

## DEBAT PUBLIC

### SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE

#### PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND – LYON

#### Réunion de proximité

Lieusaint, le 18 janvier 2012

#### Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Bruno de TRÉMIOLLES
- Olivier KLEIN
- Claude LEROI

#### Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etudes à RFF

**Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public :** Mesdames et Messieurs, nous allons démarrer cette rencontre. Selon notre tradition des réunions publiques, je passe la parole à Monsieur le Maire de Lieusaint pour quelques mots d'accueil.

**Michel BISSON, Maire de Lieusaint :** Merci bien, Monsieur le Président. Ravi d'être avec vous et de vous accueillir ici sur ce pôle universitaire qui abrite 2 500 étudiants. Je crois que son directeur, Antoine Meter, doit être ici ou ne tardera pas à nous rejoindre.

Deux mots sur Sénart, préalablement, je crois que ce n'est pas inutile. C'est une ville nouvelle, une opération d'intérêt national, ce sont 12 communes en Essonne et en Seine-et-Marne, 110 000 habitants et 40 000 emplois et ce sera, en 2025, 150 000 habitants et 60 000 emplois. Ces caractéristiques sont d'une part sa qualité de vie et, d'autre part, son fort dynamisme. Vous me relatiez tout à l'heure qu'à Reims, on mesurait le dynamisme au nombre de grues. Je crois que nous pouvons aussi le mesurer sur le territoire de Sénart avec cet indicateur.

Je souhaite dire aussi que nous sommes sur des sujets importants de transport et que la bonne dimension, celle à laquelle nous nous attachons de réfléchir, est celle de ce que nous appelons le cadran Sud-Est, c'est-à-dire les agglomérations de Sénart, mais aussi de Melun Val-de-Seine, d'Évry et de Corbeil. Quand nous réfléchissons à cette échelle, nous sommes sur 460 000 habitants et 190 000 emplois et nous serons, en 2025, je crois que c'est important, 580 000 habitants et 270 000 emplois. Voilà donc le bassin dans lequel vous êtes, même s'il n'apparaît pas encore franchement, comme nous l'avons évoqué tout à l'heure, mais nous sommes bien sur ce que nous pourrions appeler un des pôles d'équilibre constitutifs du Grand Paris.

Un mot peut-être aussi sur l'interconnexion Sud. Vous savez que c'est le projet dont le débat s'est achevé et la Direction de RFF a rendu un avis quelques mois plus tôt, qui nous a rendus

extrêmement heureux puisque le scénario à deux gares a été validé, et donc une gare sur Sénart. C'est une belle victoire, même si nous savons tous qu'elle reste à être confirmée, notamment au regard du financement. C'est donc tout le travail avec RFF que nous mènerons durant cette année 2012.

Cette gare d'interconnexion Sud, c'est bien pour le territoire de Sénart, mais plus largement pour le cadran Sud-Est, notre priorité en matière de transports, à la fois pour l'accès au TGV et l'accès aussi à ce que nous pourrions appeler le RERGV, puis, d'autre part, dans une logique d'aménagement du territoire, puisque nous savons combien un levier comme une gare, en l'occurrence TGV, amène au développement d'un territoire.

Sur POCL, maintenant, peut-être quelques mots et donc une position partagée du territoire de Sénart. Tout d'abord, nous partageons bien évidemment l'ambition nationale et européenne de développer les réseaux LGV et, en l'occurrence, ce projet. Nous sommes aussi extrêmement heureux d'être partie prenante du projet, puisque cités à travers la gare de Lieusaint-Moissy qui renforce l'intérêt sur Sénart et sur sa localisation en termes d'aménagement du territoire. À ce titre, nous serions heureux de l'accueillir.

Trois enjeux, toutefois, avec trois éclairages.

Le premier enjeu est l'enjeu économique. Nous voyons bien que l'intérêt d'une gare serait la mutualisation, à tout le moins avec le pôle multimodal de Lieusaint-Moissy, que ce soit sur sa partie voyageurs ou sur sa partie fret qui pourrait être toute une partie à développer. Je crois qu'il y a là certainement, à travers la mutualisation à tout le moins de la gare, un levier qui peut répondre à l'enjeu économique.

L'enjeu environnemental est extrêmement important aussi, c'est un enjeu fort. Comme sur l'interconnexion Sud, privilégier le passage en souterrain est une nécessité, tenir compte de l'impact sur la forêt de Sénart en est une et même si nous sommes seulement en frontière, je crois que préserver l'environnement naturel du Gâtinais est une condition qui doit tous nous habiter.

Le troisième enjeu est celui de l'aménagement du territoire, puisque nous savons que c'est un formidable levier de développement, si nous l'intégrons dans sa stratégie, ce qui permet de rappeler que le pendant est la rénovation des RER, et notamment du RER D pour ce qui nous concerne.

En termes d'aménagement du territoire, nous sommes sur un territoire qui joue collectif, qui joue la réussite du Grand Paris, considérant que, si le Grand Paris réussit, tous les territoires en bénéficieront. A ce titre, il nous semble que la réussite du Grand Paris passe par des pôles d'équilibre, comme le cadran Sud-Est, mais surtout par une juste répartition des projets structurants sur les territoires du Sud francilien. Je vous remercie et vous souhaite une très bonne soirée.

**Michel GAILLARD :** Merci, Monsieur le Maire. Si vous le voulez bien, dans un premier temps, je voudrais rappeler quelques éléments concernant le débat public.

#### PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public est une procédure prévue dans nos lois, qui vise à faire respecter deux droits reconnus à nos concitoyens. Le premier est le droit à l'information et le deuxième est le droit à s'exprimer, donner son avis, son opinion, sur les grands projets qui ont un impact sur le cadre de vie, sur l'environnement, sur les conditions de vie de nos concitoyens.

Pour veiller à l'exercice de ce droit, a été créée en 1995, par la loi Barnier, la Commission Nationale du Débat Public qui est devenue une autorité administrative indépendante en 2002.

L'objectif du débat public est d'informer et de prendre l'avis de nos concitoyens.

Le débat public est toujours en amont dans la vie des projets, à un moment où ces projets sont amendables et peuvent être modifiés. Le débat public, ce n'est pas pour se faire plaisir, c'est vraiment pour peser sur l'évolution et les caractéristiques d'un projet. Ces caractéristiques sont l'un des sujets mis au débat public, mais le premier sujet dont nous débattons dans un débat public est l'opportunité du projet : ce projet est-il nécessaire, indispensable, etc. ? Donc, l'opportunité, grande question du débat public.

Ce projet POCL, Paris-Orléans-Clermont-Lyon, est un projet qui réunit tous les critères qui conduisent habituellement la Commission Nationale à décider qu'il faut un débat public, que ce soit son impact sur l'environnement, l'importance de l'investissement qui représente ses impacts sur l'économie de nos régions ou l'économie nationale. Toutes les raisons sont réunies pour qu'un débat public ait été organisé sur ce projet, d'où la décision prise en mars dernier, avec une Commission Particulière mise en place que j'ai l'honneur de présider, pour préparer, organiser et animer ce débat et dont sont membres Bruno de Trémiolles, Marie-Françoise Sévrain, Claude Leroi et Olivier Klein présents ce soir. Cette Commission est donc chargée de préparer et d'animer ce débat.

#### Trois types de réunions publiques :

Trois types de réunions dans nos débats :

- Des réunions de proximité, comme celle-ci, où nous abordons l'ensemble du dossier mis en discussion ;
- Des réunions thématiques, qui mettent l'accent sur un aspect particulier du dossier : les aspects environnementaux, financiers, aménagement du territoire. Par exemple, nous aurons demain à Gien la dernière réunion publique thématique et réunion publique tout court sur les questions d'environnement liées aux problèmes agricoles et aux milieux humains, donc l'insertion d'un tel projet dans les zones urbanisées ;
- Des auditions publiques, je passe sur le détail de ces auditions. Nous en avons eu deux au cours du débat que nous avons organisé.

En tout, 27 réunions publiques. Dans ces réunions publiques est évidemment présent le maître d'ouvrage, en l'occurrence Réseau Ferré de France, donc :

- M. Thomas Allary, Directeur du Projet POCL,
- Sylvain Caillot, Chargé d'études sur ce projet et qui accompagne ce débat public depuis le début.

Le maître d'ouvrage est là pour présenter le dossier, mais aussi pour répondre à vos questions et débattre avec vous sur les différents sujets concernant ce projet POCL.

#### Calendrier

Nous aurons la clôture de ce débat public le 31 janvier. Deux réunions de clôture auront lieu les 24 et 25 janvier prochain à Clermont et à Orléans. Le débat lui-même est clos le 31 janvier.

Nous avons deux mois pour établir le compte rendu de ce débat et le Président de la Commission Nationale en tirera un bilan.

