

DEBAT PUBLIC
PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE
PARIS-NORMANDIE

Réunion publique locale
Mantes-la-Jolie, le 18 octobre 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN,
- Pierre-Gérard MERLETTE,
- Marie-Françoise CORNIETI,

Maîtrise d'ouvrage

- Jean-Damien PONCET, chef de la mission LNPN - RFF
- Philippe ADAM, adjoint au chef de la mission LNPN - RFF

(Début de la réunion à 19h10)

Présentation du débat public

Marie-Françoise CORNIETI, membre de la Commission particulière du débat public, précise que la CPDP est indépendante du maître d'ouvrage et neutre. A aucun moment du débat, elle ne donnera d'avis sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Ce débat public porte sur l'opportunité du projet (faut-il le réaliser ou non ?), ses objectifs et ses caractéristiques. Dans les deux mois suivant la clôture du débat, la commission rédige un compte-rendu. Le maître d'ouvrage décide ensuite des suites qu'il donne au projet (poursuite, modification ou abandon...).

Présentation du projet

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la mission ligne nouvelle Paris-Normandie à RFF expose la situation actuelle du réseau ferroviaire entre Paris et la Normandie (saturation entre Paris et Mantes-la-Jolie et ponctualité des trains perturbée).

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission ligne nouvelle Paris-Normandie à RFF indique qu'en 2009, un Comité de pilotage composé des grandes collectivités et du monde économique a fait l'inventaire des besoins et des objectifs que l'on pouvait assigner à un projet de développement ferroviaire ambitieux entre Paris et la Normandie.

Quelques exemples de réflexions conduites par ce Comité de pilotage ont été dégagés :

- Quelles interactions entre le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie et les transports franciliens ?
- Quels moyens de déplacement pour soutenir les coopérations entre les grandes villes normandes ?
- Quelles réponses pour les nombreuses villes moyennes, voire même petites villes, qui ont aussi des besoins en termes d'accès à l'Ile-de-France, mais aussi aux chefs-lieux régionaux ?
- Quelles perspectives et marges de développement pour les Transport Express Régionaux autour des métropoles régionales ?

Le Comité de pilotage a donc balayé l'ensemble de ces besoins et produit un cahier des charges en quatre objectifs : objectifs de desserte, objectifs de qualité de service, objectifs de temps de parcours, objectifs pour le fret ferroviaire. La solution, selon RFF, permettant

d'atteindre les objectifs définis, consiste à compléter le réseau et à le réorganiser autour d'une ligne nouvelle.

Philippe ADAM spécifie qu'en Normandie trois scénarios sont soumis au débat. Ils se distinguent selon l'endroit où se fait la bifurcation, vers Le Havre d'une part et vers la Basse-Normandie d'autre part. Les coûts des scénarios A et B avoisinent les 6,5 milliards d'euros et le scénario C 9,5 milliards d'euros du fait d'une traversée de la Seine au Havre sous l'estuaire et des ouvrages plus importants.

Séparer les « trains normands » des trains franciliens répondait à la recherche d'optimisation du projet proposé de ligne nouvelle et du projet du prolongement du RER E à l'ouest, dont le débat public a eu lieu en 2010. Quels en seront les bénéfices pour l'Ile-de-France ? : Densifier et diversifier l'offre, mailler le réseau, offrir sur le RER E des temps de parcours plus attractifs, amélioration du RER A vers Cergy de la desserte du Val-d'Oise et des Yvelines.

Scénarios en Ile-de-France entre Paris et le raccordement vers Mantes, dont le temps de parcours actuel est de 30 mn :

- Le scénario le plus au nord, Confluence-Les Mureaux : coût de 4,9 milliards d'euros, temps de parcours : 26 mn ;
- Le scénario légèrement plus au sud, Confluence-Chanteloup : coût de 3,9 milliards d'euros, temps de parcours : 26 mn ;
- Le scénario qui s'infléchit vers le sud après la gare d'Achères Confluence-Poissy : coût de 4,2 milliards d'euros, temps de parcours : 27,5 mn ;
- Le scénario Mantes direct : coût de 4 milliards d'euros, temps de parcours : 26 mn.
- Contournement de Mantes : 500 millions

Echanges avec le public

Philippe KESSAS, Guerville, souhaite savoir si le tracé du contournement de Mantes est d'ores et déjà déterminé, et quelles propositions de tracés sont faites ?

