

**DEBAT PUBLIC  
PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE  
PARIS-NORMANDIE**

**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, Directeur de la mission LNPN – RFF
- Philippe ADAM, adjoint au Directeur de la mission LNPN – RFF

*La séance est ouverte à 19 h 10 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public et animée par Marie-Françoise CORNIETI.*

**Marie-Françoise CORNIETI, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :** Bonsoir, nous sommes réunis ce soir pour que vous puissiez vous informer et exprimer votre opinion sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), projet dont le maître d'ouvrage est Réseau Ferré de France.

**PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC**

Deux textes réglementent les débats publics, comme celui organisé autour de la LNPN :

- Un texte européen : la Convention d'Aarhus, qui a été signée en 1998. Par ce texte, les Etats signataires garantissent les droits d'accès à l'information et de participation du public au processus décisionnel en matière d'environnement ;
- Un texte français issu du Code de l'Environnement. Je ne vais pas le paraphraser puisque vous pouvez le voir sur l'écran, il montre à quel point il est important que le public soit associé au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national. Or, la LNPN est un projet d'intérêt national.

La Commission Nationale du Débat Public a nommé notre Commission Particulière du Débat Public, dans laquelle nous sommes cinq.

Etant donné qu'il y a pratiquement deux réunions publiques par semaine, nous avons la chance de pouvoir nous remplacer, contrairement aux gens de RFF, qui eux, sont là deux fois par semaine pour répondre à vos questions.

Ce soir, sont présents :

- Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public ;
- Pierre-Gérard MERLETTE ;

- Moi-même, Marie-Françoise CORNIETI.

Cette Commission Particulière a deux caractéristiques essentielles : elle est indépendante du maître d'ouvrage et elle est également indépendante des acteurs politiques, économiques ou autres, du projet.

Autre point extrêmement important : notre Commission est neutre ; cela veut dire qu'aucun membre de cette Commission n'exprimera jamais une opinion ou un avis sur le projet qui est en débat.

► Notre rôle :

La Commission permet au public tout d'abord de s'informer sur ce projet, d'obtenir de la documentation écrite, d'obtenir des réponses à ses questions au cours des réunions publiques, d'avoir de l'information également sur le site Internet, de poser des questions et obtenir des réponses de RFF.

Par ailleurs, notre rôle est de permettre au public d'exprimer ses observations, ses critiques, éventuellement ses suggestions, sur trois points :

- L'opportunité du projet : faut-il réaliser ce projet ?
- Les objectifs du projet, c'est-à-dire la ponctualité, la fréquence, les gains de temps, le transport des marchandises, le fret, les nouvelles liaisons locales, régionales, vers Roissy, vers le réseau national, le réseau européen, etc. En gros : quelles améliorations attendent les usagers ?
- Ensuite, les grandes caractéristiques du projet, parmi lesquelles : quel sera le ou les tracés ? En effet, vous avez probablement vu que des options de tracés sont proposées.

Enfin, des solutions alternatives pourraient-elles être présentées, qui auraient un intérêt et dont le maître d'ouvrage pourrait tenir compte ?

Notre rôle est également de veiller au respect de trois principes :

- La transparence de l'information : toute l'information disponible est mise à la disposition du public, d'une part sur le site Internet, d'autre part sous forme écrite. Vous avez eu différents documents sur table et à l'entrée de cette salle, il y en aura d'autres au fur et à mesure de l'avancement du débat car des personnes morales rédigent des cahiers d'acteurs pour exprimer leurs positions.
- L'équivalence, c'est-à-dire que chacun peut exprimer son point de vue dans les mêmes conditions et il en sera tenu compte avec un intérêt égal ;
- L'argumentation : pour qu'un débat ait lieu, il faut que les prises de position soient argumentées ; il faut évidemment que ces prises de position puissent être discutées, sinon il s'agit de prises d'opinion qui ne feront pas avancer le débat.

► Les réunions publiques :

Le débat public se déroule du 3 octobre au 3 février prochain ; 23 réunions publiques sont prévues en Haute et Basse-Normandie et en Ile-de-France :

- ✓ 1 réunion d'ouverture ;
- ✓ 16 réunions locales ;
- ✓ 5 réunions thématiques.

Ce soir, nous tenons la troisième réunion locale.

Ces réunions locales sont destinées à permettre au public de s'informer (c'est le maître-mot) et s'exprimer (autre maître-mot) de façon à identifier les points à développer lors des réunions thématiques qui vont suivre.

Nous avons en effet choisi de mettre en décembre et en janvier les 5 réunions thématiques :

- L'aménagement du territoire ;
- Le développement économique ;
- Le transport du fret ;
- Les impacts sur l'agriculture et l'environnement ;
- Le financement et la rentabilité du projet.

Les dates de ces réunions figurent sur les documents que vous trouverez en sortant de cette salle.

➤ Le site Internet :

Je vous disais qu'au cours du débat vous pouviez vous informer, poser des questions et donner votre avis, lors des réunions publiques comme ce soir, sur le site Internet. A ce jour, alors que le débat a commencé le 3 octobre, il y a eu déjà 21.000 visites sur ce site, 126 questions, et 58 réponses. Quand nous recevons une question, nous la validons et nous la transférons au maître d'ouvrage, qui est en charge d'y apporter une réponse. Il y a eu 133 avis et commentaires.

La prolongation du débat au cours des réunions publiques sur le site Internet :

Je faisais allusion à l'instant au système des questions/réponses. Ce soir, en sortant de cette réunion, si vous n'avez pas pu poser exactement votre question, vous pouvez aller la poser sur le site. La Commission veille à ce que RFF y réponde rapidement.

Il y a également sur le site des espaces de discussion, des forums, pour que vous puissiez poursuivre les débats.

Certaines réunions, notamment les réunions thématiques, sont diffusées en direct et les personnes qui ne peuvent pas se déplacer peuvent poser leurs questions sur Internet ; il y sera répondu dans la mesure du possible au cours des débats et s'il n'y a pas trop de questions dans la salle, sinon nous les prendrons comme questions écrites.

➤ Les contributions écrites :

Il n'y a pas que les questions, mais également les avis et contributions écrites, qui sont déposés directement sur le site Internet – là, il n'y a pas de réponse de la part de RFF –, ou par courrier envoyé à la CPDP.

Il y a également des cahiers d'acteurs, dont vous avez déjà pu trouver quelques spécimens sur la table à l'entrée. Ils sont présentés par des personnes morales (des acteurs locaux, économiques, politiques). Nous retenons comme cahiers d'acteurs les contributions qui enrichissent le débat. Il faut vraiment que cela apporte des éléments nouveaux au débat.

Les cahiers d'acteurs sont publiés sur le site Internet et également imprimés et mis à votre disposition lors des réunions publiques.

➤ Les suites du débat :

Quelles sont les suites du débat ? Que va-t-il se passer à partir de la fin du mois de janvier ?

Deux mois après la clôture du débat, notre Commission publie un compte rendu qui rapportera fidèlement les points de vue exprimés au cours des réunions publiques et sur le site Internet.

Non seulement notre Commission publie un compte rendu, mais la CNDP va rédiger un bilan.

Ces deux documents sont transmis au maître d'ouvrage, qui a alors un délai de trois mois pour, à la lumière des enseignements du débat, indiquer les suites qu'il donne à son projet :

- il le poursuit tel quel,
- il le poursuit en le modifiant en tenant compte de ce qui a été exprimé au cours du débat,
- il abandonne purement et simplement le projet.

Je vais donner la parole maintenant à Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM, ici présents, pour présenter le projet de LNPN au nom de RFF.

Ensuite, ce sera le temps de vos questions, de vos interventions orales.

Pour cela, il faut que vous leviez la main pour que les hôtesse puissent vous voir et vous remettre le micro. Je vous prie de bien vouloir vous lever, et également de vous présenter (en donnant votre nom et la ville dont vous êtes originaires). Je vous demande de ne pas dépasser 3 minutes, car finalement plus on est concis, mieux on est entendu par les autres.

Encore une fois, si vous préférez poser les questions par écrit, les hôtesse vous ont donné des feuilles sur lesquelles vous pouvez porter ces questions. Elles nous seront apportées au cours de la réunion et nous les transmettrons à RFF pour que des réponses puissent y être apportées dès à présent, et éventuellement sur le site Internet.

Une dernière précision : RFF répond à vos questions en tant que maître d'ouvrage. Il est possible que certaines questions appellent un éclairage de la SNCF (bien que la SNCF ne soit pas dans le projet). Deux représentants de la SNCF sont présents et pourront apporter un éclairage, si besoin.

Je vous remercie.

### PRESENTATION DU PROJET

**Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission LNPN – RFF** : Bonsoir à toutes et à tous. Nous sommes Jean-Damien PONCET, directeur de la mission, et Philippe ADAM, adjoint au directeur de la mission, chargés de ce projet à Réseau Ferré de France.

En deux mots, RFF est l'établissement public de l'Etat qui exploite, maintient et développe le réseau ferré national : les voies ferroviaires, les aiguillages, les caténaires ; réseau sur lequel circulent les trains des entreprises ferroviaires, notamment la SNCF.

Cette réunion à Mantes est un rendez-vous important entre vous tous et le projet.

Mantes est aussi le point de rencontre entre l'Ile-de-France et les deux Normandie, particulièrement sur le plan ferroviaire, comme vous le savez.

Philippe et moi-même serons vos interlocuteurs pendant toute la durée du débat, au-delà de la réunion de ce soir, par les dispositifs qui viennent d'être présentés, notamment Internet.

Nous allons entrer tout de suite dans le vif du sujet : quel est aujourd'hui le projet que nous présentons au débat public ?

Nous allons faire une présentation en duo.

Philippe va commencer par faire un état des lieux du réseau entre Paris et la Normandie, aujourd'hui.

**Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission LNP – RFF** : Il nous a paru effectivement important de commencer cette réunion en vous donnant tous les éléments d'information sur la situation du réseau aujourd'hui.

Ce réseau, ce sont deux lignes principales qui, allant vers le Havre et Cherbourg, se séparent au niveau de Mantes-la-Jolie.

Il est important de savoir que ce réseau apporte au gestionnaire d'infrastructure que nous sommes un certain nombre de préoccupations, la première étant le constat de sa saturation.

Ce petit graphique vous montre où l'on se situe aujourd'hui, entre Paris et Mantes-la-Jolie.

Nous avons, dans une heure de pointe, un sens de circulation, 14 trains qui se succèdent : des trains sans arrêts, venant de Normandie, et des trains franciliens qui marquent des arrêts intermédiaires dans les gares. Ces 14 trains sont à la limite, aujourd'hui, de ce qui est possible sur la ligne.

Un projet, dont vous avez débattu ici : le prolongement d'Eole à l'ouest – dont nous reparlerons au cours de cette présentation, et peut-être au cours du débat – permettra de repousser légèrement cette limite (16 trains par heure et par sens) mais au-delà, nous serons là encore à la limite, et les besoins que nous pouvons entrevoir pour le futur, comme vous le voyez sur la colonne de droite, sont largement au-delà de ce possible.

Nous sommes donc au bord de la saturation. Cela nous interdira d'avoir des trains supplémentaires pendant les heures de pointe, vers la Normandie, mais aussi pour les trains du RER E.

Nous aurons progressivement un problème de places assises puisque les trains aux heures de pointe sont déjà très chargés, nous ne pourrions pas les augmenter, et le nombre de personnes possibles dans un train est également limité par un certain nombre de conditions techniques du réseau.

Le deuxième point : la ponctualité.

Je me limite aux « trains normands ». Vous verrez que je parle à plusieurs reprises de « trains normands » car ces trains viennent de Normandie, mais s'arrêtent en gare de Mantes et peuvent aussi s'arrêter dans d'autres gares franciliennes comme Rosny, Bonnières, vers Vernon par exemple. Pour simplifier, nous les avons appelés « trains normands ».

Sur l'année 2009, on constate qu'un quart des « trains normands » arrive avec plus de 5 minutes de retard à Saint-Lazare et que dans l'autre sens, vers la Normandie, c'est encore pire.

Il y a donc un vrai souci de ponctualité, qui est en grande partie lié à cette question de saturation, de coexistence difficile entre tous les trains qui circulent l'un derrière l'autre entre Paris et Mantes-la-Jolie.

Enfin, la vitesse :

Cette question touche plus les Normands, qui ont vu la vitesse au mieux stagner, mais pour certains se dégrader depuis les années 70, et par rapport au reste des villes de France, qui ont vu grâce au réseau TGV leurs temps de parcours se raccourcir, les villes normandes n'ont pas eu ce progrès et sont relativement en recul.

Nous avons un réseau qui a au total plus de 150 ans de bons et loyaux services, qui nous vient du XIX<sup>e</sup> siècle, qui a été modernisé mais qui aujourd'hui atteint ses limites sur un certain nombre de points, et la question est de trouver le moyen de dépasser ces limites. On cherche à le faire depuis de nombreuses années.

Plusieurs projets ont mûri et n'ont pas abouti, mais ont permis de construire une connaissance fine du sujet ferroviaire sur la Normandie, jusqu'à ce qu'en 2009, dans le cadre des travaux sur le Grand Paris, arrive le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, dont nous parlons aujourd'hui.

**Jean-Damien PONCET** : Quels sont les objectifs du projet ?

En 2009, l'Etat a confié à RFF la mission d'étudier une ligne nouvelle reliant Paris au Havre en une heure et quart, par Mantes et Rouen, et qui profitera aux deux régions normandes.

L'Etat a mis en place un Comité de Pilotage, présidé par Jean-Pierre DUPORT, qui s'est réuni d'ailleurs pour la première fois à Mantes, et qui a rassemblé les élus des grandes collectivités et du monde économique.

Ce Comité de pilotage 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, avec le souci d'en maximiser évidemment l'utilité.

Quelques exemples de réflexions qui ont pu être conduites par ce Comité de Pilotage :

En commençant par Paris – et on est particulièrement concerné ici, à Mantes - : quelles interactions entre le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie et les transports franciliens ? Philippe l'a dit, il y a eu un débat public sur Eole, fin 2010, il en est résulté un certain nombre de questions qui peuvent être à nouveau examinées dans le cadre du débat public sur la LNPN.

Quels moyens de déplacement pour soutenir les coopérations entre les grandes villes normandes ?

Quelles réponses pour les nombreuses villes moyennes, voire même petites, 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 :

1. Des objectifs de desserte : quels trains ? Des trains rapides, des trains locaux ? S'arrêtant dans quelles gares ? Avec quelle fréquence ?

2. Des objectifs de qualité de service : la ponctualité, la capacité des trains qui est intimement liée à la notion de confort.

Derrière ces deux premiers objectifs, on parle de fréquence et de ponctualité, tout cela est sous-tendu par des questions de capacité.

3. Des objectifs de temps de parcours ; il a été spécifié « une heure et quart » dans la lettre de mission que j'ai citée à l'instant, mais le Comité de Pilotage a examiné les temps de parcours souhaitables et possibles vers un certain nombre d'autres villes.
4. Des objectifs pour le fret ferroviaire, qui est un facteur de développement des activités portuaires et logistiques. Pour être compétitif et se développer, le fret ferroviaire a besoin de capacité, de fiabilité et de vitesse. Il faut donc s'assurer à l'occasion du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie que ces conditions pour le fret ferroviaire seront effectivement finalement réunies.

Les objectifs étant définis, il convenait de regarder dans quelle mesure on pouvait éventuellement les atteindre, au moins en partie, avec le réseau existant, mais compte tenu de ce qu'il est – Philippe l'a décrit -, force est de constater qu'aucun des objectifs ne peut être atteint par des aménagements « simples », voire même ambitieux, de ce réseau existant.

La solution qui, selon nous, permet d'atteindre les objectifs définis, est de compléter le réseau, ou de le réorganiser, autour d'une ligne nouvelle.

Philippe va maintenant vous présenter, sous la forme de plusieurs scénarios, ce que nous proposons au débat public.

**Philippe ADAM :** Sur cette base, nous avons effectivement essayé de réfléchir à la manière dont ces objectifs et leur traduction technique pouvaient s'intégrer dans le territoire.

La première chose que nous faisons est : comprendre le territoire et l'environnement. Ce sont toutes les composantes de l'environnement qu'il faut prendre en compte. On pense immédiatement aux questions de biodiversité, aux questions liées à l'eau (souterraine, superficielle), mais aussi évidemment à toutes les activités humaines, le bâti, les zones d'activité, l'agriculture. Toutes ces questions ont été travaillées de manière à comprendre quels étaient les enjeux les plus importants dans le territoire, pour en tenir compte pour bâtir les scénarios que nous proposons aujourd'hui.

