

**DEBAT PUBLIC  
PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE  
PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND - LYON**

**Réunion Thématique**

**« La LGV POCL et son insertion en Ile-de-France »**

**Orly, le 11 janvier 2012**

**Commission Particulière du Débat Public**

- Michel GAILLARD, Président
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Claude LEROI
- Arlette DUBOIS-BESNARD
- Olivier KLEIN
- Liliane PAUTROT
- Bruno de TRÉMIOLLES

**Maîtrise d'ouvrage**

- Vincent DESVIGNES, Directeur des études, RFF Ile-de-France
- Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etudes à RFF

**Intervenants :**

- Bernard CATHELAIN, directeur général adjoint en charge du pôle Aménagement et Développement d'ADP,
- Maryvonne NOËL, Association Circule,
- Christian COCHET, directeur général adjoint en charge du développement de SNCF Proximités.

**Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public :** Mesdames et Messieurs, on va commencer cette rencontre. Je voudrais tout d'abord vous souhaiter à tous une excellente année 2012, on est encore dans la période des vœux, donc au nom de la Commission du Débat Public, je vous présente mes meilleurs vœux à tous.

Dans la tradition de nos rencontres, je donne tout de suite le micro à Madame le Maire d'Orly pour quelques mots d'accueil avant d'aborder le vif du sujet.

**Christine JANODET, Maire d'Orly, Conseillère générale du Val-de-Marne :** Dans mes mots d'accueil, il y aura un peu de vif du sujet quand même !

Madame, Monsieur, je vous souhaite la bienvenue à Orly pour la tenue du débat sur le réseau de la future Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand- Lyon. Je vous le dis qu'une fois, après ce sera POCL.

Orly se retrouve en première ligne des débats sur l'avenir des transports, qu'il s'agisse des lignes à grande vitesse ou du réseau de transport en commun. La présence de l'aéroport rend incontournable toute réflexion à mener sur la desserte du sud de l'Ile-de-France. C'est ainsi qu'a déjà été décidée l'implantation d'une nouvelle gare de TGV pour la ligne de rocade interconnexion sud TGV. C'est un projet et un progrès évident, mais c'est un juste rattrapage à la hauteur des enjeux économiques et environnementaux de ce pôle resté trop longtemps enclavé. Il nous paraît indispensable que la nouvelle ligne POCL vienne conforter cette réalisation.

L'arrêt à Orly ne peut rester une option. Il doit devenir une décision effective. Les investissements consentis pour la réalisation de la gare TGV dans le cadre de l'interconnexion sud doivent être mutualisés pour intégrer l'arrivée de la ligne POCL. Ce sera un formidable atout, non seulement pour Orly, mais pour toute cette nouvelle ligne TGV et pour l'ensemble des territoires et des populations desservies. Cette gare facilitera l'accès à un aéroport international en jouant la complémentarité air-fer. Elle reliera par le TGV les trois plus grandes plateformes aéroportuaires françaises : Saint-Exupéry à Lyon, Roissy et Orly. Elle permettra de privilégier l'avion pour les longs courriers et d'utiliser le train pour les destinations plus proches en France et en Europe. Elle assurera aussi pour l'ensemble des populations desservies un accès direct à un pôle d'activité et de recherche d'envergure nationale de la Vallée de Bièvre jusqu'à Saclay et Évry.

Par ailleurs, il faut que les nouveaux tracés de la ligne s'attachent à réduire l'impact des nuisances sur l'environnement. Cette infrastructure doit être respectueuse des habitants et de l'avenir de ce territoire. La ville d'Orly et toutes les communes de Seine Amont souhaitent que la ligne soit souterraine dans la traversée d'un territoire en plein réaménagement urbain. Son passage en aérien serait totalement contradictoire avec l'ambition de couture urbaine que mènent les villes avec l'opération d'intérêt national pilotée par l'EPA ORSA.

Enfin, je terminerai en tentant de vous faire rêver un peu, Mesdames, Messieurs, ou du moins de projeter votre regard sur l'avenir de la capitale avec le Grand Paris. Cette gare TGV à l'aéroport d'Orly sera reliée à un réseau de lignes TGV en rocade et en radial, desservant près de 100 destinations possibles. Elle sera connectée au métro du Grand Paris, la ligne 14, et nous permettra d'arriver au cœur de la capitale en quelques minutes.

Pourquoi prolonger cette ligne en souterrain jusqu'à Austerlitz ? Faisons de cette nouvelle gare d'Orly la première gare terminale du Grand Paris, hors des murs du boulevard périphérique. Tout autant qu'une gare parisienne, la gare d'Orly connectée à un aéroport international, à deux lignes de métro, à deux tramways, à plusieurs TCSP, peut prétendre desservir au mieux le Grand Paris et son agglomération.

Je pense que seule la maire d'Orly pouvait dire cela en introduction.

Je vous remercie.

*(Applaudissements.)*

## PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

**Michel GAILLARD** : Merci, Madame.

Si vous le voulez bien, quelques mots préalables de rappel sur le débat public. Je ne voudrais pas être trop long, mais tout le monde ne le sait peut-être pas.

## Le débat public

Le débat public s'inscrit dans le cadre des lois qui ont défini deux droits du public :

- Le droit à l'information, le droit d'être informé sur les grands projets d'infrastructure pouvant avoir un impact sur l'environnement, sur le cadre de vie de nos concitoyens,
- Le droit à donner son avis sur ces mêmes projets.

Pour exercer ces droits et veiller à leur accomplissement, il a été créé la Commission Nationale du Débat Public en 1995 par la loi Barnier, devenue autorité administrative indépendante en 2002 et ce débat public s'organise sous la houlette de cette Commission Nationale.

Le débat public est en amont de la définition fine des projets, donc c'est un moment où le projet peut être amendé – je crois qu'il est toujours bon de le rappeler. On est vraiment dans la phase de réflexion et le Maître d'Ouvrage attend de ces réflexions sur le projet, voir comment il doit répondre mieux à certaines attentes du public, etc. C'est cela l'objectif.

Le débat public porte sur trois sujets essentiellement :

- ✓ L'opportunité : ce projet est-il opportun ? Est-il nécessaire de le réaliser ?
- ✓ Les caractéristiques du projet : quel est son schéma ? Quels sont les scénarios de dessertes ?
- ✓ Les objectifs poursuivis : quelles sont les dessertes, quels sont les temps de parcours, etc.

Le quatrième point sur lequel désormais de par la loi doit porter le débat public est aussi l'organisation de la concertation, après le débat public. Nous en dirons un mot tout à l'heure.

Le projet POCL avait toutes les caractéristiques pour rentrer dans les critères qu'utilise la CNDP pour décider si un débat public doit être organisé sur un projet. POCL répond à tous les critères de par son importance, de par son impact sur l'environnement, de par son impact sur le cadre de vie, l'économie des territoires concernés, sans parler du Grenelle de l'Environnement dont il est l'un des projets de la liste 2 du Grenelle de l'Environnement. Donc, décision a été prise d'organiser ce débat.

Le débat public lui-même a commencé début octobre. Je rappelle qu'il se termine le 25 janvier par une réunion de clôture à Orléans, précédée d'une réunion de clôture à Clermont-Ferrand.

Sur toute cette période de 4 mois, auront été organisés :

- des réunions de proximité,
- des réunions thématiques sur un thème précis, comme celle de ce soir qui est une réunion sur le traitement de la ligne du projet en Ile-de-France, l'insertion en Ile-de-France, j'y reviendrais tout à l'heure.
- des auditions publiques, je ne reviens pas sur ce troisième type de réunion, il y en a eu deux d'organisées : une sur le fret et une sur la relation entre POCL et l'est du Limousin, la Creuse.

Les réunions thématiques sont rappelées ici. Une réunion thématique, bien évidemment, est pour approfondir un thème donné du projet : environnement, économie, etc., et ce soir, c'est l'insertion en Ile-de-France de ce projet POCL avec notamment trois dimensions à évoquer :

- L'insertion de la ligne à grande vitesse elle-même en termes d'infrastructure, la relation avec les réseaux existants, le tissu urbain, etc.
- La problématique des gares éventuellement à créer.
- Les enjeux environnementaux.

Cette liste de trois points n'a pas la prétention de faire le tour des sujets qui peuvent être abordés, mais ce sont les trois points un peu clé du débat de ce soir.

Pour présenter le dossier ce soir, Vincent Desvignes qui est directeur des études à RFF Ile-de-France, Thomas Allary qui est directeur du projet POCL, et Sylvain Caillot qui est chargé des études POCL chez RFF.

Côté Commission, les membres de la Commission sont tous présents ce soir, ou dans la salle ou à la tribune. Je les en remercie.

### Le calendrier

Je rappelle que le débat va être clos fin janvier. Il y a deux mois pour rendre un bilan et un compte rendu, ce qui nous amène à fin mars, et ensuite, RFF aura trois mois pour prendre sa décision, c'est-à-dire au plus tard fin juin.

Je pense que vous connaissez ce calendrier.

### Le déroulement de la soirée

Dans un instant, je vais passer la parole à Thomas Allary qui va faire un rappel du projet. On aura ensuite un premier échange avec la salle, puis je vais faire appel ce soir à trois grands témoins, en quelque sorte, qui vont apporter un peu leur vision sur ce projet :

- Monsieur Bernard Cathelain qui est directeur général adjoint de l'ADP et qui viendra nous parler de la vision ADP sur le projet POCL,
- Madame Noël, de l'association Circule, qui est une association représentant les usagers du RER C, qui viendra nous donner le point de vue usagers,
- Monsieur Cochet qui nous donnera le point de vue SNCF en tant qu'opérateur de tout ce système ferroviaire sur ce projet POCL et peut-être les attentes de la SNCF en Ile-de-France concernant ce projet.

On va d'abord demander à Monsieur Allary de prendre la parole.

**Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL :** Merci Monsieur le Président. Bonjour à tous. Quelques mots pour rappeler extrêmement brièvement le projet, ses enjeux, et surtout faire très rapidement un zoom sur la partie Ile-de-France puisque c'est celle qui nous intéresse aujourd'hui.

### QUEL PROJET PROPOSÉ AU DÉBAT

Le projet proposé au débat, puisqu'il dépasse d'assez loin géographiquement l'Ile-de-France, repose sur deux enjeux et doit répondre à ces deux enjeux simultanément :

- doubler la LGV existante entre Paris et Lyon qui arrive à saturation à l'horizon 2025,
- profiter de cette deuxième ligne pour desservir au passage les territoires du grand centre de la France, les régions Centre, Ouest de la Bourgogne et Auvergne.

Ce projet, qui a été inscrit au Grenelle de l'Environnement, doit se décliner à travers quatre objectifs fixés par l'État et qui ont guidé l'ensemble des études.

- 1/ Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse,
- 2/ Assurer un temps de parcours Paris-Clermont en moins de deux heures, sachant qu'aujourd'hui on est à trois heures,
- 3/ Améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre

Ces trois objectifs portent sur la partie desserte par la grande vitesse ferroviaire du centre de la France, et le quatrième objectif :

- 4/ Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon avec un objectif concret qui est d'avoir un temps de parcours au moins équivalent au temps actuel, à savoir 1 h 55 sans arrêt.

RFF, avec ses partenaires, a élaboré quatre scénarios de ligne à grande vitesse, qui répondent tous aux quatre objectifs que l'on vient de voir.

#### Les scénarios

Vous voyez ces quatre scénarios à l'écran : Ouest-sud, Ouest, Médian et Est avec le schéma de ce que pourrait être la ligne à grande vitesse, en tout cas de la zone dans laquelle elle pourrait s'inscrire. Les TGV emprunteraient non seulement la ligne à grande vitesse, mais aussi le réseau existant pour pouvoir desservir directement en gare Centre les 13 villes que vous voyez mentionnées sur la carte.

Ces quatre scénarios ont des hypothèses communes d'accès en Ile-de-France et sur Lyon, donc on zoomera après sur la partie Ile-de-France, mais l'arrivée est commune à ces quatre scénarios.

Pour trois de ces scénarios, on a deux variantes d'accès dans la région lyonnaise : soit par Mâcon, soit par Roanne.

Au débat, on présente trois options :

- La gare d'Orly
- La desserte de Saint-Étienne par Roanne
- Un raccordement direct de la ligne à Lyon-Perrache sans passer par Part-Dieu

Que veut dire une option ? Cela veut dire un élément sur lequel on a pu identifier des avantages et des inconvénients, mais ce bilan n'est pas totalement avéré à ce stade, donc pour l'instant ces options ne sont pas intégrées, en particulier en termes de coûts, dans le projet présenté, et l'on a besoin du débat pour savoir si l'on doit approfondir ces questions ou non.

#### Le coût

Compte tenu de sa taille et du nombre de villes desservies, le projet a un coût relativement important qui est estimé, selon les scénarios, entre 12,2 et 14 milliards d'euros pour la globalité du projet.

### QUELLE INSERTION DU PROJET POCL EN ILE-DE-FRANCE ?

On va commencer par réexpliquer comment, au cours des études, on est arrivé à ce qui est proposé au débat public.

#### ➤ Principes d'accès en Ile-de-France

On a croisé les enjeux que l'on a pu recenser dans la région en termes de milieu physique, par exemple, les cours d'eau, le relief, les milieux naturels, évidemment, toutes les sensibilités environnementales en termes écologiques en particulier, et le milieu humain, tout ce qui est lié, en région Ile-de-France, au bâti et à la densité urbaine.

Tous ces enjeux ont été hiérarchisés à travers des systèmes d'informations géographiques, en essayant de valoriser soit l'importance de l'enjeu, soit le nombre d'enjeux dans un secteur donné, et l'on a abouti à des cartes comme celles que vous voyez sur la droite de l'écran où plus la couleur d'un point est foncée plus cela veut dire que l'on a un cumul d'enjeux environnementaux au sens large important : soit on a un seul enjeu majeur, soit on a une somme de plusieurs enjeux qui se cumulent. On a essayé d'élaborer des idées de passages pour concevoir l'arrivée du projet en Ile-de-France.

#### ➤ Principes de passage en Ile-de-France

On a regardé déjà des principes de passages. C'est ce que vous voyez avec les flèches A, B, C et D. Autrement dit, comment arriver en ligne nouvelle dans le secteur du sud Ile-de-France en évitant au maximum les zones où les plus forts enjeux environnementaux sont recensés ?

Dans la partie vraiment arrivée sur Paris, on a essayé de jumeler ces principes d'accès à des principes de connexions, puisque l'on arrive dans des zones tellement denses qu'une arrivée, en particulier en surface, ne pourrait se concevoir qu'en suivant le réseau déjà existant. L'idée était de retrouver à un endroit ou à un autre des faisceaux qui existent déjà.

Nous sommes donc arrivés à l'ensemble des combinaisons que l'on peut voir en vert. Le principe de passage D, tout à l'Est de la zone d'étude, a été abandonné au cours des études tout simplement parce que si on le ramène à l'échelle du projet et du centre France en général, il faut bien voir qu'ensuite on doit desservir Orléans. Et là, on partait tellement à l'Est à la sortie de Paris qu'il fallait faire un énorme détour pour revenir à Orléans avant de repartir vers Lyon, et en termes de temps de parcours, on n'était pas du tout dans les objectifs. Donc, ce principe a été abandonné.

Le principe C a été également abandonné, un peu pour les mêmes raisons, parce que l'on retrouvait cette problématique de temps de parcours, et aussi du fait de sensibilités environnementales assez marquées à l'arrivée dans l'Essonne.

Finalement, il est resté les principes de passage A et B, et on voit qu'ils pouvaient se jumeler à des principes de connexions :

1/sur la ligne Paris-Orléans,

2/sur la ligne Paris-Malesherbes,

3/sur la ligne Paris-Melun.

Le principe 2 a été aussi abandonné d'une part parce que l'on retrouvait une ligne Paris-Malesherbes qui a des contraintes assez fortes en termes de tracé, et l'on était là aussi sur des temps de parcours assez compliqués, et on avait des problématiques de franchissement de l'Essonne, aussi, qui en faisaient une sensibilité environnementale assez claire.

Il est donc resté les deux principes A et B que l'on pouvait jumeler aux principes de connexions 1 et 3.

➤ Option de passage en Ile-de-France

À ce stade-là, c'est ce qui a conduit à proposer ce que l'on appelle l'option de passage qui est présentée au débat public, qui est la grande bande verte que l'on voit sur cette carte. C'est la zone à l'intérieur de laquelle, si le projet devait être poursuivi, on pourrait réaliser des études techniques plus approfondies.

Ces bandes peuvent rétrécir, peuvent s'élargir avec le débat public, c'est évidemment des choses que l'on est capable de faire évoluer en fonction de ce qui est dit au débat.

Quand on regarde la taille de cette zone de passage, on est cohérent avec ce que l'on a sur le reste du projet, par contre, on avait bien conscience que c'était une zone vraiment très large en Ile-de-France compte tenu de la densité que l'on peut rencontrer en termes d'infrastructures ou de bâti urbain.

➤ Les variantes exploratoires

En Ile-de-France, on a proposé des variantes exploratoires pour essayer de dire : que pourrait-on proposer dans des études ultérieures à l'intérieur de cette bande ?

On en propose cinq qui essaient de retracer le champ des possibles et l'on attend du public, sur ces variantes exploratoires, des avis, des retours, des propositions de façon à savoir dans quelle direction on devra orienter nos études.

Sur le fond de carte sur lequel on va travailler pendant quelques minutes, on reconnaît le réseau existant :

- En violet, les lignes à grande vitesse : l'une qui part vers Bordeaux, l'autre vers Lyon.
- En bleu, le réseau existant : on reconnaît la ligne Paris-Orléans, la ligne Paris-Corbeil-Malesherbes et la ligne Paris-Melun.

On schématise maintenant le projet de barre ligne à grande vitesse interconnexion sud qui a fait l'objet d'un débat public au début de l'année. À ce stade, on a maintenu les trois scénarios qui avaient été présentés à ce débat pour rappeler quel est le projet dans son ensemble à la base.

Comment peut-on inscrire une arrivée de POCL dans ce contexte ?