Passé ce délai maximal qui nous amène à fin mars, RFF aura trois mois, donc jusqu'à fin juin, pour prendre sa décision et la rendre publique. Voilà un peu à quoi ressemble le chronogramme des opérations jusqu'à la fin de ce débat et dans les mois qui suivront.

Sur le débat public, son organisation et ses modalités, avez-vous des questions ? Monsieur, une question. D'habitude, il n'y en a pas.

**Richard ROUSSEAU, expert indépendant :** Il existe un cahier d'acteurs n°8, qui est une déclaration commune des groupes des élus verts des Conseils régionaux d'Auvergne, de Bourgogne et du Centre, en date du 11 octobre et un cahier d'acteurs n°45, qui est une déclaration commune des élus verts des Conseils régionaux d'Auvergne, de Bourgogne et du Centre du 11 octobre, qui n'est pas le même texte. Cela peut prêter au trouble.

**Michel GAILLARD :** Vous m'interpellez, comme on dit.

**Richard ROUSSEAU :** Oui. D'abord, je croyais qu'un groupe ne pouvait faire qu'un seul cahier d'acteurs, alors que là, il en existe deux, numérotés 8 et 45, et deuxièmement ce n'est pas le même texte. Les élus verts des Conseils régionaux en question sont-ils sur le cahier d'acteur n°8 ou sur le cahier d'acteur n°45 ?

**Michel GAILLARD :** Votre question est tout à fait recevable.

**Richard ROUSSEAU :** C'est la première fois que je vois dans un débat public deux cahiers d'acteurs différents provenant du même émetteur.

**Michel GAILLARD :** Avons-nous une réponse immédiate ? Le groupe Europe Ecologie les Verts, si je comprends bien, des régions Auvergne, Centre et Bourgogne, et Limousin, auraient produit deux cahiers d'acteurs sous leur nom ? Nous regarderons cela.

Y a-t-il une autre question ? Je passe la parole à Thomas Allary, qui nous présente le projet, ensuite nous débattons.

**Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL, RFF :** Merci, Monsieur le Président. Bonsoir à tous. Quelques mots pour parler du projet, essayer de le remettre en perspective déjà dans son échelle, qui est nationale, puis ensuite, faire un zoom en Île-de-France pour aller plus directement à la fin sur Lieusaint.

#### Objectifs du projet

Le projet dans son ensemble est inscrit au Grenelle de l'environnement et repose sur deux piliers, deux enjeux auxquels il fallait répondre :

- Doubler la ligne à grande vitesse existante entre Paris et Lyon, qui arrive à saturation et que nous n'aurons pas d'autre choix que de doubler à l'horizon 2025 ;
- Desservir les territoires du Grand Centre de la France, l'Auvergne, la région Centre et l'Ouest de la région Bourgogne qui, aujourd'hui, n'ont pas accès à la grande vitesse ferroviaire et qui, à l'issue de la première liste de projets du Grenelle, n'y auraient pas non plus accès.

L'idée du projet est de répandre simultanément à ces deux enjeux avec une seule infrastructure. Pour cela, l'État a fixé quatre objectifs à ce projet :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2 heures, sachant qu'aujourd'hui, c'est 3 heures dans le meilleur des cas ;
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre ;
- Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon, objectif qui s'est décliné par un objectif de temps de parcours au moins équivalent au temps actuel, soit 1 h 55 sans arrêt entre Paris et Lyon.

### Quel projet est proposé au débat ?

Pour cela, RFF a élaboré quatre scénarios de ligne à grande vitesse qui répondent tous aux quatre objectifs que nous venons de voir : les scénarios Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est, qui desservent les 13 villes que nous voyons sur la carte, en utilisant à la fois la nouvelle ligne à grande vitesse et le réseau existant.

Tous ces scénarios ont des hypothèses communes d'accès en Île-de-France et en région lyonnaise. Nous pouvons zoomer ensuite sur ces arrivées à Paris et à Lyon, mais, à ce stade, elles ne sont pas discriminants entre les quatre scénarios proposés au débat.

Nous avons aussi deux variantes sur trois de ces scénarios, mais qui concernent plutôt l'arrivée sur Lyon, et nous avons trois options présentées au débat, une option étant un élément technique qui a été étudié, avec des avantages et des inconvénients, dont le bilan coût avantages n'est pas forcément finalisé et nous attendons du débat de savoir si nous devons définitivement l'inclure ou non dans le projet.

La première de ces options est une nouvelle gare TGV à Orly, nous y reviendrons. Les deux autres concernent Saint-Étienne et Lyon, donc hors Île-de-France.

### Comment le projet fonctionne-t-il ?

Pour le zoom en Île-de-France, si nous regardons comment cela se passe, nous avons commencé par un petit historique pour essayer de comprendre comment nous sommes arrivés à l'option de passage, la grande zone de travail que nous présentons au débat public.

Nous avons croisé des analyses environnementales au sens large, le milieu physique : le relief, les cours d'eau par exemple ; le milieu humain : les zones bâties en particulier, dans les zones denses de l'Île-de-France ; et le milieu naturel : toutes les zones sensibles sur un plan écologique, biologique, etc.

Nous avons croisé tous ces enjeux en leur attribuant des coefficients de pondération, selon leur importance et leur nombre dans chaque secteur. Cela nous donne le fond de carte que vous voyez sur la droite. Sur ce fond de carte, plus la couleur est foncée et plus nous avons une sensibilité environnementale marquée, soit parce que nous avons un cumul d'enjeux différents, soit parce que nous avons un seul enjeu, mais extrêmement important.

Le principe, ensuite, dans le cadre de nos études, a été de chercher des principes de passage, que vous voyez notés A, B, C, D sur la carte, qui étaient : comment arriver dans le Sud de l'Île-de-France en évitant au maximum les zones les plus sensibles ? Nous avons essayé d'éviter les zones les plus foncées sur cette carte. Une fois que nous avions ces principes de passage, nous avons essayé de rechercher ce que nous avons appelé des principes de connexion, 1, 2, 3 et 4, puisqu'à ce stade, nous ne savons pas si nous arriverons en souterrain ou en surface. Dans tous les cas, pour pouvoir s'insérer au mieux dans des zones déjà extrêmement denses,

nous n'avons pas d'autre choix, même si nous devons passer en surface, que de suivre des couloirs déjà existants. L'idée est de se dire qu'à partir d'un moment, en Île-de-France, nous allons forcément suivre une ligne existante. Donc, principe de connexion 1 sur la ligne Paris-Orléans, de connexion 2 sur la ligne Paris-Malesherbes, 3 sur la ligne Paris-Melun et 4 sur la LGV existante Paris-Lyon.

Plusieurs de ces possibilités ont été éliminées au cours des études. Le principe de passage D a été éliminé parce que là, nous le regardons à l'échelle de l'Île-de-France, mais si nous le regardons à l'échelle de la France et du projet, nous nous rendons compte que nous partons quand même directement vers l'Est, en partant de Paris, mais ensuite, nous devons aller vers Orléans, puisque le projet, c'est Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Cela nous faisait faire des détours extrêmement importants, qui nous amenaient à un temps de parcours Paris-Lyon supérieur à l'objectif de 1 h 55. Ce principe a donc été écarté.

Le principe C a été écarté pour les mêmes raisons, même si elles étaient un peu moins marquées, puis aussi du fait de son passage en plein cœur du périmètre du Parc naturel régional du Gâtinais, donc avec une sensibilité environnementale marquée et également, à l'arrivée, une nécessité de traverser la vallée de l'Essonne, avec une sensibilité importante.

Il restait les principes de passage A et B, et donc des principes de connexion plutôt 1, 2 et 3. Le 1 et le 3 ont été conservés. Le 2 a lui aussi été éliminé, pour deux raisons : déjà, toujours une difficulté d'insertion au niveau de la vallée de l'Essonne, puis, cela nous amenait à suivre la ligne Paris-Malesherbes. Or entre Juvisy et le Sud d'Évry, nous sommes vraiment sur des tracés très sinueux qui nous permettaient des temps de parcours assez rédhibitoires en termes de TGV.

Ensuite, à partir de ces possibilités, donc A, B et 1, 3, nous avons gardé l'ensemble des possibilités et nous avons dessiné une enveloppe de tout ce qui était possible à partir de ces arrivées. C'est cette option de passage, cette grande zone verte, qui est présentée au débat public. C'est dans cette zone de passage que nous rechercherions, dans la suite des études, si le projet doit se poursuivre, un tracé de plus en plus précis, le tracé final.

