

DÉBAT PUBLIC PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE PARIS-NORMANDIE

Réunion Publique Locale, Cergy, 16 novembre 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, Président
- Dominique SIMON

Maîtrise d'ouvrage

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

Mot d'accueil de la localité hôte du débat public

Dominique LEFEBVRE, Maire de Cergy rappelle l'importance de la CNPN pour le fonctionnement démocratique et l'amélioration des grands projets d'intérêt général. Il rappelle que ce débat s'inscrit dans les grands projets d'aménagement du Grand Paris, pour lesquels la ville de Cergy-Pontoise est très impliquée. Il évoque le cahier d'acteur présenté par la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et les attentes attendues du projet LNPN : une amélioration de la fréquence du RER A et de la desserte de Cergy-Pontoise pour le RER A, la création d'une gare d'interconnexion TGV, et plus généralement une grande réflexion sur l'Axe Seine et les grands projets structurants. Il remercie tous les présents de leur participation.

Présentation du débat public

Dominique SIMON, membre de la Commission particulière du débat public et animateur de cette réunion, indique que le débat public est organisé en application du Code de l'Environnement, suite à la saisine présentée par Réseau Ferré de France. La CPDP est indépendante du maître d'ouvrage ou des acteurs du projet, elle est neutre. , et s'assure de répondre aux missions d'information et d'expression du public, dans le respect des principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation. Ce débat porte sur l'opportunité du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, ses objectifs et ses caractéristiques.

Présentation du projet LNPN

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF dresse un bilan de la situation actuelle du réseau ferroviaire entre Paris et la Normandie : saturation sur la ligne Paris/Mantes-la-Jolie, ponctualité des trains perturbée et vitesse des trains plafonnée.

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF, précise que les objets de ce projet ont été défini dans un cahier des charges par le Comité de Pilotage. Des études approfondies ont confirmé que des travaux sur le réseau actuel ne permettraient pas d'atteindre les objectifs fixés et qu'il était nécessaire, pour y répondre, de réorganiser le réseau autour d'une ligne nouvelle.

Philippe ADAM explique qu'en Normandie, trois scénarios sont soumis au débat. Ils se distinguent selon l'endroit où se rejoignent la ligne arrivant du Havre et celle arrivant de la Basse Normandie. Les scénarios A et B sont estimés à 6.5 milliards d'euros, le scénario C à 9.5 milliards d'euros car il prévoit une traversée de l'estuaire de la Seine et de nombreux d'ouvrages au niveau de Rouen.

Il présente ensuite les 4 scénarios pour l'Île de France, en soulignant la nécessité de séparer les trains normands des trains franciliens pour pouvoir répondre aux objectifs du projet. Les coûts sont situés entre 3,9 et 4,9 milliards, en raison des ouvrages nécessaires, auxquels il faut ajouter 500 millions d'euros pour le contournement de Mantes. Les temps de parcours entre Paris et Mantes sont comparables sur les 4 scénarios, avec un gain sur l'Île-de-France d'environ 4 minutes. Les enjeux environnementaux se situent essentiellement au niveau des traversées de la Seine et dans la vallée de Vaucouleurs et les secteurs agricoles au Sud. Le scénario Confluence-Les Mureaux présente des enjeux urbanistiques importants.

Deux sites ont été retenus pour l'implantation d'une gare de Confluence permettant des correspondances avec les transports locaux (RER A, RER E et Tangentielle Ouest), l'actuelle gare de triage d'Achères-Grand Cormier et Achères-Ville, dans les terres agricoles au Nord de l'agglomération.

Présentation du projet Grand Paris « Confluence Seine-Oise »

David MORGANT, EPAMSA rappelle que le territoire de « Confluence Seine-Oise » bénéficie d'un « Contrat de Développement Territorial » dans le cadre de la loi du Grand Paris et que l'État en a confié les études préparatoires à l'EPAMSA. Il souligne l'importance de l'Axe Seine pour pouvoir relever le défi de la desserte maritime et fluviale de l'agglomération parisienne. Il évoque la future mise en service du Canal Seine Nord qui connectera l'Oise et la Seine à l'ensemble du réseau fluvial du nord de l'Europe ainsi que le projet du port d'Achères.