Je vais faire une description en deux parties : d'abord, la Normandie, puis l'Ile-de-France.

Sur la Normandie, nous avons trois scénarios, sur lesquels je me propose de ne pas m'étendre, mais si vous le souhaitez, nous pourrions bien sûr y revenir.

Ces scénarios se distinguent selon l'endroit où se fait la bifurcation vers Le Havre, d'une part, et vers la Basse-Normandie, d'autre part.

Nous avons les scénarios A et B, qui ont un coût à peu près équivalent : un petit peu plus de 6 milliards d'euros ; et un scénario C un peu plus coûteux parce qu'il envisage une traversée de la Seine au niveau du Havre, sous l'estuaire, et ce scénario implique des ouvrages importants.

En Normandie, la vitesse maximale est de 250 km/h, ce n'est pas la vitesse des lignes à grande vitesse telles qu'on les a pratiquées en France depuis 30 ans, donc il y a un élément de nouveauté avec la recherche ici d'une optimisation du projet ; et un certain nombre de gares nouvelles, sur lesquelles nous pourrions revenir si vous le souhaitez.

Je passe maintenant à l'Ile-de-France. Le point majeur pour comprendre la façon dont nous avons travaillé est la volonté de séparer les « trains normands » et les trains franciliens.

Aujourd'hui, sur la ligne qui vient de Paris Saint-Lazare, ces trains sont mélangés. Vous avez ici un certain nombre de gares (qui sont stylisées), dans lesquelles des trains franciliens s'arrêtent alors que les « trains normands », eux, souhaiteraient aller le plus vite possible.

Une étape majeure (dont nous parlions tout à l'heure) est le prolongement du RER E à l'ouest, avec cette infrastructure nouvelle entre Haussmann Saint-Lazare, La Défense, et Nanterre. A partir de Nanterre, les trains du RER E emprunteront, comme aujourd'hui, la ligne actuelle jusqu'à Mantes.

Le débat concernant cette étape majeure s'est déroulé l'année dernière, et la LNPN s'appuie sur ce projet, en envisageant la création d'une ligne, cette fois-ci sur la continuité, entre La Défense et Mantes.

L'objectif est ici d'avoir sur la ligne nouvelle tous les trains qui n'ont pas vocation à s'arrêter sur la ligne actuelle entre Paris et Mantes, et d'avoir sur la ligne actuelle l'ensemble des trains qui ont vocation à desservir les gares intermédiaires du RER E.

Il y a trois choses importantes, derrière tout cela :

- 1) Le projet de prolongement du RER E à l'ouest, qui est un projet en lui-même, qui va apporter une amélioration très importante pour l'ensemble des villes de la Vallée de la Seine.
- 2) Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie s'appuie sur le projet d'Eole à l'ouest, il n'est pas faisable si le projet de prolongement d'Eole à l'ouest n'est pas réalisé.
- 3) Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie peut apporter un plus, au-delà de ce qu'apportera ce prolongement du RER E, en permettant d'améliorer toutes les dessertes de la Vallée de la Seine, car la ligne aura été délestée des trains sans arrêts qui seront sur la ligne nouvelle.

Les bénéfices pour l'Ile-de-France sont de plusieurs types.

- ✓ Un premier type de bénéfice est symbolisé par cette flèche : RER E, densifier et diversifier l'offre. Cela veut dire que sur la ligne Paris – Mantes actuelle, nous pourrons avoir des trains qui auront des arrêts différents. Une réponse pourra être donnée aux demandes fortes dans la boucle de Montesson. Des trains supplémentaires pourront également être créés.
- ✓ Mailler le réseau - cela veut dire offrir des correspondances. Différents projets vont voir le jour dans les années qui viennent. La « Tangentielle Nord » est un tram-train qui partira de Sartrouville et ira vers le Nord de Paris ; il ne sera pas possible dans un premier temps d'avoir une correspondance si l'on veut aller de Mantes jusqu'à des gares situées sur cette infrastructure. Le fait de pouvoir arrêter des trains de RER E à Sartrouville, grâce à la LNPN, permettra de créer cette correspondance.
- ✓ Offrir sur le RER E des temps de parcours plus attractifs, car il sera possible d'avoir des trains plus rapides, avec moins d'arrêts ; et des trains qui marqueront tous les arrêts. Comme on aura plus de trains, on pourra les spécialiser : trains plus rapides et trains moins rapides.

- ✓ Le dernier point (qui est en haut à droite) : par ricochet, on peut réfléchir à des améliorations du RER A vers Cergy, pour offrir également des améliorations au centre du Val d'Oise et à cette partie des Yvelines.

C'est donc véritablement l'ensemble de l'ouest francilien qui peut trouver des améliorations au travers de la LNPN.

Comment cela se passe-t-il sur le terrain ?

Concrètement, sur le terrain, nous avons quatre scénarios. Ils partent tous de la Gare Saint-Lazare.

Les « trains normands » continuent d'avoir comme aujourd'hui leur terminus à la Gare Saint-Lazare. Ils vont vers une gare qui peut être desservie, sur le territoire de Nanterre – La Défense, et là, deux possibilités : soit vers le nord, donc vers une autre gare nouvelle qui peut être créée sur le territoire d'Achères – Confluence, entre Cergy et Saint-Germain-en-Laye. Là, trois faisceaux sont possibles, selon l'inscription sur le territoire. Enfin, plus au sud, un scénario direct depuis Nanterre – La Défense, qui ne passe donc pas par Achères – Confluence.

Tous ces scénarios arrivent jusqu'aux abords de Mantes, où ils se rejoignent. Là, une bifurcation permet de desservir Mantes-la-Jolie, avec une mise à quatre voies de la section de ligne qui arrive à Mantes-la-Jolie, et nous envisageons un contournement de Mantes pour aller vers la Normandie.

Voilà une image de la façon dont les fuseaux dans lesquels nous envisageons les itinéraires s'inscrivent dans le territoire, principalement pour vous montrer que sur la partie Est, la zone est extrêmement urbanisée ; nous y serons, de façon quasi certaine, en souterrain. C'est donc un tunnel, jusqu'à ce que l'on arrive dans la partie plus claire, où nous rechercherons plutôt des trajectoires aériennes.

Le coût des différents scénarios :

- Le scénario le plus au nord : 4,9 milliards d'euros
- Le scénario légèrement plus au sud : 3,9 milliards d'euros
- Le scénario qui s'infléchit vers le sud après la gare d'Achères Confluence : 4,2 milliards d'euros ;
- Le scénario direct : 4 milliards d'euros.

Le contournement de Mantes est chiffré, lui, à 500 millions d'euros.

En termes de temps de parcours, les trains directs Paris – Mantes mettent aujourd'hui 30 minutes ; le projet permettra dans la plupart des scénarios de mettre 26 minutes, avec un scénario qui est plus sinueux et donc avec un temps de parcours légèrement moins bon, mais les choses sont relativement équivalentes.

Il est important de comprendre le pourquoi du contournement de Mantes, donc je vais l'expliciter.

Si nous ne faisons pas ce contournement, nous serions dans cette situation-là. J'ai essayé de styliser la gare de Mantes, avec, dans la situation d'une Ligne Nouvelle Paris – Normandie, un premier élément : une séparation complète des trains Eole et des trains grandes lignes. Les trains Eole ont leur propre voie (le rose), les « trains normands » (en bleu foncé ou clair)

ont leur propre voie, donc on est bien dans une situation de séparation complète, qui va dans le sens d'une meilleure ponctualité pour les deux systèmes, qui est recherchée.

Si l'on est dans cette gare de Mantes avec des « trains normands » avec arrêt et des « trains normands » sans arrêt, il faut bien voir que lorsqu'un train s'arrête dans une gare, il prend beaucoup plus de place qu'un train qui ne s'arrête pas.

Si aucun train ne s'arrêtait, 16 à 20 trains par heure pourraient passer ; si certains trains s'arrêtent, on limite cette capacité et elle tombe autour de 12. Or, le besoin que nous avons est plutôt au-delà, entre 16 et 20, en fonction des scénarios.

Cela veut dire que cette coexistence de trains qui s'arrêtent et de trains qui ne s'arrêtent pas est problématique pour la capacité, et c'est d'abord pour cette raison que nous envisageons ce contournement permettant de mieux desservir Mantes, puisque des trains qui s'arrêtent peuvent desservir Mantes en plus grand nombre.

Un autre élément important du contournement de Mantes est qu'il permet de gagner du temps vers la Normandie. Ces 3 minutes de gain de temps de parcours sont utiles, nécessaires, pour atteindre les objectifs du projet.

Dernier point sur les scénarios : le fret.

L'idée, au travers du projet, est principalement de dégager de la capacité sur les lignes actuelles, pour que les trains de fret puissent y passer, mais c'est couplé avec d'autres projets, notamment la réouverture d'une ligne à l'est de la Haute-Normandie permettant d'offrir un second itinéraire pour le port du Havre, vers l'Ile-de-France et au-delà, avec bien sûr toutes les questions aussi des contournements pour les trains qui n'auraient pas à traverser l'Ile-de-France pour rejoindre leur destination.

Je vais résumer les objets du débat tel que nous vous le proposons.

Trois scénarios en Normandie, quatre scénarios en Ile-de-France. Je n'en ai pas parlé en détail, il y a deux gares possibles à Rouen, ce sera évidemment un sujet important dans cette ville. Des gares dans l'Eure, des gares en Ile-de-France : Confluence, La Défense. Et bien sûr, l'ensemble des sujets autres qui pourront être abordés, au-delà de ces objets techniques.

Quelques chiffres clés :

- ✓ Le coût du projet, si l'on combine les différentes options, est compris entre 10,7 et 14,9 milliards d'euros.

Environ une moitié du chiffre de 10,7 milliards est liée au fait de résoudre des questions de capacité, et peut-être une autre moitié est liée à des questions de vitesse ; on retrouve les deux piliers du projet.

- ✓ Une vitesse en Ile-de-France de 200 km/h au maximum, et de 250 km/h en Normandie.
- ✓ Un nombre de voyageurs assez important : 30 millions de voyageurs annuels en 2025. Ce qui se passe en Ile-de-France est important dans ce chiffre. Aujourd'hui, 4,7 millions de voyageurs sont des voyageurs franciliens qui « montent » à Mantes, Rosny, Bonnières, etc., et qui utilisent les « trains normands » et utiliseront la Ligne Nouvelle Paris-Normandie dans le futur.

**Jean-Damien PONCET** : La présentation touche à sa fin. Je voudrais simplement insister sur le fait que lorsqu'on le prend dans sa globalité, le projet répond à deux grandes ambitions, telles qu'elles résultent des travaux du Comité de Pilotage.

La première est de contribuer au développement des territoires, en améliorant leur accessibilité grâce à des temps de parcours réduits.

La deuxième est de répondre aux besoins de déplacements du quotidien. Ce sont ceux d'aujourd'hui, qui sont déjà assez bien identifiés, assez bien connus ; mais ce sont aussi ceux de demain, qui pourraient résulter notamment des perspectives de plus fortes pressions sur les énergies..., des sujets que vous connaissez.

Pour parvenir à ces deux grandes ambitions, il vous est proposé non pas de tirer une ligne nouvelle fonctionnant sur elle-même, mais de réorganiser – comme on l'a déjà dit – les services autour de cette ligne nouvelle afin de valoriser tout le réseau.

C'est une nouvelle étape et j'oserai dire, un renouveau du ferroviaire, qui est proposé par ce projet. Il ne s'agit pas de plaquer une solution toute faite, déjà appliquée ailleurs, mais de proposer un projet adapté au territoire.

Contrairement aux projets passés, celui-ci est né dans la concertation, ici-même à Mantes – comme je le rappelais – et il doit se poursuivre dans la concertation. Il est au service de chacun, et de chaque territoire, aux différentes échelles, qui voudra en faire le meilleur profit.

Nous venons au débat public munis de propositions, nous nous efforcerons de vous apporter les informations les plus précises et de répondre autant que possible à toutes vos questions.

Je vous remercie de votre attention.

*(Applaudissements)*

**Marie-Françoise CORNIETI** : Merci. Un petit rappel des règles pour que le débat fonctionne bien.

Pour demander la parole, il faut que vous leviez la main. Je demanderai aux hôtesses qui sont dans chaque travée de vous donner à tour de rôle le micro. Nous essaierons d'alterner chaque travée.

Je rappelle qu'avant de prendre la parole, vous devez indiquer votre nom, nous en avons absolument besoin pour le citer dans le compte rendu que vous pourrez retrouver sur le site Internet.

Vous pouvez décider d'exprimer une opinion, mais argumentée, comme je vous l'ai expliqué. Mais, puisque vous avez RFF à votre disposition, ne vous privez surtout pas de poser des questions.

Essayez de ne pas dépasser 3 minutes lors de votre intervention. Vous aurez sur l'écran l'indication du temps qui s'écoule ; je veillerai aussi à ce que ce temps ne soit pas dépassé. Qui veut prendre la parole ?

**Philippe KESSAS, Guerville** : Bonjour, je voudrais savoir si le tracé du contournement de Mantes est connu avec précision.

S'il n'est pas connu aujourd'hui, quand le sera-t-il et quelles propositions de tracés nous faites-vous, s'il vous plaît ?

**Jean-Damien PONCET** : Le tracé n'est pas connu aujourd'hui.

Ce qui est connu aujourd'hui, c'est ce que vous trouvez dans les documents mis à disposition du public sur le site, et en particulier dans le document du maître d'ouvrage. Ce sont des options de passage qui résultent de l'analyse environnementale.

On a identifié les principaux enjeux de l'environnement naturel et humain, en fonction de quoi, moyennant une méthodologie de pondération et de classification – je passe les détails, sauf si vous souhaitez que nous allions plus loin - ont été surtout identifiés les territoires dans lesquels il nous paraît très difficile, voire impossible, de passer.

Bien entendu, les options de passage répondent aussi à des objectifs fonctionnels.

A partir de ces objectifs fonctionnels et de l'identification des enjeux dont je viens de parler, on a défini des options de passage qui parfois font jusqu'à 10 kilomètres de large.

A l'issue du débat, l'opportunité du projet et de ses différentes parties, et éventuellement les scénarios, peuvent être un peu hiérarchisés, si en fonction de cela RFF prend la décision de poursuivre l'instruction de ce projet ; alors se déroulera une nouvelle phase d'étude, dite « étude préalable à l'enquête d'utilité publique » qui durera plusieurs années, au cours de laquelle seront affinés progressivement les tracés, jusqu'au stade de la fameuse enquête.

Pendant cette phase d'étude préalable, la concertation va se poursuivre, dans des conditions qui seront d'ailleurs définies vers la fin du débat public.

Vous serez donc informés en temps réel de l'avancement de nos travaux, si vous le souhaitez.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Merci. Y a-t-il une autre question ?

**Henri STREF, Membre de l'Association de Sauvegarde de l'Environnement d'Epône (ASEE)** : Bonjour, notre intérêt est bien sûr de préserver les milieux naturels agricoles et touristiques de toute cette région.

La question fondamentale est : en 2000, un projet identique de LGV Paris – Le Havre a été déclaré « antiéconomique », c'est-à-dire non rentable. Pourquoi aujourd'hui, soudain, cette ligne deviendrait-elle rentable ?

Ensuite, il me semble que les études sur cette nouvelle ligne, cette refonte du système ferroviaire, sont un peu légères.

Je reviens sur le fret, a-t-il été envisagé par exemple d'utiliser le réseau Seine, qui est beaucoup sous-utilisé ?

Vous savez que le trafic Le Havre – Paris est un « trafic containers », les deux ports de Gennevilliers et Limay sont sous-utilisés également. Le Havre monte en puissance en containerisation, donc concernant le fret votre projet me semble un peu flou, je ne vois pas ce qu'une ligne nouvelle apporterait alors que le fluvial est sous-utilisé.

D'autre part, vous avez mentionné à juste titre que la liaison Paris – Mantes était saturée, mais les lignes passeront pratiquement toujours à Mantes ou dans la région.

Je m'arrête là mais mes questions sont fondamentales ; il semblerait que ce projet ne soit pas vraiment structuré et étudié comme il le faudrait.