Jean-Damien PONCET confirme que le tracé n'est pas connu à ce jour, mais seulement les options de passage, allant parfois jusqu'à 10 km de large. Si RFF décide de poursuivre l'instruction de ce projet, à l'issue du débat public, les tracés seront progressivement affinés jusqu'au stade de l'enquête d'utilité publique. Pendant toutes les phases suivantes, la concertation va se poursuivre.

Henri STREF, Membre de l'Association de Sauvegarde de l'Environnement d'Épône (ASEE), estime qu'un projet identique de LGV Paris – Le Havre a été déclaré « antiéconomique » en 2000. Pourquoi aujourd'hui cette ligne deviendrait-elle rentable ?

Qu'est-il fait pour désaturer la liaison Paris-Mantes ?

Concernant le fret, a-t-il été envisagé d'utiliser le réseau Seine sous-utilisé, dont les ports de Limay et Gennevilliers ?

Jean-Damien PONCET précise que le projet porté aujourd'hui est différent car plus adapté au territoire que le projet présenté en 2000.

Concernant la saturation de Paris-Mantes, créer une ligne nouvelle signifie créer 16 à 20 sillons, c'est-à-dire la possibilité de faire passer entre 16 et 20 trains supplémentaires par heure. Certes, la saturation pourrait se retrouver à Saint-Lazare, mais l'arrivée d'Éole libérera un certain nombre d'espaces (5 à 6 trains par heure) en faveur des trains normands.

Le premier effet positif de la LNPN sur le fret est de délester les lignes existantes de leur trafic, notamment aux heures de pointe. Un autre projet, la rénovation de la ligne Serqueux – Gisors viendra compléter ce délestage.

Les ports ont besoin des deux modes de transport ferroviaire et fluvial. Le dispositif fluvial permet de venir jusqu'à l'Ile-de-France, et éventuellement plus tard de monter vers le nord avec le Canal Seine-Nord Europe, mais les ports ont besoin de gagner des hinterlands beaucoup plus profonds, notamment d'aller dans l'Est de la France, et au-delà. La compétition entre les grands ports se joue sur le territoire européen, auquel on accèdera en venant du Havre et de Rouen, par le ferroviaire, beaucoup mieux que par le fluvial qui a quand même ses limites.

Jacques PICARD, Conseiller Régional d'Ile-de-France, Secrétaire de la Commission des Transports, confirme que le doublement du Mantois fait l'unanimité au niveau de l'Assemblée régionale. La région n'a pas d'avis définitif sur la question des parcours et des tracés, la question de la gare Confluence et souhaiterait avoir des précisions sur l'impact du projet quant à la desserte de Cergy, territoire en pleine expansion.

En tant que membre d'Ecologie Europe les Verts, il s'interroge sur l'aménagement du territoire, selon le projet Grumbach consistant à relier Paris au Havre, sans desservir finement le territoire. Comment les villes moyennes sur l'ensemble du secteur sont-elles desservies ?

M. Picard estime que la modernisation des lignes au-delà de Mantes serait plus sobre en investissements, 6 à 8 milliards d'euros en moins, pour un trajet Paris-Le Havre effectué en 1h30-1h35 au lieu du 1h15 du projet de LNPN. Une étude a été demandée à la CNDP sur le potentiel de la ligne actuelle rénovée.

Jean-Damien PONCET indique que le sujet de la gare de Confluence sera longuement abordé lors de la réunion d'Achères. Il précise que l'amélioration de la desserte de la vallée de la Seine par le RER E à l'horizon LNPN pourrait donner lieu à un redéploiement partiel du RER A en faveur de Cergy. Néanmoins ce domaine n'entre pas dans la compétence de RFF, mais dans celui du STIF (autorité organisatrice des transports en Ile-de-France), un schéma directeur est en cours d'élaboration.