Questions du public

Bernard BENITO, Cergy, demande des précisions sur la Tangentielle Ouest. Vincent DESVIGNES, direction régionale de RFF, précise que la première phase du projet correspond à la section Saint-Cyr-RER C, Saint-Germain-RER A, avec une enquête publique prévue en 2012. Henri POIRSON, Cergy et Saint-Ouen-l'Aumône, s'étonne que la Tangentielle Nord n'arrive pas jusqu'à Achères-Grand Cormier, ce qui offrirait une bonne interconnexion avec la LNPN et des facilités de stationnement. Vincent DEVIGNES, RFF, indique qu'une présentation du projet de Tangentielle Nord est prévue à lors de la réunion de Houilles. Le tronçon central est en chantier et les avant-projets en cours de validation.

Luc ROBERT, SNCF Transilien, ajoute que ce projet s'arrête à Sartrouville sans aller jusqu'à Achères en raison de la difficulté de créer une voie supplémentaire entre Sartrouville et Maisons-Laffitte et de impossibilité de pouvoir rajouter une vingtaine de trains par heure. Philippe ADAM précise que des aménagements sont prévus au triage d'Achères, comme le raccordement de la plateforme fret et un garage du matériel roulant. .. Gérard SANDRET questionne la nécessité présumée d'augmenter la capacité de circulation entre Paris et la Normandie et propose plutôt de diminuer la demande. Il remarque que l'intermodalité a été très peu évoquée. Jean-Damien PONCET constate qu'aujourd'hui, les gens veulent prendre le train et dans de bonnes conditions. Le projet a pour but de répondre à cette réalité.

Philippe ADAM ajoute qu'une utilisation plus répandue du mode ferroviaire, plus respectueux de l'environnement, pourrait contrebalancer une diminution éventuelle des déplacements.

Jean-Damien PONCET précise que l'intermodalité est implicite dans le projet, qui prend en compte le bon équilibre entre les déplacements en automobile et le ferroviaire, en privilégiant notamment les gares en centre-ville. Philippe ADAM ajoute que les points d'accès ont été choisis en fonction de l'intermodalité qu'ils peuvent offrir, comme Paris-Saint-Lazare, Nanterre-La Défense ou la Gare Centrale de Mantes-la-Jolie.

Anne GELLÉ, Argenteuil, du Comité Intergares, demande comment la réalisation des nouvelles lignes sera possible dans l'espace très contraint de Saint-Lazare et pourquoi la Tangentielle Nord n'arriverait pas à connecter avec le RER E. Philippe ADAM répond que le prolongement d'Éole à l'Ouest libèrera des voies actuellement utilisées par six trains franciliens. Il précise que la ligne Paris-Mantes actuelle a deux voies entre Paris et Vernouillet-Verneuil et trois ou quatre voies sur d'autres sections. Une desserte avec arrêt sur le tronçon à deux voies (une voie par sens) n'est donc pas envisageable. En retirant les « trains normands » à l'horizon de la LNPN, les RER E pourront s'arrêter plus fréquemment, rendant possible la connexion à Sartrouville entre le RER E et la Tangentielle Nord.

Dominique OUDOT, Cergy, regrette que Cergy soit laissée en marge du projet et se demande dans quelle mesure celui-ci intègre l'augmentation probable du trafic du RER A et. Elle souhaite la création d'une gare grande ligne sur l'agglomération.

Madame LAPORTE demande si l'interconnexion Nanterre-Préfecture sera supprimée. Jean-Damien PONCET répond qu'à l'horizon de la LNPN qu'il pourrait être possible d'envisager des redéploiements du RER A en faveur de la ligne Cergy mais que cela relève du schéma directeur du RER A et ne s'inscrit pas dans le projet LNPN.