**Jean-Damien PONCET** : Pour répondre à la première question, vous avez évoqué un projet de ligne à grande vitesse qui a été jugé non rentable : sauf erreur de ma part, 20 ans se

sont passés entre-temps. Nous avons essayé de l'expliquer, le projet que nous présentons n'est pas une solution plaquée sur un territoire, mais une solution adaptée, qui est originale et qui en particulier, recherche un maximum de mutualisation.

Toutes les explications qui ont été données sur l'articulation entre le dispositif Eole et la LNPN montrent à quel point les dispositifs sont imbriqués, et les choses sont mutualisées le plus possible ; ce n'était pas le cas des projets anciens.

Donc, il y a un effet de ciseaux, en définitive. On a un projet plus adapté, et en 20 ans on a pu constater des croissances de trafic qui font que des projets éventuellement non justifiés à un moment donné, peuvent le devenir, tout simplement parce que la demande a continué d'augmenter.

Cet effet de ciseaux explique pourquoi aujourd'hui ce projet nous paraît, au contraire, tout à fait justifié.

Sur le fret, le premier effet positif de la LNPN est de délester les lignes existantes de leur trafic, notamment aux heures de pointe. On pourrait penser que le fret n'a pas besoin de circuler aux heures de pointe, ce n'est pas faux dans le cas général, mais quand il y a à l'extrémité de la ligne des grands ports comme Rouen et Le Havre, il faut quand même que leurs trains puissent circuler un peu sur toute la journée.

Nous avons de la part des ports de Rouen et du Havre des estimations de besoins de trains à faire circuler dans les années futures, jusqu'en 2030. Un certain nombre de ces trains doivent circuler, y compris aux heures de pointe des voyageurs.

Donc, cet effet de délestage de la LNPN apporte vraiment un bol d'air indispensable aux trains de marchandise ; d'ailleurs elle ne suffit pas, à elle seule, et un autre projet est en cours d'examen : la rénovation, et plus tard la modernisation, de la ligne Serqueux – Gisors.

Vous dites que l'on pourrait transporter les marchandises par le fleuve, c'est vrai, mais jusqu'à un certain point.

Je cite à nouveau les ports car c'est très significatif : 90 % des transports de marchandises dans la région ; prenons les prévisions de trafic du port du Havre qui connaît les plus forts développements du fait du trafic de containers : il est prévu de transporter environ 500.000 « équivalents 20 pieds » en 2020 (c'est un peu plus de 100.000 aujourd'hui) par le ferroviaire et il est prévu aussi de transporter environ 500.000 « équivalents 20 pieds » par le mode fluvial (c'est environ 150.000 aujourd'hui).

Les ports ont donc besoin des deux modes, cela se comprend assez bien. Le fluvial permet de venir jusqu'à l'Ile-de-France, permettra 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 même en Europe. 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.

Concernant la dernière question, sur la saturation de Paris – Mantes, j'ai cru comprendre que vous considériez qu'en arrivant à peu près toujours au même endroit, on n'allait pas remédier au sujet. En créant une ligne nouvelle, on crée entre 16 et 20 sillons, c'est-à-dire la possibilité de faire circuler entre 16 et 20 trains supplémentaires par heure. C'est à Saint-Lazare que le problème pourrait en effet être compliqué, mais comme on l'a dit, à Saint-Lazare Eole va commencer par libérer un certain nombre d'espaces, à raison d'environ 5 à 6 trains par heure, et c'est ce qui permet la croissance du nombre de « trains normands ». Donc, le système est cohérent, la capacité de 16 à 20 trains existe jusqu'au bout.

**Jacques PICARD, Conseiller Régional d'Ile-de-France, Secrétaire de la Commission des Transports :** Bonsoir ; je voudrais intervenir à double-titre : au titre de ce qui fait l'unanimité dans la Commission des Transports d'Ile-de-France et dans l'exécutif, et au titre de ma sensibilité Europe Ecologie sur la contribution au débat, puisque nous avons en finition un cahier d'acteurs commun aux trois régions, sur ce sujet.

Sur ce qui fait l'unanimité dans la région Ile-de-France et au Conseil Régional : il est clair qu'aujourd'hui, le doublement du Mantois comme solution à ce qui est le principal engorgement, en dehors des RER en Ile-de-France, est acté par l'Assemblée Régionale, qui finance les études pré-opérationnelles, et qui bien entendu appuie l'ensemble des démarches qui sont là. De plus, c'est écrit dans le contrat Etat-Région.

Il reste à étudier un certain nombre de questions, sur lesquelles nous n'avons pas d'avis définitif : la question des parcours et des tracés, la question environnementale, la question de la Gare Confluence du côté d'Achères, Cergy, dont il faut préciser l'intérêt, la localisation, etc. Et surtout, il me semble, parce que vous ne l'avez pas assez dit : voir ce que permettra le direct Paris – Mantes, en libérant des sillons, en particulier sur ce qui est un des principaux handicaps et un territoire sinistré des transports : la branche RER A vers Cergy.

Ce n'est pas directement le territoire d'ici, mais Cergy continue à croître et il y a quelque chose à traiter, je trouve qu'on le traite un peu comme une « dérivation du projet », or le fait d'obtenir de nouveaux sillons devrait permettre d'améliorer la circulation sur Cergy.

Donc, en gros, sur Paris – Mantes, nous sommes entièrement d'accord, et nous sommes prêts à accélérer, y compris dans les financements. On s'inscrit dans le contrat de plan. En dehors des questions qui sont là, je pense qu'il faut avancer rapidement là-dessus.

Je parle en mon nom propre et au nom de mon Groupe. Ensuite, il y a des débats sur la question de l'aménagement du territoire. Le projet Paris – Le Havre, c'est le projet Grumbach, relier Paris à son port, sans que l'on dise exactement ce que signifie « desservir finement le territoire ». Comment les villes moyennes sur l'ensemble du secteur sont-elles desservies ?

Nous ne sommes pas d'accord avec cette vision-là, et sur le retour du « tout TGV » sur Paris – Rouen – Le Havre. Nous aimerions avoir très précisément les prévisions de trafic – nous les avons demandées à la CPDP – permettant de penser que ce projet aurait aujourd'hui une rentabilité économique telle qu'il serait meilleur que ce qui a été refusé il y a 10 ans environ.

Nous avons essayé de voir quelles pouvaient être des améliorations sobres en investissements sur la liaison Paris – Normandie. Nous avons obtenu à ce sujet des études complémentaires qui sont en ligne, et nous en remercions la CNDP.

**Marie-Françoise CORNIETI :** S'il vous plaît...

**Jacques PICARD :** Je termine. Ces améliorations sont simples.

Je résume nos propositions : oui au Mantois, oui à la gare supplémentaire à Rouen, oui à des modernisations de lignes telles qu'elles ont été prévues dans les études, dont nous demandons l'actualisation entre Mantes – Rouen, Mantes – Caen et au-delà de Rouen, vers Le Havre.

Nous disons simplement qu'aujourd'hui, avec ces modernisations prévues, beaucoup plus sobres en investissements, nous serions en capacité quasiment d'arriver à 1 h 30/1 h 35 pour 6 à 8 milliards d'euros de moins sur le trajet Paris – Le Havre.

Les études diront si notre hypothèse est valable ou pas, mais en tout cas il faut actualiser ces études.

Juste une question : Messieurs de RFF, vous n'êtes pas très précis sur le débouché fret sur le tour de Paris, puis-je avoir quelques précisions ?

**Marie-Françoise CORNIETI** : Vous avez épuisé votre temps de parole ; je crois que je vais passer la parole à RFF.

**Jacques PICARD** : Le débouché fret sur le tour de Paris, par Serqueux – Gisors : vous êtes très allusif sur ce sujet.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Nous allons nous en tenir à la règle des 3 minutes, même si nous pouvons être un peu tolérants.

Je vous remercie pour votre intervention qui soulève un grand nombre de questions, et je passe la parole à RFF pour les réponses.

**Jean-Damien PONCET** : Oui, il y a beaucoup de questions.

**Marie-Françoise CORNIETI** : On peut commencer par l'insertion environnementale. J'ai noté la Gare Confluence, les prévisions de trafic et l'aménagement du territoire.

Je précise qu'une réunion thématique, le 13 décembre à Caen, sera consacrée à l'aménagement du territoire.

**Jean-Damien PONCET** : Il y a beaucoup de questions en effet, et un certain nombre de points d'accord que j'ai notés.

Sur les tracés et l'insertion, les choses se poursuivront dans les standards de RFF, qui ne cessent de s'améliorer. A chaque nouveau projet, la concertation s'améliore et les réponses aussi, sans compter que les réglementations elles-mêmes continuent d'évoluer dans le sens d'une meilleure protection à la fois des espaces naturels et des habitants riverains le cas échéant.

Le principe général est quand même d'essayer d'éviter les enjeux liés à l'environnement, naturel et humain. Quand on doit s'en approcher, il s'agit de limiter les impacts, et quand on ne peut guère les limiter, compenser. Il y a aujourd'hui une pratique assez au point, me semble-t-il.

La Gare de Confluence est en effet un sujet sur lequel nous avons beaucoup réfléchi, et nous continuons de réfléchir. Je pense que ce sera l'un des sujets principaux de la réunion à Achères. Je ne voudrais pas déflorer le sujet ce soir. J'ai bien conscience de ne pas répondre tout à fait à votre question, mais si nous nous lançons dans le détail dans cette question, nous y passerons beaucoup de temps.

En parlant du RER A, vous touchez un point sensible pour nous, car nous considérons que la désaturation de la ligne existante crée des potentialités tout à fait importantes. Nous ne les mettons néanmoins pas trop en avant (d'ailleurs dans nos évaluations économiques, elles sont presque passées sous silence) car il n'est pas de la compétence et de la responsabilité de RFF de dire que demain, il se passera telle chose sur le RER E et telle chose sur le RER A.

Cela relève de la compétence du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et concernant le RER A, un schéma directeur est en cours d'élaboration. Il tiendra évidemment compte de l'hypothèse LNPN, pour envisager de quelle manière le fait que la Vallée de la Seine puisse être mieux desservie par le RER E pourrait donner lieu le cas échéant, éventuellement, à un

redéploiement partiel du RER A en faveur de Cergy, qui connaît des difficultés. Je crois qu'il est difficile pour nous d'en dire plus ce soir.

Concernant l'aménagement du territoire, vous avez évoqué, si j'ai bien entendu, le projet Grumbach. Il se trouve que l'on ne fait pas ce projet. Souvenez-vous de la façon dont le projet Grumbach partait de Paris et comment il passait au nord de Rouen, comment il faisait Paris – Le Havre en n'assurant aucun autre service, ou très difficilement. Nous faisons un projet qui est presque l'antithèse du projet Grumbach, nous assurons l'objectif d'une heure et quart, fixé par le Gouvernement, mais au passage nous assurons un grand nombre d'autres objectifs, notamment sur la liaison entre Paris et Mantes.

Nous sommes vraiment loin du projet Grumbach, nous ne faisons pas non plus du « tout TGV ».

Philippe peut vous montrer des animations qui précisent comment les trains, bien qu'utilisant une ligne rapide, à 250 km/h, desservent autant qu'aujourd'hui toutes les gares sur leur parcours. Je n'en dis pas plus, vous allez voir les images.

**Philippe ADAM :** C'est effectivement important de vous montrer ces animations, pour que vous compreniez bien la philosophie du projet.

Cela rejoint la question : en 1994 le TGV n'a pas fonctionné, pourquoi cela fonctionnerait-il ? En 1994, on traçait une ligne de Paris jusqu'à Rouen, Le Havre, Caen, sans s'occuper de ce qui se passait entre les deux villes. On ne permettait aucun progrès dans l'Île-de-France, on se contentait de la traverser.

Aujourd'hui, ce projet vise à tricoter finement une infrastructure nouvelle, parce qu'elle est nécessaire pour atteindre les objectifs, avec un réseau existant, et cela se traduit dans des dessertes. Je vais vous montrer quelques exemples.

Prenons un train Paris – Vernon : il part de Paris, il peut s'arrêter à Nanterre, il prend la ligne, il la quitte avant Mantes, il dessert Mantes, Rosny, Bonnières et Vernon. Donc, le projet est utile à ces destinations-là.

Dans ce scénario : un train Paris – Cherbourg, semi-direct (certains seront directs, d'autres seront semi-directs), il va sortir à Evreux, desservir les gares moyennes comme il le fait aujourd'hui, puis poursuivre sa desserte. Donc, on utilise bien la ligne nouvelle pour accélérer tant que c'est possible, et désaturer les sections du territoire qui sont saturées, mais on ne fait pas que traverser un territoire, comme en effet le projet Grumbach le proposait.

Il y a également des questions régionales. C'est peut-être un peu loin de Mantes, mais par exemple, la création de liaisons Rouen – Evreux est possible, c'est une nouvelle destination ferroviaire possible.

Le projet ressemble à ce qu'a pu être le réseau autoroutier ; sur une autoroute des gens font un long parcours de bout en bout, et d'autres font 30 kilomètres, puis sortent, ils l'utilisent parce que cela permet d'améliorer l'efficacité des déplacements, mais tout en allant jusqu'au cœur des villes du territoire.

Nous sommes donc bien sur un projet radicalement différent de ce qu'ont pu être les projets précédents en Normandie, en matière de TGV.

**Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public :** Je confirme aussi que la Commission Nationale du Débat Public a décidé, sur la proposition de la Commission et à la demande du Groupe Europe Ecologie – Les Verts, une expertise

complémentaire sur les effets d'une modernisation de la ligne actuelle, à partir d'études réalisées il y a une quinzaine d'années.

L'expertise devrait avoir lieu en novembre et décembre, et ses résultats devraient être connus début 2012 pour être discutés au cours du débat public.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Je crois que RFF voulait donner une dernière précision.

**Jean-Damien PONCET** : Oui, parce que Monsieur a dit que l'on pourrait avoir un coût de 6 à 8 milliards de moins ; non ! On a montré que le projet coûtait, dans la variante la moins onéreuse, 10,7 milliards, et Philippe a expliqué que la moitié environ était dédiée à des questions de capacité. Donc, en gros, il en resterait 5, qui seraient plutôt dédiés à des gains de parcours.

En admettant que l'on ne fasse pas cela, mais autre chose, on a bien mesuré les limites de ce qui pourrait être atteint en termes de gains de temps de parcours, par des aménagements du réseau existant, mais cela ne coûterait quand même pas zéro, et en définitive l'écart entre la solution que nous proposons, que nous estimons globale et cohérente, et une solution qui serait un mixte entre la partie Paris - Mantes et des hypothèses déjà évoquées antérieurement d'aménagements du réseau, n'est pas du tout de l'ordre de 6 à 8 milliards. Il est même probable que si l'on regarde la dépense par minute gagnée, les solutions d'aménagement du réseau existant ne soient pas les plus rentables.

**Olivier GUÉRIN** : Il y avait également une question sur les estimations de trafic. C'est un peu difficile de répondre précisément maintenant ; je vous invite à poser une question écrite, à laquelle il sera répondu. Cela dépend des origines et destinations, je ne sais pas quelles précisions vous souhaitez avoir, mais si vous le voulez bien, posez votre question sur le site Internet, elle pourra donner lieu à un débat ultérieurement.

**Philippe ADAM** : Si vous le permettez, Monsieur le Président, on peut préciser qu'il y a sur le site Internet des études, dont les études de trafic, qui permettent d'avoir un niveau de connaissance assez fin de la façon dont nous avons travaillé.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Nous prenons deux interventions.

**Dominique BRAYE, Président de la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines (CAMY)** : Merci, en tant que président de cette Communauté d'agglomération, et représentant tous les élus qui sont ici, nombreux à mes côtés, ainsi que notre nouvelle Sénatrice, Sophie PRIMAS ; je voudrais vous remercier d'avoir choisi cette Ecole Nationale de Danse, de Musique et de Théâtre, qui est un équipement fleuron de notre Communauté d'agglomération.

Nous avons bien conscience – je parle au nom de tous les élus – que ce que vous nous proposez est une chance historique ; le Mantois a toujours été très associé à tout ce qui est réseau ferré, on le voit encore dans l'opération.

Nous sommes en plein développement de très grosses opérations, dans le cadre de l'opération d'intérêt national : le projet Mantes Université, l'éco-quartier, tout ce qui est le développement économique de la zone Innovaparc à Buchelay ou de la zone des Graviers ; mais aussi un grand nombre de logements, puisque nous construisons, rien que sur le Mantois « rétréci » (si j'ose dire), 700 logements par an.

Nous sommes bien conscients que la mobilité est très importante pour notre collectivité.