Quant à l'aménagement du territoire, le projet Grumbach partait de Paris, passait au nord de Rouen, pour arriver au Havre en n'assurant aucun autre service. Le projet LNPN est à l'antithèse du projet Grumbach, en assurant un temps de 1h15 entre Paris-Le Havre mais aussi bien d'autres objectifs notamment au niveau de la liaison entre Paris et Mantes.

Le projet, dans la variante la moins onéreuse, s'élève à 10,7 milliards, dont la moitié est dédiée à des questions de capacité et l'autre moitié à des gains de temps de parcours. Des aménagements du réseau existant, en termes de dépense par minute gagnée, ne s'avèrent pas une solution rentable.

Philippe ADAM explique que le projet améliorera les trajets Paris-Normandie mais aussi régionaux comme une autoroute qui permet des trajets longue distance mais aussi des trajets « de trente kilomètres ».

Olivier GUÉRIN confirme qu'une expertise complémentaire sur les effets d'une modernisation de la ligne actuelle devrait avoir lieu en novembre-décembre, dont les résultats seront discutés au cours du débat public début 2012.

Dominique BRAYE, Président de la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY) a bien conscience que le projet LNPN est une chance historique ; le Mantois a toujours été impliqué dans l'évolution du dispositif ferroviaire. Depuis 15 ans, le Mantois a effectué un considérable redressement, il envisage de passer du redressement au rayonnement. Pour rayonner, la mobilité est capitale. Si jamais cette LNPN n'était pas réalisée, la dimension Axe Seine perdrait tout son sens.

Pierre VAVASSEUR, Deauville souhaite connaître le coût des études déjà réalisées ainsi que les institutions qui les ont financées ? Des cars du type de ceux de l'A14 express ne peuvent-ils pas constituer une bonne alternative à la LNPN ? Quid de la maintenance par la SNCF des rames, pourra-t-elle assurer financièrement ?

Jean-Damien PONCET répond que les dépenses (6 millions d'euros) sont prises en charge par l'État, RFF et les Conseils régionaux.

Le transport par car fonctionne bien sur une certaine distance et sur un réseau autoroutier qui n'est pas saturé. Sur des distances plus longues, le car interurbain perd beaucoup de son intérêt, car il ne va pas du tout à la vitesse du ferroviaire. Il n'est pas compétitif et n'incite pas les gens à préférer les transports en commun à leur automobile.

Philippe ADAM précise que le coût des rames n'entre pas dans les coûts d'infrastructure indiqués. Pour l'instant, on ne sait pas qui sera le financeur de ces rames (autorité organisatrice, exploitant).

Philippe DE LAULANIÉ, Élu à Épône, demande si l'on a envisagé un scénario de contournement complet de Mantes, avec la création d'une nouvelle gare, extérieure à Mantes ?

Philippe ADAM explique que le projet LNPN et ses dessertes a été pensé en synergie avec le réseau existant. Les gares excentrées ne permettent pas d'offrir de correspondance. Pour une efficacité globale et une meilleure accessibilité des voyageurs, il semble plus opportun de profiter d'une gare centrale. La force du ferroviaire est de desservir le centre-ville.

Olivier GENDRON, CGT Cheminots, émet quelques remarques sur la possible régénération du réseau, qui générerait quelques économies substantielles par rapport à la ligne nouvelle.

Philippe ADAM précise qu'entre Mantes et Paris, si la LNPN n'est pas réalisée, aucun gain de temps ne sera obtenu, même en effectuant une régénération du réseau.

Roland BONNEPART, Directeur Régional SNCF, spécifie que les enquêtes réalisées montrent que les voyageurs ont envie de trains à l'heure, confortables et propres. Sur Paris-Le Havre et Rouen-Le Havre, la ponctualité s'est améliorée fortement (94 %), mais ne pourra guère progresser en raison de la saturation du réseau (Paris-Mantes et en gare de Rouen). Du matériel a été modernisé avec le concours des Conseils régionaux pour progresser en matière de confort. La propreté est une exigence légitime, une entreprise de nettoyage fait des

prestations de nettoyage en parcours dans des trains Paris-Rouen-Le Havre, ce qui améliore la satisfaction des voyageurs.

