour compenser l'oubli de ce territoire par le projet du Grand Paris et rétablir l'équilibre en matière de développement et d'aménagement du territoire ».

. **Christian Brézet, représentant de la SNCF pour la gare d'Austerlitz**, explique qu'un projet de redéveloppement de la gare, phasé sur une dizaine d'années, est en cours. Il précise que ce projet se lance « naturellement » avec la prise en compte de POCL, qu'il intègre dans ses études, tout comme les flux qui en sont attendus, et ce dans une optique d'amélioration de l'intermodalité. L'objectif est qu'en 2021 la gare d'Austerlitz soit déjà prête à accueillir POCL.

« Serait-il possible de réaliser, par anticipation, les tronçons Paris-Orléans et Roanne-Lyon ? »

. **Philippe Monteret, consultant informatique, habitant de Nogent-sur-Marne**, estime que l'on ne parle pas assez du fret ferroviaire. Le projet POCL va libérer des sillons et indirectement avoir un effet bénéfique pour le fret. Mais, dit-il, le fret ferroviaire « peut aussi provoquer énormément de nuisances ». Ne serait-il pas possible, interroge-t-il, de faire circuler des trains de fret de nuit, par le tunnel envisagé d'Ivry jusqu'à Etampes ou Brétigny ? Il demande également s'il serait possible de réaliser, par anticipation, « le tronçon Paris-Orléans et, éventuellement, le tronçon entre Roanne et Lyon ».

. **Christine Bourreau, maire de Chalo-Saint-Mars**, explique que son village va être concerné par l'étude, à l'ouest d'Etampes. Elle pense qu'au même titre que le Gâtinais, les villages et zones qui se trouvent sur un site inscrit doivent être pris en considération car la protection de leur biodiversité est importante.

. **Denis Rabier, Chambre d'agriculture Ile-de-France Ouest**, se dit « surpris que l'agriculture n'ait pas été mentionnée dans toute la réunion ». La Chambre d'agriculture, dit-il, est « réservée » sur POCL, car ce type de projet peut provoquer le démantèlement complet d'exploitations.

Elle ne souhaite donc pas la réalisation de ce projet, « même si elle est consciente qu'il se fera de toute manière ». En tout état de cause, la Chambre d'agriculture « défendra les agriculteurs à l'intérieur et en dehors du Gâtinais » car, dit-il, « le paysage à côté du Gâtinais est aussi joli que dans le Gâtinais ».

. **Michel Gaillard** rappelle que la demande des exploitants agricoles a bien été entendue et qu'une réunion thématique aura lieu à Gien, le 19 janvier prochain, sur ce sujet.

. **Corinne Cotinot, directeur de recherche à l'INRA (Institut National de Recherche Agronomique)**, explique que 25 % du personnel de l'INRA travaille en Île-de-France tandis que beaucoup de ses sites se trouvent dans le Centre (à Bourges, Clermont-Ferrand...). L'INRA regarde donc le projet POCL « d'un œil favorable ». L'INRA a le projet de « développer une plateforme expérimentale dans la région de Brétigny », ayant une vocation européenne. Il ne peut donc qu'être favorable à la connexion de la LGV avec Orly et à l'amélioration du service de la ligne C du RER. Elle précise néanmoins que cette nouvelle plate-forme est prévue par l'INRA ... exactement là où RFF a envisagé de faire l'entrée ou la sortie du tunnel, au sud de Brétigny. C'est, dit-elle, un problème pour nous, « car cet ouvrage fractionnerait les terres agricoles exploitées par l'INRA ».

. **Thomas Allary** répond aux questions posées.

Pourquoi certains TGV inter-secteurs réemprunteraient-ils l'actuel barreau d'interconnexion ?

Le projet d'interconnexion sud des LGV, explique-t-il, prévoit de faire baisser le nombre de TGV qui circulent entre Massy et Valenton. Selon les études de RFF, cela laisserait la place au maximum à 2 TGV province-province, qui pourraient effectivement interférer avec la ligne C mais cela ne devrait pas apporter de nuisances supplémentaires. Si au contraire, on voulait faire passer ces trains sur le barreau d'interconnexion LGV sud, l'investissement serait de 800 000 millions d'euros. « RFF, dit Thomas Allary, a estimé que cet investissement était trop onéreux pour l'avantage apporté. »

Sur l'utilisation éventuelle du tunnel entre Ivry et Brétigny par des trains de fret, la nuit. Thomas Allary explique que « la conception d'une ligne pour le fret est différente de celle d'une LGV ». Néanmoins, dit-il, à l'horizon de réalisation du projet, « des circulations fret à grande vitesse pourront peut-être être envisagées ».

Sur la question du phasage éventuel des travaux. Le débat public a montré que la question pourra être étudiée pour la section Paris-Orléans, dans le cadre d'une mutualisation POCL/ plan de rénovation du RER C, avec l'objectif d'améliorer la qualité du réseau de transports quotidiens. Par contre, pour la section Roanne-Lyon, précise Thomas Allary, cela « n'aurait pas de sens en termes de trafic » et « ce n'est pas du tout à l'ordre du jour ».

Sur l'attention qui doit être portée aux communes de l'ouest d'Etampes. Le représentant de RFF explique qu'« aujourd'hui, le projet est dans la phase du débat public, où l'on présente de très grandes orientations, de très grands scénarios, avec des options de passage extrêmement larges ». Il ne s'agit pas encore de « tracés ». Les études techniques seront approfondies par la suite et un tracé technique pourrait être proposé exister d'ici 5 à 7 ans.



. **Le président de la CPDP** conclut la réunion en rappelant les trois points-clé qui ont suscité le plus d'intérêt et d'interventions : la question du RER C, celle des gares et celle du PNR du Gâtinais.