Je vous remercie d'avoir abandonné le projet Grumbach, nous nous étions battus à l'époque pour qu'il soit abandonné, parce que nous souhaitions que cette ligne passe par Mantes et dans le projet Grumbach elle n'y passait pas.

Nous estimons que le RER E et la LNPN sont une chance historique, ils sont totalement différents mais se complètent très bien, puisqu'il s'agit non seulement de desservir Paris – Le Havre, mais cela va changer aussi tous les déplacements au niveau de la région Ile-de-France.

Nous, Mantois, qui avons l'habitude de regarder exclusivement du côté de Paris, depuis il y a eu le Grand Paris, il y a eu cet Axe Seine, et nous regardons des deux côtés de la Seine, pour nous elle coule dans les deux sens. Avec Alain LECONTE, le « Monsieur Axe Seine » qui avait été désigné pour remettre ce rapport, nous avons beaucoup travaillé sur cet Axe Seine qui est pour nous une chance historique de développement, que nous souhaitons ne pas manquer.

Depuis 15 ans, le Mantois a effectué un considérable redressement, il envisage – et Mantes envisage – de passer du redressement au rayonnement. Pour rayonner, la mobilité est capitale. Si jamais cette LNPN n'était pas faite, la dimension Axe Seine perdrait pour nous tout son sens.

Voilà ce que je voulais vous dire, Madame CORNIETI, sachant que je ne dépasserai pas les 3 minutes qui me sont imparties, ne serait-ce que pour donner l'exemple, en vous demandant de tenir bon pour que cela apporte tous les services que nos habitants sont en droit d'attendre. Merci.

**Marie-Françoise CORNIETI :** Je vous remercie.

**Pierre VAVASSEUR, Deauville :** Une petite question au préalable : qui a financé ces études ? Combien coûtent les études qui ont déjà été faites ?

**Marie-Françoise CORNIETI :** Est-ce votre seule question, Monsieur ?

**Pierre VAVASSEUR :** C'est la première ; je voudrais savoir qui a payé.

**Marie-Françoise CORNIETI :** Je vous propose d'indiquer vos différentes questions, RFF y répondra dans une intervention.

**Pierre VAVASSEUR :** D'accord. Vous venez de parler du rayonnement de Mantes. J'ai vu quelque chose de très intéressant à Mantes : l'A14 Express, qui prend l'autoroute A13 et arrive à La Défense directement. Il y a beaucoup de monde dans ces autocars, c'est le STIF qui paye, c'est un succès. Ne peut-il pas être généralisé ?

A Caen, j'ai rappelé que 10 milliards d'euros, c'est l'équivalent de 60.000 logements de type pavillon, c'est l'équivalent de 50.000 autocars. C'est une somme, cela représente des choses.

Ce soir, je suis venu de Paris en voiture, depuis la Porte de Saint-Cloud, j'ai mis une heure. Je l'ai fait une fois, mais pour ceux qui le font tous les jours, ce n'est pas terrible ; si l'on met des autocars maintenant, on n'a pas besoin d'attendre 10 ans pour désengorger les voies de RFF.

Faut-il faire une étude complémentaire sur le choix de l'autocar, comme cela a été fait pour Europe Ecologie – Les Verts ?

Concernant La Défense, par le train ; le modérateur m'a dit que la question que j'indiquais était existante, mais que RFF ne savait pas répondre à la question. Je me permets de rappeler que les voies existantes, c'est la gare SNCF de La Défense, elles se prolongent ensuite vers la gare de triage de La Folie et se raccordent à la ligne actuelle Paris – Saint-Lazare – Mantes-

la-Jolie, au niveau de Sartrouville. A quel niveau est-ce ?... Houilles – Carrières ! Donc ce n'est pas très loin, je vous remercie de la rectification.

**Marie-Françoise CORNIETI** : C'était une question collective ! Je vous remercie.

**Pierre VAVASSEUR** : J'ai encore 15 secondes. Donc, les rails existent, pourquoi ne met-on pas des trains ? Peut-être en dehors des heures de saturation de la bascule Paris/province.

Dernière question : la SNCF n'a pas d'argent pour acheter les 30 rames que vous prévoyez qu'elle utilise sur cette ligne-là.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Merci de conclure.

**Pierre VAVASSEUR** : C'est la dernière chose, l'entretien du matériel engendrera un complément de budget d'un milliard d'euro, que la SNCF n'a pas.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Merci, Monsieur.

**Jean-Damien PONCET** : A ce stade, les études – si vous le permettez je parle de l'ensemble, le débat public – s'élèvent à 6 millions d'euros ; en gros, la moitié pour les études, la moitié pour l'organisation du débat public. Ceci inclut toutes les dépenses engagées dans ces affaires. C'est financé : un tiers par l'Etat, un tiers par RFF et un tiers par les Conseillers Régionaux (donc un 9<sup>ème</sup> pour chaque Conseil Régional).

Vous avez posé une question en partant de l'exemple de l'A14 Express, qui est un car mis en service entre La Défense et Mantes et qui fonctionne bien. Merci d'avoir d'abord posé cette question par Internet, c'est moi qui y ai répondu et cela m'a permis d'être prêt ce soir. Vous parlez de généralisation, dans certains pays cela peut être le modèle, le recours au car routier pour assurer l'essentiel des déplacements interurbains. On constate que dans les pays bien équipés en automobiles et qui ont de plus un réseau ferroviaire, ce n'est pas le modèle retenu. Un changement de modèle est complexe à faire. Déjà, faire un projet qui correspond à peu près au modèle dans lequel on se situe, est compliqué ; je me garderai d'essayer d'aller beaucoup plus loin.

Pour être plus précis, regardons dans quel type de morphologie urbaine se situe l'A14 Express. C'est d'ailleurs exploité par le STIF, comme vous l'avez dit, et cela s'apparente plus à un service de type urbain, périurbain, qu'à un service interurbain. Cela fonctionne bien, sur une certaine distance, sur un réseau autoroutier qui n'est pas saturé. Donc, des conditions particulières sont réunies sur ce cas, qui font que cela marche ; sur des distances plus longues le car interurbain perd beaucoup de son intérêt parce qu'il ne va pas du tout à la vitesse du ferroviaire, ni sur les parcours en rase campagne. Il roule à 90 ou 100 km/h (contre 250 km/h) et en arrivant dans les villes, il mettra un peu de temps à rentrer dans la ville et finalement, il n'assure pas du tout les conditions de compétitivité vis-à-vis de l'automobile.

Enfin, j'ajoute que passer du modèle d'aujourd'hui à un modèle entièrement par car (j'ai bien compris que vous aviez cité un exemple extrême) serait se priver du potentiel du réseau ferroviaire existant. Notre démarche est plutôt inverse : il y a un réseau ferroviaire existant, on pourrait l'utiliser plus mais il a des points de saturation, il pourrait y avoir plus de monde dedans mais les trains ne sont pas tout à fait assez rapides pour concurrencer l'automobile. Nous proposons de débloquent les points de saturation, et d'y mettre des trains plus rapides pour avoir de meilleures conditions de concurrence et donc, avoir plus de monde, donc plus de trains, et globalement plus de trains sur l'ensemble du réseau. Donc, nous valorisons le réseau existant.

**Marie-Françoise CORNIETI :** Merci. Sur la question de la gare, la liaison entre La Défense et Houilles – Sartrouville ?

**Philippe ADAM :** Il existe des voies qui se débranchent dans le secteur de Bezons pour aller vers La Folie, c'est bien ces voies-là qui seront utilisées par Eole, dans le cadre du prolongement d'Eole à l'ouest. Je crois que vous avez répondu vous-même à votre question, vous avez dit « on pourrait le faire dans les heures creuses », vous avez bien vu que ce n'était pas possible de rajouter des trains dans les heures de pointe. C'est bien la problématique, la grosse partie de la demande est dans les heures de pointe.

C'est une particularité du projet, peut-être par rapport à d'autres projets de lignes nouvelles : nous devons répondre à une demande très forte dans certains horaires de la journée. Nous ne pouvons pas y répondre dans ces horaires, donc nous proposons de réaliser une infrastructure nouvelle pour débloquer la situation.

**Marie-Françoise CORNIETI :** Il me semble qu'il y a une question sur le coût des rames et de leur entretien, pouvez-vous en dire un mot pour que la réponse soit vraiment complète ?

**Philippe ADAM :** Le coût des rames n'est effectivement pas dans les coûts d'infrastructure qui sont indiqués. Cette question est compliquée car on ne sait pas aujourd'hui qui sera le financeur de ces rames.

Il y a plusieurs modèles ; il y a celui du TGV, la SNCF achète elle-même ses rames et les exploite, et il y a celui des trains subventionnés, on dit « conventionnés » puisqu'il y a un contrat entre une collectivité ou l'Etat, donc une autorité organisatrice et un exploitant.

C'est l'autorité organisatrice (les Régions pour les TER , le STIF en Ile-de-France, l'Etat pour les trains Paris – Le Havre, Paris – Cherbourg) qui assure le financement du matériel roulant. Donc, on ne sait pas dans quel système on sera.

Il y a bien sûr un coût important de rames, mais de toute façon il y aura un coût important de rames parce qu'il faudra remplacer les trains qui sont aujourd'hui sur les lignes. Donc, le coût qui sera à mettre sera le coût supplémentaire pour des rames plus performantes que celles que l'on achèterait si l'on ne faisait pas le projet, mais il ne faut pas prendre en compte la totalité du coût de l'achat des rames.

**Marie-Françoise CORNIETI :** Merci.

**Philippe DE LAULANIÉ, Elu à Epône :** Bonsoir, ma question comporte deux parties.

La première partie : a-t-on envisagé un scénario de contournement complet de Mantes, avec la création d'une nouvelle gare, extérieure à Mantes ? Du style de celle d'Aix-en-Provence ou celle appelée « la gare des betteraves » sur Paris – Lille ? Avec bien sûr les infrastructures nécessaires pour permettre aux gens d'accéder à la ligne à grande vitesse.

Le scénario actuel que vous proposez, avec la quatrième voie, impose dans la région d'Epône, Aubergenville, Guerville, la création de cette quatrième voie dans un environnement où il y a déjà énormément de pression et d'urbanisation, donc on se demande où passera cette quatrième voie.

La deuxième partie de ma question concerne le fameux contournement de Mantes. Je pense que je ne suis pas le seul élu présent ici, du canton de Guerville ou des communes environnantes ; je suis assez déçu par le fait qu'au niveau du fameux contournement vous n'avez pas déjà physiquement des scénarios, en place, permettant de renseigner nos populations sur les emprises de la LGV dans le cadre de la réalisation du projet.

J'aimerais donc que vous nous donniez si possible quelques précisions sur les trajets ou fuseaux possibles. Merci.

**Jean-Damien PONCET** : Le débat public se situe vraiment très tôt dans l'élaboration d'un projet. C'est la règle du jeu et il est donc parfois difficile de répondre à des questions précises.

Concernant la quatrième voie, on est dans des sections qui, sauf erreur de ma part, sont concernées aussi par le projet Eole. On ne l'a pas dit, mais pour franchir un premier pas, quantitatif et qualitatif, le projet Eole a besoin dans certains cas d'ajouter une voie aux deux voies existantes. Je vous indique que sont prévues dans le projet Eole des mesures conservatoires qui permettront que l'on n'y passe qu'une fois, en définitive.

Je ne dis pas que le projet Eole fera le projet LNPN, mais pour des sujets comme les élargissements de ponts, les renforcements de berges, on ne le fera qu'une fois et la LNPN pourra s'inscrire sans donner lieu à des dérangements excessifs.

Sur ce que vous appelez un contournement complet, c'est-à-dire incluant une nouvelle gare, je vais laisser Philippe vous répondre.

**Philippe ADAM** : Ce sujet se pose à chaque fois qu'il y a une question sur les lignes nouvelles : où fait-on les gares ? Dessert-on les centres des villes ou imagine-t-on des gares situées plutôt à l'extérieur ? Aix-en-Provence est un bon exemple, ou un mauvais, en tout cas quand vous allez à Aix-en-Provence vous divisez par deux votre temps de trajet par rapport à avant, et le temps terminal a peut-être moins d'importance que lorsqu'on met juste 25 minutes.

On a expliqué que le projet de LNPN et ses dessertes était pensé vraiment en synergie avec le réseau existant. Cela veut dire que dans les gares où il peut y avoir correspondance, on peut offrir ces correspondances. Quand vous venez d'Evreux, de Vernon, et que vous avez besoin d'aller sur Les Mureaux, il faut que vous ayez un point de correspondance, ce n'est pas possible dans une gare située à l'extérieur. Quand vous habitez à Mantes, il est probablement plus efficace de venir dans la gare centrale que de gagner une gare qui serait située à l'extérieur.

Donc, pour une efficacité globale et une meilleure accessibilité des voyageurs, dans un certain nombre de cas cela me semble meilleur de profiter de la gare centrale. C'est une force que le train peut avoir : aller au centre des villes ; il faut sans doute en profiter. Dans certains cas, les avantages et inconvénients se contrebalancent, en l'occurrence ce n'est pas le cas pour Mantes, à notre sens, donc nous proposons ce scénario.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Merci.

**Olivier GENDRON, CGT Cheminots** : Bonsoir, quelques remarques sur la possible régénération du réseau existant.

Il n'y a pas si longtemps, la SNCF avait interrogé ses clients (que j'appelle « usagers ») sur ce qui était primordial pour eux. Ce n'était pas forcément le temps gagné, mais des trains à l'heure, confortables, et propres.

Monsieur PONCET, vous n'avez pas répondu exactement. On parle de milliards d'euros, nous défendons la régénération du réseau existant puisque cela fera quand même quelques économies en milliards d'euros, par rapport à la ligne nouvelle. Je pense que cela peut être démontré.

D'autre part, la saturation est entre Paris et Mantes, tout le monde le dit, ce n'est pas si saturé que cela entre Mantes et Le Havre, Mantes et Cherbourg. Voilà un élément de plus pour travailler sur une étude de régénération de l'existant.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Je propose que RFF commence par répondre, puis que quelqu'un de la SNCF réponde peut-être sur la question des trains à l'heure, confortables et propres.

**Jean-Damien PONCET** : Je voudrais expliciter un peu ce que signifient les gains de temps, parce qu'on peut concevoir que certains usagers considèrent que ce n'est pas une priorité, mais je pense que pour d'autres usagers, cela peut être une priorité importante.

Le gain de temps, c'est d'abord pour les usagers qui sont aujourd'hui dans les trains ou qui seront demain dans les trains, parce que l'équation de la concurrence entre l'automobile et le train sera telle qu'ils deviendront usagers du train. Imaginez ceux qui font le déplacement aller-retour, chaque jour, qui mettent aujourd'hui trois quarts d'heure ; s'ils mettent demain 35 ou 30 minutes, ils gagnent  $15 \times 2 =$  une demi-heure par jour. On peut faire des choses dans un train, mais on est bien chez soi aussi ; et 30 minutes par jour pendant toute l'année, je pense que cela a une certaine valeur. C'est la première approche du gain de temps.

La deuxième approche du gain de temps est la compétition avec l'automobile. Si le temps de parcours offert par le train n'est pas significativement en-dessous de celui de l'automobile, compte tenu des trajets terminaux, parce qu'on ne fait pas du porte-à-porte, on ne mettra pas les gens dans les trains, ils resteront dans les automobiles, y compris dans les bouchons le cas échéant. C'est donc le deuxième argument, je pense qu'il est important aujourd'hui. D'ailleurs, la Loi Grenelle prévoit d'irriguer le territoire à grande vitesse. Ce n'est pas moi qui l'invente subitement à l'occasion de ce projet.

Enfin, les notions de développement économique : il n'y a pas de démonstration flagrante, définitive, etc., mais on peut concevoir, si l'on prend le cas de Paris – Le Havre (c'est surtout sur les longues distances que les gains de temps seront significatifs), entre une situation avant où l'on met plus de 2 heures et une situation après où l'on met 1 h 15, que des emplois deviennent accessibles, pour les travailleurs mais aussi pour les entreprises qui peuvent recruter sur des périmètres plus vastes. Donc, cette réduction de temps de parcours se traduit par de l'accessibilité, qui est un des facteurs du développement.

Je ne suis pas théoricien et ne peux pas aller beaucoup plus loin là-dessus, mais ce sont trois bonnes raisons d'essayer de gagner du temps. Ne négligeons pas le gain de temps.