Gérard MERCHER, Directeur de l'Association Le Havre Développement aborde le fret et les grands enjeux de demain avec les flux de marchandises notamment entre les ports du Havre, de Rouen et le port de Paris. Dans cette perspective de développement de nouveaux sillons de fret, le contournement de Mantes n'est-il pas une donnée indispensable ?

D'après Jean-Damien PONCET, le fret, avec ses exigences propres, est évidemment pris en considération dans le projet LNPN, au même titre que les voyageurs. Ce sont des exigences de compétitivité économique, de capacité, de fiabilité, de vitesse moyenne. En simplifiant, le trafic du port du Havre serait plutôt orienté vers Serqueux – Gisors, et celui du port de Rouen serait plutôt laissé sur l'itinéraire historique. Le contournement de Mantes aura tout son rôle à jouer dans ce système.

Marie-Françoise CORNIETI rappelle qu'une réunion thématique sera consacrée au fret le 10 janvier au Havre.

Alain RISPAL, Adjoint au Maire d'Aubergenville, confirme que la ligne nouvelle Paris-Normandie correspondant à une véritable attente du territoire Mantois. Au-delà l'opportunité de réaliser ce projet, des précisions devraient être données sur les tracés. Il déplore que le STIF ne soit pas représenté à la tribune.

Olivier GUÉRIN spécifie que, contrairement à d'autres projets, notamment sur des lignes à grande vitesse, la discussion ne porte pas sur un tracé précis, mais d'abord sur l'opportunité du projet. Cette opération se passe en amont de la définition du tracé plus précis.

Jean-Damien PONCET indique que le STIF rédigera un cahier d'acteurs. Même s'il n'a aucun représentant dans la salle, le STIF n'est pas absent du dossier. Le schéma de présentation des effets du projet en Ile-de-France a été élaboré conjointement entre le STIF et RFF.

Olivier GUÉRIN précise que les dessertes de la LNPN dépendront d'autorités organisatrices que sont l'État et les Conseils régionaux de Basse et Haute-Normandie.

Louis GOMEZ, Président du Comité des Usagers des Transports de l'ouest parisien, déplore les conditions de transport actuelles. Pour obtenir une amélioration de la gare de Mantes, il est nécessaire que celle-ci devienne non plus une simple gare de banlieue mais une gare véritablement interrégionale. Les dessertes de la Seine Aval doivent être perfectionnées, en particulier sur la ligne Paris-Saint-Lazare - Mantes par Conflans (rive droite) et sur la ligne Paris Montparnasse – Mantes (rive gauche). Pour favoriser la mobilité, il faut développer l'inter-modalité, le maintien des parcs-relais en milieu rural notamment pour pouvoir accéder aux gares. Il réclame des améliorations à court terme sur le réseau existant, et la création d'un comité de suivi de ce projet de LNPN.

Jean-Damien PONCET ne peut être précis sur la ligne Mantes-Montparnasse, mais la désaturation des lignes liée à la réalisation de la LNPN peut laisser un certain nombre de perspectives.

Si le projet LNPN doit se poursuivre, les mécanismes de la poursuite de la concertation seront définis à la fin du débat public.

Sophie PRIMAS, Sénatrice des Yvelines, adhère à ce projet qui est très important pour le développement de ce territoire des Yvelines et de l'ensemble de la Vallée de la Seine. Elle est néanmoins préoccupée par l'emprise du tracé qui passe sur des zones agricoles importantes. Par ailleurs, qu'en sera-t-il des réserves foncières le long de l'A13 ?

Jean-Damien PONCET confirme que l'option de passage, secteur dans lequel pourrait s'inscrire le tracé, est présentée dans le dossier de la maîtrise d'ouvrage. L'enquête publique définira ultérieurement une bande de 500 m de largeur. Ensuite, le projet lui-même n'occupera évidemment pas 500 mètres de large.