A l'échelle du projet, cette zone de passage est tout à fait normale, elle est de niveau débat public et est cohérente avec la taille du projet. Par contre, si nous la ramenons à la densité de l'Île-de-France, nous nous disons qu'à l'intérieur de cette zone, nous avons quand même encore de nombreuses possibilités. Pour permettre un débat un peu plus fructueux, nous avons essayé de regarder, dans cette zone de passage, comment nous pourrions imaginer ensuite des tracés. Donc, nous avons proposé ce que nous appelons des variantes exploratoires, qui sont uniquement des schémas à ce stade, pour essayer de montrer les différentes possibilités que nous pourrions imaginer, en souterrain, en surface, avec quel type de dessertes, dans quels secteurs, avec quel type de dessertes, de façon à susciter le débat, sachant que les variantes que nous proposons sont totalement à travailler avec le public.

Nous allons essayer de regarder ces variantes maintenant, pour voir comment cela fonctionne. Nous avons ici le fond de carte que nous retrouverons tout le temps, avec le départ des gares parisiennes. En violet, les lignes à grande vitesse existantes, Paris-Bordeaux d'un côté, Paris-Lyon de l'autre et l'interconnexion à l'Est de Paris. En bleu, c'est le réseau ligne classique existant, sur lequel nous avons mis quelques villes repères. Puis, ici, nous mentionnons en orange et de façon schématique les scénarios de l'interconnexion Sud, qui était en débat au début de l'année. À ce stade du projet, nous avons gardé tous les scénarios possibles.

Le premier type de schéma exploratoire pour POCL : en bas, un trait plein, la LGV arrive en région Île-de-France, nous voyons qu'elle poursuit en pointillés, ce sont des tunnels, donc nous avons imaginé une possibilité de tunnel jusque dans un secteur choisi, Villeneuve-le-Roi à peu près. Puis, nous avons imaginé le fait que nous pouvions finir en surface, les trois petits

traits que nous voyons en haut, avec deux voies nouvelles jusqu'à l'arrivée Paris-Austerlitz, puisque l'arrivée de cette ligne serait prévue en Gare d'Austerlitz.

En bas, nous avons prévu un petit raccordement aussi au Sud de Brétigny, sur le réseau existant et nous allons voir ensuite pour quelle raison.

Comment cela fonctionnerait-il ? Un TGV radial Paris-province, par exemple Paris-Lyon, arrive par le Sud et va jusqu'au bout, en Gare d'Austerlitz, en empruntant les différentes sections. D'autres types de TGV circuleraient sur la ligne, qui sont des TGV province-province. Par exemple, avec le projet, des liaisons Clermont-Lille seraient possibles. Nous avons imaginé de faire sortir ces trains sur le réseau existant. Ils rejoindraient l'actuelle ligne d'interconnexion entre Massy et Valenton et partiraient, pour ceux qui desservent l'Ouest, vers Massy, et pour ceux qui desservent l'Est, par exemple un Clermont-Lille, vers la ligne d'interconnexion.

En empruntant le réseau existant, nous avons essayé de regarder s'ils pouvaient s'arrêter dans des gares existantes, non pas de nouvelles gares TGV, mais profiter de leur passage dans des gares existantes pour s'arrêter et offrir de nouveaux services aux territoires concernés. En l'occurrence, nous avons identifié des possibilités en gare de Brétigny et de Juvisy, dans cette variante. Cela permet d'envisager, pour donner un ordre de grandeur, l'arrêt de 10 TGV par jour.

Pour le deuxième type de schéma, nous sommes sur le même principe en bas, la LGV arrive en Île-de-France et là, nous imaginons des pointillés, donc un tunnel qui irait jusqu'à la Gare d'Austerlitz, en fait une sortie de tunnel un peu avant, vers Ivry, probablement. Nous avons imaginé dans ce cas une connexion avec le réseau existant au niveau de Juvisy, avec une sorte de boîte pour sortir, avec des trains qui pourraient sortir, avec une gare intermédiaire en tranchée, au droit de Juvisy. Nous verrons ensuite sur une coupe comment cela fonctionne.

Le fonctionnement de la desserte est le même, le TGV Paris-Lyon, Paris-province, par exemple, emprunte le tunnel jusqu'au bout, jusqu'à la Gare d'Austerlitz. Par contre, des TGV province-province pourraient sortir dans cette gare en tranchée au niveau de Juvisy, rejoindre le réseau existant et desservir soit l'Ouest d'un côté, soit l'Est et le Nord de l'autre côté.

En coupe, cela donnerait cela, avec le tunnel flux radial que nous voyons en bas et qui va jusqu'au bout à Paris-Austerlitz et des tunnels qui permettent une remontée progressive sur le réseau existant, avec une gare en tranchée au milieu pour marquer des arrêts, en l'occurrence au droit de Juvisy.

Dans le troisième type de schéma que nous avons imaginé, nous avons toujours notre tunnel qui va jusqu'au bout, jusqu'à Austerlitz, toujours la possibilité de sortir au Sud de Brétigny pour les TGV province-province. Dans ce cas, nous croisons le projet d'interconnexion Sud au droit d'Orly. L'idée, cette fameuse option, est de se dire : n'est-il pas intéressant de prévoir une gare nouvelle pour le projet POCL aussi à Orly, qui ne serait pas la même gare que dans le projet d'interconnexion Sud, puisque l'un est Est-Ouest et l'autre Nord-Sud, donc ce serait deux gares qui se croisent à des niveaux différents, avec éventuellement aussi possibilité d'avoir des correspondances entre ces deux lignes de TGV et avec l'aéroport et le réseau du Grand Paris.

Nous voyons ici le train radial Paris-province, qui va jusqu'à Paris et pourrait donc s'arrêter dans cette éventuelle gare à Orly, et donc un TGV province-province qui, comme tout à l'heure, pourrait sortir sur le réseau existant au Sud de Brétigny, marquer d'éventuels arrêts à Brétigny ou à Juvisy, puis desservir l'Ouest ou l'Est et le Nord de Paris.

Nous voyons en coupe ce que je disais sur l'idée d'une gare : nous avons l'aéroport, nous aurions une gare pour le Grand Paris et une gare pour l'interconnexion Sud, et une nouvelle gare pour la LGV POCL. Cela impose, déjà parce qu'elle arrive en dernier et aussi parce qu'elle a moins de voyageurs, de la mettre au niveau -3. Cela a un coût et, par rapport aux coûts estimés pour l'ensemble du projet, qui sont déjà importants, entre 12 et 14 milliards d'euros pour l'ensemble du projet Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Là, nous serions sur un surcoût d'à peu près 1 milliard d'euros, donc un surcoût relativement important, et un trafic estimé à 540 000 voyageurs par an. C'est un trafic intéressant, il n'est pas neutre. Ceci dit, si nous le comparons à d'autres gares autour de Paris, comme par exemple la gare d'Orly dans l'interconnexion Sud, c'est un peu plus de 2 millions de voyageurs par an. À Roissy, nous sommes à 4 millions de voyageurs par an. C'est un potentiel de trafic qui reste encore modeste par rapport à d'autres gares franciliennes.

Le quatrième type de schéma exploratoire est pour montrer que nous pouvons combiner tout ce que nous venons de montrer, que ce sont vraiment des idées qui restent à travailler, à échanger avec le public. En l'occurrence, nous avons montré par exemple que nous pouvions reprendre notre idée de tunnel jusqu'à Juvisy, de sortie par une gare en tranchée couverte, mais qu'ensuite, nous pouvions très bien imaginer les deux voies nouvelles de POCL en surface jusqu'à Austerlitz. C'est juste une combinaison des variantes précédentes, avec les TGV qui circulent de la même façon que tout à l'heure.

Nous avons détaillé tout cela pour le côté Ouest de la zone de passage. De la même façon, côté Est, nous pouvons faire ce même type de combinaisons. Dans ce cas, nous avons identifié l'arrivée de la ligne à grande vitesse sur le réseau existant à Lieusaint. En l'occurrence, nous avons dessiné un schéma exploratoire qui donnerait une ligne à grande vitesse qui arrive en surface, avec une traversée sous-fluviale, quand même, au niveau de la Seine, qui replongerait en tunnel au niveau de Lieusaint, compte tenu de la densité urbaine. Nous aurions un arrêt possible dans la gare de Lieusaint, avec deux quais aménagés. Ensuite, nous poursuivrions en tunnel et nous avons imaginé à nouveau une sortie possible en surface au niveau de Choisy-le-Roi, Villeneuve-le-Roi. Si nous regardons comment cela fonctionne, nous avons des TGV Paris-province qui empruntent l'ensemble de la ligne jusqu'au bout, jusqu'à Paris-Austerlitz, avec les différentes sections successives. Au niveau de Lieusaint, nous pourrions prévoir une connexion avec le réseau existant, avec des TGV qui pourraient marquer l'arrêt et qui poursuivraient en l'occurrence sur la ligne Paris-Melun, avant de récupérer l'interconnexion, soit par l'Est, soit par l'Ouest.