Ensuite, vous avez évoqué la possibilité d'obtenir des résultats en régénérant le réseau, je laisserai Philippe intervenir sur ce point.

**Philippe ADAM** : Une expertise est en cours, ses résultats seront rendus à la fin de l'année. Nous pouvons déjà verser au dossier un certain nombre d'éléments qui nous viennent d'une étude réalisée par la SNCF, sur lesquels on peut discuter.

Entre Paris et Mantes, si l'on ne fait pas de ligne nouvelle, on ne va pas gagner de temps, même en régénérant ce que l'on voudra bien régénérer. De toute façon, les trains ne roulent pas à la vitesse maximale, parce qu'ils sont freinés par les trains lents ; les trains rapides pourraient rouler plus vite qu'ils ne le font mais ils ne le font pas parce que sinon, ils rattraperaient les trains franciliens (dans le jargon ferroviaire, on dit qu'ils sont « domestiqués »). La question se pose plutôt entre Mantes et Le Havre.

Cette carte reprend les limites de vitesse aujourd'hui entre Mantes et Le Havre. Les portions vertes sont celles sur lesquelles on roule à 160 km/h ; c'est un seuil, pour passer au-delà il

faut faire un certain nombre de travaux, il ne faut plus de passages à niveaux, il faut changer la signalisation, etc., mais ce n'est pas forcément rédhibitoire.

Toutes les sections qui ne sont pas vertes, ne le sont pas parce qu'on ne peut même pas y rouler à 160 km/h : la ligne est trop sinueuse pour pouvoir rouler à ces vitesses-là, donc il y a des portions entre Mantes et Rouen, notamment entre Mantes et le tunnel de Rolleboise, et une grande portion autour de Rouen sur laquelle ce n'est pas possible.

Il y a certains endroits où il serait possible de porter la ligne à des vitesses de 180 à 220 km/h. Le calcul qui a été fait à l'époque était pour une somme de 425 millions d'euros, donc réactualisés au coût de 2010. On pouvait gagner 5 minutes sur Rouen, et sur Le Havre une minute supplémentaire, parce qu'on est obligé aujourd'hui de s'arrêter à Yvetot et Bréauté-Beuzeville, on ne sait pas créer des trains directs en plus des trains existants, pour des questions de saturation au niveau de Rouen.

Donc, les gains que l'on peut espérer de cette modernisation du réseau, qui nous vient de cette étude, sont ici. On peut avoir des gains un peu supplémentaires en faisant des portions de lignes nouvelles au droit des tunnels, avec un gain de 2 minutes supplémentaires.

Je ne m'étendrai pas longtemps sur Mantes – Caen, quand la ligne a été électrifiée, on a cherché au maximum à profiter des sections sur lesquelles on pouvait rouler plus vite, donc on a déjà des sections sur lesquelles on roule à 200 km/h, sur toutes les autres sections on roule à 130, 150, 160 km/h et on ne sait pas rouler plus vite sur ces sections aujourd'hui.

Il y a une dernière notion importante, liée à la capacité des lignes. Vous avez dit qu'il n'y avait pas de problème au-delà de Mantes, il y en a quand même au niveau du nœud de Rouen, mais attention à ne pas en créer.

Pourquoi une ligne est-elle plus ou moins capacitaire ? C'est beaucoup lié au fait que des trains de vitesses différentes vont circuler sur la même ligne. Quand il y a des trains très rapides et des trains très lents, la capacité sera beaucoup plus faible que s'il n'y avait que des trains très rapides ou que des trains très lents. Donc, si vous accélérez certains trains sur la ligne, cela veut dire que la différence de vitesse avec les trains lents (TER, trains de fret) sera plus grande, donc cela diminuera la capacité de la ligne ; il faut y être attentif aussi.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Merci. La SNCF...

**Roland BONNEPART, Directeur Régional SNCF** : Je vais répondre à l'interpellation de Madame CORNIETI et à Monsieur GENDRON.

Les enquêtes faites montrent que les voyageurs ont envie de trains à l'heure, confortables et propres. Ils ont bien sûr raison d'exprimer cette demande. Trois éléments d'information :

Sur Paris – Le Havre et Rouen – Le Havre, la ponctualité s'est améliorée fortement. Sur les 9 premiers mois et demi de cette année, on est à 94 % de trains à l'heure ; c'est une bonne nouvelle. Il n'y a que 6 % et même 5,5 % de trains en retard, c'est une amélioration très forte par rapport à l'année dernière, qui avait été une année de mauvais résultats : autour de 90 %.

Cela étant, on ne peut pas progresser beaucoup au-delà de cette valeur, pour les raisons qui ont été évoquées : la saturation du réseau, pas seulement sur Paris – Mantes, mais aussi en gare de Rouen (la concurrence, ou le fait qu'il y a des trains de fret sur certaines parties du parcours entre Rouen et Le Havre). Cela, c'est pour « les trains à l'heure ».

Concernant « les trains confortables », on exploite actuellement au maximum les longueurs disponibles, l'infrastructure disponible, avec du matériel relativement ancien. Les rames Corail datent de 1975. Il a été dit à juste titre tout à l'heure qu'à un moment donné ce matériel

deviendra obsolète, dans les années 2020/2025. Nous l'avons modernisé, en tant qu'opérateur SNCF, avec le concours des Conseils Régionaux, pour progresser en matière de confort.

Le dernier point, « la propreté », est une exigence légitime. Si vous prenez des trains Paris – Rouen – Le Havre, vous verrez qu'une entreprise fait du nettoyage en parcours, ce qui améliore la satisfaction des voyageurs.

Mais, sur un réseau saturé, il faut bien se dire que ponctualité, confort, propreté, sont un peu plus difficiles à obtenir qu'ailleurs.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Merci.

**Gérard MERCHER, Directeur de l'Association Le Havre Développement** : Bonsoir, je m'exprime au nom du Havre Développement, même si nous travaillons en coopération constante avec nos collègues des autres agences de développement de l'Axe Seine, que ce soit l'Agence Régionale de Développement Ile-de-France, Eure Expansion, Seine Maritime Expansion, Calvados Stratégie, etc. C'est un travail que nous faisons ensemble sur ces sujets de développement économique.

Même si nous sommes tout à fait convaincus de l'intérêt incontestable de la ligne nouvelle pour les passagers, je parlerai du fret.

Les grands enjeux de demain, ce sera aussi les flux de marchandises, notamment les flux maritimes. Il y a deux grands ports sur le tracé de la Seine : Le Havre et Rouen, et il y a le Port de Paris ; les coopérations aujourd'hui sont devenues très proches entre les trois ports, ce qui n'a pas toujours été le cas. Aujourd'hui, nous avons un retard important en matière de flux.

Quelques chiffres : Anvers, c'est 8,5 millions de containers par an, Rotterdam 12 millions, Hambourg 10 millions ; et Le Havre et Zeebrugge 2,4 millions. Nous sommes donc un peu à la traîne en matière de volumes et une des raisons de ce différentiel est bien sûr l'histoire parce que ce sont des places de commerce importantes, mais c'est aussi les réseaux de relations avec l'hinterland.

La part modale de la route à Anvers est 59 %, à Rotterdam 51 % et au Havre 86 %. On voit tout de suite la prépondérance du trafic routier, qui pourrait poser un problème (et en pose déjà un) si cette situation continuait.

Il y a donc un enjeu de progression des flux, par un développement à la fois des flux fluviaux... Je voudrais préciser en complément de ce qu'a dit RFF tout à l'heure, que le développement par le fleuve a déjà commencé, il y a aujourd'hui six opérateurs de flux fluvial ; les trafics fluviaux entre Le Havre et Paris, c'était moins de 5 % des flux il y a 15 ans, c'est aujourd'hui 9,5 % des flux. Donc, il y a déjà une progression dans ce domaine-là.

Les emplois créés par tout cela sont aussi une donnée importante, nous nous devons de créer de l'emploi pour les générations futures. Il faut savoir que 1.000 containers, c'est au minimum un emploi portuaire et 2,5 emplois logistiques le long de l'axe, cela veut dire que si l'on crée 4 millions de containers en plus, on aura 4.000 emplois au Havre et 10.000 emplois le long de l'axe Seine.

Il faut donc que l'on amène la part modale du fret ferroviaire à la hauteur de nos concurrents, en dégageant suffisamment de sillons.

Un chiffre, très rapidement : 10 convois de fret par jour créés en plus de ce qui existe aujourd'hui, 300 jours par an ; nous avons 80 containers par convoi, cela représente par an

240.000 containers, c'est-à-dire en gros 10 % des flux du port du Havre qui deviendraient ferroviaires et non plus routiers, d'où un gain tout à fait significatif en matière environnementale, d'émission de CO<sub>2</sub>, de consommation d'énergie, etc.

Ne croyez-vous pas que dans cette perspective de développement de nouveaux sillons fret, le contournement de Mantes est une donnée indispensable, faute de quoi on ne pourrait pas véritablement profiter de cette opportunité de créer de nouveaux sillons fret ?

Merci.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Merci. Sur la question à nouveau du contournement de Mantes (nous sommes à Mantes donc il est normal que ce problème suscite plusieurs questions), merci de votre réponse.

**Jean-Damien PONCET** : L'intervention qui vient d'être faite souligne à la fois la relation entre le fait d'être capable d'emmener les marchandises loin par le ferroviaire, et le développement portuaire, et le développement logistique ; je l'avais à peine esquissé dans la présentation. Merci de le confirmer.

Le fret est évidemment pris en considération dans le projet LNPN, au même titre que les voyageurs, avec les exigences propres au fret que l'on a rappelées, qui sont des exigences plutôt de compétitivité économique, de capacité, de fiabilité, de vitesse moyenne ; on n'a pas les mêmes exigences de vitesse ou de temps d'attente que peuvent avoir évidemment les voyageurs ; mais le fret, comme les voyageurs, est bien pris en considération dans le projet.

D'ailleurs, le projet est né d'une démarche du Grand Paris, de l'ouverture de la capitale sur les ports et sur le monde, et par conséquent cette ambition repose sur un bon développement des ports.

Concernant la circulation du fret – la question a été évoquée tout à l'heure par Monsieur le Conseiller Régional – nous avons plusieurs fers au feu : Serqueux – Gisors, itinéraire bientôt dans une première phase de travaux, et la LNPN qui doit au minimum délester l'itinéraire historique par la Vallée de la Seine d'un certain nombre de trains de voyageurs, pour permettre de faire passer des trains de fret.

Nous avons expliqué dans le dossier du maître d'ouvrage qu'avec ces deux projets, on est assuré de pouvoir faire circuler tous les trains de fret prévus, avec un niveau d'ambition assez important, même s'il n'atteint pas encore les pourcentages observés dans les ports du nord. Des questions géographiques et historiques entrent en ligne de compte. Toujours est-il que les prévisions de trafics ferroviaires qui sont prises en compte dans nos études proviennent des ports et sont cohérentes avec les actions que les ports mènent en leur sein pour organiser le chargement des trains (il faut faire un certain nombre de choses pour que des containers se retrouvent sur des trains).

Sur la base de ces prévisions, nous constatons que le réseau est capable de les faire circuler. Des petits schémas montrent des lignes vertes, orange et rouges. Nous avons adopté des limites de saturation (qui déterminent le changement de couleur) qui sont assez basses, parce qu'entre la capacité en lignes et la capacité de tracer un sillon de bout en bout qui soit efficace, il y a un encore un gap dont il faut tenir compte, et il faut donc approcher ce problème avec prudence.

Nous savons donc que nous pouvons faire passer à long terme tous les trains des deux ports, du Havre et de Rouen. 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.

De cette combinaison entre Serqueux – Gisors et l'itinéraire historique, il résulterait que globalement dans la traversée de Mantes, il y aurait sensiblement moins de trains à l'avenir qu'aujourd'hui. Il en resterait quand même, au moins ceux de Rouen, et un certain nombre de trains du Havre, mais il y aurait moins de trains de marchandises et ce nombre n'augmenterait plus, puisque les trains de containers (qui sont des trains pas trop lourds qui pourront passer par Serqueux – Gisors), qui sont dus à l'augmentation de trafic du port du Havre, eux, passeront par cet autre itinéraire.

La question qui reste ensuite – je l'ai évoquée – est que l'on ne peut pas faire passer ces trains systématiquement la nuit. Quand ils parcourent 1.000 kilomètres, ils ne peuvent pas être de nuit partout. Ils ont donc besoin de passer aux heures de pointe. Le projet LNPN prévoit donc que des trains de marchandises puissent passer aux heures de pointe, y compris dans les zones urbaines denses, à forte densité de trafics voyageurs.

Dans cette approche, en effet, le contournement de Mantes a son rôle à jouer.

**Marie-Françoise CORNIETI :** Merci. Je rappelle que sur la question du transport de fret, une réunion thématique est prévue le 10 janvier, au Havre.

**Alain RISPAL, Adjoint au Maire d'Aubergenville :** J'ai lu avec intérêt le dossier qui nous a été fourni et je pense qu'il est de grande qualité.

La ligne Paris-Normandie correspond à une véritable attente ; cela a d'ailleurs fait l'objet de nombreuses interventions lors du débat Eole. Nous sommes conscients que l'amélioration d'Eole dans certains secteurs passera uniquement par la liaison Paris-Normandie. Donc, je confirme l'intérêt pour le territoire.

Toutefois, je suis surpris ce soir de l'absence de précisions. Le dossier est intéressant ; il y a quatre scénarios et quand on les regarde on a, en fouillant un peu, X variantes. Sur un territoire notamment situé entre Confluence et Mantes-la-Jolie, la liaison Paris-Normandie passera mais ne s'arrêtera pas. Cela veut dire qu'elle impactera au quotidien à la fois les communes et les habitants.

Je m'interroge ce soir sur l'objectif des débats.

Le débat, oui, si c'est pour dire qu'il faut faire la liaison Paris-Normandie, oui, bien sûr ; mais je pense qu'au vu des éléments que vous avez communiqués, il faut aller au-delà et nous donner plus de précisions.

On peut imaginer différents schémas, on voit l'autoroute, on voit les communes existantes, on voit plein de choses, mais au risque de générer de l'insatisfaction.

Vous avez fait une grosse communication – bien plus forte que pour le projet Eole où l'on a découvert les choses parfois un peu tard – ; il y a eu une communication très forte dans les boîtes aux lettres, à Paris Saint-Lazare, un peu partout, et ce soir on ne répond pas à nos questions de tracés, déjà deux questions ont été posées mais il n'y a pas de réponses.

La deuxième question est : nous sommes en Ile-de-France, où il y a une autorité organisatrice des transports ; je m'étonne que le STIF ne soit pas présent ce soir à la tribune. Des personnes du STIF sont peut-être présentes dans la salle. Je voudrais savoir comment elles ont été associées à ce projet, parce qu'avec un projet de cette ampleur, avec les coûts qui sont prévus en Ile-de-France (l'endroit où les coûts seront les plus importants), si le STIF n'est pas associé je ne sais pas comment cela fonctionnera.

Merci.

**Olivier GUÉRIN** : Je vais apporter des précisions sur le cadre du débat public. C'est à la suite du projet qui a été porté par le Comité de pilotage élaboré par RFF que la CNDP a été saisie et que le débat a été organisé, sur le dossier qui est saisi.

Contrairement à d'autres projets, et de façon similaire à un certain nombre de projets, notamment sur des lignes à grande vitesse, on ne discute pas sur un tracé précis, mais d'abord sur l'opportunité. Je ne voudrais pas laisser tomber ce problème qui est le premier point en discussion.

Ensuite, sur les objectifs : pourquoi on propose cette nouvelle ligne. On a parlé de capacité, de temps de transport, et d'éléments annexes.

Enfin seulement, sur ce que le Code de l'Environnement appelle « les principales caractéristiques ». Ce sont ces faisceaux, ces scénarios, qui sont proposés.

Je comprends qu'ici l'on regrette de ne pas avoir d'indications plus précises sur l'endroit exact où passera la voie ferrée, mais comme cela a été dit, ce débat public s'inscrit dans un ensemble de mesures, de dispositifs de concertation, qui feront que si RFF décide à la suite du débat public de réaliser cette ligne, selon un des scénarios présentés, la concertation se poursuivra, sur des éléments plus précis.

Donc, ce n'est pas parce que vous n'avez pas de réponses ce soir, dans le cadre de ce débat public... Il ne porte pas sur le fait de savoir exactement si la voie ferrée passera dans tel ou tel jardin, mais sur un scénario général, et la concertation se poursuivra. Les uns et les autres seront plus précisément informés et pourront donner leur avis plus précisément sur des tracés précis qui seront mis en concertation.