Sylvain ALONSO, Direction régionale Ile-de-France, chargé de projet sur le RER A et sur le port d'Achères, indique les dépenses d'entretien du RER A, 16 millions d'euros en 2009, 20 millions en 2012. Pour les renouvellements, les dépenses atteindront 35 millions d'euros l'an prochain. Certains problèmes de régularité et de robustesse de la ligne ne pourront pas être résolus sans investissements d'infrastructures sur la Ligne Nouvelle. Un schéma directeur est en cours d'élaboration dans ce sens pour grouper ces travaux avec ceux d'Éole. Il inclura des évolutions de dessertes.

Jean-Damien PONCET indique que le Comité de Pilotage a considéré que la gare de Confluence aurait une fonction de type inter-secteurs. Ce serait donc bien une gare de type grande ligne.

Joël GUILBAUD, Paris, adhérent à la Fédération CGT des Cheminots, défend l'idée d'une solution alternative axée sur l'intermodalité, pour améliorer rapidement la situation actuelle.

Jacqueline LORTHIOIS, Cergy, évoque des critiques sur les projets de lignes nouvelles à grande vitesse, perçues comme des axes d'évasion des provinces vers l'Ile-de-France, au détriment du développement des régions. Jean-Damien PONCET confirme qu'une infrastructure nouvelle peut siphonner un territoire. Toutefois, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie s'inscrit dans une conception plus générale du développement des territoires, avec l'ouverture de la région capitale sur sa façade maritime.

Dominique SIMON rappelle des réunions sur les problématiques d'aménagement du territoire et sur le développement économique sont prévues.

André METZGER, de Jouy-le-Moutier, demande si les modalités de financement et le partage entre l'État, les collectivités et d'autres partenaires éventuels est déjà connu.

Olivier GUERIN rappelle qu'une réunion sera organisée sur le financement.

Jean-Damien PONCET annonce qu'une mission a été chargée de réfléchir au financement de ce projet et doit remettre ses conclusions au mois de février. Il précise que le financement viendra des autorités organisatrices de transports – régions, État –, des usagers et des collectivités et évoque les différentes possibilités possibles (un partenariat publics/privés, une maîtrise d'ouvrage directe ou une concession).

Céline PINA, Conseillère régionale du Val d'Oise, Jouy-le-Moutier, demande si la réalisation de la gare Confluence sera envisageable avant la réalisation de la Rocade Nord. Jean-Damien PONCET indique que cette réalisation à court terme impliquerait des coûts d'investissements importants pour peu de bénéfices. Philippe ADAM ajoute que la Ligne Nouvelle Paris-Normandie peut apporter des réponses aux questions d'interconnexions entre les différentes lignes fortes du transport public. Jean-Damien PONCET précise qu'un hub unique crée de nombreuses interfaces et ne doit pas affaiblir les projets en voulant être trop global.

Nicole BINEAU, Maire Adjointe chargée de l'urbanisme, ville d'Achères, indique qu'Achères bénéficie d'un Contrat de Développement Territorial afin d'assurer le rayonnement métropolitain du Grand Paris. Elle se prononce en faveur de la création de la LNPN et d'une gare Confluence et demande des compléments d'information sur les impacts du tracé afin de pouvoir les départager.

Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général Val-d'Oise, en charge des routes et transports souligne son adhésion au projet et l'importance d'une ligne à grand vitesse et d'une gare à Cergy pour le développement du territoire de la Confluence qui, à l'horizon de 2025, s'inscrira dans le projet du Grand Paris.

Pierre DESMIDT, Cergy, travaille sur la Grande Couronne et souligne l'importance des interconnexions à partir d'Achères. Le tracé 4 ne devrait pas être retenu, car Achères doit pouvoir accéder à cette ligne rapide pour permettre à Cergy-Pontoise d'être plus attractif.