En termes de coût, c'est le schéma numéro 1 qui a servi à estimer les coûts de l'ensemble du projet POCL. Nous avons essayé de voir la différence de chacun de ces schémas par rapport au premier schéma de référence. C'est sans surprise, dès que nous avons beaucoup plus de tunnel, nous voyons que les coûts augmentent, 700 ou 900 millions d'euros en plus. Le schéma 4 est un peu moins cher parce qu'il y a moins de raccordement et pas plus de tunnel. Nous voyons qu'en termes de temps de parcours, entre Paris et Lyon par exemple, nous sommes sur des différences encore très faibles et qui seraient vraiment à affiner dans le cadre d'études ultérieures.

Nous arrivons à un nouveau point qui est que, dans le cadre de cette variante qui passe par Lieusaint, une question se pose tout de suite : compte tenu du scénario C de l'interconnexion Sud, qui vient du secteur d'Orly et qui va à Lieusaint, n'y a-t-il pas intérêt à mutualiser les deux lignes en réalisant cette variante entre le secteur d'Orly et Lieusaint ? C'est ce que nous avons essayé de symboliser sur cette carte, en montrant que la LGV POCL arrive et devrait aller quelque part vers Lieusaint. Ensuite, elle monte et s'oriente vers le Nord, alors que l'interconnexion ira plutôt vers l'Ouest. Nous avons donc identifié un tronçon commun d'environ 13 km et nous nous sommes dit qu'il y avait là peut-être quelque chose à faire. Nous avons regardé combien nous allions pouvoir économiser en termes de coût, parce que nous allons économiser, grâce au tunnel commun. Par contre, nous aurons aussi des coûts supplémentaires puisqu'au bout, nous aurons besoin de faire une bifurcation entre les deux



voies qui seraient souterraines, puisque nous sommes en tunnel. Ce sont des ouvrages assez complexes, coûteux, et cela imposerait aussi de modifier les schémas envisagés pour la gare de Lieusaint et là aussi, prévoir des raccords complémentaires avec la LGV POCL, donc un surcoût.

Nous avons essayé de faire le bilan de tous ces surcoûts et de ces économies. Si nous regardons les deux schémas exploratoires 5, nous avons une économie d'environ 680 millions d'euros. C'est par rapport à la variante 5, si nous ne mutualisons pas.

Par contre, si nous regardons par rapport aux autres schémas exploratoires, nous ne sommes pas forcément moins chers que tous les autres schémas. Nous avons donc bien une économie par rapport à l'idée d'une variante qui passe par Lieusaint et ensuite, chaque projet vit sa vie. Par contre, si nous le comparons à l'interconnexion Sud, d'un côté, et POCL de l'autre avec d'autres variantes, type Brétigny, Juvisy, etc., nous voyons que les chiffres peuvent parfois se rapprocher. En termes d'économies, c'est quelque chose qui reste à mesurer selon la variante définitive qui serait retenue.

Le deuxième point, certainement le plus important, nous avons un problème de capacité en imaginant cette section commune. Dès le début, nous aurions des politiques d'arrêt qui sont différentes et des vitesses qui sont différentes. La LGV POCL, ce sont plutôt des trains Paris-province qui, a priori, n'ont pas vocation à s'arrêter à Lieusaint, alors que sur l'interconnexion Sud, ce sont des trains province-province qui ont pour vocation de s'arrêter systématiquement à Orly et à Lieusaint dans ce scénario.

De fait, des politiques d'arrêt différentes, des vitesses différentes et un nombre de TGV envisagés qui montrent que, dès le début, le tronç commun serait saturé. Nous pourrions toujours tenter le coup pour la mise en service, mais nous n'aurions derrière aucune marge d'évolution. Puis, de toute façon, ce serait dès le début un goulet d'étranglement en termes d'exploitation, avec les risques qu'il peut y avoir en termes de régularité.

À ce stade, nous en avons déduit que cette idée, cet espoir de mutualisation n'est pas réalisable et n'est donc pas une option que nous pouvons retenir techniquement. Voilà, pour cette introduction.

**Michel GAILLARD :** Merci. Voulez-vous parler de la partie concertation ? Je pose la question parce que, depuis la loi de 2010 suite au Grenelle de l'environnement, dans les débats publics, le maître d'ouvrage doit aussi mettre au débat comment il compte organiser la concertation après la clôture du débat public, quels dispositifs il mettra en place pour poursuivre toutes les discussions qui auront lieu, puisque la concertation ne s'arrête pas le 31 janvier, c'est clair, si le projet se poursuit, bien évidemment.

**Thomas ALLARY :** Effectivement, il y aura de toute façon une décision de RFF à l'horizon du mois de juin 2012. Pour cette décision, il existe trois possibilités : soit le projet n'est pas opportun et nous ne le poursuivons pas, nous l'arrêtons ; soit il est opportun et nous retenons un scénario ; soit il est opportun et nous retenons plusieurs scénarios.

Si nous retenons un ou plusieurs scénarios, s'initie alors une nouvelle étape d'études, qui seront de plus en plus précises et permettront de passer aux grandes options de passage actuelles, à des bandes de passages un peu plus resserrées, des fuseaux, puis à un tracé technique extrêmement précis qui sera présenté à l'enquête d'utilité publique.

En parallèle de toute cette phase d'études préalables à l'enquête, nous aurons un dispositif de concertation qui accompagne le débat public. En fait, c'est le début du dialogue entre le maître d'ouvrage, le public et les acteurs concernés. Ensuite, nous avons un dispositif de concertation qui permettra de poursuivre ce dialogue tout au long des études.

Comment cela se passerait-il ? Nous aurions un dispositif de gouvernance du projet, avec un comité de pilotage qui valide les études et évoque le financement. Nous retrouvons généralement dans ce comité de pilotage l'État, RFF et les grandes collectivités concernées, souvent les régions, en général. Pour alimenter ce comité de pilotage, nous avons un dispositif de concertation parallèle, avec plusieurs axes qui ont été identifiés à ce stade et que nous pourrions proposer, un axe de partage de l'information, un axe d'enrichissement des études et je viendrai ensuite à l'étape du garant.

Partager l'information veut dire réactiver le site Internet du projet qui existait avant le débat public, que nous pourrions réalimenter pour informer, d'une part, et échanger, avec possibilité de poser des questions, de déposer des avis, etc. Puis, à chaque grande étape de décision, possibilité d'informer le public en particulier par des réunions publiques pour expliquer et échanger sur les décisions.

Pour le volet enrichissement des études, deux axes sont retenus. Je commencerai plutôt par le second : les ateliers thématiques. L'idée est de réunir plutôt des experts, des techniciens des collectivités ou des experts des associations concernées, pour regarder des points relativement précis et travailler ensemble sur des points particuliers du projet. D'après le débat public, nous avons déjà identifié les travaux nécessaires sur les fonctionnalités du projet, nous en avons citées quelques-unes. Nous avons en particulier des problématiques de gares nouvelles en province, qui sont assez importantes. Nous aurions, en Île-de-France, la problématique des arrêts dans certaines gares existantes. Nous avons la problématique des hypothèses retenues pour les futures dessertes. Nous avons les sous-jacents des études socio-économiques, qui ont été souvent interrogés dans le cadre du débat et sur lesquels il faudrait manifestement échanger et prévoir des approfondissements. Nous avons les études environnementales, qui ont été aussi beaucoup questionnées et qu'il faut approfondir, de toute façon, avec un maximum d'experts. Voilà les grands enjeux que nous avons identifiés et qui « mériteraient » ces ateliers thématiques.

Parallèlement, l'organisation de Commissions consultatives qui rassembleraient plutôt les élus des territoires concernés, qui ne participent pas au comité de pilotage et qui apporteraient leur connaissance du territoire en complément des travaux techniques menés dans les ateliers thématiques.

Puis, l'idée pour accompagner l'ensemble de cette démarche est de demander à la Commission Nationale du Débat Public de nommer un garant de cette concertation, le garant étant 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, le dispositif est fructueux.

**Michel GAILLARD :** Très bien, merci. C'est un point à discuter également, si vous avez des observations à faire. Je voulais juste revenir sur ces deux cahiers. En fait, il s'agit bien de deux groupes différents : Europe écologie les Verts, Conseil régional d'Auvergne, et Europe écologie les Verts, Conseil régional du Centre. Ils ont une page en commun, ils ont voulu, et c'est leur droit, faire sur la première page une déclaration commune à tous les groupes Europe écologie les Verts, l'intérieur du cahier étant ensuite différent. La page d'introduction est commune, c'est tout.

**Richard ROUSSEAU :** La DGA, cahier d'acteurs n°42, est une très belle description – j'ai exercé en région Centre – des activités de la DGA, mais il n'y a rien sur le dossier POCL.