Encore une fois, nous sommes en amont de la définition du tracé plus précis.

**Jean-Damien PONCET** : J'ai déjà évoqué la présence du STIF dans ce dossier, peut-être pas dans cette salle effectivement. Mais, même si le STIF, le cas échéant, n'est pas représenté dans la salle, il n'est pas absent du débat.

Le schéma qui a été projeté tout à l'heure a été fait par RFF et le STIF ensemble et finalement, cela correspond au niveau de discours que le STIF peut exprimer aujourd'hui.

Donc, si vous aviez eu un représentant du STIF aujourd'hui dans la salle, il est probable qu'il n'aurait pas été en mesure d'aller beaucoup plus loin, parce que le STIF a ses organes de gouvernance et il est toujours délicat dans une réunion comme celle-ci de se hasarder à faire des promesses. C'est peut-être finalement prudent de ne pas venir, mais le STIF fera un cahier d'acteurs, et est tout à fait auprès de nous dans l'approche et dans la manière de présenter les choses.

Par ailleurs, le projet Eole qui a été évoqué est un projet commun STIF/RFF ; le Directeur du projet EOLE est d'ailleurs ici.

Le STIF réfléchit sous la forme de schémas directeurs pour les différentes lignes, donc à l'occasion de l'élaboration des schémas directeurs, pour le RER A notamment, le STIF a ses propres principes de concertation.

**Olivier GUÉRIN** : Une précision à ce sujet : le projet de prolongement du RER E à l'ouest, Eole, était porté à la fois par RFF et le STIF, donc l'autorité organisatrice des transports. Pour cette ligne nouvelle, nous sommes plus, concernant au moins Rouen et Le Havre, sur des dessertes qui, sauf erreur de ma part, dépendent d'autres autorités organisatrices des transports : l'Etat en ce qui concerne les trains Corail Intercités et les deux Conseils Régionaux, en ce qui concerne les Normandie.

**Louis GOMEZ, Président du Comité des Usagers des Transports de l'ouest parisien** : Bonsoir, avant de parler de l'avenir, je voudrais parler du présent. Il suffit d'aller sur notre blog où il y a un carnet de bord des retards pour voir qu'ils sont conséquents.

Les conditions de transport sont très mauvaises. Il faut savoir qu'aujourd'hui, des trains récents circulent quasiment tous les jours avec des toilettes condamnées. Donc, il y a un stress très fort.

Nous avons créé une structure commune avec plusieurs associations franciliennes et normandes, il y a deux ans. En février, nous avons organisé une manifestation à Saint-Lazare, qui s'appelait, avec un ton humoristique : « Nous ne sommes pas du bétail ». Je suis persuadé que si demain nous organisions une manifestation de ce type, nous aurions le même succès, malheureusement.

Donc, il n'y a pas de perspectives à court terme, alors qu'elles sont indispensables pour l'avenir.

Avant d'être des usagers, nous sommes des citoyens, donc nous nous inscrivons dans des territoires, notamment le Mantois. Il est très important, pour qu'il y ait une amélioration de la desserte de Mantes, que cette gare devienne enfin non plus une gare de banlieue comme elle l'est encore, mais une gare véritablement interrégionale.

Nous sommes bien sûr solidaires des usagers normands, il faut qu'il y ait aussi un ensemble d'améliorations des dessertes de la Seine Aval, et pas uniquement de Mantes, etc. Cela concerne aussi une amélioration de la rive droite et d'une ligne dont on ne parle jamais : Mantes – Montparnasse.

Il y a un ensemble de réseaux dans le Mantois, et un développement équilibré est nécessaire, ainsi qu'un développement des dessertes sur l'ensemble de la Seine Aval.

Nous avons une petite inquiétude ; il faut savoir qu'aujourd'hui des personnes font 3 heures, voire 4 heures, de transport, pour des salaires dérisoires. Donc, il faut aussi faire attention à ne pas développer les transhumances domicile-travail, et se préoccuper aussi (même si ce n'est pas le cadre de ce soir) des créations d'emploi sur le territoire. On voit de plus en plus de personnes, des femmes notamment, venant de l'Eure ou de la Seine-Saint-Denis, qui vont travailler à Paris pour des salaires vraiment très bas.

Il faudra aussi prévoir l'amélioration de l'inter-modalité ; le maintien des parcs-relais, en milieu rural notamment, pour pouvoir accéder aux gares.

Il y a eu une intervention de M. GENDRON. Notre Comité existe depuis 20 ans, il peut paraître atypique mais il l'est de moins en moins ; nous pensons qu'il faut aussi prendre en compte les personnels.

Concernant l'avenir, nous serons vigilants vis-à-vis de ce projet important sur notre territoire et au-delà, parce que pendant des années, on a tronçonné sans prendre en compte les projets et l'ensemble des lignes. On le fait maintenant et nous en sommes très satisfaits ; il va falloir continuer.

Donc, nous souhaitons déjà des améliorations à court-terme, et concernant ce projet (c'est ce que nous avons demandé sur le prolongement) : la création après le mois de février d'un Comité de suivi, par lequel on pourra aussi intervenir et continuer à être informés, avoir des échanges.

Merci.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Merci. RFF, sur la question de Mantes gare interrégionale, sur la desserte de Seine Aval ?

**Jean-Damien PONCET** : Je crois que le projet va dans le sens de ce que vous souhaitez, puisqu'il ouvre des perspectives. Effectivement, nous n'avons pas, comme pouvait l'avoir Eole, une grille de dessertes indiquant dans quelle gare les trains vont s'arrêter, etc., mais ce que nous ouvrons, ce sont des perspectives. Il y a des perspectives sur lesquelles nous avons travaillé avec le STIF, qui ne sont pas définies avec la même précision. Vous parlez de la desserte de Seine Aval, cela veut dire : que peut-on faire pour mieux desservir les gares intermédiaires ?

Des choses peuvent-elles être faites sur Mantes – Montparnasse ? C'est un autre sujet, sur lequel je n'ai pas d'informations, mais avec la désaturation des lignes (en tout cas du côté de Mantes, ensuite d'autres choses se passent du côté de Plaisir et de Versailles), on ouvre un certain nombre de perspectives.

Je crois que vous souhaitez qu'une concertation se poursuive au-delà de l'exercice du débat public, je crois que c'est dans cette perspective que RFF s'inscrit dans tous ses projets. Pour celui-là comme pour tous les autres, une concertation continue. Nous en mettrons au point les mécanismes à la fin du débat public, si le projet doit se poursuivre.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Merci.

**Sophie PRIMAS, Sénatrice des Yvelines** : Bonsoir ; je vois que de nombreux maires des communes rurales sont présents. Je voudrais vous dire mon adhésion, bien sûr, à ce projet qui est très important pour le développement de notre territoire et de l'ensemble de la Vallée de la Seine.

Je voudrais vous faire part de quelques inquiétudes que nous avons sur le contournement de Mantes, qui est indiqué dans les documents ; en particulier le cône de traversée au sud de Mantes est très important, le tracé est vraiment très large. Il passe dans des zones agricoles très importantes, très fertiles, en tout cas parmi les plus fertiles des Yvelines.

Je vois qu'il y a des agriculteurs dans la salle. Je ne sais pas où en sont les négociations et les contacts avec la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France. J'ai reçu récemment un courrier qui semblait dire que pour l'instant les contacts étaient presque inexistantes, je ne sais pas dans quelle mesure ceci est exact ou pas.

Je suis assez préoccupée par ce tracé qui est très, très large et qui, en tout cas dans son épaisseur du trait, passe sur des terrains agricoles. Il me semble donc un peu en contradiction avec notre Schéma directeur de développement sur l'Ile-de-France.

Ensuite, vous me pardonnerez cette question car je suis novice en la matière. Lors du tracé de l'A13, nous avons fait des réserves foncières (le long de l'A13), la Loi Barnier était là pour cela. Il existe aujourd'hui des possibilités d'infrastructures le long de l'A13 ; dans quelle mesure ces possibilités ont-elles été investiguées ?

Merci beaucoup.

**Jean-Damien PONCET** : Ce qui est représenté dans le dossier, c'est ce que l'on appelle l'option de passage, c'est-à-dire le secteur dans lequel pourrait s'inscrire le tracé, bien entendu si le projet se poursuit à l'issue du débat public.

Il y aura une étape intermédiaire, avec l'enquête publique, qui définit une bande de 500 mètres de largeur. L'enquête publique est ce qui permet ensuite d'aller vers la déclaration d'utilité publique, qui permet ensuite d'acquérir les terrains, même s'ils sont en

général acquis à l'amiable (à 95 %). Mais, l'utilité publique permet d'être sûr de pouvoir acquérir l'ensemble des terrains nécessaires, et se prononce sur la base d'un fuseau de 500 mètres de large. Ensuite, le projet lui-même n'occupe évidemment pas 500 mètres de large, mais correspond quand même à un prélèvement foncier significatif, il n'y a pas lieu de le nier.

Nous n'avons peut-être effectivement pas eu de contact avec la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France, nous avons eu un contact avec les Chambres d'Agriculture normandes, qui se sont regroupées en un interlocuteur commun et je pensais que l'Ile-de-France était dans le même regroupement. Ce n'est peut-être pas le cas.

Quoi qu'il en soit, nous avons eu l'expression d'une position des Chambres d'Agriculture normandes sur le projet. Je ne les citerai pas de manière précise, mais en gros, elles se disent favorables au projet parce qu'elles ont, elles aussi, leurs enjeux de développement agricole, agro-industriel, et donc considèrent que le projet est bon pour la Normandie et pour l'agriculture normande. Elles disent qu'elles ne se prononceront pas sur les scénarios de passages mais qu'en revanche, elles seront très vigilantes sur la manière dont le tracé s'inscrira sur le territoire.

Ce projet donnera lieu à des procédures de remembrement, dans toute la mesure de ce qui se fait habituellement en la matière, associant le monde agricole, pour faire en sorte que les exploitations touchées par le projet puissent se réorganiser d'une façon efficace. On crée en effet non seulement un prélèvement, mais également des effets de coupure. Là aussi, il y a beaucoup de retours d'expérience en la matière, donc bien que le prélèvement soit effectif et incontestable, on s'efforce de le gérer dans les meilleures conditions.

Vous avez parlé de réserves foncières le long de l'A13 ; dans les scénarios proposés il y en a un certain nombre... Je vais laisser Philippe préciser cela, mais l'hypothèse d'un jumelage avec l'A13 est en effet très présente dans notre approche et certains scénarios le permettent plus que d'autres.

**Philippe ADAM :** Ils le permettent, mais pas dans la zone immédiate de Mantes.

Cette carte, un peu complexe, reprend tous les enjeux environnementaux ; on voit se dessiner ici l'autoroute A13. Un premier point difficile est qu'elle traverse la zone agglomérée de Mantes.

Mantes s'est développée autour de l'autoroute A13 de façon très serrée, c'est une première difficulté. Ensuite, l'autoroute A13 traverse la forêt de Rosny qui est une zone Natura 2000 et un site inscrit, ce qui pose donc un certain nombre de problématiques.

Par ailleurs, l'autoroute est en montée très prononcée à cet endroit, donc cela ne fait pas partie des hypothèses par lesquelles on imagine le plus facilement voir s'inscrire la ligne ferroviaire.

Par contre, comme l'a dit Jean-Damien, un peu plus loin, le long de l'autoroute, il est tout à fait envisageable dans certains scénarios d'essayer de jumeler l'infrastructure nouvelle avec l'autoroute.

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

Pour les personnes qui ne pourront pas se déplacer, cette réunion publique sera retransmise en direct sur Internet.

**Claude BOITEAU, Association de Protection des Sites d'Orgeval (APSO) :** Je voudrais revenir sur le fret, parce qu'Orgeval est traversée par l'A13 et nous voyons passer tous les jours tous ces camions chargés de containers, qui font beaucoup de bruit et polluent, notamment dans la côte très célèbre chaque dimanche soir.

Je voudrais savoir si le fret que vous prévoyez pour faire baisser ces fameux 86 % dont on a parlé pourra 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.

Un réseau existe-t-il ou faut-il le créer, pour ensuite faire la distribution sur le reste de l'Ile-de-France ?

Ce sont mes deux questions, je voudrais avoir des précisions. Je vous remercie.

**Jean-Damien PONCET :** Il y a effectivement un objectif de part modale ferroviaire fortement croissante. Sans vouloir désenchanter le sujet, cela s'inscrit dans une perspective de croissance du trafic des ports, donc ce sera difficile de faire baisser le nombre de poids lourds, je le regrette infiniment. Ce serait déjà bien d'arriver à le maintenir.

Concernant la diffusion des trains sur le réseau ferroviaire en Ile-de-France, je passe la parole à Philippe.

**Philippe ADAM :** Une chose importante, l'idée n'est pas que les trains de fret utilisent la ligne nouvelle. Une ligne mixte, qui voit passer à la fois des trains de voyageurs et de marchandises, est un objet extrêmement complexe qui se justifie dans certain cas très particuliers. Donc, les trains de marchandises utiliseront le réseau existant, partiellement dégagé, de ces trains de voyageurs les plus rapides. Aujourd'hui, ces lignes sont connectées au réseau des grandes ceintures, les tangentielles sont plutôt des projets voyageurs ou de tram train, de tramways, mais la grande ceinture fret qui restera un outil très important du contournement de Paris sera, comme aujourd'hui, accessible depuis ces lignes.

**Aurélien WOLCKE, Comité des usagers de l'Ouest francilien, Mantes-la-Jolie :** Tout d'abord, le projet semble très appréciable pour l'usager, puisqu'en effet c'est la première fois qu'on leur dit que gagner 10 mn dans une journée, c'est quelque chose d'utile pour leur vie auprès de leurs proches, leur vie culturelle, leur vie associative. D'habitude, on nous dit que ce laps de temps de 10 mn, ce n'est pas considérable. C'est un point positif, sur lequel il faut travailler, car ce n'est pas le discours que l'on a l'habitude d'entendre.

À l'horizon 2020, avec l'arrivée d'Éole, les usagers Mantes - Paris Saint-Lazare et Paris Saint-Lazare - Mantes-la-Jolie 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 ?

**Marie-Françoise CORNIETI :** Donc, une question sur l'incidence d'Éole ?

**Philippe ADAM :** On va proposer au directeur du projet Éole de répondre directement.

**Jean FAUSSURIER, Directeur du projet Éole :** Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris votre interpellation. Actuellement, à Mantes, vous avez 3 trains RER E, et demain avec le projet Éole vous en aurez 6. Si l'on veut faire le décompte des 16 autres qui passent à Mantes à l'horizon d'Éole, vous enlevez 4 trains directs normands qui ne s'arrêteront pas à Mantes, il en reste donc 12 qui s'arrêteront à Mantes, dont 4 trains directs, 4 trains semi-directs et 4 trains omnibus. Il me semble qu'à l'horizon d'Éole, le service à Mantes évidemment augmente sensiblement par rapport à la situation actuelle.

*(Commentaire au micro de la salle)*

Vous avez des trains directs, de plus, l'offre se diversifie. Je ne vais pas préempter le débat LNPN, vous avez 4 trains normands qui vont s'arrêter à Mantes et qui iront à Paris Saint-Lazare. Vous aurez 4 trains semi-directs, dont 2 qui sont des trains normands, qui iront à Paris Saint-Lazare et 6 trains Éole, dont 2 semi-directs et 4 omnibus, qui eux ne vont pas à Paris Saint-Lazare mais à Nanterre, La Défense, Haussmann Saint-Lazare, Magenta, etc.

Le projet Éole ne représente pas uniquement une question de temps de trajet avec les trains directs pour arriver à Saint-Lazare. Il n'y a pas une chute de l'offre, mais au contraire une diversification de l'offre en termes de destination, en termes de trajet. Le trajet ne consiste pas uniquement à aller à Paris, c'est aussi - et la remarque a été faite tout à l'heure par un intervenant - de pouvoir desservir l'intérieur de Seine Aval où je rappelle que 80 % des gens aujourd'hui qui se déplacent à l'intérieur du territoire utilisent la voiture. Donc, en termes de déplacement pour l'emploi, c'est aussi une offre de services du projet Éole de pouvoir desservir ce territoire de Seine Aval.

**Aurélien WOLCKE** : Ma question était de bien penser au maintien du nombre de trains directs Mantes - Paris Saint-Lazare et non d'omnibus, semi-directs ou ce genre de choses, lors de la coexistence Éole – LNPN.