Schéma exploratoire I

L'idée de la flèche du bas est que la LGV arrive en surface dans le sud Ile-de-France et quelque part au droit de Brétigny (là, on est plutôt sur le côté ouest de la zone de passage) on entame un parcours en tunnel symbolisé par les pointillés. Quelque part, dans le secteur de Villeneuve-le-Roi, Choisy-le-Roi, on imagine une sortie du tunnel et on termine jusqu'à Austerlitz en surface. On est bien sur une ligne nouvelle, c'est la LGV, de bout en bout. On parle bien de deux voies nouvelles de Choisy-Villeneuve jusqu'à l'arrivée à Paris-Austerlitz.

Vous voyez aussi un petit raccordement tout au sud, avant Brétigny, sur le réseau existant, et vous verrez pourquoi l'on a imaginé cela après, quand on voit que tout cela fonctionne.

### *Comment cela fonctionne-t-il ?*

Les premiers TGV qui pourraient circuler, c'est ce que l'on appelle les « TGV radiaux » qui vont de Paris à la province ou inversement. Très clairement, ce sont les TGV qui seraient très majoritaires sur le projet POCL. Par nature, on est dans des trafics qui sont Paris-Province, donc la grande majorité des TGV seraient ceux-ci. Dans ce schéma, ce n'est pas compliqué, ils vont tout droit jusque Paris-Austerlitz.

Il circulerait aussi des TGV dits « inter-secteurs », province-province. Par exemple, sur la ligne, on imagine des TGV qui iraient de Clermont jusqu'à Roissy. Ceux-ci ne vont pas dans Paris, ils prennent les lignes d'interconnexions autour de Paris. On a imaginé pour ces TGV qu'ils sortent de la ligne à grande vitesse par le raccord au sud de Brétigny et qu'ils empruntent le réseau existant en passant par Brétigny, en passant par Juvisy, qu'ils retrouvent la ligne interconnexion actuelle – on pourra revenir dessus tout à l'heure – et qu'ils partent soit vers l'Est, soit vers l'Ouest.

Du coup, dans cette configuration, on s'est posé la question de savoir si ces TGV (pour donner un ordre de grandeur, c'est dix TGV qui sont concernés par jour) province-province, on pouvait les arrêter dans les gares existantes. On a identifié des possibilités à Brétigny ou à Juvisy et là aussi, on attend du débat de savoir si c'est un point important, un apport en termes d'aménagement du territoire ou non pour le sud Ile-de-France.

### Schéma exploratoire II

On retrouve évidemment les mêmes principes de description : la ligne arrive et là on entre dans un tunnel avec l'hypothèse, cette fois-ci, d'un tunnel qui irait jusqu'au bout, donc jusque la gare d'Austerlitz.

Par contre, dans ce cas, on a prévu – symbolisé par le petit carré rouge à Juvisy – une sortie possible de certains trains, au droit de Juvisy, avec une gare en tranchée qui permettrait un raccord sur le réseau existant au droit de Juvisy.

### *Comment cela fonctionne-t-il ?*

Le train Paris-Province lui aussi va toujours tout droit jusqu'à la gare d'Austerlitz, et le train province-province sortirait, en s'arrêtant éventuellement à Juvisy dans cette gare en tranchée, et retrouverait à ce moment-là le réseau existant pour partir soit vers l'Est, soit vers l'Ouest.

On a un schéma qui symbolise en coupe ce que pourrait être cet exemple, avec le tunnel qui va jusqu'à Paris et qui emmène les TGV Paris-province, et le principe d'une sortie progressive sur le réseau existant avec une gare symbolisée en vert, un arrêt en tranchée pour les quelques trains province-province concernés.

### Schéma exploratoire III

Toujours un tunnel jusqu'à Austerlitz, on retrouve notre raccord au sud de Brétigny et par contre, cette fois-ci, on envisage un arrêt à Orly. C'est l'option de la gare dont on parlait. L'idée de cette gare est pour des trains radiaux, donc les trains Paris-province.

### *Pourquoi imaginer une gare à Orly ?*



On voit que le projet POCL croiserait physiquement le projet d'interconnexion sud. Or, il existe un projet de gare TGV à Orly dans le projet d'interconnexion sud et l'idée est de mettre ces deux gares, plus l'aéroport en correspondance de façon à multiplier le nombre de correspondances et de destinations possibles pour l'ensemble des trafics concernés.

Ce schéma explique les deux types de trains qui pourraient circuler : les trains province-province et les trains radiaux, donc province-Paris et ce sont les trains oranges sur ce schéma qui seraient concernés par l'arrêt à Orly.

#### *Gare à Orly : éléments d'éclairage*

Pour terminer sur la desserte d'Orly, quand on dit qu'il y a des avantages et des inconvénients, il faut voir en premier lieu que techniquement ce serait probablement quelque chose d'extrêmement difficile puisque l'on a la gare du projet interconnexion sud, gare TGV qui est prévue sous l'aéroport, on a la gare du Grand Paris Express qui est également prévue. Ces deux projets arriveraient avant POCL avec plus de voyageurs, donc relativement logiquement, c'est la gare POCL qui se retrouverait « en troisième sous-sol ». Forcément, cela veut dire plus de complexités techniques et un coût relativement important. Ce surcoût, à ce stade, par rapport au coût de référence dont je vous parlais tout à l'heure – entre 12,2 et 14 milliards d'euros – est un surcoût qui est estimé à près de 1 milliard d'euros entre la gare proprement dite et les accès souterrains qu'il faudrait ajouter.

On a estimé un trafic de l'ordre de 540 000 voyageurs par an pour la gare d'Orly. C'est important, mais cela reste modeste par rapport à d'autres gares TGV d'interconnexions en Ile-de-France. Il faut voir que sur l'interconnexion sud, le projet estime à 2,2 millions le nombre de voyageurs concernés pour la même gare d'Orly, donc la gare dans le sens Est-Ouest. Pour Roissy, par exemple, on est à près de 4 millions de voyageurs par an.

Donc, on est sur quelque chose qui reste encore à approfondir, sachant qu'en termes ferroviaires, c'est aussi quelque chose de contraignant puisque cela veut dire des TGV Paris-Lyon, par exemple, qui, s'ils s'arrêtent, perdent environ 7 minutes entre le ralentissement, l'accélération et l'arrêt en gare, donc par rapport au temps de parcours de 1 h 55 que l'on doit assurer ce sont des choses qui peuvent poser problème à l'exploitant ; et pour nous, RFF, en tant que gestionnaire du réseau, cela pose aussi question puisqu'un train arrêté ou qui « consomme » 7 minutes, pendant ce temps-là, on ne peut pas passer d'autres TGV, la voie est bloquée, et cela diminue la capacité de la ligne, le nombre de TGV que l'on peut y faire circuler.

#### Schéma exploratoire IV

Ce schéma montre que l'on peut mixer les schémas précédents puisqu'en fait on retrouve des dispositifs que l'on a déjà vus précédemment : une arrivée et à partir du sud de Brétigny un passage en tunnel, une sortie ici, à Juvisy avec cette gare en tranchée, mais cette fois-ci, au lieu de poursuivre en tunnel, on poursuit en surface. C'était pour montrer que l'on peut mixer les idées et les solutions, et que l'on reste encore dans l'analyse du champ des possibles avec toujours le principe des trains radiaux qui vont jusqu'à Austerlitz et des trains province-province qui sortent à Juvisy pour aller à l'est ou à l'ouest.

#### Schéma exploratoire V

Ce schéma est un peu différent. On peut reprendre évidemment les mêmes principes, tunnel et surface à mixer un peu. L'idée était de vous montrer que l'on peut faire exactement les mêmes raisonnements en passant à l'Est de l'option de passage, en l'occurrence côté Lieusaint. L'idée serait d'arriver en surface dans les environs de Lieusaint, ensuite de poursuivre en tunnel et dans le secteur de Choisy-Villeneuve, reprendre un projet en surface, à nouveau avec des choses à mixer évidemment. Donc, le train province-Paris irait tout droit,

et dans ce cas, on imaginerait la sortie des TGV province-province au droit de Lieusaint avec un arrêt possible dans la gare existante de Lieusaint pour cette dizaine de TGV province-province, qui ensuite poursuivraient leur parcours à l'Est ou à l'Ouest.

➤ Caractérisation des schémas

C'est le premier schéma qui a servi à définir l'estimation du projet dans son ensemble, donc on a essayé de montrer ce que voulaient dire les autres schémas. Évidemment, ceux où l'on a plus de tunnels, tout de suite le coût est plus important. On voit que l'on est sur plus 700 à plus 900 millions d'euros dans les schémas 2 et 3, le schéma 5 également. Inversement, le schéma 4 était un peu moins coûteux.

En termes de temps de parcours, on est sur des différences de moins de trois minutes, qui restent encore vraiment ajustables à ce stade du projet.

➤ Axe Paris-Orléans (Evolutions – récapitulatif)

On a montré ce que pouvait être le projet en termes d'infrastructures en Ile-de-France, on a montré qu'il pouvait apporter la possibilité d'arrêts de trains Paris-province avec l'option d'Orly, on a montré que les trains province-province pouvaient aussi s'arrêter dans des gares existantes, donc pas de gares nouvelles. On a parlé de Brétigny, de Juvisy et de Lieusaint, et on s'est posé la question : quel lien avec les services du quotidien, en particulier les RER ? On entend beaucoup en Ile-de-France, la problématique est plus les RER que les TGV. On a essayé de regarder en quoi créer deux voies supplémentaires avec la ligne POCL pouvait aider ou non le développement des services RER.

On a essayé de schématiser sur cette petite animation le fait qu'aujourd'hui, en un quart d'heure, on a quatre RER qui circulent sur les deux premières voies entre Paris et Juvisy, avec des arrêts relativement réguliers, et on a deux voies dites rapides sur lesquelles on a deux RER, un TEOZ et un TER, tout cela étant schématisé à l'heure de point évidemment.

*Que se passerait-il avec le projet ?*

Il y aurait deux voies supplémentaires. Sur ces deux voies, on pourrait mettre les TER, et si on fait circuler ces TER sur ces deux nouvelles voies, cela veut dire que des sillons sont libérés sur les voies rapides actuelles.

De la même façon, les TEOZ ou les trains inter-cités qui circulent seraient également « transférés » sur ces deux voies nouvelles et en plus, ils deviendraient pour la plupart des TGV, ce serait des Paris-Orléans, Paris-Châteauroux, Paris-Bourges qui deviendraient des TGV dans le cadre du projet. Là aussi, cela libère des sillons.

*Que peut-on faire de ces sillons libérés ?*

L'idée est de les utiliser au bénéfice des RER, autrement dit en donnant la possibilité de créer, là en l'occurrence au quart d'heure, deux RER supplémentaires. Et évidemment, les deux voies nouvelles vont servir aussi à faire circuler les TGV nouveaux qui seraient permis par le projet POCL, en l'occurrence des Paris-Clermont ou d'autres, qui sont de l'ordre de trois TGV au quart d'heure.

Évidemment, on a fait le calcul en regardant à partir de l'idée du projet POCL, mais on sait qu'il existe aussi le projet qui est appelé « Projet Sextuplement », de deux voies supplémentaires pour le RER C. On s'est dit qu'il ne fallait certainement pas faire quatre voies nouvelles. Avec ces deux voies nouvelles, sait-on répondre à tout le monde ? On a montré avec ce schéma qu'il est possible puisqu'aujourd'hui, on regarde ce qui existe, on

regarde ce qu'il est possible de faire d'après le schéma directeur RER C à moyen terme, et on regarde ce que permettrait deux voies nouvelles.

Deux voies nouvelles permettent de faire le schéma directeur long terme du RER C sans POCL, mais avec POCL cela permet aussi de faire le schéma directeur du RER C plus tous les TGV nouveaux. Autrement dit, la conclusion que l'on en tire, c'est que ces deux voies nouvelles quelles qu'elles soient sont compatibles avec les besoins de tout le monde : les besoins du RER C, les besoins du TGV, en particulier sur POCL, et il nous semble que les deux projets qui pour l'instant coexistent, sextuplement et POCL, ont vocation à se rejoindre. Finalement, on peut voir POCL comme un prolongement du sextuplement au sud et, on voit sur cette diapositive, que finalement il amène une justification complémentaire au projet de deux voies nouvelles quelles qu'elles soient, donc plus de trafic avec les deux mêmes voies, cela veut peut-être dire aussi plus de financeurs puisqu'il y a d'autres acteurs dans le projet POCL.

Il nous semble que les deux projets ont vocation à se retrouver en tout cas en termes d'études, et pour reprendre les questions que l'on avait déjà eues dans des réunions précédentes, si ces deux projets doivent se retrouver, il est évident que le calendrier est forcément modifié pour POCL. Le calendrier du RER C est pour l'instant plus tôt que celui de POCL, et donc évidemment la priorité serait donnée à ce calendrier. Autrement dit, on devrait imaginer dans ce cas un phasage du projet POCL pour respecter cette priorité en Ile-de-France.

Voilà pour ces premiers éléments de présentation.

**Michel GAILLARD** : Merci, Monsieur Allary. Comme je le disais tout à l'heure, je vous propose que l'on ait une demi-heure de premiers échanges avec la salle et ensuite je donnerai la parole à nos grands témoins.

Je rappelle que pour prendre la parole, il faut avoir le micro, donc avoir été désigné. C'est trois minutes d'intervention et on se présente puisqu'il y a un verbatim de ces rencontres, il y a un compte-rendu avec les noms des intervenants. C'est quand même plus pratique d'avoir le nom de la personne qui souhaite intervenir.

**Didier GONZALES, Député-maire de Villeneuve-le-Roi** : Bonsoir, Président.

Depuis début octobre, le débat public a mis en lumière l'intérêt d'une nouvelle ligne TGV sur l'axe Paris-Lyon desservant en même temps le Centre et l'Auvergne. Comme élu de la nation, je m'en réjouis. Je me réjouis aussi quand on nous dit que le RER C pourrait par le même moyen être amélioré – là, on est absolument ravis, vous l'imaginez –, mais comme représentant des abonnés et de Villeneuvois pour ce secteur qui risque d'être impacté, c'est la grande inquiétude. C'est même une très grande inquiétude lorsque l'on voit les hypothèses qui sont présentées.

Ces tracés vont, en surface – si j'ai bien compris – ou en souterrain, largement impacter le cadre de vie des populations concernées. Un scénario même – et vous l'avez évoqué – prévoit d'élargir les voies actuelles, et cela, nous ne pouvons pas l'accepter. Je rappelle en effet que l'ensemble de ces villes subit déjà d'importantes contraintes, un survol quotidien, vous le savez, le passage de voies ferrées qui tronçonnent littéralement notre territoire, le divisant en deux avec très peu moyens de passages, sans compter d'autres contraintes qui sont liées aux inondations, aux risques technologiques, etc.

Comme je l'avais dit lors du débat public sur l'interconnexion sud, une nouvelle ligne TGV doit avoir la meilleure insertion environnementale possible et c'est d'autant plus facile qu'il existe des alternatives avec moins de nuisances. C'est le cas pour POCL puisque l'une des hypothèses évoque la possibilité de passer par le plateau d'Orly, un plateau d'Orly qui est

moins urbanisé ou même pas du tout urbanisé, et c'est cette option que je défends comme de nombreux abonnés villeneuveois qui ont signé une pétition en ce sens.

En outre, pour éviter le passage dans les zones urbanisées Ile-de-France, le terminus de cette ligne pourrait tout à fait se trouver sur Orly qui deviendrait avec le futur métro automatique une vraie porte d'entrée du Grand Paris, et ce quel que soit l'avenir de la plateforme aéroportuaire.

Ce dernier point, si vous me le permettez : la création de la Ligne à Grande Vitesse doit s'accompagner de l'amélioration des dessertes locales. Je pense notamment à la ligne C, je le disais en début d'intervention, et la possibilité justement d'augmenter la fréquence des liaisons entre Ablon, Villeneuve-le-Roi et Paris.

Je vous remercie.

**Michel GAILLARD** : Merci. Je vais prendre trois questions et je demanderai à Monsieur Allary de répondre.

**Jean-Louis COHEN, Maire d'Ablon-sur-Seine** : Bonjour. Tout simplement, je vais reprendre en très grande partie ce qu'a pu déclarer Monsieur le Député Maire de Villeneuve-le-Roi.

Ma commune, effectivement, au vu d'un certain nombre de scénarios, risque d'être fortement impactée. Vous avez parlé de sextuplement des voies. Je me demande comment on pourrait faire un sextuplement des voies sur la commune d'Ablon-sur-Seine, sauf effectivement à supprimer un certain nombre de voiries qui sont en bordure. Cette hypothèse me paraît à l'instant inconcevable.

Notre commune, comme la commune de Villeneuve-le-Roi, est traversée par ces lignes C et rajouter, surajouter un certain nombre de nuisances liées à cette ligne POCL me paraît difficilement acceptable. Qui plus est, on sait que ce territoire est un territoire d'intérêt national dans le cadre de l'OIN de l'EPA ORSA, qui prévoit un certain nombre d'aménagements et de développements urbains, et donc une certaine harmonisation, une reconstruction pour partie de ces territoires durement marqués par des voies de circulation qu'elles soient autoroutières, ferroviaires, surajouter me paraît difficile. C'est pour cela qu'effectivement, moi aussi, j'opte plutôt pour ce tracé en souterrain qui passerait sur le plateau d'Orly et qui rejoindrait cette gare d'interconnexion, même si effectivement j'ai bien entendu qu'il y avait un surcoût qui serait de l'ordre de 8 % si l'on fait un calcul rapide par rapport à la totalité du projet. Peut-être que ce surcoût peut derrière être récupéré par d'autres moyens économiques de développement qui, intégrés en matière de recettes, pourraient peut-être compenser ce surcoût.

En tout état de cause, bien évidemment, on ne peut que se réjouir d'une nouvelle ligne TGV qui désenclaverait toute cette partie, notamment du centre de la France, mais elle ne peut avoir pour conséquence de surajouter des nuisances à des populations importantes déjà durement touchées.

Pour ma part et en tant qu'élus d'Ablon et représentant des Ablonnais, c'est effectivement le scénario passant par le plateau d'Orly et rejoignant la gare d'interconnexion d'Orly qui retient mes faveurs.