**Michel GAILLARD :** Ecoutez, la Commission est chargée de faire le tri dans les cahiers d'acteurs. Elle a jugé que ce cahier était recevable, c'est son droit. Sinon, il y en a 216, alors croyez-moi, à chaque cahier d'acteurs, des observations sont à faire. D'un autre côté, le débat public, c'est aussi la libre expression, donc nous essayons de faire le moins possible de choses qui restreignent l'expression du public.

Monsieur de Trémolles anime le débat.

**Bruno de TRÉMOLLES, CPDP :** Je propose que nous commençons le débat proprement dit. Juste une petite remarque : la séance est filmée. Si certains posant des questions ne souhaitent pas être filmés, qu'ils le fassent savoir. Qui veut poser la première question ?

**Carmelo PICCIOTTO, adhérent FNAUT :** Bonsoir. Concernant le projet, j'avais modifié l'acronyme, en faisant Paris-Orsay-Chevreuse Saint-Rémy-Limours, parce qu'il s'agit du POCL historique, si l'on peut dire.

Je voulais savoir si le TGV Atlantique était saturé à l'heure actuelle et quelle était la marge. Ne serait-il pas possible, dans un premier temps, de le mutualiser ou alors d'avoir un tracé reprenant une partie de l'autoroute A10 ?

D'autre part, la possibilité existait éventuellement d'élargir la plate-forme entre Montparnasse et Massy et de penser à un projet commun avec l'ancienne liaison RER F du schéma directeur de 1965, qui pourra obtenir une liaison aussi bien avec la LNPN qu'avec le TGV-Est, voire évidemment Nord.

Ma question est : pouvons-nous envisager le passage à l'Ouest d'Etampes, commun à l'A10 et au TGV Atlantique ?

**Bruno de TRÉMOLLES :** Merci. Autre question ?

**Jacques STEVENIN, EPA Sénart :** Merci. Ma question s'adresse au maître d'ouvrage, bien sûr. Le Conseil d'administration de RFF le 21 septembre dernier a retenu deux options encore possibles pour l'interconnexion Sud des LGV et là, vous avez présenté 5 schémas exploratoires. J'aurais voulu savoir s'il était possible, à ce niveau d'études techniques encore assez embryonnaires, d'avoir une petite idée des compatibilités et incompatibilités entre chacun des quatre premiers schémas exploratoires, puisque le cinquième prend pour hypothèse un passage par Lieusaint, et les deux branches alternatives qui sont encore ouvertes pour l'interconnexion Sud, sachant que les niveaux de difficultés seront très différents. Cela fait huit hypothèses de travail et je ne vous demande pas de les développer maintenant, cela risque d'être un peu compliqué et fastidieux, mais peut-être quelques éclairages sur ce point, pour l'avenir, seraient-ils souhaitables.

Le dernier élément porte sur le schéma exploratoire n° 5 qui prend pour hypothèse un passage à Lieusaint, donc une des branches de l'alternative laissée ouverte par la délibération de RFF. Il m'avait semblé qu'avait été évoquée, d'après ce que vous avez dit, une saturation dès la mise en service de POCL, ce qui signifie un tuyau commun. Donc, mutualisation totale des infrastructures. Il me semblait qu'à une époque, avait été évoquée la possibilité d'avoir deux types de tuyaux différents, un pour l'interconnexion et un autre pour POCL qui, bien évidemment, renchérit considérablement, j'imagine, le projet. Merci d'avance de vos éclaircissements à venir.

**Bruno de TRÉMOLLES :** Merci. Je prends une autre question avant la réponse de RFF.

**Gérard FRANC, Vice-président d'ALTRO :** Merci. ALTRO est l'Association de Logistique TRansports Ouest. Je voudrais pour ma part évoquer la partie Sud du projet et je demande aux franciliens ici présents, moins directement concernés, de bien vouloir me pardonner.

La loi relative à la mise en œuvre du Grenelle I de l'environnement prévoit la construction d'un barreau ferroviaire à grande vitesse Est-Ouest au Centre de la France. Or j'ai été surpris de constater, en consultant le dossier du maître d'ouvrage, que la variante Ouest-Sud du

projet, la seule compatible avec le barreau Est-Ouest, ne prenait pas en compte cette infrastructure. Il y a là à mon sens l'expression d'une certaine malhonnêteté intellectuelle, car il est bien évident que le barreau Est-Ouest augmente considérablement les fonctionnalités de la partie Sud de la ligne POCL, et donc la rentabilité économique de la totalité du projet.

Parmi ces fonctionnalités, je citerai notamment la création de nombreuses relations ferroviaires interrégionales, comme l'a souhaité le parlement dans la Loire. Ces relations ferroviaires interrégionales, j'en citerai quelques-unes, Bordeaux-Limoges-Clermont-Lyon, Nantes-Poitiers-Limoges-Lyon, Pays basque-Limoges-Lyon. Cette infrastructure permettra également un accès facilité aux aéroports de Notre-Dame des Landes et de Lyon Saint-Exupéry. Dans la mesure où elle serait ouverte au fret, elle accroîtrait considérablement l'hinterland des ports de la côte Atlantique. La prise en compte du barreau Est-Ouest donnerait également une dimension européenne au projet POCL, qui en est actuellement dépourvu. Sa partie Sud se trouverait sur la branche du réseau de transport transeuropéen reliant la péninsule ibérique à l'Allemagne du Sud et à l'Europe centrale, en empruntant notamment la liaison ferroviaire Lyon-Turin et la branche Sud du TGV Rhin-Rhône.

Bien entendu, sur le plan financier, la création d'un véritable réseau ferroviaire européen permettrait d'obtenir des subventions communautaires. En conséquence, je demande qu'une étude complémentaire soit effectuée, une quatrième variante en quelque sorte, qui prenne en compte l'incidence du prolongement à l'Ouest de la partie Sud du projet POCL, qui fait actuellement l'objet de ce débat. Bien entendu, puisque j'ai vu que vous aviez ajouté une variante qui évite à l'Ouest la forêt de Tronçais, c'est cette variante qu'il faut prendre en compte. Je vous remercie de votre attention.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci beaucoup. M. Allary, pour les questions qui ont été posées.

**Thomas ALLARY :** Il y avait une question sur le passage à l'Ouest d'Étampes. Je voulais revenir là-dessus parce qu'effectivement, l'option de passage telle qu'elle a été présentée, évite Étampes par l'Est, ce qui signifie un passage, même à la marge, mais dans le PNR du Gâtinais. C'est une question qui nous a été posée dans les premières réunions publiques et nous avons transmis récemment à la Commission, qui l'a mise en ligne sur son site, une étude complémentaire pour essayer de voir si nous pouvions envisager un passage à l'Ouest d'Étampes. Nous voyons sur cette carte les grandes zones de passage vertes, qui sont les options de passage des scénarios Ouest, pour ceux qui passent vers Orléans, et des scénarios Médian et Est pour ceux que nous voyons partir à l'Est de la Sologne.

En gros pointillés verts, nous voyons ce que nous avons essayé de regarder, à savoir la possibilité de passer à l'Ouest d'Étampes. Nous avons essayé de le caractériser en termes d'investissements supplémentaires, de temps de parcours et en termes environnementaux.

En termes environnementaux, le principe d'analyse était le même que tout à l'heure, nous reconnaissons les anciens principes de passage et là, nous avons rajouté sur la carte de droite l'idée d'une variante à l'Ouest d'Étampes. Le petit tableau récapitulatif en bas donne la première évaluation environnementale de cette variante et nous voyons qu'elle n'est pas plus pénalisante que d'autres principes qui ont été regardés jusqu'à maintenant.

En termes de temps de parcours, nous sommes sur un temps un peu allongé entre Paris et Lyon, de 1 à 4 minutes, ce qui n'est pas forcément discriminant à ce stade de précision des études. La conclusion que nous en tirons est qu'il pourrait être envisagé à l'issue du débat, si le projet doit être poursuivi, d'élargir l'option de passage dans le secteur de l'Île-de-France, pour englober Étampes et la ligne existante dans le secteur d'Étampes.

À ce stade, par contre, cela ne permet pas d'envisager la réduction de cette même zone de passage du côté Est, parce que nous avons pu voir qu'en particulier, les comparaisons en termes environnementaux n'étaient pas encore suffisamment discriminantes.

Sur la compatibilité entre les scénarios de l'interconnexion Sud et de POCL, elle est en fait totale, c'est-à-dire que, quel que soit le scénario de l'interconnexion et quel que soit le scénario de POCL, tous sont compatibles les uns avec les autres. Nous n'avons donc aucun problème, à ce stade de précision. A nouveau, nous sommes dans deux débats, un débat public terminé et un débat public en cours et nous sommes sur un niveau de précision qui permet de garantir la compatibilité technique.

