

La vingt-et-unième réunion du débat public, sur le thème « *La LGV POCL et son insertion en Ile-de-France* », a duré 2h45, et a rassemblé, le 11 janvier 2012, 155 personnes à Orly.

Dans son mot d'accueil, **le maire de la ville** a dit son intérêt pour le projet et la contribution qu'il pourrait avoir pour conforter le pôle d'Orly, en particulier en contribuant à relier par la grande vitesse les trois aéroports d'Orly, Roissy et Lyon-Saint Exupéry. Et ce, dans le respect des habitants et de l'environnement, ce qui suppose que « la ligne arrive en souterrain ».

**Le président de la CPDP** a rappelé les raisons, objectifs, modalités et règles du débat public, qui se situe, « très en amont de toute décision », à un moment où on peut « influencer » le projet. Il a rappelé que, dans les deux mois après la fin du débat public, le 31 janvier prochain, 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, a-t-il précisé, 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. RFF a donc soumis au public, en fin de réunion, le principe du dispositif de concertation qu'il envisage.

**Le maître d'ouvrage, RFF**, a ensuite présenté la LGV POCL, « un projet inscrit dans le Grenelle de l'environnement », ses objectifs, basés sur « deux piliers » (la desserte des 13 villes du "Grand Centre" et la désaturation de la LGV Paris-Lyon existante).

Il a précisé que l'arrivée en Ile-de-France de la LGV POCL interviendrait au croisement de nombreux enjeux humains, physique et naturels, dont RFF a fait l'étude pour définir des principes de passage, qui prennent en compte ces enjeux, mais aussi les connexions aux réseaux ferroviaires existants. Cinq « schémas exploratoires » ont été présentés au public, avec plusieurs hypothèses de passage (en aérien, en souterrain ou combinant les deux) et plusieurs possibilités d'arrêts dans le sud de l'Ile-de-France (notamment à Brétigny, Juvisy, Orly, Lieusaint).

La CPDP avait invité trois « grands témoins » à cette réunion thématique. Leurs interventions ont contribué à susciter et nourrir les échanges entre le public et le maître d'ouvrage, qui se sont déroulés tout au long de ces auditions.

**Le représentant d'ADP** a souligné l'intérêt de la complémentarité entre l'avion et le TGV, en se basant sur l'exemple de Roissy où, depuis 18 ans, elle permet, chaque année, à 4 millions de voyageurs de rejoindre 60 villes, dont 30 à moins de 3 heures de l'aéroport. Il a plaidé pour une gare à Orly - dont l'intérêt serait renforcé par la présence (probable) d'une future gare d'interconnexion LGV sud. Il a précisé qu'on ne pouvait imaginer qu'une arrivée en souterrain de la ligne et qu'ADP était disponible pour participer aux études.

RFF a précisé que l'hypothèse d'une gare à Orly était étudiée mais qu'elle se heurtait à des difficultés techniques (elle serait en 3<sup>e</sup> sous-sol sous l'aérogare, la gare d'interconnexion sud LGV et la gare du métro du Grand Paris), mais aussi à des questions légitimes sur le rapport entre l'investissement nécessaire (environ 1 milliard d'euros), le trafic prévu (une dizaine de trains par jour et 540 000 voyageurs par an) et le temps « perdu » sur le trajet Paris-Lyon (environ 7 minutes).

**La représentante de l'association Circule** (usagers du RER C) s'est dite satisfaite de la proposition de RFF de la recherche de synergies entre les projets RER C et POCL, susceptible d'améliorer la réactivité aux perturbations quotidiennes dont sont victimes les usagers du RER. Elle a indiqué que la solution la plus satisfaisante serait celle d'une ligne en surface « permettant une meilleur souplesse d'exploitation » et « d'obtenir des protections phoniques sur l'ensemble des voies ». Elle a aussi émis des réserves sur l'arrivée en gare de Paris Austerlitz, qui présente des « connexions médiocres » aux transports urbains et régionaux.

**Le représentant de la SNCF** a insisté sur le raccordement au réseau existant, l'importance donnée par la SNCF à l'amélioration « des trains de la vie quotidienne » et, en particulier du RER C. POCL, a-t-il dit, « a vocation à converger avec le schéma directeur de la ligne C », soulignant qu'« une infrastructure partagée est plus facile à financer ». Le responsable de la gare d'Austerlitz à la SNCF a également indiqué qu'un grand projet de « redéveloppement » de cette gare était engagé sur 10 ans.

Les interventions du public – où se trouvaient de nombreux élus (parlementaires, maires, conseillers généraux et régionaux) – ont porté essentiellement sur les thématiques suivantes.

- La nécessité de coordonner cette infrastructure avec le « sextuplement » du RER C et de permettre une véritable interopérabilité entre les deux infrastructures fait l'objet d'un quasi consensus. RFF a confirmé que les études sur le RER C pouvaient converger avec celles de POCL.
- Une gare à Orly, permettrait de renforcer ce « hub » et, pour certains, devrait être le « terminus » de POCL. RFF a rappelé que les voyageurs de province veulent arriver directement dans le centre de Paris.
- Pour certains, la LGV doit arriver en souterrain, pour d'autres une réalisation en surface permettrait d'obtenir des protections phoniques globales.
- Le choix d'un raccordement au sud de Brétigny permettrait de bonnes connexions avec le réseau classique. RFF a indiqué que cette option était étudiée.
- L'arrivée de la LGV à Paris-Austerlitz suscite interrogations et critiques, beaucoup préférant la gare de Lyon, « mieux reliée aux transports en commun ». RFF a rappelé que la gare de Lyon est déjà saturée. La SNCF a indiqué que la modernisation de la gare d'Austerlitz intègre l'arrivée de POCL.
- Le financement du projet fait l'objet de beaucoup d'interrogations et de doutes.
- Le PNR du Gâtinais ne doit pas être impacté par POCL. Une étude complémentaire de RFF, mise en ligne sur le site du débat public, propose une solution d'évitement du PNR avec un passage plus à l'ouest.

En concluant la réunion, **le président de la CPDP** a relevé que trois thèmes s'étaient imposés durant les échanges : la relation POCL/RER C, la question de la gare d'arrivée à Paris et celle du PNR du Gâtinais.