Je vous remercie.

**Jacques PICARD, Conseiller régional, Secrétaire de la Commission des Transports** : Je porte ce soir la parole de l'exécutif, donc du Président Jean-Paul Huchon et du nouveau Vice-président aux transports, Pierre Serne.

À ce stade, nous nous garderons bien de donner un avis définitif sur les tracés tels qu'ils sont aujourd'hui. Nous avons quelques réflexions à donner.

1/Que ce soit pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ou Paris-Orléans-Clermont-Lyon, les projets nationaux d'infrastructures de transport impactent de manière significative et se croisent avec les investissements à logique régionale dans lequel nous investissons très largement là aussi des millions d'euros.

2/La région contemple avec quelques réserves et avec prudence l'ensemble des projets de transports d'investissements contenus dans le schéma national d'infrastructures de transports pour, si je ne me trompe, plus de 183 milliards d'euros, en ayant la certitude que tôt ou tard, compte tenu des finances publiques, il est clair que des arbitrages extrêmement lourds vont devoir être faits dans quelques mois ou dans quelques années, quel que soit d'ailleurs le pouvoir en place, compte tenu de ces énormes investissements dont la pertinence devra être approfondie.

De ce point de vue là, nous constatons que les chiffres qui sont donnés du coût du POCL, c'est-à-dire pour 560 km entre 12 à 14 milliards d'euros, sont assez étranges dans la mesure où c'est à peu près la fourchette de prix qui est donnée pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie avec à peu près la moitié moins de kilomètres. Là-dessus, il nous semble que l'évaluation du coût du POCL est un peu curieuse.

3/Il nous semble que tout projet de type POCL doit être en phase avec les projets effectifs de la région Ile-de-France et des départements concernant à la fois l'amélioration du quotidien, les RER, etc., et la manière dont les lignes et le schéma national de lignes à grande vitesse traversent notre région. De ce point de vue-là, trois enjeux nous paraissent devoir être soulignés.

Le barreau sud, Massy-Valenton-Lieusaint tel qu'il est sorti du débat public est une infrastructure qui est aujourd'hui fléchée, pas totalement financée, mais en tout cas fléchée largement avec un passage à Orly, une hypothèse assez avancée de gare à Orly, et cela va largement dans la logique nationale et régionale de faire une inter modalité autour de la plateforme aéroportuaire. Il nous semble que les hypothèses qui sont développées par RFF pour les éventuels trains inter-secteurs qui dans 20, 25 ans, 30 ans, on ne sait pas exactement, emprunteront le POCL et arriveront en Ile-de-France, emprunteront les infrastructures anciennes ne nous paraissent pas à ce stade achevé. Il nous semble que la logique Ile-de-France est d'avoir une rocade, non pas avec 20 ou 25 gares, mais une rocade LGV en Ile-de-France qui est quand même une nouveauté dans la conception d'aménagement du territoire par rapport à la centralité des gares parisiennes. Il nous semble que l'actuelle gare de Massy et la future gare aéroportuaire sont une logique d'écologisation des transports autour d'une inter modalité qu'il faut prendre en compte de manière lourde.

4/Il y a bien un schéma de principe du RER C, et je trouve qu'il ne faudrait pas inverser les choses. Il y a bien dans la convention spécifique transports aujourd'hui l'hypothèse d'un passage de quatre à six voies, des voies du RER C, en tout cas entre Paris et Choisy, là où c'est la manière la plus facile de le faire. Ce schéma-là – on sait qu'une partie des emprises existent déjà aujourd'hui – permettra largement d'améliorer significativement le quotidien pour l'ensemble des usagers du RER. Il nous semble qu'il ne faut pas inverser les choses. C'est ce passage à six voies, dans le cadre des schémas d'amélioration des RER C qui peut être éventuellement phasé ou non avec l'arrivée de TGV dessus, qui de notre point de vue – parce qu'il y a une espèce de (excusez-moi du mot) terrorisme du mot TGV – des éventuels TGV...

**Michel GAILLARD** : Si vous pouviez conclure.

**Jacques PICARD** : Je termine. Ce sont des trains qui sont à la vitesse des trains de grande ligne aujourd'hui. Ce ne sont pas des trains qui vont rouler à 250 km/h à cet endroit-là. Ils peuvent donc être croisés avec d'autres trains.

Je termine simplement en rappelant, parce que je suis membre du Parc Naturel du Gâtinais français au titre de la région, que les enjeux environnementaux du sud Essonne sont suffisamment forts pour que l'on ne puisse pas, et je le dis très fermement de la part de la région ici, imaginer un seul instant – je crois que les positions commencent à évoluer – que le futur POCL traverse le Parc Naturel Régional du Gâtinais français.

Si vous me permettez un mot ?

**Michel GAILLARD** : Vraiment un seul !

**Jacques PICARD** : Il me semble qu'il y a une critique – ce n'est plus la région qui parle, là – sur l'effet TGV : est-ce qu'il draine ou est-ce qu'il irrigue les territoires ? De ce point de vue-là j'ai entendu que l'arc, tel qu'il est conçu à la fois du Centre France vers Clermont-Ferrand et Lyon, allait non plus utiliser les gares betteraves, mais des gares qui soient des gares centrales des villes qui sont concernées, il me semble que cette préoccupation-là est essentielle.

*(Applaudissements.)*

**Michel GAILLARD** : Peut-être une dernière question.

**Richard ROUSSEAU, Expert ferroviaire** : Deux précisions par rapport à l'exposé. Le calendrier de ce sextuplement de la ligne C : y a-t-il une première approche ?

On nous a montré dans le schéma 1 et le schéma 3 un petit bras vers Brétigny. Quelle est sa fonctionnalité ? Cela m'a peut-être échappé dans l'exposé, mais je ne l'ai pas vue. Il serait utile de le préciser.

**Michel GAILLARD** : Monsieur Allary ou quelqu'un d'autre ?

**Thomas ALLARY** : Une précision parce que je l'ai peut-être mal dit : la gare TGV prévue à Orly dans le cadre du projet d'interconnexion sud est orientée Est-Ouest. POCL arrive en Nord-Sud, donc ce n'est clairement pas la même gare. Les trains de POCL s'arrêteraient dans une gare qui serait en dessous de la gare interconnexion sud. De la même façon, les trains interco ne s'arrêteraient pas dans la gare de POCL, donc on est bien sur des correspondances entre gares, on n'est pas sur un TGV qui passerait de l'interco à POCL ou inversement grâce à cette gare.

Cela me permet de parler – il me semble qu'il y avait cela derrière votre question tout à l'heure – du croisement entre POCL et l'interconnexion sud. On voyait tout à l'heure sur le schéma, que l'on imagine la circulation des trains province-province sur finalement les voies actuelles, la Grande Ceinture, pour faire l'interconnexion. C'est parce qu'en fait, à l'endroit où l'on croiserait les deux infrastructures, on peut imaginer que les deux seraient en souterrain, d'après les schémas que l'on a vus, à cet endroit-là, l'un en Nord-Sud, l'autre en Est-Ouest. Cela veut dire des échangeurs, si je voulais caricaturer en termes routiers, entre les deux infrastructures qui nécessiteraient des tunnels en courbe pour passer d'une voie à l'autre. À ce stade, on a essayé de faire un petit peu l'estimation de ce que cela voulait pouvoir dire. On est, pour assurer l'ensemble des mouvements Est-Ouest, Nord-Sud, etc., sur une estimation de 800 millions d'euros. Il nous a semblé à ce stade que 800 millions d'euros pour faire circuler une dizaine de trains cela semblait beaucoup, cela semblait renchérir énormément le projet pour un avantage qui ne semblait pas totalement avéré. C'est pour cela que nous

sommes partis sur une option circulation sur les infrastructures existantes compte tenu du peu de trains concernés.

En ce qui concerne ce que prévoit la convention entre l'État et la Région sur les infrastructures franciliennes, donc le calendrier sur la mise à six voies du RER C, la convention à ce stade prévoit les études et n'a pour l'instant évoqué ni financement ni calendrier précis pour les travaux de ce que l'on appelle le sextuplement. À ce stade, il ne nous semble pas du tout impossible d'avoir des études qui convergeraient et d'imaginer un projet commun dans un calendrier qui se mutualiserait et qui serait totalement compatible avec les besoins de chacun.

Pour répondre à la question précise de Monsieur Rousseau sur la fonction du petit barreau qui va à Brétigny, c'est en fait pour faire sortir les TGV inter-secteurs, province-province, de la ligne à grande vitesse et les faire basculer sur le réseau existant. Ce sont ceux qui s'arrêteraient éventuellement à Brétigny, à Juvisy avant de prendre l'interconnexion actuelle.

Il y avait une réflexion sur le fait que l'on ne pouvait pas imaginer le fait que la ligne POCL traverse le PNR du Gâtinais. C'est peut-être l'occasion pour moi d'évoquer les études complémentaires que l'on a transmises à la Commission et que la Commission a mises en ligne il y a quelques jours. Suite à la réunion de Mennecy, on s'était engagé à essayer de regarder un petit peu comment on pouvait imaginer l'utilisation du réseau existant ou en tout cas, comment on pouvait s'appuyer peut-être plus sur le réseau existant pour éviter le PNR du Gâtinais. Il y avait la même idée aussi d'avoir une possibilité de passer à l'ouest d'Étampes, ce qui aujourd'hui n'était pas prévu dans l'option de passage présentée, toujours dans cette même idée d'éviter le PNR du Gâtinais.

Peut-être que l'on peut dire quelques mots sur cette étude si l'on a quelques diapositives.

**Michel GAILLARD** : C'est une étude qui est en ligne depuis deux jours et qui est très détaillée.

**Thomas ALLARY** : Peut-être que là on a des éléments un peu trop détaillés pour tout présenter maintenant, mais on peut le regarder sur un schéma pour dire que, par exemple sur ce schéma on a imaginé le fait que la ligne au sud de Brétigny s'appuie sur le réseau existant, utilise le réseau existant, et que finalement la ligne nouvelle reprenne, là en l'occurrence au nord d'Étampes ; on l'a regardé aussi au sud d'Étampes, et encore plus au sud d'Étampes, au niveau d'Angerville. On montre qu'en termes de temps de parcours, on augmente systématiquement les temps de parcours Paris-Clermont et Paris-Lyon. Selon les idées envisagées, on les augmente de 5 jusqu'à près de 13 minutes sur certaines variantes. Cela veut dire que quand on les ajoute au temps de parcours que l'on avait déjà, sur ce schéma-là, par exemple, on ne remplit plus aucun des objectifs sur le Paris-Clermont en 2 h et sur le Paris-Lyon en 1 h 55. Dans aucun des scénarios, on n'arrive à ces temps de parcours. Ce qui explique pourquoi ce type d'idée ne pouvait pas être présenté au niveau du débat public. Là, on a essayé de caractériser tous ces éléments complémentaires dans différentes variantes.

En termes environnemental, là aussi ce serait évidemment à approfondir. Ceci dit, on rencontre des difficultés qui peuvent être différentes de ce que l'on avait au début. En tout cas, elles permettent soit de contourner complètement le PNR du Gâtinais, soit vraiment de le toucher extrêmement à la marge, tout au bord de son périmètre.

Deuxième idée que l'on a essayé de regarder suite à la réunion de Mennecy : là, on retrouve les options de passage en vert plein, qui étaient présentées au débat public, et on a essayé de regarder, en vert pointillé, si l'on savait élargir et passer à l'ouest d'Étampes. L'étude a montré qu'en termes de temps de parcours, là aussi on augmentait un tout petit peu, mais dans des proportions un peu moindres selon les scénarios : entre 1 et 4 minutes. Ce sont des

choses qu'il resterait à affiner dans des études plus précises. Et les études montrent qu'en termes environnemental, on rencontre là aussi d'autres types de contraintes, mais on le voit dans la colonne tout à droite d'évaluation, on est dans des choses qui restent totalement acceptables en termes d'impact environnemental.

La conclusion de tout cela est qu'effectivement on peut imaginer que l'option de passage qui était présentée en Ile-de-France soit élargie à l'ouest de façon à englober une possibilité de passage à l'ouest d'Étampes ou une possibilité d'appui sur le réseau existant dans le secteur entre Brétigny et Étampes. Ce sont des choses qui peuvent être regardées, même si à nouveau, en termes fonctionnels, elles nous éloignent des objectifs du projet.

**Michel GAILLARD** : Je prends trois questions.

**Daniel GUÉRIN, Conseiller général de Villeneuve-le-Roi et d'Ablon-sur-Seine, Administrateur du STIF au titre de la région** : Bonsoir. Il y a quelques semaines, certains d'entre nous se trouvaient dans la même salle pour une réunion de clôture, de revoyure du débat public sur l'interconnexion sud des TGV. La superposition de ces projets – l'interconnexion sud, POCL, j'attends peut-être un troisième, un quatrième projet, tous très intéressants, innovants, sans doute nécessaires – m'interpelle sur les financements. Bien sûr, l'investissement public en particulier soutient la croissance, je ne le méconnais pas, mais très franchement, si nous avons en période de crise financière, budgétaire, de l'argent public à mettre, j'ai des tas de projets à vous proposer avec les collectivités locales pour soutenir, améliorer les infrastructures existantes que ce soit en Ile-de-France avec le RER C ou le RER D ou que ce soit, d'ailleurs, sur les lignes SNCF plus classiques.

Évidemment, la question de la priorité de l'investissement public ferroviaire est aujourd'hui posée quand on voit en particulier les conditions extrêmement dégradées dans lesquelles circulent, malgré les efforts des uns et des autres, nos concitoyens.

Sous cette réserve préalable et, me semble-t-il, importante, je voulais revenir sur les scénarios qui sont présentés.

Je m'appuierai pour cela sur le cahier d'acteurs qui a été déposé par l'EPA ORSA, l'Établissement public d'aménagement, et voté à l'unanimité de ses administrateurs – je salue d'ailleurs le directeur qui est ici présent – pour souligner d'abord une évidence : il est impossible, invraisemblable, inimaginable que passe dans notre territoire très dense, très urbanisé, qui subit déjà d'importantes nuisances en aérien, une nouvelle ligne ferroviaire. Bien sûr, je me battrais comme la plupart des élus de ce territoire contre une telle perspective.

Au-delà se pose la question de la logique d'aménagement. Mon collègue Picard et d'autres ont évoqué la création prévue d'une gare TGV sous l'aéroport d'Orly dans le cadre de l'interconnexion sud des TGV. Il arrive évidemment à l'esprit de chacun que dès lors que l'on aurait une gare à cet endroit-là, il serait cohérent – d'autant que nous avons également prévu dans le cadre des infrastructures de transport du Grand Paris une jonction par métro, par prolongement de la ligne 14 – d'avoir un pôle ferroviaire qui permet le basculement de l'aérien vers le ferroviaire et donc de minorer, en tout cas j'en ai l'espoir, l'activité aérienne qui nous crée énormément de nuisances. Donc, évidemment, compte tenu de ces éléments, hors de question que la ligne passe en aérien, nécessité d'une cohérence d'aménagement en Ile-de-France autour de la réalisation de la gare TGV sous l'aéroport d'Orly. Le scénario le plus évident se dessine : c'est une jonction en souterrain par Orly avec la question qui est posée, qui mérite d'être réfléchie de la gare terminale : doit-elle être à Paris ou pour la première fois, pourquoi pas, extra-muros, précisément à Orly, pour créer la première gare du Grand Paris ? C'est une réflexion qu'il nous faut conduire.

Voilà les quelques éléments que je voulais ici développer. J'insiste sur la problématique du financement qui est essentiel pour nous, et bien sûr ces questions d'aménagement et,



pardonnez-moi, de nuisances qui sont majeures pour nos territoires qui sont vraiment les victimes, en Ile-de-France, de suggestions extrêmement lourdes à porter.

Je vous remercie.

**Michel GAILLARD** : Merci. Question du financement qui a fait l'objet d'une réunion thématique à Orléans, le sujet étant évidemment important.

**Chantal DUCHENE, Adjointe au Maire d'Ivry-sur-Seine** : J'irais dans le même sens que l'intervenant précédent et aussi que Jacques Picard de la Région, sur d'abord la question de la sortie en aérien dans notre territoire, et notamment à Ivry. Ivry est déjà une commune qui subit beaucoup de nuisances et qui porte beaucoup du poids de l'agglomération. Il y a peu de temps, il y avait le débat sur la reconstruction de l'usine d'incinération du SYCTOM qui est aussi sur le territoire d'Ivry, et maintenant, il est envisagé avec ce projet de faire sortir en aérien, en plein milieu de notre centre-ville, les nouvelles voies de la ligne. Vous comprendrez bien, et nous l'avons écrit dans notre cahier d'acteurs, que nous y sommes totalement opposés, comme l'EPA ORSA d'ailleurs, comme cela vient d'être rappelé.

Nous pensons nous aussi que la question d'une gare terminus à Orly, qui n'est pas étudiée pour l'instant, devrait être étudiée. C'est totalement cohérent avec l'idée du réseau du Grand Paris, et aujourd'hui l'agglomération parisienne ne se résume pas à Paris, et la desserte de toute l'Ile-de-France depuis Orly est aussi quelque chose de tout à fait intéressant.

Dernier point : cela aussi a déjà été évoqué, c'est la question du RER C. A Ivry, qui est une commune limitrophe de Paris, nous ne sommes desservis que par un RER tous les quarts d'heure. Nous attendons une amélioration de cette desserte. Nous attendons des mesures de court terme, mais nous attendons aussi le schéma directeur et nous ne voudrions pas que le schéma directeur du RER C soit repoussé aux calendes grecques pour être en phase avec le calendrier de cette ligne qui, pour l'instant, n'est pas financée et serait une perspective bien lointaine pour les malheureux usagers qui utilisent cette ligne chaque jour avec beaucoup de difficultés.

Je vous remercie.