Philippe ADAM indique que les réserves foncières de l'A13 ne peuvent être utilisées dans la zone immédiate de Mantes, du fait que l'autoroute traverse la zone agglomérée de Mantes, la forêt de Rosny classée natura 2000 et qu'elle est en montée très prononcée à cet endroit. Par contre, il est tout à fait envisageable dans certains scénarios de jumeler l'infrastructure nouvelle avec l'autoroute.

Marie-Françoise CORNIETI rappelle qu'une réunion thématique est prévue sur les impacts de l'actuel projet sur l'agriculture et sur l'environnement le 12 janvier à Évreux.

Claude BOITEAU, Association de Protection des Sites d'Orgeval (APSO), demande si le fret pourrait se raccorder à la Tangentielle Ouest et à la Tangentielle Nord, ce qui permettrait éventuellement de distribuer ces containers sur l'ouest et le nord de Paris ?

Philippe ADAM dit que les trains de marchandises utiliseront comme aujourd'hui le réseau des grandes ceintures pour contourner Paris. Les tangentielles sont plutôt des projets voyageurs de type de tram train ou tramways.

Aurélien WOLCKE, Comité des usagers de l'Ouest francilien, Mantes-la-Jolie se dit qu'à l'horizon 2020, avec l'arrivée d'Éole, les usagers Mantes - Paris Saint-Lazare et inversement perdront en heure de pointe à peu près un train. Y a-t-il aujourd'hui des prévisions de parcours ? Il faut bien veiller à ce qu'il n'y ait pas une diminution du nombre de trains offerts à ces voyageurs. Quelle serait l'échéance éventuelle de ce projet, s'il se fait ?

Jean FAUSSURIER, Directeur du projet Éole, spécifie qu'à l'horizon d'Éole, le service à Mantes augmentera sensiblement par rapport à la situation actuelle et de plus l'offre sera diversifiée (Paris Saint-Lazare, Nanterre, La Défense, Haussmann Saint-Lazare, Magenta...)

Pour Jean-Damien PONCET, l'échéance de la mise en service de la LNPN est dictée par le délai nécessaire pour les études et les procédures administratives ainsi que le financement de l'opération. La mission financement présentera ses conclusions en février, les premiers éléments pourraient être évoqués lors de la réunion publique du 17 janvier. La phase d'enquête publique pourrait se situer en 2016, la déclaration d'utilité publique en 2017, et les travaux commencer à ce moment-là probablement entre Paris-Mantes.

Agnès GRANDOU, Communauté d'agglomération de Rouen, Pôle transport, affirme que le projet présenté de LNPN est très structurant à l'échelle nationale et à l'échelle des territoires, avec la possibilité d'un développement structuré le long de l'axe Seine qui serait cohérent avec les besoins de développement de la région capitale. Il doit donc ouvrir de réelles

perspectives pour le développement des échanges pour les voyageurs et pour le fret sur trois points en particulier : la capacité, la fiabilité et la vitesse. La réalisation du contournement de Mantes est indispensable à la tenue de ces objectifs.

Robin PETITGRAND, Mantes-la-Jolie, préconise de réaliser en couplant les deux projets (Éole et LNPN) des travaux qui permettraient de créer une nouvelle voie qui passerait par la gare de Mantes.

Jean-Damien PONCET explique que les trains, qui circuleront sur le contournement de Mantes, devront répondre à des objectifs de temps de parcours et à une vitesse de circulation de 250 km/h. En admettant que ce « contournement » puisse traverser Mantes, pour autant, il ne s'agirait pas d'en conclure que les trains en question pourraient s'arrêter, ce qui n'augmenterait pas la desserte de Mantes, mais juste les nuisances sonores.

Hervé RONDELLE, Mantes-la-Ville, indique que le contournement de Mantes devra couper la vallée de la Vaucoeurs et la vallée de la Mauldre. Ces ouvrages seront-ils souterrains ou aériens ? Peut-il être précisé comment vont se passer les raccordements qui sont prévus dans les études techniques à Rosny-sur-Seine et à Jouy-Monvoisin ?