Cela me permet de venir ensuite, dans les variantes par Lieusaint, la variante 5 de POCL et le scénario C de l'interconnexion, à l'idée de deux tubes. C'est en fait l'idée de base de la variante 5, sans mutualisation possible, donc c'est bien possible, mais cela a évidemment un surcoût. Cela veut dire que chaque infrastructure a son tunnel propre et donc, cela a un surcoût, nous sommes à près de 600 millions d'euros.

Le barreau Est-Ouest est un grand sujet, qui ne concerne pas directement l'Île-de-France. Il faut bien voir que l'idée d'un barreau Est-Ouest est effectivement inscrite dans la loi Grenelle, sans plus de précisions à ce stade. C'est un projet prévu à plus long terme que le projet POCL, pour raccorder l'Est et l'Ouest de la France. Nous envoyons le grand principe tel qu'il est cartographié dans le Schéma National des Infrastructures de Transport, dans sa dernière version. C'est la grande flèche rouge que vous voyez. En fait, c'est une énorme flèche, parce qu'aujourd'hui, le projet n'est pas défini. L'État n'a pas défini les objectifs de ce projet, qui restent complètement à déterminer. Est-ce un projet fret ou un projet voyageurs ? Est-ce un projet mixte ? Et, surtout, pour raccorder quel Est à quel Ouest ? Certains, dans le barreau Est-Ouest, imaginent du Lyon-Nantes, d'autres imaginent, et vous l'avez dit, du Bordeaux-Lyon, voire du Pays basque-Lyon. C'est là que nous atteignons les limites de l'exercice. Nous devons doubler la ligne Paris-Lyon et je vous garantis que, dans le même projet, nous ne saurons jamais faire du Paris-Lyon et du Pays basque-Lyon. Nous sommes bien sur deux projets totalement différents.

Vous mentionniez le fait que le barreau Est-Ouest pouvait intégrer un axe européen et donner une dimension européenne à POCL. POCL a une dimension européenne de fait, puisque la ligne Paris-Lyon, et donc la liaison Paris-Lyon, est au cœur du réseau européen. Elle permet le lien entre le Nord et le Sud de l'Europe. C'est la liaison Paris-Lyon qui donne le caractère européen à POCL, ce n'est pas une éventuelle liaison Est-Ouest, d'autant plus qu'à ma connaissance, l'axe Est-Ouest du réseau transeuropéen de transport ne passe absolument pas par le Centre de la France, il passe par le Sud de la France.

Dernier point : toutes ces considérations n'empêchent pas que des liaisons Est-Ouest soient rendues possibles et améliorées, par TGV en l'occurrence, grâce au projet POCL. Nous aurions des liaisons Nantes-Lyon qui pourraient être opérées en TGV, dont le temps de parcours serait diminué de 15 à 30 minutes par rapport au temps de parcours actuel qui est par Paris, le meilleur temps, mais si nous le comparons par rapport au passage par Vierzon, parce que là, cela passerait par Vierzon, c'est 1 heure de temps de parcours de gagnée. Nous avons donc déjà un intérêt pour des liaisons Est-Ouest et cet intérêt est bien comptabilisé dans les études socio-économiques et les études de trafic en particulier. Je ne vois pas là de malhonnêteté intellectuelle.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci, M. Allary. Y a-t-il d'autres questions concernant le projet exposé ce soir ?

**Jean-Claude DOUILLARD, Président de Qualité de Vie à Bondoufle :** D'après vos exposés, nous avons suggéré le passage à l'Ouest d'Étampes à partir de Brétigny, donc nous sommes très satisfaits d'avoir eu une réponse, au point de vue première étude, assez

rapidement, même plus rapidement que nous l'espérons. C'est une chose. Donc, nous fondons beaucoup d'espoir sur ce tracé, puisqu'il nous semble, en l'état actuel des études, moins pénalisant, très probablement, qu'en passant à l'Est, c'est-à-dire en traversant le Gâtinais, voire les trois branches de l'Essonne. Bien entendu, des études plus détaillées restent, au point de vue temps de parcours ; un compromis avec le temps de parcours est important pour la réalisation d'une telle ligne.

Nous entendons aussi beaucoup parler, notamment j'étais à la réunion d'Orly et de Mennecey, des RER. Bien sûr, le POCL n'est pas le RER, mais comme nous parlons beaucoup de mutualisation, tout au moins entre Brétigny ou Juvisy-Paris, je me pose la question – nous avons fait un peu le tour des infrastructures – de la rapidité de réalisation de cette ligne. Je voudrais parler phasage, puisque si nous attendons de faire la ligne entre Paris, Lyon et Clermont-Ferrand, compte tenu des financements qui sont difficiles en ce moment et qui continueront de l'être très probablement, nous ne sommes peut-être pas prêts de voir un TGV qui va de A à Z, alors je me pose la question d'une première phase : ne serait-il pas possible, puisque le RER C est très saturé et que nous demandons et attendons six voies, notamment entre Juvisy et Paris, de faire une première phase de réalisation qui serait quand même une bonne solution pour le RER C, qui serait l'amorce très performante d'une liaison Paris-Sud, qui pourrait aussi satisfaire Orléans et tout ce qui est au Sud d'Orléans, c'est-à-dire Blois et Tours, Vierzon, Bourges et Châteauroux. Donc, je me pose la question d'une étude et d'une première phase, telle que je viens de la décrire.

Ensuite, sur Orly, nous nous posons toujours la question, compte tenu des quatre ou cinq scénarios présentés, de l'utilité d'une telle gare à Orly. Nous comprenons bien, quand nous écoutons les gens du secteur d'Orly, qu'une telle gare serait forcément bénéfique pour le secteur. Nous regardons la fréquentation et elle est faible par rapport aux chiffres que vous avez donnés. Il me reste quand même une insatisfaction. Je pense que vous n'avez pas regardé tous les scénarios possibles de tracés de cette gare. Je pense qu'il en existe d'autres, qui seraient peut-être moins coûteux, sans doute peu coûteux. Je le proposerai à un autre moment. Merci.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci beaucoup. D'autres questions ? Nous n'avons pas encore entendu de femmes poser de question. Monsieur, alors, posez votre question relativement rapidement, s'il vous plaît.

**Carmelo PICCIOTTO :** Je n'avais pas reçu de réponse, donc je souhaite savoir si le passage par Massy pour le POCL était possible. Je regrette que quelques années plus tôt, RFF ait abandonné le projet de TGV Tunnel sous la Manche-Paris qui, comme je le disais, combiné avec la création d'un RER entre Saint-Lazare et Montparnasse, permettait une traversée de l'Île-de-France bien plus économique que des longs tunnels, qui n'ont en fait aucun lieu d'être, puisqu'ils sont soit sous des forêts comme à Sénart, soit sous des territoires dont le coût foncier est relativement faible, puisqu'à l'heure actuelle, la traversée en viaduc de Paris reste impossible.

La seconde question concernait l'électrification de Gretz à Troyes. Il s'agit de permettre, depuis Lyon, de nouvelles dessertes. Là, ce serait envoyer les TGV vers Troyes, Chalon, Reims. Nous sommes peut-être hors sujet, mais cela n'empêche pas RFF de faire une communication interservices.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci beaucoup. M. Allary, pouvez-vous répondre aux questions de Monsieur ?

**Thomas ALLARY :** Je vais commencer par parler du lien avec le RER. Nous avons une petite animation qui montre les effets du projet sur le RER. Nous allons regarder sur le RER C, j'expliquerai ensuite pourquoi.

Aujourd'hui, sur le RER C, nous avons deux voies permettant la circulation de RER omnibus, puis nous avons une deuxième paire de voies qui permet des RER ne s'arrêtant pas partout, des TEOZ, des Paris-Châteauroux en particulier, des Paris-Bourges, et des TER de la région Centre.

Avec la création de deux voies supplémentaires, donc la LGV POCL, cela permet de transférer certains TER sur la voie, de transférer et donc de libérer des sillons sur les voies actuellement utilisées, de transférer des TEOZ qui seraient en fait opérés maintenant en TGV, sur du Paris-Orléans, Paris-Bourges, Paris-Châteauroux, par exemple, là aussi de libérer des sillons. Nous voyons que nous avons suffisamment de place sur notre nouvelle infrastructure pour d'autres TGV qui vont apparaître, normalement. Les sillons libérés sur les voies existantes permettent de rajouter des trains, en particulier des RER, et la place restante sur la nouvelle infrastructure pour d'autres TGV.

Avec cette animation, nous voulons montrer que, quel que soit le projet de deux voies nouvelles en Île-de-France, nous allons permettre la circulation des TGV prévus avec POCL, des TER et des RER C tels qu'ils sont prévus au schéma directeur du RER C.