**Michel GAILLARD** : Merci Madame.

**Marc THIBERVILLE, Vice-président du Conseil général du Val-de-Marne en charge des transports et des déplacements** : Bonsoir. Le Conseil général du Val-de-Marne a déposé un cahier d'acteurs qui n'est pas encore à disposition, mais que je vais essayer de condenser et qui porte essentiellement sur trois points, puisque notre département est favorable à la réalisation de cette ligne nouvelle POCL. Pour nous, il y a trois objectifs à remplir :

Le premier est bien sûr la desserte à grande vitesse d'Orly à développer avec la LGV POCL puisque le pôle d'Orly a vocation à devenir une véritable porte internationale de la métropole francilienne. Pleinement intégré dans un réseau de transport, cela a été dit, en fort développement avec la réalisation du Grand Paris Express, des projets de tramways, de transports en commun en sites propres et de la Tangentielle Orly-Champigny, Orly sera demain une destination attractive et accessible à toutes les échelles. Donc, avec la création de nouveaux services TGV, l'aéroport d'Orly pourra développer de nouvelles lignes aériennes internationales, dans le respect du couvre-feu et du plafonnement, en reportant les liaisons nationales actuelles vers le réseau à grande vitesse.

La LGV POCL comme l'interconnexion sud des LGV doit constituer un maillon essentiel au hub air-fer d'Orly selon nous, et c'est pour cela que nous pensons que ces deux projets sont complémentaires.

Il s'agit aussi de ce fait de contribuer au développement économique conjoint du territoire du centre de la France et du pôle d'Orly parce que le hub air-fer constituera une porte vers l'international, vers le territoire national et vers l'ensemble de la métropole francilienne. Il renforcera l'essor économique généré par le tracé de la LGV POCL et le dynamisme des villes moyennes par la création d'emplois et l'augmentation de leur population. Mais aussi parce que l'activité et le trafic généré seront d'autant plus importants que l'ensemble du pôle de transport s'intégrera dans un système de projets structurants comme le futur complexe immobilier Cœur d'Orly, le projet Grand Stade de rugby de la FFR ou encore le futur centre de congrès international directement desservi à la fois par le rail et par l'air.

Le deuxième objectif – et cela a été dit par d'autres intervenants – est la nécessité d'une insertion souterraine de la LGV sur tout le territoire du Val-de-Marne, puisque selon nous, une insertion en aérien, en élargissant le faisceau actuel du RER C, nécessiterait des expropriations en surface d'habitations et d'activités, ainsi que de la démolition reconstruction des gares du RER C et l'élargissement ou la reconstruction de ponts routiers et ferrés. Cela renforcerait donc la coupure urbaine que constitue le réseau ferré actuel, que les communes, l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine Amont, et le Conseil général cherchent à réduire. Cela générerait d'autre part d'importantes nuisances supplémentaires pour les riverains, exposition au bruit notamment, et pour les usagers du RER C en phase travaux. Cela limiterait enfin le développement des projets urbains tout le long du faisceau ferroviaire.

Troisième point enfin, il nous faut – mais là aussi, cela va être redondant avec d'autres interventions – des améliorations nécessaires à apporter au RER C avant la réalisation de la LGV POCL. Avec 10 gares dans le département, le RER C est une ligne essentielle pour de nombreux Val-de-Marnais et constitue l'épine dorsale aussi de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis Seine Amont, qui doit accompagner le fort développement urbain attendu sur ce territoire, conformément aux orientations du SDRIF. Pourtant, avec ces nombreux points de fragilité, un trafic en constante augmentation, 3 % environ par an, la régularité du RER C ne cesse de se dégrader. Cette ligne ne répond pas de manière satisfaisante aux besoins croissants en termes d'offre et de qualité de service qu'attendent les voyageurs et les territoires desservis.

**Michel GAILLARD** : Pouvez-vous conclure, s'il vous plait ?

**Marc THIBERVILLE** : J'arrive à ma conclusion. La modernisation du RER C est donc indispensable, et ce bien avant l'horizon de la mise en service de la LGV POCL. La mise en œuvre du schéma directeur bien entendu, mais au-delà, il est absolument essentiel d'implanter un système de signalisation performant dans Paris sur la section BFM-Juvisy pour pouvoir espérer améliorer la régularité de la ligne et augmenter les fréquences de dessertes dans toutes les gares du Val-de-Marne, c'est d'ailleurs ce qui a été voté dernièrement au STIF à l'unanimité.

**Michel GAILLARD** : Merci. On va revenir sur Orly avec Monsieur Cathelain dans un instant. Monsieur Allary, des points ?

**Thomas ALLARY** : Oui, je peux peut-être commenter juste deux, trois choses. J'ai entendu revenir plusieurs fois simultanément la question de l'ampleur de l'investissement et de la difficulté du financement aujourd'hui.

Vous évoquiez la réunion thématique d'Orléans. On avait essayé de montrer à Orléans ce que pouvait être l'apport financier de Réseau Ferré de France dans ce projet. L'apport financier de RFF n'est pas lié à une quelconque négociation, mais il est lié à ce que la ligne peut apporter comme trafic nouveau, comme voyageurs nouveaux, et donc comme recettes nouvelles pour RFF. Ces recettes nouvelles, RFF peut les investir dans le projet, au-delà, il n'a pas le droit de s'endetter plus que ce que le projet lui rapporterait, et donc on a une borne

maximale de financement pour RFF. C'est donc la ressource qui viendrait des voyageurs, le reste, puisqu'en général cela ne suffit pas, ce sont les contribuables, via les collectivités, qui sont appelés à le financer. On avait montré à Orléans – en le donnant en fourchette, on a parlé de 12,2 à 14 milliards d'euros d'investissement – que l'on est entre 1,8 et un petit peu plus de 3 milliards d'euros de participation possible de RFF. Pour donner un ordre de grandeur, selon les différents scénarios, les différents calculs, on est à 9 milliards d'euros minimums d'investissements publics qui seraient attendus. On a tous conscience que c'est quelque chose d'extrêmement délicat pour le projet, inutile de revenir sur le contexte actuel.

Je dis cela pour confirmer ce qui a été dit sur la difficulté du financement, et pour dire que quand on parle de l'option d'Orly, on parle d'un milliard en plus, on ne parle pas de trafic nouveau. Ce sont des trafics qui en tout cas ne sont pas du tout à l'échelle de ce que le projet va drainer. Autrement dit, pas de trajets nouveaux, pas de recettes nouvelles, uniquement un coût supplémentaire. Donc, c'est encore 1 milliard d'euros qui seraient appelés auprès des collectivités : État, collectivités locales. On a bien compris, nous aussi, l'intérêt que pouvait avoir la gare TGV d'Orly. On veut aussi que ce soit rapporté à l'investissement et au financement puisqu'effectivement les deux problématiques doivent se croiser.

Je voulais aussi revenir sur l'importance de la mise en œuvre du schéma directeur du RER, et bien redire et le marteler : on a vu un avantage potentiel. Est-ce que le projet d'infrastructure de mise à six voies pour le RER et le projet d'infrastructure LGV POCL se rejoignent ? Il nous semble que cela peut être deux voies en Ile-de-France dans les mêmes secteurs avec des utilisateurs complémentaires, et donc des financements qui pourraient s'ajouter et qui, à notre sens, peuvent simplifier et permettre peut-être plus facilement les projets pour RER et TGV en Ile-de-France. Par contre, il n'est clairement pas question de remettre en cause les calendriers liés au RER. Si l'on doit adapter un calendrier, c'est celui de POCL en Ile-de-France qui sera avancé et non pas l'inverse.

Le troisième point que je voulais souligner, puisque c'est revenu au moins deux ou trois fois, est l'idée de la gare terminus à Orly. Effectivement, cette idée ne répond pas à la commande initiale qui est de rejoindre en particulier les pôles d'affaires parisiens et lyonnais de la même façon que sur la ligne actuelle, et cela ne correspond pas non plus à ce que l'on entend énormément dans les mêmes réunions publiques qui sont organisées en province, où là, les utilisateurs, les futurs voyageurs manifestement entendent très clairement arriver directement dans le centre de Paris. On est sur une idée que je qualifierais peut-être de nouvelle en termes de mobilités qui correspondent à l'aire francilienne, donc ce n'est pas une hypothèse qui a été intégrée. Ceci dit, nous ne sommes pas fermés au fait de peut-être l'approfondir dans des études ultérieures, mais cela ne correspond pas aux attentes exprimées à la base du projet.

**Michel GAILLARD** : Merci. Monsieur Cathelain est Directeur général adjoint d'ADP et nous l'avons sollicité pour nous donner un peu le point de vue d'Aéroport de Paris sur la relation entre l'avenir d'Orly et le projet POCL.

**Bernard CATHELAIN, directeur général adjoint en charge du pôle Aménagement et Développement d'ADP** : Merci, Monsieur le Président. Bonjour à tous et à toutes.

Je voudrais effectivement évoquer la complémentarité entre l'avion et le train à grande vitesse. Je dirais l'évoquer par l'exemple puisque nous avons, Aéroport de Paris, depuis assez longtemps intégré la dimension intermodale dans nos réflexions.

On pense qu'il est nécessaire d'avoir cette réflexion-là parce qu'il y a entre les deux modes de transport une vraie complémentarité et de fait, il y a un enjeu de services qui est important et on le constate tous les jours, un enjeu fort en termes d'attractivité pour les plateformes

aéroportuaires, c'est vrai en particulier pour Roissy puisque nous avons la chance, à Roissy, d'avoir une gare TGV qui est implantée depuis 1994.

Si je décris un peu pour vous illustrer ce qu'est l'impact de cette complémentarité air-fer, comment cela fonctionne à Paris-Charles de Gaulle, les réflexions sont assez anciennes. Il y a eu une décision du gouvernement de l'époque, en 1987, de construire une gare à grande vitesse dans la zone de l'aéroport. À l'époque, on était prudent parce que le fait de mettre du train à côté de l'avion n'était pas forcément toujours bien ressenti, et en 1989 il y a eu un accord entre Aéroport de Paris et les compagnies, en particulier Air France, sur le fait d'implanter cette gare TGV au cœur de l'aéroport. De fait, on a réalisé cette gare avec une réalisation qui était une réalisation simultanée avec la mise en service du Terminal 2 qui est le Terminal qui accueille Air France, cette gare étant située sur la jonction TGV entre les lignes nord et les lignes du sud-est.

*Cette gare aujourd'hui comment fonctionne-t-elle ?*

Elle a une offre et une demande importante puisqu'aujourd'hui, depuis cette gare, 60 villes sont desservies quotidiennement, et 30 villes sont ainsi situées à moins de 3 h de Paris-Charles de Gaulle avec un trafic qui est en hausse régulière, 5 % l'an dernier, et qui ont permis d'atteindre 4 millions de passagers.

Ce chiffre est évidemment important et dépasse les prévisions puisque quand cette gare a été conçue à l'origine, elle était dimensionnée pour accueillir 2,5 millions de passagers. De fait, dès la première année on a atteint les 500 000 passagers, et donc en 2011, les 4 millions de passagers. Ce qui est intéressant, c'est de regarder comment se décompose, comment se structure ce trafic.

Il y a un petit tiers de ces passagers qui sont des passagers locaux, donc de fait, la gare de Roissy-Charles de Gaulle est aussi une gare qui sert localement, mais plus des deux tiers, 70 %, sont des passagers intermodaux qui arrivent en TGV pour prendre l'avion ou qui arrivent en avion et ensuite prennent un TGV. Cela peut paraître relativement faible par rapport au trafic de Paris-Charles de Gaulle, un peu moins de 60 millions de passagers en 2010, donc en gros 5 % de ce trafic. Il est important d'avoir à l'esprit que si l'on prend les passagers qui sont en correspondance, qui vont à Roissy pour prendre une correspondance soit entre deux avions, soit entre un train et un avion, il y en a un sur quatre qui est un passager en correspondance entre le train et l'avion. La complémentarité, le rôle que joue cette gare TGV par le fait que Roissy soit un hub et soit un centre de correspondances, évidemment, est quelque chose de tout à fait essentiel.

Ces considérations nous ont conduits, dans le débat qui est évoqué sur l'interconnexion sud, de militer pour l'implantation d'une gare TGV à Orly, qui soit au plus proche des installations aéroportuaires, au plus proche des terminaux, de façon à assurer cette correspondance, parce qu'une des conditions pour que cette correspondance se fasse bien, que cette inter modalité soit la plus fine possible, c'est que le trajet entre le train et l'avion soit le plus simple possible, et cela a été rappelé tout à l'heure, cette gare d'interconnexion a un potentiel imaginé de 2,2 millions de passagers, dont à peu près la moitié sont des passagers en correspondance.

Dans ces conditions, Aéroport de Paris, d'abord sur un plan générique, soutient un projet qui permet une meilleure accessibilité au centre de la France et qui vient compléter le réseau à grande vitesse, qui offre un deuxième itinéraire entre Paris et Lyon. Et il nous paraît important que ce projet puisse contribuer à relier les villes desservies de cette façon avec les aéroports parisiens, avec Roissy et avec Orly.

Dans ces conditions, il y a un des scénarios qui consiste à proposer une gare nouvelle souterraine – c'est le scénario 3 qui vous a été présenté – qui permettrait à un certain nombre de TGV radiaux de marquer un arrêt à Paris-Orly. Cela nous semble une option intéressante,

mais effectivement, elle est techniquement compliquée parce qu'elle conduit à avoir quatre niveaux de gares : entre les gares qui sont celles du Grand Paris, celles de l'interconnexion et celle-ci. C'est quelque chose qui nous paraît à étudier et à mettre en regard des trafics de correspondances. Aéroport de Paris est complètement disponible pour aider à assurer ces études.

Il nous paraît important également de regarder toutes les possibilités, c'est-à-dire qu'il nous paraît important que cette liaison-là puisse également fonctionner avec le réseau TGV existant et avec les logiques d'interconnexions qui peuvent exister. Nous croyons que l'interconnexion entre l'air et le fer est quelque chose d'important. Dans les développements possibles aéroportuaires, nous pensons qu'il y a une place, et cela a été rappelé par un des intervenants, que le TGV puisse prendre la place de l'avion sur des dessertes qui sont des dessertes de proximité, et sans remettre en cause les plafonnements qui existent aujourd'hui à Orly, le couvre-feu, d'offrir de nouveaux développements pour des lignes internationales, en remplaçant des avions qui aujourd'hui font des dessertes locales par des lignes internationales. Cela nous paraît donc un élément qui est tout à fait fondamental dans le développement des aéroports franciliens.

Je vous remercie.

*(Applaudissements.)*

**Michel GAILLARD** : Merci beaucoup. Un apport intéressant. Si vous le voulez bien, on a parlé beaucoup du RER C, je vais peut-être demander à Madame Noël, qui je le rappelle représente l'association CIRCULE, de venir nous donner un peu le point de vue des usagers sur cette problématique RER C.

**Maryvonne NOËL, Présidente Association CIRCULE** : Merci Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je représente une association d'usagers du RER C en Essonne.

Ce projet, effectivement, nous interpelle énormément parce qu'il arrive au moment où enfin des études ont été lancées pour obtenir une troisième paire de voies que l'on appelle « sextuplement » sur le RER C.

Pourquoi ? Parce que malgré tous les efforts décidés depuis peu pour améliorer cette ligne, on sait que l'on va améliorer sa régularité, on va améliorer sa réactivité face aux perturbations qui sont de plus en plus nombreuses, mais avec les décisions récentes dites du schéma directeur à moyen terme, on n'augmente pas en vérité sa capacité. Or, il y a aujourd'hui une forte demande liée à l'urbanisation de la proche couronne, plusieurs d'entre vous l'ont souligné, mais également de l'urbanisation prévue au SDRIF sur l'Essonne, en particulier dans le secteur de Brétigny-sur-Orge. Il faut donc prévoir une augmentation de la capacité, certes, mais les usagers du RER C, chacun d'entre nous, ce n'est pas tant cela que l'on attend. Ce que l'on attend, c'est réellement de conserver un niveau de service parce que l'on n'espère même pas qu'il soit augmenté en termes de vitesse et en termes de régularité. Or, on sait très bien que le moindre accident de personne, et il y en a de plus en plus, c'est deux heures d'immobilisation de nos RER.

Donc, non seulement il nous faut de l'offre en plus, mais il faut que l'on conserve de la vitesse et il faut également que l'on conserve de la souplesse d'exploitation pour pouvoir amortir toutes les perturbations que subissent nos lignes.

Or, les hypothèses données par le STIF pour le long terme sur le schéma directeur du RER C, pour le travail qu'a mené RFF sur la ligne LGV POCL, ne prévoient pas du tout une augmentation du niveau de service. Il est prévu que l'on puisse avoir plus de trains pour

desservir l'urbanisation de la proche couronne notamment, on demande que la plupart des trains de l'Essonne soient :

- ✓ soit un terminus à Austerlitz,
- ✓ soit marquent beaucoup plus d'arrêts qu'aujourd'hui, c'est-à-dire deviennent des « quasi » omnibus. On nous dit métro, mais on n'y croit pas vu les matériels roulants dont on dispose.

C'est en gros 8 à 10 minutes de plus à prévoir, sur un trajet qui aujourd'hui fait entre 15 et 25 minutes, même avec cette troisième paire de voies supplémentaire.

C'est une véritable régression que l'on ne comprend pas très bien, au moment où justement on cherche à gagner à peu près le même nombre de minutes sur Paris-Lyon ou Paris-Orléans. Nous, c'est deux fois par jour que chacun les subirait. Je sais bien que nous sommes plus ou moins captifs – on peut aussi prendre notre voiture – donc on ne compte pas dans les modèles. Néanmoins, on a un poids politique et je remercie notre Conseil régional qui a souligné que tout de même notre sort, aux Franciliens, est basé là-dessus, et d'ailleurs, tous, vous avez demandé aussi l'amélioration du RER C. Vous comptez tous dessus dans le Val de Marne. C'est le vecteur majeur de la desserte de l'OIN Seine Amont. On ne comprend pas très bien la contradiction que vous mettez en avant pour demander que, par exemple, cette ligne s'arrête à Orly parce que c'est l'occasion unique que l'on a que cela puisse se prolonger jusqu'à Austerlitz. Sinon, je crois que l'on n'aura rien du tout : ni la POCL ni l'augmentation de capacité sur le RER C. On arriverait peut-être à se résigner à une diminution du niveau de service, mais il faut que chacun mette un peu la main à la pâte, sinon, on n'aura rien du tout.