Dominique GILLOT, Vice-présidente de la Communauté d'agglomération et Sénatrice, évoque l'ambition de Cergy-Pontoise de poursuivre son développement urbain et économique. Elle considère la LNPN comme une réponse aux enjeux de l'Axe Seine et Cergy et soutient le projet de gare Confluence. Un intervenant demande comment la LNPN se coordonnera avec les projets de la Francilienne, de l'A104 et de Conflans. Jean-Damien PONCET explique que le projet LNPN tient compte des infrastructures existantes, et peut aussi bien tenir compte de celles qui sont en projet.

Philippe ADAM : Je voulais simplement réagir sur un point qui était celui des liaisons avec Roissy. Pour que les choses soient complètement claires, on est sur des relations qui sont vouées aux relations avec le Grand Large, et donc avec des fréquences qui sont celles qui sont adaptées au Grand Large. On est sur des fréquences qui ne sont pas des fréquences qui sont celles que l'on peut attendre lorsque l'on fait des déplacements domicile-travail. On n'est pas sur ce type de relations pour lesquelles il faudra d'autres réponses.

Christophe MARION demande des précisions sur les fréquences prévues en gare d'Achères. Confluence. Philippe ADAM estime une desserte comprenant entre 5 à 10 trains par jour.

Alain OVIDE, Vice-président de la CREA, Communauté Rouen-Elbeuf-Austreberthe, affirme son soutien au projet LNPN, qui permettra de développer le territoire normand, de donner au port du Havre un niveau d'équivalence avec les ports nord-européen et de relier la capitale à sa façade maritime.

André MARTIN, Neuville-sur-Oise, EELV, reconnaît la nécessité d'investir sur la liaison Paris-Normandie mais en privilégiant la connexion des différents bassins de vie entre eux et l'amélioration des voyages au quotidien sur les courtes et moyennes distances. Il préconise de concentrer les investissements sur Paris-Mantes, une nouvelle gare à Rouen et le développement autour de la gare de Confluence. Il souligne les effets de la grande vitesse (villes dortoirs, spéculation immobilières auprès des gares, impacts environnementaux) et le retard en France du développement du télétravail. Il note que les coûts prévisionnels des grands projets sont souvent dépassés et s'interroge sur la pertinence d'un partenariat public/privé qui aurait comme conséquence un réseau ferré quasi privatisé.

Jean-Damien PONCET précise qu'il s'agit de débloquer le système en traitant la question de la capacité, puis d'opérer un transfert de l'automobile vers le ferroviaire, et enfin de favoriser le développement des territoires concernés.

Philippe ADAM note qu'aujourd'hui, pour un transfert de la voiture vers le train, un saut de performance conséquent est requis, et qu'il est impossible avec les lignes actuelles. Jean-Damien PONCET ajoute que les gains d'accessibilité peuvent modifier les équilibres démographiques des communes. Il précise que les ratios utilisés à ce stade pour le calcul des coûts résultent de retours d'expériences significatifs, auxquels s'ajoutent des marges de prudence comptable.

Alexandre PERDRIEL, Le Havre Développement, précise que l'agence de développement économique de la région havraise est très favorable à la LNPN, notamment pour l'aspect du fret ferroviaire afin de mieux répartir les parts modales, pour des raisons environnementales et de performance économique. Des synergies sont possibles entre les différents pôles d'excellence de l'Axe Seine. La LNPN pourrait donner lieu à un formidable territoire d'expérimentations permettant d'attirer de nombreux investissements français et étrangers sur les territoires.

Monsieur GUILBAUD demande comment atteindre l'objectif de 25 % de report modal du routier vers le ferroviaire et le fluvial, compte tenu des emprises SNCF sinistrées sur la région de Paris-Saint-Lazare.

Philippe ADAM indique qu'en regard de la puissance du réseau ferroviaire derrière les ports du Benelux, d'Anvers et de Rotterdam, le réseau français fait pâle figure, alors qu'en 2009, Le Havre avait 84 % de parts de marché. Développer des ports demande des modes massifiés, donc le fluvial ou le ferroviaire. Le réseau pourrait reposer sur deux piliers, la Ligne Nouvelle et la réouverture de l'Axe Serqueux-Gisors.