**Jean FAUSSURIER** : Pour faire le lien avec la question posée tout à l'heure sur la relation entre le projet Éole et le projet LNPN, et l'absence du STIF, ceci est tout à fait normal car le projet Éole a été présenté sur une ligne existante plus un tunnel ligne nouvelle. C'est une ligne existante pour laquelle un schéma de desserte a été arrêté en 2009. Cette desserte génère à la fois des questions, des frustrations dans la boucle de Montesson, plutôt qu'en Seine Aval.

Avec le projet LNPN, on ouvre l'horizon du champ du possible, des opportunités dans la distribution et la réorganisation des dessertes entre les différents territoires des Yvelines plus le territoire du Val-d'Oise qui se trouve effectivement prisonnier actuellement d'une partie de la desserte du RER A et du groupe 3 (Paris-Cergy).

La hiérarchisation fait qu'aujourd'hui le débat porte sur l'opportunité de la LNPN. Demain, viendra le temps de la réorganisation des schémas de desserte.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Une précision sur l'échéance de la mise en service ?

**Jean-Damien PONCET** : L'échéance de la mise en service est dictée par deux grands types de considérations, le délai nécessaire pour les études et les procédures administratives et le financement. Le financement fait déjà l'objet d'une mission, c'est ce qui est assez exceptionnel. Sur ce projet, il y a quand même un engagement assez fort de l'ensemble des partenaires qui y ont travaillé jusqu'à présent. On a cité dans le comité de pilotage les élus des grandes collectivités qui pourraient, le moment venu, aux côtés de l'État et de RFF participer à ce financement.

La mission de financement présentera ses conclusions en février. Peut-être pourrions-nous à la réunion à Paris le 17 janvier donner des informations un peu plus précises. En admettant que le financement s'organise bien, ce sont les procédures qui arrivent sur le chemin critique. En termes de procédures, le directeur du développement de RFF, qui est présent, m'arrêtera si je commets des erreurs, nous pourrions, en travaillant bien et dans l'ordre, en sécurisant le dossier technique, car il ne s'agit pas de se précipiter et de faire n'importe quoi, être dans une phase d'enquête publique en 2016, et peut-être même obtenir une déclaration d'utilité publique fin 2016, peut-être début 2017. Ainsi, derrière, on peut commencer les travaux.

Si le financement est au rendez-vous sur des montants significatifs, la probabilité est tout de même assez grande pour que les travaux en question soient sur la section Paris-Mantes. L'autre situation à débloquent étant celle de Rouen. Mais dans l'ordre des facteurs, je ne pense pas trop me tromper en disant que le démarrage des travaux se situera quelque part entre Paris et Mantes, car c'est là qu'on débloquent le système.

Le Sénateur tout à l'heure a utilisé des mots « passer du redressement au rayonnement ». Dans le domaine ferroviaire, nous allons passer d'abord par le débloquent et ensuite par le développement. Le débloquent se fait principalement sur la section Paris-Mantes.

**Olivier GUÉRIN :** Pouvez-vous préciser, puisque nous avons eu ici le débat sur Éole, puisque la mise en service d'Éole est envisagée en 2020, les possibilités et les contraintes pour la ligne nouvelle Paris-Normandie. Sauf erreur de ma part, les choses s'emboîtent un peu.

**Jean-Damien PONCET :** Je reprenais justement le micro pour apporter ce complément. Éole libère des capacités en gare Saint-Lazare. C'est la condition pour pouvoir faire plus de trains « normands ». Cela n'aurait qu'un intérêt relatif de débloquent le système, en n'étant pas capable de mettre plus de trains. Par conséquent, il y a effectivement un enchaînement entre l'opération Éole et l'opération LNPN, la première intervenant juste avant.

**Olivier GUÉRIN :** Une indication a été donnée sur le gain de temps entre Mantes et Paris, estimée à 4 mn. Pouvez-vous confirmer les termes ?

**Philippe ADAM :** Il est important de préciser dans quelles conditions sont estimées ces 4 mn. Elles sont réalisées par des trains directs de Paris Saint-Lazare à Mantes, et qui rouleraient à 160 km/h. On peut avoir des trains qui rouleraient plus vite à 200 km/h, auquel cas on gagnerait 3 mn. En contrepartie, il peut se passer des choses autour de La Défense. Nous avons la possibilité d'une desserte de La Défense qui peut se faire de deux façons, soit on a une desserte en ligne où l'on dessert successivement en partant de Paris Saint-Lazare, La Défense puis Mantes, la Normandie ; soit on a des trains différents qui vont soit vers La Défense, soit vers Saint-Lazare. Si l'on dessert les deux gares successivement, il faut compter 5 mn supplémentaires liées à ce temps d'arrêt. Ce sont les grandes conditions sur le temps de parcours entre Paris et Mantes.

**Agnès GRANDOU, Communauté d'agglomération de Rouen, Pôle transport :** Je représente ici les élus de la communauté d'agglomération de Rouen, Elbeuf, Austreberthe, qui ne pouvaient être présents ce soir.

Je voudrais revenir sur la question du contournement de Mantes qui, pour la CREA, constitue un enjeu très important par rapport à la globalité du projet. Le projet qui nous est présenté ici 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.

Nous attendons donc qu'il ouvre 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.

Pour les voyageurs, on a connu une augmentation forte des déplacements sur l'ensemble de l'axe entre Paris et les Normandie pendant les dernières décennies. Cette mobilité continue à progresser, elle répond à des enjeux d'accès à l'emploi, de déplacement dans la sphère privée, de compétitivité des entreprises. Il semble essentiel de pouvoir accompagner cette évolution de la mobilité, pouvoir la conforter au travers d'un projet qui permet d'effectuer plus de déplacements sur un mode plus avantageux du point de vue de l'environnement. Donc, un projet ferroviaire tout à fait intéressant. Et un projet qui soit particulièrement efficace, au-

delà de capacité, vitesse et fiabilité, c'est la possibilité d'être relié au réseau de la grande vitesse vers des destinations européennes.

Pour le fret des enjeux également très importants pour le développement des ports de Rouen et du Havre, et le développement des activités industrielles. Là encore, toujours des enjeux de capacité, de vitesse, de fiabilité.

Le secteur de Mantes dans le projet apporte des réponses cruciales sur ces points. Nous considérons que ce maillon du contournement de Mantes est indispensable pour que le projet réponde le plus pleinement possible à ces enjeux de vitesse, capacité et fiabilité.

Sans le contournement de Mantes, les liaisons entre l'Ile-de-France et les Normandie, autant que les liaisons intra Ile-de-France resteront limitées en nombre. Sans ce maillon qui permet de différencier les trains rapides des trains qui ont des arrêts fréquents, les gains de temps seront plus réduits. Sans ce maillon, la fiabilité du système restera fragile.

Aussi dans un souci de construire un projet commun qui apporte des réponses aux besoins de tous, la communauté d'agglomération de Rouen, Elbeuf, Austreberthe considère que le contournement de Mantes est un maillon indispensable du projet.

**Robin PETITGRAND, Mantes-la-Jolie** : J'avais une question sur le contournement de Mantes. Je n'ai pas vu dans le dossier du débat de scénario qui pourrait envisager une ligne nouvelle. Il est nécessaire d'avoir une ligne nouvelle pour la ligne à grande vitesse, qui passerait par la gare de Mantes et par l'agglomération de Mantes-la-Jolie en rajoutant une ligne nouvelle, comme il va y avoir par endroit avec le RER E. Pourquoi ne pourrait-on réaliser en couplant les deux projets des travaux qui permettraient de créer cette nouvelle ligne et qui passerait par la gare de Mantes. Ceci pour deux raisons, pour des opportunités de développement pour l'agglomération de Mantes-en-Yvelines, puisque cela offre des opportunités d'aménagement du cœur de l'agglomération. A terme, l'agglomération vise un statut de pôle régional avec des gros volumes de construction attendus dans le cadre de l'OIN Seine Aval, et peut-être des arrêts qui pourraient être créés, notamment en liaison avec la Normandie et La Défense.

J'avais une question subsidiaire sur les scénarios, notamment les scénarios sur la partie Mantes-Épône, mais aussi sur la communauté d'agglomération des communes des portes de l'Ile-de-France. J'imagine que la voie nouvelle passerait aussi par le plateau de l'osmois. On n'en est pas maintenant au stade des scénarios, mais il y aura une question à travailler sur les scénarios sur le secteur au sud de Mantes.

**Jean-Damien PONCET** : Les trains qui circuleront sur le contournement de Mantes sont des trains dont l'objectif est d'atteindre rapidement les destinations « extrêmes », Rouen en fait partie, mais surtout Le Havre. 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.

Dans un contournement, qui n'en serait pas en définitive, avec un ajout de voies, on ne pourrait pas être la vitesse de 250 km/h, qui est l'objectif. Tout à l'heure, j'insistais sur la valeur qu'il faut accorder au gain de temps, car c'est effectivement structurant dans le projet. Les objectifs de 1 h 15 pour Caen, pour Le Havre et de 45 mn pour Rouen sont des objectifs qui ont dicté, autant que possible, les solutions que nous proposons. D'ailleurs, nous arrivons difficilement à atteindre ces objectifs. On pourrait dire que l'on n'est pas à quelques minutes près, mais d'abord, on est à quelques minutes près. On n'est pas complètement intransigeant là-dessus, car d'ores et déjà, en regardant les temps de parcours atteints, on est un peu en-deçà des objectifs que nous avait « assignés » le Comité de pilotage. Donc, le fait de pouvoir circuler à 250 km/h sur le contournement de Mantes est un facteur important, ce que l'on ne

pourrait pas faire en passant dans la ville. Le fait de contourner la ville permet également d'y voir passer moins de trains, ce qui n'est pas négligeable.

Enfin, il y a quand même un problème d'insertion, c'est-à-dire de possibilité d'élargir le dispositif ferroviaire sur toute la traversée. Il ne s'agit pas seulement de regarder un endroit en se disant que là on pourrait rajouter deux voies, il faudrait que ce soit le cas partout, sans traumatiser le tissu urbain existant.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Il nous reste environ une demi-heure de débat.

**Hervé RONDELLE, Mantes-la-Ville** : Tout d'abord, je voudrais vous féliciter pour la qualité des études techniques que vous avez mises à disposition sur le site internet, et je suggère aux gens de les consulter, car elles sont très intéressantes. Je voudrais revenir en particulier sur le contournement de Mantes qui, quel que soit l'endroit où il va passer, sera obligé de couper la vallée de la Vaucouleurs et la vallée de la Mauldre. Par quel moyen va-t-il les couper, en tunnel ou en passage aérien, en viaduc ?

Pouvez-vous préciser comment vont se passer les raccordements qui sont prévus dans les études techniques à Rosny-sur-Seine et à Jouy-Monvoisin ?

**Jean-Damien PONCET** : Merci pour votre compliment. Effectivement, il y a beaucoup de choses, c'est un bon moyen de se renseigner que d'aller sur le site.

Sur les vallées, je vais épargner à Philippe l'aveu consistant à dire qu'une vallée se traverse en viaduc. Je le dis presque par définition, on traverse les montagnes en tunnel et les vallées en viaduc. C'est effectivement ce qui est envisagé pour les traversées des vallées en question.

**Philippe ADAM** : Il n'est pas évident de parler sans être autour d'une carte. Un certain nombre de raccordements sont nécessaires pour le fonctionnement de la ligne, notamment à l'ouest de Mantes.

Lorsqu'on prend la ligne vers Évreux, un certain nombre de trains sont obligés de traverser les voies utilisées par les trains Franciliens, et demain les trains d'Éole. Cela crée un certain nombre de problèmes de capacité mais aussi de ponctualité, si jamais un des trains des deux systèmes, soit francilien soit normand, est en retard, il retarde les trains de l'autre système. L'idée étant de créer un nouveau raccordement à l'ouest de Mantes qui permettra de résoudre ces problèmes. Ce raccordement s'inscrit dans un fuseau assez large. Je sens bien qu'il y a une certaine frustration, une impatience à en savoir plus sur les tracés, mais malheureusement cela ne peut entrer que les étapes ultérieures. Ce raccordement doit permettre d'aller des voies existantes à l'ouest de la gare de Mantes jusqu'à la voie qui, aujourd'hui, va vers Caen. Cela s'inscrit dans un territoire à l'ouest de Mantes, sur lequel il y a des projets urbains. Donc, on travaille avec l'EPAMSA pour assurer une cohérence entre tous ces développements.

**Olivier GUÉRIN** : Vous parlez des raccordements en sortie de gare de Mantes ?

**Philippe ADAM** : Oui, à l'ouest de Mantes.

**Olivier GUÉRIN** : J'ai cru comprendre que la question portait aussi sur les raccordements du contournement de Mantes avec la voie actuelle ou la ligne nouvelle. Comment cela s'inscrirait-il précisément ?

**Philippe ADAM** : Ce serait mieux d'avoir une carte.

**Olivier GUÉRIN** : On prend une autre question pendant que vous préparez la réponse.

**Paul MARTINEZ, Maire de Buchelay, Vice-président de la CAMY :** Je trouve que ce débat demeure incomplet, dans la mesure où il s'inscrit dans un cadre plus global qui est celui du projet axe Seine. C'est ainsi que nous le voyons sur le Mantois, mais je ne doute pas que nos voisins normands le voient de la même façon. La LNPN est une des composantes de cet axe Seine, et le fleuve est la composante principale.

Il faut voir ce projet sur tout son axe. J'ai bien entendu nos voisins de Rouen et de la CREA, avec la représentante des élus de l'agglomération rouennaise. Il est pour nous important de revenir, même si vous trouvez que c'est un leitmotiv ce soir, mais c'est tout à fait normal étant à Mantes, sur le contournement de Mantes.

Les élus de la communauté d'agglomération de Mantes sont pour ce projet de LNPN, ce serait un peu aberrant de débattre là-dessus, mais ce contournement pose question. Dans la globalité du projet, on souhaite fortement un nombre important de trains directs sur Rouen pour gagner du temps, pour aller plus vite et c'est tout à fait légitime, mais il ne faut pas que cela se fasse au détriment d'une part d'un tracé qui aille uniquement dans ce sens sur ce contournement Mantais. C'est l'inquiétude que nous pouvons avoir sur le Mantois.

Effectivement, il a été évoqué tout à l'heure, et Madame la Sénatrice, Sophie PRIMAS, l'a dit, la qualité agricole de nos terres. C'est un territoire particulièrement fertile et c'est une vraie économie locale. Pour nous, ce tracé est important et nous serons donc vigilants, car aujourd'hui nous n'avons pas vraiment les éléments de ce tracé.

Il ne faut pas que cela se fasse au détriment du nombre de trains sur Mantes. Si ce projet doit faire subir au territoire quelques transformations, il faut par ailleurs que le nombre de trains sur Mantes soit vraiment garanti par ce projet.

On sent bien que du côté de Rouen et du Havre, très légitimement, il y a une volonté de trains directs importants. Ce contournement de Mantes est stratégique, et nous sommes vraiment dans ce souci du nombre de trains. Le Président BRAYE me le souffle. Nous sommes dans une solidarité de territoire, mais celle-ci doit être aussi réciproque. Je ne sais pas si vous êtes en mesure de nous garantir un nombre de trains sur Mantes, comme celui que vous avez cité tout à l'heure. Pour nous, c'est très important d'avoir ces éléments.

Par ailleurs, je soulignerai uniquement pour nos amis de Rouen que cette solidarité montrée par le Mantois, nous aimerions qu'ils la montrent de concert et réciproquement pour ce qui est du travail sur l'axe Seine et sur le fleuve.

**Olivier GUÉRIN :** Peut-être une précision d'abord, en ce qui concerne ce débat, contrairement au débat sur la prolongation du RER E, où vous aviez à la fois RFF, qui crée la ligne et l'autorité organisatrice, le STIF. Ici, c'est uniquement RFF. Ce sont les autorités organisatrices qui préciseront la desserte effective. Donc, on est dans un stade amont. RFF ne peut pas prendre d'engagement de lui-même à ce sujet.

**Philippe ADAM :** Bien sûr, mais il faut revenir sur ce point et peut-être rassurer Monsieur le Maire. A l'inverse, c'est le contournement de Mantes qui permet de garantir qu'il y aura suffisamment d'arrêts à Mantes. Cela paraît paradoxal, mais si tous les trains restent mélangés à la traversée de Mantes, on va limiter le volume global de trains qui peuvent traverser Mantes, des trains sans arrêt des trains avec arrêt. C'est bien en enlevant les trains qui n'ont rien à y faire, on n'y s'arrêtant pas, que l'on peut garantir la possibilité d'arrêter un nombre supplémentaire de trains. Après, les autorités organisatrices devront effectivement s'en saisir.