Par contre, on a tous intérêt, les Franciliens comme les usagers de la grande vitesse, comme les usagers des lignes classiques, à avoir à l'arrivée dans Paris des échanges performants. Or, Austerlitz, aujourd'hui, n'est pas une gare extrêmement bien en correspondance avec les transports urbains. Elle est vieillotte, il n'y a pas beaucoup de lignes. Et le RER, dès qu'il est soi-disant métro, c'est-à-dire avec des omnibus partout, des arrêts partout, il n'est pas du tout performant. Il n'est pas rapide, il n'est pas conçu pour faire un métro et il est un peu repoussoir. Les gares, on peut les améliorer, elles ne sont pas terribles, mais on pourrait les améliorer, mais ce n'est pas un vecteur très important. Je souligne tout de même que c'est la ligne la plus fréquentée du RER pour les touristes. Énormément de pôles d'intérêt touristique de la région Ile-de-France se trouvent autour du RER C, de Versailles jusqu'au centre de Paris.

On voudrait bien que ce RER C soit réellement un métro performant dans la zone où il sera omnibus. Pour cela, il faut envisager des matériels adaptés et il faut que la rénovation qui n'en finit pas, avec les travaux castors tous les étés qui l'interrompent, s'achève très vite et qu'elle permette une mutation de cette ligne en véritable métro rapide et efficace.

Il nous faut aussi des correspondances bien meilleures. Aujourd'hui, la correspondance qui nous est proposée pour la gare qui est en Terminus de grandes lignes en surface, il faut descendre en banlieue pour aller dans un RER C pas très performant, et en métro on a seulement deux lignes : une qui est en Terminus, et une autre qui traverse, mais qui est en aérien. Donc, une en sous-sol, une en aérien, le tout en bout de gare, avec des trajets à pied très longs et assez mal fichus, il faut le reconnaître.

Cela ne nous paraît pas du tout attractif pour accueillir la grande vitesse. Cela ne l'est pas du tout non plus pour les banlieusards puisque dans le schéma directeur du RER C, ce que l'on prévoit pour la connexion entre les terminus Austerlitz surface et les omnibus, c'est à la Bibliothèque François Mitterrand avec une correspondance dite quai à quai entre les deux, sauf les quais, je ne sais pas si certains d'entre vous y sont allés aux heures d'affluence, mais il faut jouer des coudes pour pouvoir avancer tellement ils sont pleins. On ne voit pas bien

comment on va pouvoir supporter encore plus de voyageurs en correspondance. Cela nous paraît difficile. Il faut donc miser beaucoup sur Austerlitz pour y parvenir.

Austerlitz n'est pas du tout loin de la Gare de Lyon. Il y a 500 m entre les deux. Sauf qu'entre les deux, ce n'est pas très plaisant, et d'ailleurs très peu d'usagers quotidiens font cette correspondance à pied. La plupart descendent à Bibliothèque François Mitterrand et prennent la M14 pour aller à Gare de Lyon, et ensuite prendre d'autres RER. Ce n'est pas du tout à pied, et pourtant en temps, c'est peut-être assez performant, mais il faut absolument l'améliorer et si l'on regroupe les deux gares avec toutes les lignes de RER A et D qui sont disponibles à la Gare de Lyon, et les autres lignes de métro M1, M14 et j'en passe, alors là, on a un vrai pôle.

On pense qu'il y a des choses à faire pour réellement être capable d'accueillir de la grande vitesse et d'améliorer le sort des Franciliens en faisant un vrai pôle attractif et performant entre la Gare d'Austerlitz et la Gare de Lyon.

Les usagers du RER C veulent au moins des compensations par l'amélioration des correspondances et un métro vraiment rapide dans la traversée de Paris, mais ils veulent aussi que la régularité soit maintenue. Or, la régularité aujourd'hui est affectée beaucoup plus par des causes externes, de type accidents sur les voies, accidents de personnes : on sait ce que c'est, il y a du vandalisme, il y a des tas de choses, et cela va continuer. Un accident de personne sur une voie, c'est deux heures d'immobilisation aujourd'hui, deux heures pendant lesquelles, si l'on n'a pas les moyens de sauvetage, tout est bloqué, tout s'empile, les trains s'empilent et les voyageurs attendent. Cela ne peut pas durer et ce n'est pas seulement avec quatre voies qu'on le résoudra. Il nous faut au moins six voies, mais il faut pouvoir les mutualiser dans les deux sens.

Dans le projet de RFF pour la LGV POCL il est bien prévu qu'en cas de perturbation sur un TGV il puisse emprunter les voies du RER. Nous voulons l'inverse aussi. On veut qu'en cas de perturbation sur un RER on puisse en secours utiliser les voies dites grande vitesse. Évidemment, on ne le veut pas du tout en régime nominal. En régime nominal, on est tout à fait d'accord avec la séparation des flux. Pour pouvoir avoir cette grande souplesse d'exploitation d'un côté comme de l'autre, il faut avouer que ce sont les solutions en surface qui sont les plus séduisantes. Plus ce sera en surface, plus on aura de possibilités de mutualiser en cas de perturbation.

Effectivement, il y a des problèmes de nuisance d'insertion. C'est vrai. Mais demander des RER en plus et s'imaginer que cela ne fera pas plus de bruit, c'est rêver. Donc, si l'on veut de la capacité en plus sur les RER il faut aussi que l'on demande des protections phoniques. Si on a de bonnes protections phoniques, on peut accepter la grande vitesse en surface. Elle va à l'allure de l'arrivée à Paris, elle n'est pas du tout nuisant sur le plan phonique, beaucoup moins en tout cas que les trains de fret que nous subissons dans l'Essonne, et donc, avec de bonnes protections phoniques, on peut avoir à la fois la souplesse d'exploitation, l'augmentation de capacité et le respect de l'environnement. Restent effectivement les emprises. C'est vrai que les emprises ferroviaires, heureusement, c'est quand même moins nuisant que des emprises routières.

**Michel GAILLARD** : Pouvez-vous conclure, s'il vous plait ?

**Maryvonne NOËL** : Je conclus sur le phasage. Bien évidemment, nombre d'entre vous l'ont souligné : on ne peut pas attendre pour améliorer nos RER la réalisation de lignes LGV qui vont nécessiter des financements énormes. J'ai assisté à la réunion sur le financement à Orléans ; les sommes avancées, les quantités de présidents de région ont quand même ouvert de grands yeux et se demandaient comment ils allaient pouvoir financer tout cela. Soyons raisonnables. Vu les horizons que l'on peut envisager pour la réalisation de la ligne LGV POCL, il faut que l'on ait une première phase pour la traversée de l'Ile-de-France dans

laquelle il faut absolument que l'on mutualise, sinon on n'aura rien du tout : ni les augmentations de capacité de RER, ni tous les avantages que l'on peut retirer de cette mutualisation.

Vraiment, je vous invite à la raison et vous êtes nombreux, les élus ici ; c'est vous qui tenez nos bourses de contribuables. Pensez aussi à nos bourses.

Merci de votre attention.

*(Applaudissements.)*

**Michel GAILLARD** : Monsieur Allary, vous souhaitez réagir sur ces deux interventions (*Non*).

**Charles DE BOURBON BUSSET, Maire de Ballancourt-sur-Essonne** : J'ai une remarque et une question.

La première remarque est pour noter que dans le bilan économique, premièrement au niveau de l'effet de serre, les effets positifs sont pris en compte, à savoir le fait que les gens prendront plus le train que la voiture ou l'avion, mais très bizarrement, le coût effet de serre des investissements n'est pas pris en compte. Or, cela joue sur des petites sommes, mais au niveau du principe, ce n'est pas complètement normal.

Deuxième point, les nuisances liées au bruit ne sont pas prises en compte en termes économiques alors qu'elles peuvent très bien être évaluées et que la réalisation de la ligne POCL sera quand même, au niveau sonore, bruyante pour beaucoup de personnes en Ile-de-France et d'une façon générale sur l'ensemble de son trajet.

Le point central de ma question est le suivant : il est prévu dans l'étude que le trafic va augmenter de 30 % entre 2008 et 2035, je ne dis pas 2025, mais 2035. Ce sont les chiffres de l'étude. Et ceci, par rapport à un scénario dit de référence. Alors, il faut savoir ce qu'est le scénario de référence. Le trafic augmenterait de 30 % si le scénario de référence voyait le jour. Le scénario de référence est que l'ensemble des projets TGV du Grenelle 2 sont construits, si j'ai bien compris. Tout à l'heure, quelqu'un dans la salle parlait de 180 milliards. Je ne sais pas si c'est l'ensemble des projets ou une partie, mais c'est des sommes gigantesques. Aujourd'hui, on est en train de dire que le projet de POCL est rentable au niveau de la collectivité en supposant par ailleurs que l'on a fait 180 milliards de travaux pour réaliser l'ensemble des TGV. Là, il y a déjà quelque chose qui me gêne un peu. C'est pour cela que par rapport aux études du bilan économique je pense qu'il serait bon que l'on compare la ligne du POCL par rapport à un scénario non pas de référence, mais dit au fil de l'eau – qui est d'ailleurs mentionné dans l'étude – qui consiste à dire « on construit le POCL dans le cadre des infrastructures existantes, et on voit la rentabilité du système ». Ce n'est pas fait, à ma connaissance.

Par ailleurs, on nous dit « le POCL va permettre en 2035 de gagner de la régularité puisqu'il y aura 30 % de trafic en plus ». Ce que l'on oublie de dire, c'est qu'en parallèle, grâce à l'accélération du rythme des trains sur la ligne existante Paris-Lyon, on passera – la technique le permettra – de 12 trains à 16 trains, et c'est d'ailleurs indiqué dans le rapport. Ce qui représente une augmentation de 33 % de la capacité de trafic. Cela veut dire que le taux de charge qui est finalement le service rendu par rapport à la capacité va être peut-être diminué, mais sera sensiblement équivalent. Ce qui veut dire, à un taux de charge équivalent, que le problème des régularités ne sera pas fondamentalement modifié si on ne construit pas le POCL. La ligne TGV continuera d'être un petit peu irrégulière, mais ceci pendant les 25 années à venir, d'ici 2035, ce qui n'est pas dramatique. Il n'y a donc pas une détérioration du service considérable de la ligne existante si le POCL n'est pas réalisé.



Voilà les questions que je me pose : est-il raisonnable de prévoir la rentabilité d'un projet avec 180 milliards par ailleurs qui doivent être dépensés pour atteindre le scénario de référence ? Quelle est la rentabilité du projet par rapport à une situation de référence qui serait le scénario dit au fil de l'eau ? Et pourquoi dépenser 16 milliards pour finalement permettre à quelques Franciliens de passer des week-ends à 400 km de Paris, puisqu'en fait la saturation de la ligne existante aujourd'hui, on la constate essentiellement le vendredi soir ?

*(Applaudissements.)*

**Michel GAILLARD** : Je prends d'autres questions ? Je pense que cette intervention justifie une réponse.

**Thomas ALLARY** : Pour expliquer sur tous ces éléments, confirmer effectivement que dans le bilan socioéconomique tel qu'il est calculé et tel que les textes, les instructions ministérielles imposent de le faire, le principe retenu – d'ailleurs quel que soit le type de projet : ferroviaire, routier ou autre – est de comparer la situation du projet avec la situation la veille de la mise en service du projet. C'est vraiment voir l'effet immédiat à partir du moment de la mise en service du projet. Effectivement, de ce fait, le côté négatif de la construction de la ligne, les émissions de gaz à effet de serre dus à la construction de la ligne ne sont pas monétisés et pas inclus dans le bilan socioéconomique. Ceci dit, d'autres coûts et d'autres avantages ne sont pas pris en compte avant la mise en service du fait de ce raisonnement, et donc on peut imaginer que l'ensemble de toute façon s'équilibre, et vous l'avez souligné vous-même, cela porte sur des montants qui sont sans commune mesure avec les autres avantages ou coûts qui ont été considérés.

Par contre, sur la prise en compte du bruit, je le confirme, aujourd'hui, effectivement à ce stade, on ne sait pas « monétariser », on ne sait pas quantifier l'effet bruit.

Vis-à-vis de la question du scénario de référence : le scénario de référence, là aussi, c'est prendre en compte l'ensemble des projets et la situation telle qu'elle peut évoluer de la façon la plus vraisemblable à la veille de la mise en service du projet. Pour nous, cela veut dire prendre en compte l'ensemble des projets que le législateur a décidés dans le calendrier qu'il y a envisagé. Aujourd'hui, le législateur a envisagé une première liste de projets de LGV dans la loi Grenelle 1, et une deuxième liste dans laquelle le projet POCL est inclus. Du coup, effectivement, on considère dans notre situation de référence que ce qu'a prévu le législateur, à savoir l'ensemble des projets de la première liste, sont réalisés. Ce sont les hypothèses de travail. Si le contexte doit évoluer, si le législateur doit revenir sur cette optique parce que la situation financière, politique ou quelle qu'elle soit l'impose, nos études évolueront en conséquence. Mais c'est bien le scénario tel que vous le nommez, le scénario fil de l'eau, c'est-à-dire tout ce qui va se passer, y compris les projets avant POCL.

Peut-être que pour vous le scénario fil de l'eau était « si on ne fait rien et que l'on ne fait que POCL ». Oui, mais POCL n'est pas fait au milieu de rien, il est fait au milieu d'un autre ensemble. On évoquait tout à l'heure la ligne interconnexion sud. Pourquoi nous, RFF, de notre propre chef, enlèverait-on de la situation de référence l'interconnexion sud ? On doit respecter la loi et donc respecter ce qu'a envisagé le législateur. Après, cela peut être analysé, cela peut être contredit, cela peut être argumenté pour/contre, mais le cadre est bien le cadre législatif et c'est ce qui justifie que les études socioéconomiques sont menées de cette façon-là.

Dernier point : vous évoquiez, pour résumer, un parallélisme de la hausse du trafic, environ 30 %, et la hausse de la capacité, environ 30 % aussi. Vous en déduisez que la régularité n'a pas de raison d'être modifiée. Il se trouve que l'on a fait tourner quelques modèles sur ce sujet-là, on a des études qui sont en ligne qui expliquent ce qui a été fait. Les études ont montré qu'effectivement quand on regarde les points d'entrée, de sortie, là où on a le plus de

retards soit qui se créent, soit qui se propagent, on est à des endroits où la hausse du trafic va faire que quand on a un retard, un problème sur la ligne, il va tout de suite se propager, beaucoup plus rapidement à beaucoup plus de trains, et le résultat est une hausse des problèmes de régularité.

**Michel PARROT, Maire adjoint à Brétigny** : On voulait souligner notre position par rapport à POCL et à la ligne C.

Tout ce qui a été dit sur la ligne C à différentes reprises par différents intervenants, nous le vivons au quotidien. Il est vrai que la ligne C se dégrade. Toutefois, on revient aux propositions formulées par Monsieur Allary qui est la synergie réelle entre le projet POCL et le sextuplement de la ligne C ou le schéma directeur, puisque le sextuplement cela fait au moins 30 ou 40 ans que l'on en parle. Cette synergie nous semble tout à fait opportune, moyennant bien sûr tous les problèmes de phases, de délais et de financements. Pour nous, POCL trouve, s'appuie, peut s'appuyer, on ne cherche pas à opposer la ligne C à POCL, mais au contraire à trouver une synergie. Il nous semble qu'il y a là un instant favorable pour trouver cette réponse.

En ce qui concerne le point de connexion, Brétigny a été cité plusieurs fois dans les présentations. Par rapport au débat de Mennecey, nous sommes plutôt ravis et satisfaits qu'une petite nuance, dite à l'ouest d'Étampes, a été présentée à un moment donné dans vos vidéos projections, et cette proposition qui ménage le Gâtinais nous semble tout à fait nécessaire et il faut la creuser. Moyennant cette approche un peu plus à l'ouest, le point de connexion entre le réseau classique et la ligne POCL, au sud de Brétigny, nous semble pertinent. Parce que, effectivement, c'est un instant favorable dans la géométrie du site qui fera se rapprocher POCL et la ligne C. Brétigny a quelques caractéristiques non négligeables. Il y a une capacité foncière, une capacité d'accueillir ce type de connexion, avec un coût ou une démarche raisonnables, donc, notre point de vue est qu'un point de connexion situé au sud de Brétigny en ménageant tout ce qui a été proposé, nous semble favorable.

**Michel GAILLARD** : Très bien. Merci.

**Guillaume ARSAC, Agence d'urbanisme EPURES** : Bonsoir. J'ai une question sur le caractère européen du projet et sur son attractivité pour des exploitants.

Les études que vous présentez depuis le début du débat nous montrent bien qu'un des principaux intérêts de POCL est évidemment sur la desserte de villes à longue distance au niveau national, voire européen. Je trouve que dans la présentation du débouché en Ile-de-France, on aboutit quand même à un paradoxe. Autant sur le débouché lyonnais on voit bien qu'en tombant à Montanay, puis à Saint-Exupéry, pour faire de la longue distance on est là sur un maillon d'un réseau national et européen, autant cette question de débouché en Ile-de-France, à mon sens, pose quand même question. On a finalement la LN1, donc la ligne TGV existante Paris-Lyon qui tombe à Paris-Gare de Lyon. Madame tout à l'heure a bien expliqué que Paris-Gare de Lyon est quand même bien connecté au réseau francilien. On a une ligne actuelle LN1 qui est bien connectée en direction de Roissy et de Lille, qui est correctement connectée pour le moment sur le sud Ile-de-France en direction de Massy, de la Bretagne et de la façade atlantique et demain sera encore mieux connectée à cette LGV Atlantique.