Il existe aussi un projet dit « sextuplement des voies en Île-de-France », qui reprend exactement le même principe : permettre la réalisation du schéma directeur du RER C à long terme, grâce à l'ajout de deux voies supplémentaires. Par contre, personne n'a besoin de quatre voies supplémentaires. Le RER aurait besoin de deux voies avec le sextuplement. Nous, nous aurions besoin de deux voies. L'idée est de se dire qu'avec six voies, nous pouvons tout faire. N'y a-t-il pas matière à avoir un projet commun en Île-de-France, en tout cas mutualiser la réflexion sextuplement et LGV POCL ?

C'est à ce titre, et uniquement à ce titre, que nous disons que si cette réflexion est poursuivie, et c'était un peu ce qui semblait se dégager de la réunion que nous avons faite à Orly, si nous approfondissons l'idée d'un projet commun RER POCL, l'idée est de répondre à l'urgence RER. Dans ce cas, il n'est pas question d'attendre la mise en service de POCL prévue, dans le meilleur des cas, en 2025, pour répondre à la problématique transport du quotidien. C'est dans ce cadre que nous avons dit, pour ce point particulier, qu'il faudrait très clairement imaginer un phasage de POCL, ou du projet commun pour le coup, avec une première phase qui serait la phase Île-de-France. Jusqu'où ira cette première phase ? Vous évoquiez Orléans. Ce sont probablement des choses à approfondir, mais l'idée serait de répondre à la problématique francilienne.

Je disais tout cela parce que cette idée de phasage est finalement liée à la problématique RER. Hors de cette problématique francilienne, transports du quotidien, le projet POCL en lui-même repose sur deux piliers : desserte du grand Centre de la France et doublement de Paris-Lyon. Si nous phasons le projet, d'une manière ou d'une autre, il y aura toujours un des deux piliers qui ne sera pas réalisé. Soit nous construisons notre tube Paris-Lyon, mais nous ne créons pas nos raccordements et, dans ce cas, nous ne ferons pas la desserte du Grand Centre, soit nous faisons un premier bout d'infrastructure et nous nous arrêtons au milieu, par exemple à Bourges et, dans ce cas, nous ne pouvons pas faire nos Paris-Lyon. Donc, nous ne pouvons pas désaturer la ligne existante, qui est en train d'arriver à saturation.

En cela, le projet, et c'est un peu sa force, est extrêmement cohérent, articulé entre ces deux enjeux. Par contre, au moment de le phaser, c'est son point faible, si nous le phasons, il ne répond plus à ces deux enjeux simultanément.

Donc, a priori, pas de phasage envisagé, mais pour la problématique très particulière RER C, l'idée d'un phasage en Île-de-France peut clairement naître et être approfondie.

**Sylvain CAILLOT, chargé d'études RFF** : Il y a une deuxième partie dans la réponse à la deuxième question de M. Picciotto. Si j'ai bien compris votre proposition, c'est une arrivée de

POCL à Montparnasse, avec un passage par Massy. Dans ce cas, nous pouvons avoir une difficulté sur la capacité de la gare de Montparnasse, sur laquelle nous avons déjà des questions, avec l'arrivée d'un trafic plus important au moment de la mise en service des lignes Bretagne Pays de Loire et Sud Europe Atlantique, qui vont encore renforcer la qualité du service et donc les trafics. Nous nous retrouvons avec une gare qui sera chargée à cet horizon. Pour nous, Austerlitz est la gare terminus naturelle de POCL, du fait du territoire desservi par POCL, et Austerlitz reçoit déjà une partie des liaisons vers Orléans, vers Bourges, vers Châteauroux, donc c'est déjà la gare de ce territoire.

En plus, Austerlitz présente de belles opportunités, du fait de la capacité qu'elle a à accueillir un trafic plus important, aujourd'hui sous-utilisé, et aussi parce qu'elle vit en ce moment une mutation programmée dans le cadre de l'opération Paris Rive Gauche.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres questions ?

**Christian HER, Association le Geai** : Bonsoir. Je voudrais que vous repreciez les différences de coût et de temps par la branche Ouest d'Étampes, si possible. Merci.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci. Autre question ?

**Rémy PRADIER, Association SaDur, les usagers du RER D** : Bonjour. Ce n'est pas une question sur le RER D. C'est simplement pour que vous précisiez la saturation de Paris-Lyon, si nous arrivions en capacité en termes de trains ou de voyageurs. Sur la ligne Paris Lyon aujourd'hui, il y a encore beaucoup de trains à niveau, voire de trains simples qui circulent, donc quelles réserves avons-nous en termes de capacité d'accueil de voyageurs ? C'est plus par rapport à l'opportunité même du projet, en fait. Merci.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci. M. Allary, sur ces deux questions.

**Thomas ALLARY** : Sur la première, pour les variantes qui passent à l'Ouest d'Étampes, j'ai parlé tout à l'heure, selon les scénarios, d'une augmentation du temps de parcours Paris-Lyon de 1 à 4 minutes, selon les scénarios. En termes d'investissements supplémentaires, là aussi selon les scénarios, puisque les raccordements ne seraient pas tout à fait au même endroit, nous sommes sur un coût supplémentaire d'environ 80 à 100 millions d'euros, à nouveau à rapprocher de coûts globaux du projet estimé entre 12 et 14 milliards d'euros à ce stade.

Sur la question de la saturation de l'axe Paris-Lyon, déjà un mot en termes de ce qu'est la capacité d'une ligne à grande vitesse, puisque le nombre de train maximal par heure, par jour, cela peut représenter des discussions assez longues, parce qu'il n'y a jamais de réponse unique à cette question. Par contre, la réponse très claire qu'a le voyageur, c'est la régularité. Aujourd'hui, nous avons déjà un trafic tel sur la LGV Paris-Lyon, que la régularité des trains est inférieure à celle que nous pouvons constater sur les autres lignes à grande vitesse. Or il se trouve que le trafic va augmenter. Aujourd'hui, nous sommes à près de 40 millions de voyageurs. Nos études ont montré qu'en 2025, nous atteindrons 57 millions de voyageurs, 67 à l'horizon 2035. D'ici 2025, nous allons pouvoir absorber l'augmentation du trafic par des mesures d'exploitation, en particulier plus de rames multiples, donc de TGV accolés, plus de rames duplex, donc deux niveaux et plus de capacité, et l'évolution du système de signalisation, avec le passage au standard ERTMS européen qui permet d'augmenter le nombre de trains qu'on peut passer chaque heure. Aujourd'hui, nous sommes sur 12 ou 13 trains par heure et là, nous pourrions passer à 15 ou 16. Toutes ces dispositions permettent d'absorber la croissance du trafic à l'horizon environ 2025.

Par contre, en 2025, nous retompons sur les mêmes problématiques de régularité qu'aujourd'hui, sans plus aucune possibilité d'absorption du trafic au-delà de 2025, d'où la nécessité de doubler la ligne par une deuxième infrastructure.



**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci. Monsieur.

**Richard ROUSSEAU** : Merci. Sur ce problème de saturation, que j'ai déjà évoqué, j'avais juste un point supplémentaire que je voulais évoquer. Il est clair, sur tous les systèmes ferroviaires, que l'irrégularité est constatée pour un tiers comme attribuable à l'infrastructure. Souvent, pour un autre tiers, c'est dû au matériel roulant avec des performances différentes et, pour un dernier tiers, à un certain nombre d'impondérables, de climat et autres. Cela veut dire que nous sommes dans une logique où je dirais que nous ne résolvons pas totalement le problème d'irrégularité en augmentant la capacité.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci.

**Thomas ALLARY** : Nous n'annulons pas, effectivement, l'irrégularité, nous ne pourrions faire rêver personne avec le train qui arrive systématiquement à l'heure. En revanche, nous enlevons le problème de capacité, le problème de saturation d'une ligne qui fait que sur un tube totalement engorgé, le moindre incident se répercute extrêmement vite à un nombre très important d'autres trains.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci. Monsieur.

**Richard ROUSSEAU** : Nous sommes dans l'hypothèse 2025 où nous raisonnons sur la réalisation de la LGV PACA, nous sommes bien d'accord ?

**Thomas ALLARY** : Nous raisonnons sur la réalisation de l'ensemble des lignes à grande vitesse de la première liste du Grenelle.

**Richard ROUSSEAU** : C'est-à-dire la LGV PACA et Lyon-Turin.

**Thomas ALLARY** : Exactement.

**Richard ROUSSEAU** : La saturation vient de ces deux systèmes-là, en tous cas en partie.

**Thomas ALLARY** : Ils y participent comme d'autres. Il y a eu aussi une augmentation au fil de l'eau.

**Richard ROUSSEAU** : Un enchaînement de calendrier fait que, si la LGV PACA et Lyon-Turin arrivent à des échéances de type 2035, le calendrier est forcément considérablement décalé, nous en sommes d'accord ?