**Paul MARTINEZ :** Ma crainte est qu'une fois que ce contournement existe, les données ne soient plus les mêmes et qu'on facilite l'utilisation de ce contournement au détriment des

trains mantais. C'est vraiment la question que je posais. Donc, on n'a pas vraiment de garantie sur le sujet.

**Philippe ADAM** : L'utilisation de ces trains au départ de Mantes garantit qu'il continue à y avoir des arrêts à Mantes en nombre intéressant. Pour les autorités organisatrices, il est aussi important que les trains soient remplis, y compris par des voyageurs qui montent à Mantes.

**Françoise DESCAMPS-CROSNIER, maire de Rosny-sur-Seine, Vice-présidente de la CAMY et Conseillère régionale d'Île-de-France** : Je voudrais d'abord dire tout mon soutien au projet de ligne nouvelle Paris-Normandie. Éluë du territoire, il semble effectivement normal d'y être très favorable. 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. Cela permet à la fois l'accessibilité et l'attractivité de la région Île-de-France. Par ailleurs aussi, la Seine est aussi un travail dans le cadre du bassin parisien. Il y a eu tout un débat et même des engagements des présidents des huit départements du bassin parisien pour s'engager dans quelque chose qui soit effectivement cohérent et qui permette d'avoir une stratégie de développement cohérente en direction de l'État.

C'est normal que l'on parle de l'axe Seine, car en Seine aval Île-de-France - et des collègues sont effectivement plus en aval que nous - c'est une définition de Paris capitale maritime avec Le Havre et Rouen qui nous permet d'avoir une position qui n'est pas forcément une troisième couronne de l'Île-de-France, mais était en charnière avec les régions voisines pour prévoir effectivement du développement important et économique aussi. La mobilité, c'est aussi le développement économique.

Dans le cadre de la Seine aval, la zone de confluence à Achères est aussi importante ainsi que l'arrivée du canal Seine Nord, qui permet une plate-forme qui sera aussi un lieu de desserte en même temps du Bassin parisien et de développement économique.

Je voudrais revenir sur le sujet qui effectivement nous intéresse tous. Le fait que ce soit une voie nouvelle est très important pour nous. Comme cela a déjà été dit, elle est en lien et en maillage avec l'existant. Je voudrais rappeler que sur Paris-Mantes, nous avons des sections sur lesquelles il y a simplement deux ou trois voies, ce qui occasionne une mixité des circulations et cela empêche une fluidité et une meilleure rapidité des trains qui devraient être normalement express, et génère des dysfonctionnements.

A partir des principales gares parisiennes, les dessertes des Transilien sont des voies spécifiques, de 4 à 6 voies, alors que nous sommes sur 2 ou 3 voies. Il est donc important que nous ayons une infrastructure nouvelle. Cela nous permettra d'avoir une possibilité plus importante de trains aussi en direction de Paris, que ce soit par la voie d'Éole, qui emprunterait à ce moment-là les anciennes voies, et sur la ligne nouvelle tous les trains plus express qui relieraient Mantes à Paris.

Comme mes collègues, nous souhaitons la garantie qu'il y ait plus de trains, plus de possibilités de déplacements. Comme quelqu'un l'avait dit, il n'y avait pas d'échéance, le débat étant ouvert sur l'opportunité. Il est important pour nous, face au prolongement du RER E, d'avoir une visibilité sur la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Merci.

**Thierry COT, Directeur de l'agglomération d'Évreux** : Les élus Hauts et Bas-normands sont vraiment aux côtés du Mantois du fait de l'engorgement que représente ce parcours Paris-Saint-Lazare – Mantes. La plupart des élus de Basse et de Haute-Normandie soutiennent ce projet de LNPN et en particulier le désengorgement du Mantois.

Je voudrais également vous faire part de la vision de l'agglomération d'Évreux, qui veut faire de ce projet très important, ce projet national, un véritable enjeu de développement et aménagement des territoires. La vision que les élus de l'agglomération d'Évreux ont de ce projet, c'est de faire en sorte que ce projet soit garant et porteur d'une véritable logique de maillage de tous les territoires des deux Normandie, et aussi en lien avec l'Île-de-France. D'ailleurs, je vous engage à regarder le cahier d'acteurs qui a été élaboré par l'agglomération d'Évreux. Cette logique de maillage du territoire veut bien dire aussi des arrêts au Mantois s'il le fallait, mais aussi pour toute la Seine aval. On peut imaginer aussi au travers cette logique de maillage du territoire et du réseau être en lien avec les sept pôles de compétitivité du Grand Paris, pourquoi pas demain Saclay ou autres pôles de développement.

L'agglomération d'Évreux soutient un scénario plus qu'un autre côté Normandie, ce ne sont pas les quatre scénarios ou les quatre variantes côté francilien, mais les trois scénarii proposés côté Normandie, à savoir le scénario B, justement dans cette logique de maillage du territoire et de lien, que ce soit pour des usages personnels de la vie privée mais également en termes de développement économique. On a d'ailleurs la chance d'avoir aux côtés des élus de l'agglomération d'Évreux une mobilisation de chefs d'entreprise qui se sont constitués en association pour argumenter le débat et donner une vraie composante et un vrai fondement économique de ces nouveaux flux ou de ces facilités de déplacement offerts par ce projet LNPN. Cette association regroupe maintenant plus de 500 chefs d'entreprise de toute l'Eure qui vont présenter aussi un cahier d'acteurs. Donc, on aura plus d'éléments plus précis sur leurs propositions, atouts et engagements dans ce débat.

**Marie-Françoise CORNIETI :** Merci pour ces informations. Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ?

**Danielle de GRAMONT, Épône :** Vous avez présenté au début une carte sur laquelle on voyait une zone qui allait être couverte en tunnel, correspondant plus ou moins à la première couronne de Paris, et après sous le prétexte que la zone suivante était beaucoup moins dense, vous avez dit que ce serait en aérien. Concernant la pollution sonore de zones qui seront sans doute à proximité de certaines habitations, vous avez dit au début que dans vos choix, vous alliez pondérer un certain nombre d'éléments, je suppose que s'il y a un petit nombre d'habitants, cela donne une pondération inférieure. Vous vous autorisez peut-être à ce moment-là à ne pas vous en éloigner trop, mais ces habitants qui ont fait le choix de s'éloigner de Paris pour avoir une qualité de vie qui jusque-là était préservée, ne voudraient pas pour autant se trouver avec 16 trains par heure constamment soumis à une pollution sonore.

Donc, il est possible de protéger ces voies de cette pollution en créant des talus de chaque côté, en faisant en sorte que ces voies soient protégées et que les personnes qui sont à proximité n'en souffrent pas trop. Cela fait-il partie de vos projets de construction de cette partie de ligne ?

**Jean-Damien PONCET :** Bien entendu, vous avez cité le chiffre de 16 trains par heure. Je ne veux pas minimiser l'impact, ce n'est pas le propos, mais juste pour être un peu plus précis, ce sont des heures de pointe. En dehors de ces heures de pointe qui sont des périodes de trois heures le matin et trois heures l'après-midi, il y a moins de trains. La nuit, il n'y a pas de trains de voyageurs de prévus sur la LNPN. Ce qui n'est pas le cas d'une ligne qui verrait passer les trains de marchandises qui eux par contre peuvent passer à toute heure.

On cherche à éviter les concentrations d'enjeux, en l'espèce il s'agit de concentration d'habitat que l'on cherche à éviter autant que possible. Si on ne peut pas les éviter, on cherche à réduire l'impact du projet. Cela s'applique à tous les domaines, mais notamment au domaine du bruit. Dans le cadre d'ailleurs de normes qui sont établies et qui sont assez exigeantes, la formule que vous évoquez de faire des talus est évidemment tout à fait courante et adoptée.

Je signale juste au passage que cela fait des emprises un peu plus larges, mais il faut trouver des arbitrages. On ne peut pas faire systématiquement des talus sans qu'il y ait une bonne raison d'en faire, car du coup on fait des prélèvements fonciers plus importants sur les agriculteurs. Donc, il y a des arbitrages à trouver qui sont trouvés au fil des négociations que j'évoquais tout à l'heure, qui vont se situer après le débat public, sur des choses de plus en plus précises.

Enfin, dans les cas extrêmes que l'on cherche évidemment toujours à éviter, il est possible d'intervenir y compris sur les habitations elles-mêmes, par des renforcements d'isolation de façade par exemple. Le cas ultime étant celui où l'on peut admettre, si le propriétaire le demande, un droit de délaissement et dans ce cas, on acquiert la propriété. Il existe une gradation des solutions qui font que finalement les projets réalisés apparaissent comme ayant été correctement négociés. Il n'est pas de l'intérêt de RFF ni de qui que ce soit de faire des projets qu'ils soient l'objet de rejet suffisamment fort pour compromettre la possibilité d'en réaliser d'autres. C'est pourquoi je disais tout à l'heure que chaque projet connaît de nouveaux progrès.

**Olivier GUÉRIN** : C'est un sujet qui avait été traité aussi dans le cadre du débat public sur Éole ou des engagements avaient été pris par RFF, vous pouvez peut-être en dire un mot, M. FAUSSURIER.

**Jean FAUSSURIER** : Il est vrai que la situation sur Éole était un peu différente, car on est sur une ligne existante, les gens ont un vécu et connaissent la situation sonore sur la ligne actuelle. Le processus dans lequel nous sommes, et je vais aller dans le même sens que Jean-Damien PONCET, est celui du débat public où l'on n'a pas aujourd'hui les signatures sonores du projet. Donc, c'est un peu difficile de prendre des engagements.

En revanche, nous avons vécu cette année dans le cadre de la préparation de l'étude d'impact des études acoustiques, que nous avons d'ailleurs présentées. Quatre réunions ont été consacrées au bruit depuis le débat public, dont trois au cours de la concertation qui a eu lieu cette année.

Petit à petit, sur la base d'études fines, nous pouvons resserrer les sujets, voire véritablement les territoires qui réglementairement doivent être traités au plan acoustique et ceux pour lesquels il y a effectivement encore des marges de négociations, nous sommes absolument conscients du fait que sur cette ligne existante, il y a une attente de traitement des nuisances sonores. Il y a une gradation, petit à petit, pour traiter ces sujets sonores qui sont des sujets compliqués, pour lesquels il y a de fortes attentes, mais il faut trouver des équilibres entre ce que dit la réglementation, ce qu'attendent les gens, ce qu'il est possible au plan économique de faire. Il faut trouver tous ces équilibres et c'est ce qui prend du temps.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Merci, nous arrivons presque au terme de cette réunion. Une personne demande encore la parole.

**Sylvain PETIT, Lognes** : Je suis agriculteur et membre de la chambre d'agriculture d'Île-de-France. Je ne voudrais pas revenir sur l'opportunité de ce contournement de Mantes, mais si vraiment il devait se faire, en tant qu'agriculteur, la Chambre d'agriculture sera très vigilante à ce qu'il y ait le moins d'impact sur l'agriculture. J'aurais bien souhaité que le contournement se fasse à l'intérieur de la gare de Mantes.

En tant qu'usager, on parle de la ligne Paris-Normandie, mais cela va-t-il aussi augmenter les dessertes en province, voire Lyon, Marseille, pourquoi pas à Strasbourg ?

**Jean-Damien PONCET** : Nous serons également vigilants sur les conditions d'insertion de la ligne vis-à-vis des exploitations agricoles, soyez-en tout à fait assurés. La question que vous posez me donne effectivement l'occasion d'évoquer les systèmes de correspondance en Île-de-

France. On indiquait tout à l'heure que le projet prévoit deux gares en Île-de-France, la Gare Saint-Lazare qui reste quand même effectivement le point d'attraction principal et une gare nouvelle à Nanterre La Défense dans un secteur dit «La folie » où la gare LNPN pourrait être en correspondance avec le RER E d'une part, mais aussi le RER A et le métro automatique du Grand Paris.

Le métro automatique du Grand Paris permettra d'accéder à différentes destinations de l'Ouest parisien. Je n'ai pas dit, mais cela va de soi que la gare de La Défense permettra aussi d'accéder aux quartiers de La Défense.

L'ensemble de ces correspondances fait que l'on estime que 23 % des futurs usagers de la LNPN descendront à La Défense. Pour ces usagers, le fait de pouvoir descendre à La Défense correspond à un gain de temps de parcours encore plus important que celui que leur procure le fait d'utiliser la ligne nouvelle elle-même. Finalement, ils accéderont par un système de correspondance plus efficace à leur destination finale.

Parmi toutes ces destinations, grâce au métro automatique, il y aura notamment Roissy. En descendant d'un train normand qui se serait arrêté à La Défense, et il est probable que de nombreux trains normands, y compris les trains qui se seront arrêtés à Mantes, s'arrêteront à La Défense, vous aurez des correspondances toutes les trois minutes avec le système du métro automatique et vous pourrez partir vers Roissy et trouver les trains dits inter secteurs qui permettent d'aller dans les différentes régions de France.

Indépendamment de cela, la LNPN en tant que telle ne modifie pas la possibilité existante d'avoir des trains inter secteurs, c'est-à-dire sans rupture de charge en étant monté au Havre ou à Rouen ou à Caen, et éventuellement à Mantes, pouvoir partir vers Marseille ou vers Strasbourg qui a existé un temps, et Dijon aussi mais cela n'a pas trouvé son équilibre. Avec l'amélioration du temps de parcours sur la partie normande, et l'augmentation du niveau de trafic général, il est probable que des trains de ce type puissent à nouveau trouver un équilibre. Ces trains qui existent aujourd'hui plus ou moins pourront exister plutôt mieux demain et donc offrir un bon service inter secteur sans rupture des charges. 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 qui offre tous les choix possibles en accédant, une fois que l'on est à Roissy. Ces deux systèmes complémentaires font que globalement le projet apporte une vraie valeur ajoutée sur l'inter secteur et plus généralement sur les correspondances.

**Marie-Françoise CORNIETI** : La toute dernière demande de prise de parole.

**Liliane BERMONT, Comité d'usagers Rive droite de la Seine** : Je vais être brève pour signaler l'inquiétude des usagers. On entend des bonnes choses pour la ligne Paris-Normandie et nous ne sommes pas contre du tout. Mais, on s'inquiète beaucoup sur la rive droite, puisque là encore, je ne pense que l'on ne sera pas concerné, plus de trains, plus de fret – et on ne parle pas de la concurrence qui va peut-être encore augmenter l'usage des trains – on est très concerné par ce passage des trains jours et nuits. On se demande comment cela va pouvoir évoluer. L'augmentation des trafics induira peut-être une augmentation des pannes.

Avec la ligne nouvelle, y aura-t-il toujours des problèmes avec les passages à niveau ? Seront-ils réglés en amont ou pas ?

C'étaient nos principales inquiétudes.

**Marie-Françoise CORNIETI** : Sur les passages à niveau ?

**Philippe ADAM :** RFF a une politique nationale, et c'est effectivement un sujet préoccupant. On en a vu encore l'illustration malheureusement il y a environ une semaine du côté de la Bretagne. C'est un sujet de préoccupation de RFF, sur lequel il y a une politique nationale de suppression des passages à niveau. On commence par les plus préoccupants, c'est toujours un sujet extrêmement coûteux. Plusieurs millions d'euros sont en jeu. Ce sera long, mais l'orientation de RFF consiste bien à supprimer les passages à niveau, en tout cas des plus préoccupants. Je peux vous confirmer que c'est une politique nationale.

La desserte de la rive droite de la Seine relève du STIF, puisque c'est lui qui fixe la teneur des dessertes. Je suis sûr qu'il y a des réflexions autour de ce qui peut se passer justement sur cette rive droite de la Seine : peut-on avoir plus de trains, une meilleure desserte ? Cela supposera peut-être un certain nombre d'infrastructures nouvelles. C'est quelque chose qui est en discussion, c'est un secteur qui est en réflexion et qui n'est pas oublié.

**Marie-Françoise CORNIETI :** Cette réunion se termine, il me reste à vous remercier pour votre participation, vous pouvez poser d'autres questions sur notre site internet. La prochaine réunion en région parisienne aura lieu le 9 novembre à Achères.

*(Fin de la réunion à 22 heures).*