À côté de cela, on a POCL où finalement on nous dit depuis le début qu'il faut que POCL soit un projet national et européen, notamment par rapport à la faisabilité financière du projet ; or, finalement, on a un POCL qui nous est présenté arrivant à Austerlitz et effectivement, ce n'est pas la gare la mieux connectée dans Paris. On ne dessert pas obligatoirement Orly. On comprend la question du coût, mais quelque part, en termes de clientèle, cela peut quand même poser une question, en termes d'aménagement du territoire également. Et on voit aussi que vous avez des hypothèses finalement où on a des TGV inter-secteurs qui venant de

la province, du centre et du sud de la France, sortiraient à Brétigny, à Juvisy pour remonter après sur Villeneuve, repartir sur Coubert récupérer après l'interconnexion Est Ile-de-France.

Inquiétude et questions par rapport au caractère attractif pour les exploitants et Européens de ce projet sur cette question clé de l'Ile-de-France.

Merci.

**Michel GAILLARD** : Merci.

**Joël JOSSO, Conseiller municipal de Villeneuve-le-Roi** : Bonjour. Je vais dire des choses qui sont un tout petit en lien. Première chose de toutes, qui n'est pas l'objet du débat : je crois que s'il y a un sujet qui fait le consensus, c'est le besoin d'améliorer tout de suite le RER C et le RER D. On le dit à tout moment, parce qu'il y a plein d'autorités présentes ici, et qu'il faut toujours le répéter parce que c'est long à se mettre en mouvement.

Je suis favorable au projet, parce qu'à titre professionnel, je suis à Bourges très régulièrement, et c'est quand même le moyen-âge aujourd'hui d'aller à Bourges en train. Il y a quand même des choses à faire. Mais je crois quand même que le projet tel qu'il nous est présenté, la personne qui est intervenue pour l'association tout à l'heure a dit qu'il fallait appeler à la raison, moi, j'appelle à l'imagination. On est au XXI<sup>e</sup> siècle et on nous présente un projet qui arrive dans une gare du XIX<sup>e</sup> siècle. Il y a quelque chose qui me semble invraisemblable. Que l'on imagine la métropole parisienne comme devant forcément avoir toutes ces gares à l'intérieur du périphérique, je trouve cela irresponsable. Je le dis très franchement. On est en train de travailler partout sur la question de la métropole. Ne pas envisager qu'Orly soit une porte d'entrée de la métropole et puisse être en liaison y compris dans le cadre du réseau du Grand Paris tel qu'il s'envisage dans les mêmes délais, cela ne me semble pas raisonnable. Il n'y a pas besoin d'en rajouter sur la description d'Austerlitz, cela a été parfaitement fait tout à l'heure, et il n'y a pas vraiment moyen de l'améliorer donc il faut imaginer autre chose et une gare Terminus à Orly, connectée sur le réseau du Grand Paris me semble une solution raisonnable. Ce qui, pour les habitants de Villeneuve-le-Roi, d'Orly, Choisy est inacceptable, c'est le passage aujourd'hui en aérien. Cela n'a aucun sens pour nous, et nous ne croyons pas du tout au raisonnement de « si vous acceptez ces nuisances-là vous aurez un peu plus vite les améliorations sur le RER C ». Cet aspect-là est un leurre. Pour autant, je souhaiterais que l'on travaille véritablement sur cet aspect des gares.

L'autre chose qui est un souci, c'est que tous nos grands débats sont tronçonnés. On a eu ici il y a environ un an, un débat sur la question de l'interconnexion sud. Cela faisait à peu près l'unanimité pour qu'il y ait une gare sous l'aéroport d'Orly. Les choses nous ont été dites par l'aéroport tout à fait parfaitement tout à l'heure, mais ensuite, quelques mois plus tard – j'habite à Villeneuve-le-Roi, vous n'avez pas tous cette chance là – nous avons eu droit à une campagne à l'automne pour nous expliquer que l'aéroport de toute façon allait déménager. Après même que le même député maire nous ait dit qu'il fallait une gare sous l'aéroport. Cela c'était en début d'année. Au mois de septembre on nous dit l'aéroport doit déménager et il va déménager. Aujourd'hui, le même, parce que c'est tronçonné, dans le cadre de l'EPA ORSA, et là, par contre, cela me semble une excellente prise de position, dit « il faut qu'il y ait sous l'aéroport une gare TGV et que tout cela fonctionne ensemble ». C'est dit très bien dans le cahier d'acteur. Je crois qu'il faut que l'on ait une vision d'ensemble un petit peu plus raisonnable et un petit peu plus sérieuse que cela sur la question des transports.

La conclusion, en tout cas pour moi, est très claire : il ne peut pas y avoir d'acceptabilité par personne de nuisances supplémentaires en surface. Il faut effectivement que l'on accélère l'amélioration du RER C, c'est une priorité absolue.

*(Applaudissements.)*

**Michel GAILLARD** : Merci.

**Madeleine ADAMO** : Si j'ai bien compris, il y aurait une jonction entre le RER C et la ligne TGV au sud de Brétigny.

Je voudrais savoir sur quelle commune se ferait cette jonction.

**Michel GAILLARD** : Monsieur Allary sur ces différentes interventions.

**Thomas ALLARY** : Peut-être un mot sur les modalités d'arrivée en Ile-de-France, sur le comparatif que faisait Guillaume Arsac entre les conditions d'arrivée de la LN1 et les conditions d'arrivée de POCL.

Il faut bien voir que pour un opérateur, là aussi, à nouveau, c'est le temps de parcours qui va jouer, c'est la capacité de desservir des territoires avec au passage une clientèle. Dans le cadre des trajets en Ile-de-France pour les TGV inter-secteurs, il nous semble que le fait de pouvoir desservir le sud de l'Ile-de-France et qu'ainsi le territoire sud francilien profite du passage de l'infrastructure et des TGV qui y sont associés, compte tenu du nombre de TGV concernés, c'était largement en balance avec le temps de parcours différent si on prenait le barreau d'interconnexion sud. Parce que j'ai compris que c'était cela la question derrière, et en balance avec le coût, évidemment, qui est associé – je parlais tout à l'heure de 800 000 millions d'euros. Effectivement, l'intérêt pour l'opérateur, on l'a en tête, mais on met en face des coûts, on met en face des potentiels, des problématiques d'aménagement du territoire et c'est un peu la synthèse de tout cela que l'on essaie de présenter. Il nous semble que vu le nombre de TGV concernés, la balance est plus intéressante avec des arrêts en sud Ile-de-France.

Ceci dit, quand vous parliez tout à l'heure de la question de la clientèle, pour la gare sous l'aéroport d'Orly, je voudrais préciser : les 540 000 voyageurs dont je parlais, ceux qui seraient reportés des gares parisiennes et ceux qui seraient des trafics nouveaux, on retrouve un petit peu les proportions qui étaient évoquées tout à l'heure pour l'aéroport de Roissy, les projections retrouvent la même chose pour cet aéroport, par contre, on voit que tout cela s'équilibre à la sortie entre les différents trafics de correspondances, et on voit que les échanges avec le sud de l'Ile-de-France, on va dire le trafic local si je peux l'appeler comme cela, reste encore relativement modéré. À nouveau, la gare d'Orly, oui, son impact sur l'intermodalité, oui, son impact en termes d'aménagement du territoire, oui. Néanmoins, on voit que l'on reste sur des trafics, quand on regarde d'où ils viennent, relativement modérés.

Sur la coordination nécessaire entre tous les projets, en tout cas la cohérence que l'on doit donner aux projets qui font l'objet de débats publics différents, il faut pour bien préciser que de par la loi, là aussi, les projets d'infrastructures font l'objet de procédures séparées, de débats publics séparés. Évidemment, cela ne nous empêche pas, par exemple RFF, de coordonner nos différentes études, autrement dit, dès que le projet par exemple d'interconnexion sud évolue, on est capable d'intégrer dans les études POCL ce qui évolue, et entre différents Maîtres d'Ouvrage, on sait le faire de la même façon.

**Michel GAILLARD** : Je reprends une série de questions et je demanderai à Monsieur Cochet d'intervenir.

**Étienne CHAUFOUR, Conseiller général de l'Essonne, Maire de Juvisy-sur-Orge** : Bonjour. Je m'exprimerai tout d'abord au nom du Conseil général qui a remis un cahier d'acteur comme nombre d'entre vous.

Évidemment, en tant que Francilien, on aurait tendance à dire et pas uniquement égoïstement, que lorsqu'il y a plus de la moitié des voyageurs qui sont en Ile-de-France, lorsque l'on connaît les problèmes de la ligne C, de la ligne D, et je pense que vous n'ignorez

pas ceux de la ligne A et de la ligne B, on se demande si aujourd'hui la problématique est réellement celle du TGV, mais en même temps, ce n'est pas la question qui nous est posée. Donc, on part du principe que de toute façon on nous interroge sur POCL. Nous répondons en disant : en quoi POCL non seulement ne va pas détériorer de ligne du RER, mais peut éventuellement les améliorer ? Peut-être que cela repose sur un certain nombre de principes.

Le premier, ce fameux problème de la Gare d'Austerlitz. C'est un acquis, on nous dit gare d'Austerlitz. Pourquoi ? Parce que c'est comme ça. Comme si on ne se souvenait pas que ces gares terminus parisiennes n'ont strictement aucun intérêt objectif. Tout le monde démontre aujourd'hui que le modèle berlinois ou le modèle bruxellois est beaucoup plus intéressant que ces gares qui n'étaient que des têtes de pont de réseaux privés. C'était un moyen de montrer que les réseaux avaient une existence. C'était une sorte de vitrine. Aujourd'hui, on sait très bien qu'arriver à Austerlitz, outre que cela va engorger le tronçon central, donc la ligne C du RER, en plus n'a pas grand intérêt. Le problème est, quelqu'un l'a dit tout à l'heure : ne peut-on pas être un petit peu imaginaire ?

Sur 12,5 millions de Franciliens, vous avez 2,5 millions de Parisiens, donc vous avez 10 millions qui habitent ailleurs, et on peut considérer que si dans une gare de banlieue on est à un quart d'heure de Paris, cela veut dire qu'à Paris on est à un quart d'heure de la même gare de banlieue, donc aujourd'hui on peut peut-être se poser la question à l'inverse. Si on trouve une solution – on a par exemple évoqué Orly, alors vous nous dites « Orly, il y a peu de transfert ». Bien sûr, aujourd'hui on ne peut pas aller facilement d'Orly à Paris. Ce n'est pas avec le VAL que l'on va considérer que l'on va être attractif. Nous-mêmes on considère qu'Orly deviendra une gare attractive pour aller vers Paris. La logique qui est la nôtre est de dire qu'il ne faut pas que l'essentiel des TGV aillent engorger le tronçon central, il faut au contraire qu'ils aillent dans une gare qui soit bien maillée avec le territoire francilien et avec Paris, mais sans aller jusqu'à Paris ; il faut que cela permette d'améliorer notamment la ligne C du RER parce que c'est elle qui est doublement concernée. Elle est concernée parce que si l'on veut sauvegarder le Gâtinais, et c'est notre volonté farouche, pour cela il faut absolument que l'on emprunte au maximum ce qui existe aujourd'hui, c'est-à-dire une plateforme, donc que l'on aille vers des logiques de sextuplement qui par ailleurs amélioreront la ligne C du RER. Il faut que l'on règle un certain nombre de problèmes de gares.

Enfin, il y aura sans doute des questions qui vont se poser ensuite. On nous pose toujours la question...

**Michel GAILLARD** : Voulez-vous conclure, s'il vous plaît ?

**Étienne CHAUFOUR** : Je conclus. On nous pose la question de l'inter modalité air-fer. On y croit moyennement. Orly est un aéroport international, mais pour Air France domestique. En revanche ce à quoi nous croyons, c'est que le sud de l'Ile-de-France va quand même comporter 5 à 6 millions de voyageurs et d'emplois. Aujourd'hui, peut-être que l'on peut sortir de ce schéma de principe et avoir une réflexion en se disant : si nous modifions, si nous allions plus au sud et qu'ensuite nous allions faire arrêter quelques TGV à Paris. Et pour une fois, on changerait de dynamique.

**Guy-Francis PARMENTIER, Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne** : Bonsoir. Notre position ne va pas être très surprenante après toutes les interventions que l'on a entendues ce soir, parce que comme presque la quasi-totalité des intervenants nous avons écarté toutes les options qui ne prévoyaient pas la possibilité d'avoir des trains radiaux s'arrêtant à Orly.

Le deuxième point, nous sommes très attachés également à ce que les inter-secteurs puissent être arrêtés soit à Brétigny, soit à Juvisy avec sans doute une préférence pour Brétigny compte tenu de toutes les possibilités qui existent dans ce secteur.

Nous sommes également très attachés à l'insertion de l'infrastructure dans son environnement urbain et naturel, en évitant la traversée du Gâtinais Français, ce que nous venons d'entendre ; et pour terminer, nous sommes aussi très attachés à augmenter l'efficacité du fonctionnement du système de RER en Ile-de-France.

**Michel GAILLARD** : Très bien. Merci.

**Claire-Lise CAMPION, Sénatrice de l'Essonne, Vice-présidente du Conseil général de l'Essonne** : Merci, Monsieur le Président. Je suis vice-présidente du Conseil général de l'Essonne, et à ce titre, vice-présidente du parc naturel régional du Gâtinais Français dont on entend parler depuis le début de cette réunion, et c'est une bonne chose.

Je vais essayer de relayer les préoccupations des élus et des habitants de cette grande moitié sud du département de l'Essonne, sur la carte, à l'endroit, au sud de Brétigny, où les flèches vertes s'inscrivent telles que nous avons pu les voir tout à l'heure, que nous soyons au cœur du parc naturel régional ou que nous soyons à ses portes d'ailleurs.

Le PNR du Gâtinais Français est un territoire majeur pour la biodiversité en Ile-de-France, et le cahier d'acteur qui a été produit et qui est publié rentre dans le détail de tous les atouts de ce territoire, et les territoires limitrophes immédiats ont également des atouts que l'on retrouve à travers un certain nombre de classements de vallées qui sont d'importance. Ces vallées sont tellement importantes, et ce territoire du PNR du Gâtinais Français est tellement important qu'il ne faut pas oublier que non seulement il est habité par des habitants qui ont fait ce choix, mais il est aussi très fréquenté par l'ensemble des Franciliens qui, lorsqu'ils ont envie de trouver un autre environnement, notamment naturel, que celui qu'ils connaissent quand ils habitent soit au nord du département, soit plus proche de Paris dans les territoires de la Petite Couronne, nous rejoignent au moment où ils le peuvent.

Ce qui est important et ce qui a évolué, c'est qu'effectivement, entre les différentes étapes de rencontres que nous avons pu avoir, notamment avec RFF et les autres partenaires, et avec vous, Monsieur le Président et les membres de la Commission, c'est que nous apprenons ce soir – en tous les cas, je l'apprends et j'ai l'impression que mes collègues autour de moi l'apprennent aussi – qu'il y a deux jours a été mis sur le site une étude nouvelle ou le début de quelque chose de nouveau. C'est ce que nous défendons depuis le début et c'est ce qui se retrouve dans les conclusions portées par l'ensemble des élus et des communes du PNR du Gâtinais Français : il y a d'autres alternatives et notamment l'alternative principale, c'est qu'il y a un réseau ferré existant sur ces territoires et que même si c'est 7, 8, 9, 10 minutes de plus par rapport aux objectifs qui ont été fixés par le gouvernement, il faut travailler là-dessus.

On a entendu parler des coûts induits par ce projet, il faut aussi avoir présent à l'esprit qu'utiliser les réseaux existants, c'est aussi, outre le fait que cela n'impactera pas de la même manière l'environnement naturel et humain, c'est aussi diminuer les coûts. Nous allons donc regarder cela avec beaucoup d'intérêt et beaucoup de précisions, et sans doute aussi lors des prochaines rencontres, notamment je pense à celle qui a lieu à Gien dans quelques jours et qui va aborder les questions environnementales et humaines, aurons-nous l'occasion de redire, après avoir regardé ce qui est sur le site plus précisément – et nous le redirons forcément – comment il est nécessaire d'avancer dans ce sens.

Merci.

**Michel GAILLARD** : Merci. Monsieur Allary. Il y a une question à laquelle vous n'avez peut-être pas répondu tout à l'heure.

**Thomas ALLARY** : Oui, Madame Adamo posait une question sur le raccordement au sud de Brétigny qui est envisagé pour les circulations inter-secteurs.

Ce qui compte, c'est le raccordement sur la ligne existante. Ensuite, effectivement, il faut aussi prendre en compte l'urbanisation, donc le tissu urbain de l'agglomération de Brétigny et des autres villages alentour. Il faut trouver un endroit au sud de Brétigny – je ne sais pas encore où cela pourrait être, mais en descendant le long de la ligne – où il n'y a pas de bâti dense pour insérer la ligne et la raccorder.

**Michel GAILLARD** : Il faut attendre un peu. Sur ces interventions ? Madame, puis je vais demander à Monsieur Cochet d'intervenir.

**Claude ROCH, Maire de Lardy** : Je voudrais revenir sur ce que vous venez de parler. Je voudrais vous demander comment vous allez doubler les voies en dessous de Brétigny en sachant qu'il y a quatre voies, deux qui descendent, deux qui montent, et que cela traverse des villes.

Il ne faut pas aussi oublier que la ligne C ne s'arrête pas à Brétigny, elle va jusqu'à Étampes, et de Brétigny à Étampes, ce n'est pas un usager qui l'utilise tous les jours, c'est quand même un certain nombre. Il ne faut pas reporter le problème. Je suis OK au-delà de Brétigny, mais jusqu'à Étampes, il y a du monde qui prend cette ligne C. Si vous mettez un TGV entre Brétigny et Étampes en plus dans des voies où on n'en a que quatre, expliquez-moi comment vous allez faire.

**Bernard COULON, Citoyen francilien** : Tout d'abord, je suis évidemment, en premier, pour l'amélioration des RER B, C, D, tous. Je suis pour une gare à Orly, pour l'inter modalité air-fer, pour les passagers franciliens du sud de l'Ile-de-France ; je suis pour une ligne continuant ensuite à Paris en tunnel pour la tranquillité, pour les passagers parisiens, pour les passagers du nord de l'Ile-de-France. Je suis donc *a priori* pour le schéma 3.