Albert NOUMOWE, Professeur et Directeur du laboratoire de recherche en génie civil au sein de l'Université Cergy-Pontoise, qu'il indique soutient fortement ce projet qui renforcerait l'attractivité et l'influence de l'Université. La LNPN, avec une gare Confluence-Achères, serait un point stratégique pour le pôle de recherche d'enseignement supérieur construit entre les Universités de Cergy-Pontoise et Versailles 51 et permettra aussi le rayonnement du Centre National de Conservation du Patrimoine en construction à Neuville. Il précise que l'essentiel des 14 000 étudiants de l'Université arrivent par le RER A.

François PROST, de Cergy, demande s'il serait possible d'envisager une gare de correspondance dans la région Sud-Est de l'Ile-de-France, pour une connexion entre Le Havre et Marseille.

Monsieur POIRSON demande quel sera le parcours et la date de mise en service de la rocade LVG Ouest, partant de la LVG Normandie vers la gare TGV de Massy.

Philippe ADAM indique que les réflexions sur ces rocades en sont à leur début. Une rocade à l'Est de Paris dessert Roissy et Marne-la-Vallée et permet le passage des trains Nord-Sud, Est-Sud, Est-Ouest. Elle sera probablement complétée par la ligne d'interconnexion Sud pour la prolonger jusqu'à la ligne Atlantique, puis vers la Bretagne et le Sud-Ouest de la France. Cette ligne arrivera un jour à saturation et une connexion vers l'Ouest pourrait être intéressante. La SNCF s'intéresse à des points d'entrée dans l'Ile-de-France, en complément des gares parisiennes. Aucune échéance n'est connue sur ces sujets. Aujourd'hui, Roissy et Massy sont des hubs et il y en aura peut-être d'autres dans le futur.

Éric NICOLLET, Conseiller municipal à Cergy et Conseiller communautaire de Cergy-Pontoise, soutient le projet et la gare Confluence, envisagée dans une perspective de barreau TGV vers le Nord. Il juge cette infrastructure nécessaire pour développer l'attractivité nationale du Centre de conservation Il souhaite sa réalisation dans les meilleurs délais, sans qu'elle ne soit subordonnée à l'ensemble du projet.

Claude D'ORNANO, ARDIES Val-d'Oise, indique que son association a bâti son cahier d'acteurs autour d'une réflexion visant à concilier la grande vitesse et le barreau Nord de l'interconnexion TGV avec un arrêt à Cergy et un arrêt à Confluence. Une étude économique a été commandée à l'IGN pour concevoir un tracé Grande Vitesse pouvant concilier tous les éléments en jeu, qui passerait rive droite et arriverait à Saint-Sever, avec de meilleurs temps de parcours et un rendement économique chiffré. Philippe ADAM indique que l'ARDIES propose une ligne TGV classique, ressemblant fortement au projet envisagé en 1994 dans le cadre du plan des lignes à grande vitesse, avec des raccordements vers Mantes-la-Jolie et Évreux. Il ajoute que La LNPN envisagée comportera 8 trains rapides et 8 trains de Val-de-Seine. Cette hétérogénéité des trains sur la ligne est très importante pour la desserte interne de l'Ile-de-France et permet une meilleure insertion dans le territoire. En raison d'enjeux environnementaux – les traversées du parc naturel du Vexin, de la Vallée de l'Epte classée en Natura 2000 et de la Vallée de la Seine sur le barreau d'Évreux – il paraît souhaitable d'envisager une ligne avec une vitesse adaptée à tous les territoires.

Jean-Damien PONCET s'interroge sur les performances économiques de ce tracé par la rive droite, jusqu'à 4 800 millions d'euros sur le troisième scénario étudié. La méthode utilisée, qui figure dans l'instruction-cadre, mais reste en cours de mise au point, a des effets de seuil avec un cap autour des 40 minutes au-delà duquel les gains d'accessibilité ne comptent plus.