Jean-Damien PONCET précise que l'on traverse les montagnes en tunnel et les vallées en viaduc. C'est ce qui est envisagé pour les traversées des vallées concernées.

Philippe ADAM indique qu'il n'est pas possible à ce jour d'être plus précis que les options de passage déjà présentées.

Paul MARTINEZ, Maire de Buchelay, Vice-président de la CAMY, inscrit la LNPN dans une des composantes de l'axe Seine. Le contournement de Mantes est stratégique, mais ne doit pas diminuer la desserte de Mantes, ni sacrifier les espaces agricoles.

Philippe ADAM indique que c'est au contraire le contournement de Mantes qui permet de garantir qu'il y aura suffisamment d'arrêts à Mantes. Par ailleurs, pour continuer à circuler les trains doivent être suffisamment remplis, notamment par les voyageurs qui montent à Mantes, d'où l'intérêt de la desserte de cette ville.

Françoise DESCAMPS-CROSNIER, Maire de Rosny-sur-Seine, Vice-présidente de la CAMY et Conseillère régionale d'Île-de-France, apporte son soutien au projet de ligne nouvelle Paris-Normandie. Ce projet était inscrit dans le contrat de projet État Région Île-de-France, dans le SDRIF de 2008 qui présentait un schéma global et ambitieux de développement de tout un réseau. Avec l'arrivée du canal Seine Nord, la plate-forme de confluence permettra de desservir le Bassin parisien et favorisera le développement économique.

Thierry COT, Directeur de l'agglomération d'Évreux, estime que les élus Hauts et Bas-normands soutiennent ce projet de LNPN et en particulier le désengorgement du Mantois. La communauté d'agglomération d'Évreux plébiscite quant à elle le scénario B dans une logique de maillage du territoire, de mobilité et de développement économique du territoire.

Danielle de GRAMONT, Épône, préconise de construire des murs antibruit afin de préserver les riverains des nuisances sonores de cette ligne, en particulier en zone urbanisée.

Jean-Damien PONCET revient sur l'exigence des normes sonores en vigueur. La construction de talus antibruit n'est pas systématique et nécessite une emprise foncière supplémentaire. D'autres solutions d'isolation phonique peuvent être trouvées au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Sylvain PETIT, Lognes, affirme que la Chambre d'agriculture d'Ile-de-France sera particulièrement vigilante à ce qu'il y ait le moins d'impacts possible sur l'agriculture. Il souhaite que le contournement se fasse à l'intérieur de la gare de Mantes.

La ligne nouvelle Paris-Normandie est évoquée, mais cela va-t-il aussi augmenter les dessertes vers la province (Lyon, Marseille, pourquoi pas à Strasbourg) ?

Jean-Damien PONCET confirme la vigilance de RFF sur les conditions d'insertion de la ligne vis-à-vis des exploitations agricoles.

Le projet sera connecté en gare de la Défense au métro automatique du Grand Paris qui permettra aux Normands de rejoindre notamment la gare TGV de Roissy. Indépendamment de cela, la LNPN en tant que telle ne modifie pas la possibilité existante d'avoir des trains directs entre la Normandie et les autres régions françaises. Donc, il y a deux systèmes complémentaires, le système sans rupture de charge mais avec une fréquence qui sera quand même faible (1 voire 2 trains par jour et par destination), et l'autre système avec rupture de charge mais une fréquence élevée.

Liliane BERMONT, Comité d'usagers Rive droite de la Seine, s'inquiète du nombre de trains et de la desserte de la Rive droite ainsi que de la résolution des problèmes de passages à niveau.

Philippe ADAM confirme la politique nationale progressive de suppression des passages à niveau. La desserte de la rive droite de la Seine relève des compétences du STIF. Des réflexions sont conduites sur d'éventuelles infrastructures nouvelles. Ce secteur n'est surtout pas oublié.

Marie-Françoise CORNIETI conclut les travaux de cette réunion en remerciant les participants.

(Fin à 22 heures)