Je ne comprends pas pourquoi envisager de refaire passer des trains inter-secteurs sur les lignes classiques alors que le projet interconnexion sud a été présenté, « vendu », aux citoyens comme permettant la suppression totale de la circulation des TGV, sauf les TGV normands, sur cette ligne classique Massy-Valenton.

**Michel GAILLARD** : Je crois qu'il y a un besoin de clarification.

**Bernard COULON** : On est toujours dans, sinon la fusion, la coordination des projets interconnexion sud et Massy-Valenton, etc.

**Bernard GOBITZ, AUT Ile-de-France (FNAUT)** : Je voudrais dire simplement que l'AUT FNAUT Ile-de-France vient de faire paraître un cahier d'acteur dans lequel elle rappelle les dix principes qui nous paraissent valables pour tout investissement majeur en Ile-de-France.

Parmi ces dix principes, je venais défendre deux principes qui étaient, d'une part, la mutualisation des investissements et par ailleurs le bannissement de toute nouvelle infrastructure qui ne serait pas interopérable avec l'existant. Or, je viens d'entendre de la part de RFF que nos vœux, qui étaient jusqu'à présent des vœux assez pieux, venaient d'être exaucés, puisque mutualiser le POCL en région parisienne et ses suppléments portés par le STIF nous paraissait une solution évidente qui a été aussi portée à l'instant par les responsables de RFF.

Par ailleurs, nous avons eu un petit schéma où l'on voyait sur la ligne nouvelle ou plutôt sur les deux voies nouvelles entre Paris et Juvisy des TGV ainsi que des TER. Ce qui prouve bien l'interopérabilité qui sera prévue sur ce tronçon. Nous en sommes ravis, très contents, et nous sommes heureux de l'évolution de RFF en l'espace d'un an, parce que ce type de principe avait été un petit peu oublié ou négligé dans le cadre du débat précédent sur l'interconnexion sud par exemple.

Cela dit, je voudrais attirer l'attention des riverains du Paris-Juvisy sur le choix qui pourrait être fait entre une infrastructure nouvelle en souterrain entre Juvisy et Paris et une infrastructure à l'air libre proche, je dirais, des voies actuelles. Aujourd'hui, les riverains entre Paris et Juvisy supportent les nuisances acoustiques et autres venant de la circulation de plusieurs centaines de trains : des RER, des TEOZ, des trains de fret, et des RER, bien sûr. Dans l'hypothèse où ces deux voies supplémentaires, Juvisy-Paris, seraient construites en tunnel, il n'y aurait pas de nouvelles nuisances puisque les TGV passeraient en tunnel, c'est certain, mais les anciennes subsisteraient, il resterait 300, 400, 500 trains peut-être par jour qui continueraient à passer le long des riverains d'Ablon, de Vitry, etc.

Dans le cas où le sextuplement Paris-Juvisy se ferait en surface, cela représenterait un investissement si important – je crois que la fourchette va de 500 millions à 1 milliard d'euros – que cela permettrait peut-être et même sûrement aux riverains d'exiger et d'obtenir enfin les protections acoustiques et autres qui leur manque depuis de nombreuses années. Ce qui veut dire que la solution qui paraît *a priori* protéger le mieux les riverains de Paris-Juvisy, ce n'est pas le tunnel, ce serait bien les deux voies à l'air libre. Il faut savoir, sauf erreur, qu'une protection par mur anti-bruit coûte à peu près 1 million d'euros le kilomètre. Paris-Juvisy, c'est 15 km, donc c'est 15 millions d'euros. Si l'on veut une protection encore plus importante ou plus évoluée, et l'insertion environnementale encore plus étudiée, mettons que l'enveloppe de 50 millions paraît largement suffisante ; 50 millions par rapport à l'investissement de 500 millions ou 1 milliard, c'est entre 5 et 10 %, ce n'est pas grand-chose. Et cela, les riverains pourront l'exiger à ce moment-là. Quand les trains passeront en tunnel, les autres trains continueront, eux, à passer en surface et à gêner les riverains.

Merci.

**Michel GAILLARD** : Merci. Avez-vous des éléments de réponse ?

**Thomas ALLARY** : Sur les questions de capacité entre Brétigny et Étampes. C'est un élément qui apparaît précisément dans le rapport complémentaire qui a été mis en ligne il y a deux jours. On s'est penché un peu plus profondément sur le sujet. Entre Brétigny et Étampes il y a quatre services RER Grande Ceinture avec des arrêts, trois à quatre TER Aqualys – je parle des circulations en heure de pointe et par sens – et deux trains de fret. C'est cet ensemble de circulation qu'il faut réussir à faire circuler sur quatre voies et effectivement, si l'on rajoute les TGV, il faut en compter une dizaine, cela fait beaucoup. Il faudra continuer à explorer l'organisation de ces circulations. C'est un point qui est abordé, mais sans conclusion dans l'étude. Si l'on poursuivait sur cette piste, il faudrait approfondir pour voir si l'on arrive à bien regrouper les différentes circulations. On est sur quatre voies, et on n'est pas dans une hypothèse de rajouter deux voies entre Brétigny et Étampes. Au sud d'Étampes on a trois voies, et là, pour le coup, si on voulait faire passer des TGV en plus, il faudrait mettre à quatre voies.

**Michel GAILLARD** : Merci. Monsieur Cochet, que pense la SNCF, opérateur du système ?

**Christian COCHET, directeur général adjoint en charge du développement de SNCF Proximités** : Merci, Monsieur le Président.

Effectivement, le regard que l'on peut porter sur ce projet est le regard de l'opérateur d'aujourd'hui du réseau à grande vitesse, de l'ensemble des trains voyageurs qui circulent. Ce qu'il en sera dans un certain nombre d'années, je ne sais pas le dire. En tout cas, c'est le regard de l'exploitant qui depuis maintenant longtemps exploite l'ensemble de ce réseau.

Ce regard de transporteur est nécessairement pour nous fonctionnel ; c'est s'attacher à voir quelles améliorations cela peut apporter à l'ensemble de nos voyageurs avec deux dimensions :



- ◇ L'articulation avec le reste de l'existant – je crois que cette question a beaucoup été abordée et je vais en dire un mot.
- ◇ La question du raccordement sur le réseau à grande vitesse via les TGV inter-secteurs.

### Le réseau existant

Je voudrais commencer par le réseau existant et notamment la problématique des RER parce que je crois que l'entreprise SNCF depuis quelques années est à son plus haut niveau. Son président s'est exprimé à de nombreuses reprises là-dessus, a mis l'accent sur la question de l'amélioration des trains de la vie quotidienne. Il y a clairement deux objectifs sur lesquels nous avons appelé à l'urgence de décision et de réalisation.

Le premier est un objectif de désaturation, de modernisation du réseau. Je parle du réseau de manière générale, et le deuxième objectif dans la continuité qui est un objectif de reconfiguration du réseau en particulier là où c'est nécessaire, d'extension de ses capacités.

Je donne juste un chiffre global avant de recentrer mon propos sur l'objet de cette réunion. Il y a aujourd'hui 2,9 millions de Franciliens dans les trains. Dans 15, 20 ans, on sera à peu près à 4,5 millions de voyageurs qui seront sur le réseau francilien. La question est : comment les transporte-t-on ? Quelle réponse l'ensemble des acteurs de transports publics apportent à ce besoin croissant ? C'est un besoin que j'ai chiffré simplement en restant sur la tendance des dernières années. Il n'y a pas d'effet de report modal, on est en gros sur le « *train* » des dernières années. Ce chiffre de 4,5, je crois qu'il doit tous nous interpeller et nous avons cette obligation de préparer cet avenir-là pour les Franciliens qui ont droit à des transports de qualités. On sait bien qu'aujourd'hui, de ce point de vue là, la réponse qui leur est apportée n'est pas complètement satisfaisante.

Sur la ligne C, on est complètement dans cette problématique. La question d'urgence, et on s'en est félicité, a été prise en compte dans la convention particulière. Elle a été évoquée tout à l'heure par Jacques Picard. Elle a été prise en compte puisqu'une des lignes budgétaires les plus significatives de la convention particulière inter-régions porte précisément sur la mise en œuvre du schéma directeur de la ligne C et les équipes Transilien de la SNCF et les équipes RFF Ile-de-France ont décidé – c'est une première – de mettre en place un plateau commun pour nous mettre en situation de gagner en efficacité sur la conduite des études de la réalisation des travaux parce que nous avons la conviction qu'il y a une vraie urgence à apporter une amélioration sur la ligne C, qui sera d'abord une amélioration en termes de robustesse.

On sait que l'on a là deux étapes : une première étape qui est en gros 2013, 2014. Ce n'est pas grand-chose, mais c'est la suppression, par exemple, des limitations de vitesse dans l'intramuros, qui vont permettre de gagner un peu de respiration, un peu de robustesse sur cette ligne. Et puis, c'est l'étape qui est prévue dans la convention particulière qui permettra à l'horizon 2017, 2018, de pouvoir gagner en robustesse en ayant supprimé un certain nombre de points noirs et un certain nombre d'élus qui sont ici connaissent bien ces points noirs. On peut citer l'exemple de Brétigny qui, je crois, illustre à lui tout seul l'ensemble des difficultés d'exploitation que connaît la ligne aujourd'hui.

J'en viens à la troisième échéance de ce schéma directeur qui est celle de l'extension de la capacité. C'est vrai qu'elle a été prise en compte dans le cadre de cette convention particulière puisqu'une ligne budgétaire a été fléchée pour pouvoir engager les premières études visant à terme à passer à six voies, de façon à pouvoir se mettre en situation de répondre à ce besoin d'augmentation d'offre qui sera nécessaire à ce moment-là. Je crois, de ce point de vue là, et ce que j'ai entendu ce soir me le confirme, que le projet POCL dans les orientations qui sont proposées par RFF a vocation à converger avec cette étape de schéma directeur de la ligne C.

Il me semble que cette question de la mutualisation d'infrastructures, de la réponse qui va être apportée au plan du réseau doit pouvoir accélérer – y compris, pourquoi pas effectivement à un moment donné par la mutualisation, la mise en commun d'une partie de la réflexion sur cette partie-là du projet – la capacité de l'ensemble des acteurs à apporter une réponse qui est absolument indispensable. Je voudrais redire ici que la priorité absolue de la SNCF aujourd'hui en Ile-de-France est bien la question d'amélioration du transport de la vie quotidienne et la désaturation et ensuite la question de l'augmentation de capacité est pour nous le point fondamental.

De ce point de vue là, je me réjouis de cette recherche de possibilité de convergence que l'on peut trouver par la mutualisation d'une partie de l'infrastructure. Elle a aussi une vertu naturellement au plan économique : une infrastructure partagée est une infrastructure que l'on sait naturellement plus facilement financée.

### Le raccordement sur le réseau à grande vitesse

Le deuxième élément que je voudrais évoquer est la question du raccordement sur le réseau à grande vitesse, peut-être simplement en partageant à ce stade quelques constats avec vous. Je crois que l'on a entendu les expressions des uns et des autres sur le sujet gare d'Orly, en particulier, et aussi sur la question de la connexion, du lien possible ou pas, entre l'interconnexion sud qui a fait l'objet d'un débat public il n'y a pas longtemps et POCL.

Quelques éléments pour redire, et c'était indiqué je crois dans la proposition de départ, que le besoin de réponses aux TGV inter-secteurs au départ de l'Auvergne, au départ du Centre, est un besoin qui est beaucoup plus faible que celui qu'une interconnexion sud a vocation à satisfaire. Je crois qu'il est peut-être utile de redire ici que POCL a en particulier une vocation radiale, axiale, c'est le dédoublement de Paris-Lyon, pour faire court. Je le dis simplement de manière schématique par opposition à ce qu'est l'interconnexion sud dont la vocation première est bien de pouvoir amorcer cette idée de rocade de grande vitesse de façon à faire en sorte que l'on améliore l'attractivité pour l'ensemble des Français du TGV en développant l'offre inter-secteur.

Cela passe effectivement par la nécessité de pouvoir assurer par des passages dans des gares qui sont en périphérie de l'Ile-de-France, mais qui sont des gares de transit, qui sont des gares de passage, qui ne sont pas des gares Terminus. Je mets cela en débat, ma remarque est purement factuelle, il faut la prendre comme cela à ce stade. Une gare Terminus, ce n'est pas la même chose qu'une gare de passage. Une gare Terminus est une gare dans laquelle il y a 8, 10 voies, il faut l'organiser, il faut la construire, il faut la dimensionner, il faut des voies de garage, il faut une capacité à être relié, par exemple, à l'atelier de maintenance du matériel. C'est donc un ensemble. Ce n'est pas le même sujet, on change de paradigme quand on parle d'une gare Terminus TGV par rapport à la configuration d'une gare en transit. Et regardez un peu aujourd'hui en Ile-de-France comment l'ensemble du réseau s'est progressivement développé pour à la fois bien voir que notre objectif est bien précisément demain de mieux desservir la population francilienne, de lui permettre de mieux accéder au TGV par des gares qui ne soient pas des gares axiales, des gares radiales.

Mais en même temps, et c'est le dernier point par lequel je souhaiterais conclure mon propos, partager avec vous également le constat du financement pas sous l'angle de l'investissement – je crois qu'il a été largement évoqué aujourd'hui, on a parlé SNIT, on a parlé d'un certain nombre de choses –, mais sous l'angle de l'exploitation.

Le regard qu'un opérateur comme la SNCF aura le moment venu dans sa capacité à délivrer un service dans des conditions économiquement satisfaisantes renvoie en particulier à la problématique des péages. Ce n'est pas un sujet de débat, c'est un sujet de constat aujourd'hui : un investissement, une fois que l'on a enlevé un certain nombre de financements, ce qui reste à la charge de Réseau Ferré de France est quelque chose qui doit se

traduire dans l'équation économique du TGV, et je crois que cette question-là est pour nous extrêmement importante. On sait aujourd'hui que nous sommes à la recherche d'un nouveau modèle économique du TGV. La question des péages est, de ce point de vue là, extrêmement importante, et je crois que dans le contexte dans lequel on est, l'économie, et la réflexion que l'on a à conduire là-dessus doit porter non seulement sur l'investissement, mais aussi sur l'ensemble des coûts d'exploitation.

Un dernier mot sur les gares pour souligner, comme l'a dit Madame Noël et d'autres également, que la question de l'inter modalité et de la connexion d'une gare comme Paris Austerlitz à l'ensemble du réseau de transports publics au départ d'Austerlitz est quelque chose de tout à fait important et cette capacité demain à apporter une réponse en continuité, en mettant de la fluidité dans les flux au départ et à l'arrivée à Paris Austerlitz sera évidemment un élément d'attractivité supplémentaire pour les voyageurs.

Merci.

**Michet GAILLARD** : Merci, Monsieur Cochet. Je prends quelques questions.

**Guillaume POIRET, Géographe et urbaniste, Villeneuve-le-Roi** : Je vais commencer par une constante. J'ai fait une interconnexion sud aussi, et c'est quand même assez fort, à chaque fois que l'on parle de TGV on commence par parler de RER et je crois que c'est un message qui doit passer aujourd'hui, si ce n'est déjà fait : il y a un ras le bol des usagers qui est assez net par rapport aux conditions actuelles et si l'on insiste à ce point sur la dégradation depuis 10, 15 ans des conditions de voyage, ce n'est pas pour une amélioration dans 10, 15 ans, c'est pour une amélioration rapide maintenant.

J'insiste parce que l'on parle par exemple de sextuplement, je n'ai rien contre, mais j'aimerais que l'on m'explique comment on va passer de 6 voies, par exemple, jusqu'à Bibliothèque François Mitterrand, voire Austerlitz, à deux voies à Saint-Michel-Notre-Dame. Le cadencement à Saint-Michel-Notre-Dame, c'est un train toutes les deux minutes. À l'heure actuelle, on est déjà en surcapacité quasiment. Si vous avez une minute de retard, vous mettez 15 à 20 trains en retard. Va-t-on augmenter à nouveau Saint-Michel-Notre-Dame ? Va-t-on passer à quatre voies ? Comment le fait-on puisqu'il y a la Seine à côté ?

On a insisté beaucoup sur la gare d'Orly. Je crois que c'est une chose assez importante. Cela permet déjà de pérenniser, de forcer à l'évolution de cet aéroport. C'est un point important et j'insiste bien que l'ensemble des élus soient d'accord sur le fait de pérenniser Orly en insistant sur cette gare. Les investissements vont être tellement grands que cela impose de maintenir Orly là où il est et de le faire évoluer vers un trafic qui sera plus international et davantage un trafic d'affaires. Je pense que cela va être aussi assez important parce que cela représente un challenge également pour le pôle d'Orly, qui est quand même un très grand pôle sur l'Ile-de-France. Comment le fait-on passer d'un pôle logistique, industriel, ce qu'il est encore aujourd'hui, aussi un pôle tertiaire, qui va intégrer pas mal de personnes ?

La question du terminus a été posée à nouveau par la SNCF. C'est une vraie question. Il y a beaucoup de coûts qui ne sont pour l'instant pas pris en compte. On parlait de cette inter modalité à la Gare d'Austerlitz, ce sont quand même des coûts qu'il faut rajouter. Cela coûte assez cher de construire un métro, de le prolonger, de construire des passages entre Austerlitz et la Gare de Lyon. Tout cela, c'est quand même des coûts supplémentaires qu'il faut ajouter à l'ensemble des scénarios. Construire un terminus à Orly, c'est un surcoût, mais par rapport aux 10, 15 km de tunnel que l'on évite entre Orly et Austerlitz, quels bénéfices a-t-on par rapport aux aménagements qu'il va falloir faire au niveau d'Austerlitz, quels bénéfices a-t-on également ? Et par rapport à l'attractivité que va avoir la gare d'Orly, quels bénéfices peut-on tirer de tous ces aménagements ?

J'insiste parce que je signale quand même que lors des réflexions sur le Grand Paris il a aussi été question par une équipe de supprimer la Gare du Nord et la Gare de l'Est et de faire une énorme gare à Aubervilliers, c'est-à-dire de dépasser ce fameux périphérique et faire en sorte que l'on parle de multipolarité, c'est-à-dire le fait que vous avez une métropole, un centre, mais aussi plusieurs centres secondaires au sein de cette métropole, et que ce soit un élément véritablement prégnant dans l'organisation des transports et que ce ne soit pas sans arrêt centré sur Paris.