Olivier GUÉRIN propose de poursuivre la discussion dans les forums du site de la CPDP.

Dominique LEFEBVRE, Président de la Communauté d'agglomération, rappelle l'engagement de la Communauté d'agglomération au sein de Paris Métropole et l'importance de grands projets en concertation avec la Basse et la Haute-Normandie, afin d'offrir des stratégies de développement. Il dénonce les mauvaises circulations de transport pour les besoins quotidiens. Il annonce la création d'une association Confluence et souligne la nécessité d'avoir une cohérence de l'ensemble des projets (Port d'Achères, bouclage de la Francilienne, tangentielles, RER A, gare Confluence). Il rejette le scénario qui écarte la Confluence et rappelle qu'une concertation est en cours avec les élus d'Achères et de Chanteloup sur l'étude des autres scénarios.

Christian JOUASSAIN, Cergy, souligne l'importance d'une connexion avec le port du Havre et l'ensemble des connexions ferroviaires sur la France, pour favoriser le développement des entreprises de Cergy-Pontoise et de la région.

Guy PARIS, Conseiller général du Val-d'Oise et Vice-président du Parc Naturel du Vexin au titre du Conseil général, confirme l'impossibilité de réaliser la proposition de l'ARDIES. Le Parc Naturel du Vexin n'a pas vocation à recevoir de nouvelles infrastructures de type autoroute ou réseau ferré d'intérêt national. Au niveau du fret, il demande des informations sur la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, après Gisors.

Philippe ADAM rappelle l'intérêt d'avoir deux itinéraires d'accès à l'Ile-de-France et, au-delà, aux régions qui resteront le plus facilement accessibles par cette voie, dans une perspective à long terme. La ligne Serqueux-Gisors, en cours de modernisation, compléterait la ligne Paris-Rouen. Au-delà de Gisors, la ligne traverserait une partie de l'Oise et du Val-d'Oise jusqu'à Pontoise, puis Conflans-Sainte-Honorine, pour retrouver le réseau actuel.

Le Chef de projet de la ligne Serqueux-Gisors ajoute qu'une étude est en cours sur l'équipement nécessaire pour rendre cette ligne plus performante en limitant les nuisances acoustiques. La modernisation de la ligne concerne la section entre Serqueux et Gisors. La partie entre Gisors et l'Ile-de-France concerne la région Ile-de-France et des travaux sont prévus pour une ligne plus pérenne.

Joël TISSIER, Conseiller général des Yvelines, insiste sur la partie transports locaux, pour que tous les usagers puissent se rendre à leur travail. Il demande combien cela représente de RER A supplémentaires et quelle sera leur fréquence. , des précisions sur les impacts au niveau des transports locaux au niveau de la ligne Paris-Mantes et sur la Tangentielle Ouest, indispensable pour les Yvelines. Jean-Damien PONCET indique l'impossibilité de se prononcer en lieu et place du STIF sur les effets indirects potentiels du projet.

Olivier GUÉRIN précise que le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, invitée à cette réunion, n'a pas souhaité intervenir au stade actuel de ces études.

Jacqueline LORTHIOIS, qui anime la commission aménagement du territoire Ile-de-France Europe Écologie -Les Verts, dénonce la politique du Grand Paris qui consiste à polariser sur quelques très grands pôles d'emploi. 30 communes sur 1 300 en Ile-de-France concentrent la moitié de l'emploi et 30 % des habitants de l'Oise travaillent en Ile-de-France. Elle propose d'étudier des circuits courts, aux relocalisations d'emplois près des habitants.

Au niveau de la ligne Paris-Mantes, réunion à La Défense le 24 novembre à 18 h.

(Fin à 22 h 05)

(Ce résumé ne reprend que les points saillants de la réunion, il est conseillé de se reporter au verbatim, transcription intégrale des propos tenus).