**Thomas ALLARY** : Nous sommes bien d'accord qu'un des deux piliers de la LGV POCL est la saturation de Paris-Lyon et qu'au fur et à mesure des études, nous allons régulièrement affiner l'estimation de la date de cette saturation. Tant que la ligne n'est pas saturée et que nous n'avons pas le poids de cet enjeu, la seule desserte des territoires du Centre de la France ne permet pas, en termes économiques, d'imaginer une LGV. Cela a déjà existé, les TGV Limousin, les TGV Auvergne ne se sont jamais faits pour des considérations très clairement économiques.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci.

**Véronique BILLAND, Adjointe au Maire de Savigny-le-Temple** : Merci. Nous parlons du transport de voyageurs, j' imagine. Est-il prévu, à plus ou moins long terme, du transport de marchandises, du fret, sur ce projet ? Globalement, qu'est-il envisagé par rapport au fret en rapport avec ce projet ?

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci.

**Thomas ALLARY :** Très clairement, c'est un projet voyageurs et uniquement dédié voyageurs, comme la ligne Paris-Lyon actuelle et dans sa conception technique, il ne serait pas prévu de prévoir les rampes nécessaires, en particulier, pour du fret. Il n'est pas question de mélanger des trafics qui ont des modalités d'exploitation totalement différentes.

Ceci dit, deux effets collatéraux existent, d'une part en enlevant des circulations actuelles de certaines lignes. Sur la ligne Paris-Orléans ou sur la ligne Paris-Clermont, nous permettons de libérer des capacités, utilisables en particulier par le RER sur la partie proche de Paris. Nous pouvons imaginer qu'au-delà, vers Orléans, cela serve aussi au fret, comme sur la ligne Paris-Clermont. C'est un premier petit effet collatéral.

Le deuxième effet, qui n'est pas collatéral, est le fait qu'il existe des réflexions actuellement sur du fret à grande vitesse, pour des produits à haute valeur ajoutée en particulier, dont le principe serait de relier surtout des plates-formes localisées sur les aéroports. Nous pensons surtout à Roissy et à Saint-Exupéry, à Lyon. Nous sommes sur un projet qui peut relier, qui relie même ces deux aéroports. Si ces réflexions aboutissent un jour à des réalisations, il pourrait tout à fait être envisagé de regarder la possibilité de mettre du fret à grande vitesse sur cette ligne.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci. Monsieur, si c'est dans le sujet.

**Carmelo PICCIOTTO :** Concernant la gare d'Orly, comme il était question d'une gare pour l'interconnexion Sud et d'une autre pour le POCL, serait-il possible d'étudier la possibilité d'avoir une gare sous chaque aérogare, c'est-à-dire deux gares distinctes, mais desservant chacune à leur façon le pôle d'Orly, avec des communications, des voies de raccordement éventuellement entre les deux, pour une liaison RER ?

Concernant la gare Montparnasse, je voulais dire qu'en réalisant une gare souterraine pour les dessertes de banlieue, et donc après un tunnel vers la Gare du Nord ou la gare de l'Est, comme il avait été envisagé par les architectes sur l'étude du Grand Paris, nous devrions pouvoir libérer de la capacité.

Pour revenir sur la gare d'Orléans ou Austerlitz, le problème est que même l'exploitant historique la considérerait comme une solution provisoire. C'est la raison pour laquelle il avait construit ensuite la gare d'Orsay. Ne serait-il 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 ?

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci beaucoup. M. Allary, est-ce que faire passer des TGV sur la Petite Ceinture est envisageable ?

**Thomas ALLARY :** Je dirais cela autrement, déjà pour la gare d'Orly, en expliquant que, de toute façon, nous pouvons tout regarder dans des études ultérieures. Seulement, le principe d'une gare à Orly serait quand même de prévoir des correspondances entre les liaisons permises par l'interconnexion Sud et les liaisons permises par POCL. Si nous commençons de séparer les gares de distance relativement importantes, nous allons perdre tout l'intérêt de cet effet correspondance.

Ensuite, je ne vais pas répondre de façon précise à chaque élément, je vais répondre de façon générale en disant que les études que nous proposons à ce stade s'appuient sur la situation la plus probable au jour d'aujourd'hui. Vous vous appuyez là sur des travaux qui ont pu exister un jour, qui ne sont pas forcément les plus probables à ce stade. S'ils doivent devenir, dans la suite des études, les plus probables, évidemment, nous les prendrons en compte.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci. Y a-t-il une dernière question ?

**Marie-Anne VARIN, Administratrice Essonne Nature Environnement :** Je voudrais savoir quand et comment seront étudiés les cahiers d'acteurs.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci.

**Michel GAILLARD :** Qu'entendez-vous par quand et comment seront étudiés les cahiers d'acteurs ? Le principe des cahiers d'acteurs est d'être un support proposé à des institutionnels pour exprimer leur avis sur le projet, sous forme de ce quatre pages que nous évoquons tout à l'heure. Ces cahiers d'acteurs contribuent et nourrissent le débat, au même titre que les questions posées sur notre site Internet, au même titre que les contributions déposées sur ce site et que les prises de parole exprimées en public. Quand nous préparerons le compte rendu du débat public, évidemment, les cahiers d'acteurs feront partie des éléments, des prises de position, des opinions que nous prendrons en compte pour dresser une image aussi fidèle que possible de ce qu'est la position du public sur ce projet, sachant que RFF s'y intéresse aussi.

**Thomas ALLARY :** Voilà, c'est exactement ce que je voulais dire. Nous nous y intéressons même de très près et dès maintenant, au fur et à mesure que nous en avons connaissance, en particulier dès qu'ils soulèvent des questions dont nous estimons que cela peut mériter, si nous y arrivons, un éclairage complémentaire dans le temps du débat. Nous les utilisons pour analyser quelques points que nous n'aurions pas suffisamment approfondis initialement dans les études.

Typiquement, pour l'étude mise en ligne au début de l'année sur les variantes en Essonne, il est clairement indiqué dans la page de garde que ce sont des réflexions qui ont émergé dans le cahier d'acteurs de l'association Essonne Nature Environnement. Les quelques autres études complémentaires, puisqu'en tout une dizaine ont été produites dans le temps du débat, s'appuient très souvent sur des réflexions ou des questions mentionnées dans les cahiers d'acteurs.

**Michel GAILLARD :** Voilà un bon complément à ma réponse.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Y a-t-il d'autres questions avant que le Président conclut la réunion ?

**Un intervenant :** Le maître d'ouvrage a-t-il une position ou privilégie-t-il une solution par rapport à l'insertion en Île-de-France ? Aujourd'hui, nous avons le choix entre plusieurs scénarios. Une solution semble-t-elle plus naturelle que d'autres et, par exemple, le choix de cette réunion à Lieusaint a-t-il une signification ou est-ce parce que c'est une des variantes possibles ?

**Thomas ALLARY :** Le choix de l'organisation des réunions relève de la Commission uniquement, elle n'a aucun sens de la part du maître d'ouvrage.

Pour ce qui est de l'avis du maître d'ouvrage, ce n'est pas le temps de la décision et de l'avis pour le maître d'ouvrage, puisque RFF prendra sa décision à l'horizon 2 juin 2012. Par contre, nous avons pu voir dans d'autres réunions en Île-de-France que les variantes qui s'appuient sur Juvisy et Brétigny étaient relativement poussées, si nous pouvons utiliser ce terme, alors que nous avons moins entendu d'observations ou d'appui aux variantes par Lieusaint.

**Michel GAILLARD :** Cela me donne peut-être aussi l'occasion de rappeler que la Commission Nationale du Débat Public est totalement neutre, dans ces débats publics, par rapport au maître d'ouvrage, elle est totalement indépendante et, surtout, elle ne se prononce pas sur le fond du dossier. La décision appartient bien à RFF. La Commission Nationale du Débat Public n'a pas un rôle de gendarme qui imposerait une décision. Nous sommes chargés

d'organiser le débat public, de l'animer, d'en rendre compte, comme je le disais tout à l'heure, de donner une image fidèle de ce qui s'y est dit, mais cela s'arrête là. Après, il appartient aux maîtres d'ouvrage de décider en totale indépendance, en tout cas vis-à-vis de la Commission Nationale du Débat Public.

A propos de ces études, il en est arrivé récemment et toutes ces études sont sur le site de la Commission Nationale du Débat Public. Je pense qu'il est important, je vous le rappelle, d'aller de temps en temps visiter ce site, où on trouve vraiment tous les documents du débat, y compris les documents de présentation des réunions.

Nous avons une réunion demain à Gien sur l'environnement, puis la clôture la semaine prochaine. Merci bien.