**Bernard DECAUX, Maire de Brétigny-sur-Orge :** Je vais essayer d'amener ma contribution par rapport aux deux questions qui ont été posées en introduction : y-a-t-il une utilité à cette ligne POCL ? Quelles réflexions en matière d'aménagement du territoire ?

Je crois que finalement les deux questions sont très liées puisque, pour avoir assisté à des débats notamment à Orléans, je crois qu'il ne faudrait pas que nous, franciliens, nous oublions finalement l'essentiel de la question qui est posée. C'est quand même la desserte du grand centre de la France, et je ne voudrais pas que nos problématiques franciliennes viennent finalement être un obstacle à une solidarité entre les territoires, et en fait répondre mal à une question d'aménagement du territoire. Je suis absolument convaincu que cette ligne POCL a une utilité évidente pour nos voisins du grand centre.

Est-ce supportable par la région Ile-de-France ? Je réponds là aussi oui, à la condition qu'il y ait une synergie possible avec le problème de desserte de banlieues et je crois qu'il y a vraiment une synergie possible avec le RER C. Monsieur Allary, je crois, l'a dit tout à l'heure dans son propos liminaire : c'est 45 trains supplémentaires par jour disponibles pour le créneau de la ligne C si l'on fait cette ligne POCL. Je crois qu'il n'y a donc pas de contradiction, bien au contraire, entre la ligne POCL et l'amélioration de la ligne C. J'ai même noté – et Monsieur Allary l'a dit à deux reprises – que le dossier POCL ne retarderait pas le schéma directeur et l'amélioration tant attendue sur la ligne C, mais au contraire, l'accélérerait. Je crois que l'on a là une formidable opportunité de ne pas prendre encore du retard. Je vais parler un petit peu de l'Essonne puisqu'à la fois le Grand Paris a oublié l'Essonne en grande partie, en tout cas toute la partie centrale et sud de l'Essonne a été oubliée, et je ne voudrais pas que des aménagements – quand on me dit une gare supplémentaire à 1 milliard d'euros, donc finalement un renchérissement du coût de la ligne POCL de 8 à 10 %, je crois qu'il faut quand même que l'on fasse très attention parce que cela pourrait être une raison pour laquelle finalement la ligne ne pourrait pas se faire.

J'invite à ce que cette réflexion se fasse aussi en termes de coûts, et que nous puissions avoir la meilleure solution par rapport à cet aménagement du territoire et donc, ne pas rajouter finalement au déséquilibre existant, notamment au travers du Grand Paris, mais au contraire donner une possibilité au centre Essonne et au sud de l'Essonne de pouvoir, lui aussi, avoir une participation au développement de la vie économique. Vous le savez, au centre de l'Essonne, il y a la base aérienne de Brétigny qui est en train de se libérer et un grand projet économique va se développer. Je pense que la variante qui aboutit à desservir du côté de Brétigny me paraît être une des solutions pour compenser l'oubli du Grand Paris et équilibrer en matière de développement du territoire et d'aménagement du territoire.

**Michel GAILLARD :** Merci bien.

**Christian BREZET, SNCF Gare d'Austerlitz :** Merci beaucoup, Monsieur le Président. Je représente la SNCF sur le volet Gare d'Austerlitz.

Sur la Gare d'Austerlitz, il y a peut-être trois informations que je voudrais vous communiquer aujourd'hui.

Il y a un gros projet de redéveloppement qui est en cours, qui se lance aujourd'hui, qui est un projet phasé sur une dizaine d'années. Ces phases s'enclenchent les unes après les autres, et

comme vous vous en doutez, ce sont des équilibres qu'il faut atteindre au cas par cas, étape après étape.

La deuxième information est que ce projet se lance naturellement avec le projet POCL qui vient s'insérer dans toute la problématique d'inter modalité dont Madame parlait tout à l'heure avec l'Association Circule, qui est effectivement la problématique de toute cette inter modalité qui aujourd'hui est presque défailante et sur laquelle on sait tous qu'il y a un gros travail à faire.

Des groupes de travail sont aujourd'hui lancés. On retrouve les acteurs de l'État, du STIF, de la RATP, de RFF qui sont tous présents autour de la table très régulièrement pour essayer d'améliorer cette inter modalité sur ces 10 ans qui viennent, et de l'améliorer en prenant en compte les flux que nous attendons de POCL, POCL en gare Terminus Austerlitz.

Le troisième élément est de vous dire que par contre, cela fait partie du schéma de référence, ou du modèle de référence du projet POCL. Ce projet d'Austerlitz aujourd'hui est programmé, il se bouclera dans les années qui viennent, étape par étape, mais en étant un point d'entrée du modèle de référence de POCL, et donc il faut considérer pour POCL – un monsieur demandait tout à l'heure quel serait le coût qu'il fallait prendre en compte sur les investissements d'Austerlitz – ce sont des coûts qui sont pris en compte par ailleurs et qui sont donc aujourd'hui mis en place, ou qui seront mis en place, pour qu'en 2021 on soit prêt à attendre 10 ans s'il le faut l'arrivée de POCL en gare d'Austerlitz.

**Philippe MONTERET, Consultant informatique, Nogent-sur-Marne** : Bonsoir. Je suis déjà intervenu plusieurs fois sur le site.

J'ai une question : je trouve que dans tous ces débats il y a une chose dont on ne parle pas beaucoup : c'est le fret. On nous dit toujours que le projet POCL va indirectement favoriser le fret parce qu'il va libérer des voies existantes. Or, le fret peut aussi provoquer énormément de nuisances. Une des questions que j'aimerais poser c'est : puisqu'on envisage un tunnel depuis Ivry jusqu'à Étampes ou Brétigny, ne pourrait-on pas y faire circuler des trains de fret la nuit afin de réduire les nuisances qu'apportent ces trains ?

Ensuite, j'aimerais savoir si l'on ne pourrait envisager de faire assez rapidement, en avance de phase, le tronçon Paris-Orléans et éventuellement un tronçon entre Roanne et Lyon.

**Christine BOURREAU, Maire de Chalo-Saint-Mars** : Bonjour. Chalo-Saint-Mars est un petit village à l'ouest d'Étampes, environ 1 000 habitants.

J'ai entendu avec beaucoup d'attention l'intervention de Madame Claire-Lise Champion notre sénatrice, et j'aurais aimé entendre exactement la même chose pour notre village qui va être concerné, tout au moins par l'étude, à l'ouest d'Étampes. C'est vrai que nous sommes tout petits, mais nous avons les mêmes caractéristiques que le Gâtinais, et mon souhait, ce soir, est simplement de dire : étudions avec la même attention le Gâtinais, bien entendu, mais aussi tous les villages et toutes les zones qui pourraient être traversée par toutes les autres études parce que nous aussi, notre village est sur un site inscrit, il a une biodiversité très importante.

Je voulais juste faire cette remarque très brève, mais je souhaite vraiment que soient étudiés avec la même attention tous les paysages traversés.

Merci.

**Michel GAILLARD** : Merci. On ne l'a pas évoqué. Pourrez-vous nous en dire quelques mots rapidement, l'organisation de la concertation post débat, avant la clôture de cette rencontre ? Cela rejoint la préoccupation de Madame.

**Denis RABIER, Chambre de l'Agriculture d'Ile-de-France Ouest** : Je suis un peu surpris de tout ce débat. Cela fait deux heures et demie que cela dure, je n'ai pas entendu une seule fois le mot agriculture, même dans la présentation.

Je voudrais tout de même dire que nous, Chambre d'agriculture, on est très réservé sur le projet du Paris-Clermont-Ferrand parce que l'on a un petit peu d'expérience, on sait comment cela se passe, on a connu des réalisations de TGV, d'autoroutes, de créations de nouvelles routes. Forcément, cela impacte très fortement sur l'économie des exploitations agricoles. Il y a des démantèlements complets d'exploitations. Quand vous avez un TGV qui passe en plein milieu d'une exploitation, il y a des parcelles à gauche, il y a des parcelles à droite, et il n'y a pas toujours la route auprès pour aller faire des parcelles de l'autre côté du TGV, et c'est très difficile pour une exploitation agricole, parce que la circulation des engins agricoles dans nos régions, ce n'est pas simple. Et cela, pour l'instant, on n'en parle pas.

Deuxièmement, je voudrais dire que l'on ne souhaite pas ce projet. Naturellement, cela ne nous intéresse pas, on n'est pas naïf, on sait qu'il se fera quand même et s'il se fait, qu'il se fasse au long des infrastructures existantes, ce serait quand même plus simple pour l'agriculture.

Dernière chose : il y a des agriculteurs dans le PNR du Gâtinais, il y en a hors du PNR du Gâtinais. La Chambre de l'agriculture défendra tous ces agriculteurs. Je voudrais simplement dire que c'est un peu vexant de dire que l'on ne passe pas dans le Gâtinais, on va passer à côté. Le paysage à côté du Gâtinais est aussi joli que dans le Gâtinais.

**Michel GAILLARD** : Je voulais dire que cette préoccupation des exploitants agricoles, on l'a parfaitement entendue, à tel point que nous avons rajouté une réunion thématique à Gien la semaine prochaine, pour parler des aspects environnementaux liés aux activités humaines, c'est-à-dire à la fois le monde agricole, l'activité agricole, et les aspects zones urbaines, le bruit, l'insertion urbaine. Ce sujet sera abordé spécifiquement à Gien la semaine prochaine.

Je reprends encore une question.

**Corinne COTINOT, Directeur de recherche INRA (Institut National de la Recherche Agronomique)** : Bonjour. À l'INRA, environ 25 % de notre personnel est en Ile-de-France, mais on a aussi beaucoup de centres qui sont dans la région Centre, et l'on regarde plutôt d'un œil favorable cette ligne de TGV qui nous permettrait une meilleure connexion avec nos centres de Bourges et de Clermont-Ferrand par rapport à ceux qui sont en Ile-de-France.

La deuxième chose, je voudrais vous informer aussi ce soir que l'on a en projet à l'INRA de développer une plateforme expérimentale dans la région de Brétigny, et que cette plateforme expérimentale aura vocation à devenir une plateforme européenne, et donc on est favorable évidemment à la connexion de cette région avec les aéroports d'Orly qui desserviront mieux la région. On est aussi bien sûr tout à fait favorable à l'amélioration de la ligne C des RER pour tous les personnels qui les empruntent tous les jours et qui peinent sur cette ligne.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur le fait que dans cette plateforme localisée dans le sud de Brétigny se trouve exactement à l'endroit où vous avez prévu de faire l'entrée ou la sortie du tunnel et que c'est un gros problème parce que cela nous empêcherait de développer cette plateforme si le tracé reste tel qu'il est et comme l'a fait remarquer Monsieur, cela fractionnerait complètement aussi les terres agricoles qui sont exploitées par l'INRA. La plateforme que nous avons actuellement, la ferme sur Leudeville, est le troisième exploitant agricole de la région et il serait très dommage de défaire toutes ces parcelles et nous empêcher de monter cette plateforme qui, à mon avis, serait importante pour la recherche et la formation enseignement supérieur dans la région.

**Michel GAILLARD** : Très bien. Monsieur Allary, quelques commentaires sur ces interventions.

**Thomas ALLARY** : Il y a eu pas mal de questions. Je vais essayer de les reprendre dans l'ordre, en commençant peut-être sur une question à laquelle je n'avais pas répondu tout à l'heure sur la raison pour laquelle certains TGV inter-secteurs allaient réemprunter l'actuel barreau d'interconnexion.

Le projet d'interconnexion sud prévoit de faire baisser, d'après les études qui avaient été présentées, le nombre de TGV qui circulent entre Massy et Valenton de 74 à 6. C'était l'idée. Des circulations type RER C, par exemple, circuleraient sur le trajet que l'on voit. Si l'on regarde les TGV inter-secteurs qui vont vers le nord et vers l'est, on voit déjà qu'il n'y a pas de croisements. Là, on est sûr à peu près 8 TGV inter-secteurs qui composent la majorité de nos TGV province-province. Il resterait environ, d'après nos études, 2 TGV province-province qui iraient en direction de l'ouest, et c'est ceux-là qui pourraient effectivement interférer avec des circulations RER et rajouter du trafic sur la majorité du secteur Massy-Valenton. On parle donc de 2 TGV maximum par jour, donc quelque chose de relativement modeste et dont on ne pense pas que cela peut apporter de nuisances particulières que ce soit aux riverains ou par rapport à l'exploitation ferroviaire. Si par contre on envisageait de faire passer ces TGV sur le futur barreau d'interconnexion, pour ces 10 TGV, on parle d'un investissement de 800 000 millions d'euros pour permettre les tunnels pour passer d'une infrastructure à l'autre. On a estimé à nouveau à ce stade-là que cet investissement était trop onéreux pour l'avantage apporté.

Il y a une question sur l'utilisation possible d'un tunnel d'Ivry à Brétigny par des trains de fret la nuit. Il y a deux niveaux de réponse à cela.

Le premier est que la conception en général d'une ligne pour le fret n'est pas du tout la même que la conception d'une ligne pour la grande vitesse, donc *a priori* on n'est effectivement pas sur une ligne qui serait dimensionnée et qui serait conçue pour des trains de fret classiques, même la nuit. Par contre, à l'horizon du projet et de son exploitation ultérieure, on ne sait pas ce qui existera, si des circulations à grande vitesse fret devaient exister un jour. On peut toujours regarder ce type de possibilité.

Il y avait une question qui suivait sur le phasage.

Le phasage côté Paris-Orléans, je l'ai clairement évoqué tout à l'heure, ce serait éventuellement une idée, vraiment circonscrite à l'Ile-de-France. On l'a vu dans le cadre d'une mutualisation RER et vraiment dans l'objectif d'améliorer les transports du quotidien qui sont l'urgence. Par contre, un autre phasage – et vous citiez Roanne-Lyon – n'a pas de sens en termes de trafic qui pourrait être capté immédiatement par rapport à l'investissement nécessaire, parce que je le rappelle, le projet repose quand même sur ces deux piliers : doubler Paris-Lyon et desservir le centre de la France. Si l'un des deux n'est pas réalisé, le projet perd beaucoup de son sens socioéconomique, les deux piliers étant relativement équilibrés. À partir du moment où l'on phase, cela veut dire que l'on n'a pas le pilier doublement Paris-Lyon par nature. Autant la situation très particulière de l'Ile-de-France permet d'envisager cette idée, autant ailleurs sur le tracé c'est quelque chose qui aujourd'hui n'est pas du tout à l'ordre du jour.

Un point ensuite général sur l'attention qui doit être portée à toutes les communes à l'ouest d'Étampes.

Évidemment, à partir du moment où l'on élargit une option de passage, et à partir du moment où dans une option de passage on réalisera des études approfondies, toutes les attentions seront portées à tous. C'est donc effectivement une occasion de parler de la façon dont on travaillerait dans des études ultérieures. Aujourd'hui, on est dans une phase de débat

public où l'on présente de très grandes orientations, de très grands scénarios, avec des options de passage qui sont extrêmement larges. D'ailleurs, à ce sujet, l'arrivée ou une sortie de tunnel ou une entrée dans le secteur de Brétigny, on ne sait absolument pas très précisément aujourd'hui où cela serait. C'est ce que l'on a appelé « variantes exploratoires » tout à l'heure, on est vraiment sur des traits schématiques pour montrer ce que l'on sait envisager en Ile-de-France, on n'est pas du tout sur des tracés physiques. La zone de passage en Ile-de-France est la bande verte que l'on a vue au début qui reste extrêmement large. Si le projet devait se poursuivre, c'est dans cette bande que l'on travaillerait pour réaliser des études techniques plus approfondies et on le réaliserait en poursuivant le dialogue avec le public, avec les grands acteurs.

À l'issue du débat, il y aura le bilan de la Commission et il y aura la décision de RFF, donc à l'horizon du mois de juin de cette année, sur les suites que RFF entend donner au projet. Les suites, c'est soit que l'on arrête le projet parce que le débat montre qu'il n'est pas opportun, soit on le poursuit. Si on le poursuit, sur la base de quel scénario (s) (au pluriel ou au singulier.) Et quelles études réalise-t-on ? Quel type d'approfondissement ? Quels financements ? Quel calendrier ? Quels partenaires ? Et on entre dans une nouvelle étape d'études qui doit conduire à une enquête d'utilité publique, donc avec un tracé à l'horizon de 5, 7 ans environ.

Pendant ces études, on va progressivement rechercher des zones de passage préférentielles, puis des fuseaux un petit peu moins larges, puis enfin des tracés qui seront étudiés techniquement. Pendant toute cette étape, évidemment on aura ce que l'on appelle un système de gouvernance, avec des comités de pilotages, les grands élus qui valident les études et les approfondissements successifs. Pour alimenter ces comités de pilotage en études partagées, on a tout un dispositif de concertations où l'on continue d'associer le public, les associations, pour présenter les différentes idées que l'on a, les différents approfondissements, et continuer d'échanger à travers des rencontres publiques ou le site internet, etc. Donc, le débat public est bien le début du dialogue avec l'ensemble des acteurs, ce n'est pas du tout une étape isolée avant de revenir dans 5 à 7 ans à l'enquête d'utilité publique.

**Michel GAILLARD** : Très bien, merci. Je pense que l'on va conclure cette rencontre.

On a bien entendu, il y a trois points clés qui ont été soulevés :

- ✓ La question du RER C, je pense que chacun s'attendait bien à ce que ce soit une focale importante des échanges.
- ✓ La question des gares qui évidemment est un point, là aussi, clé. Le choix des gares, on a beaucoup parlé d'Orly, mais il y a d'autres éventualités envisagées.
- ✓ La question du Gâtinais. Certes, je ne sous-estime pas du tout en disant la question des terres agricoles, et je répète qu'à Gien on va beaucoup en parler, mais il y a cette question du parc du Gâtinais qui est aussi une des problématiques en Ile-de-France.

Merci à tous de votre participation.