

DÉBAT PUBLIC PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE PARIS-NORMANDIE

Réunion Publique Locale, la Défense, 24 novembre 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, Président
- Dominique SIMON
- Marie-Françoise CORNIETI

Maîtrise d'ouvrage

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

Présentation du débat public

Olivier GUERIN, président de la Commission particulière du débat public indique que le débat est organisé selon les règles du code de l'environnement. Il rappelle le rôle de la CPDP : indépendante et neutre, elle organise et rend compte du débat. Le débat permet au public de s'informer et d'exprimer des observations et des avis, il porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques. A ce jour près de 3 000 personnes ont participé aux réunions publiques, le site internet a reçu plus de 41 000 visites et 26 cahiers d'acteurs ont été rédigés. Il annonce deux nouvelles réunions publiques, sur la desserte et sur l'expertise complémentaire lancée par la CNDP suite à une demande du groupe Europe Ecologie-Les verts afin d'évaluer les améliorations possibles de la ligne actuelle.

Présentation du projet LNPN

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF, rappelle le rôle de RFF et dresse un état de la situation actuelle du réseau (saturation, ponctualité insatisfaisante et vitesses limitées). Il précise que le projet repose sur un cahier des charges rédigé par un Comité de Pilotage qui a défini des objectifs précis pour la desserte, la qualité de service, les temps de parcours et le fret.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF présente le projet. En Normandie sont proposés trois scénarios qui se distinguent par le point de bifurcation en Normandie. Le coût du scénario C (9,5M€) est sensiblement plus important que pour les deux autres (6,5 M€) en raison des complexités techniques. Les prévisions de trafics sont identiques. En Ile-de-France, il insiste sur la nécessité de séparer les trains reliant la Normandie des trains franciliens. Quatre scénarios sont soumis au débat. Ils ont été définis en fonctions des enjeux environnementaux (notamment les traversées de la Seine), des enjeux urbains et agricoles. Deux nouvelles gares sont en projet (Achères/Confluence et Nanterre/la Défense). Les coûts sont situés entre 3,9 et 4,9 milliards, auxquels il faut ajouter 500 millions d'euros pour le contournement de Mantes.

Il présente les aménagements envisagés au niveau des quais à la gare St-Lazare et les sites potentiels pour la gare de Nanterre-la Défense. Le site de la Folie est privilégié par RFF parce que les interconnexions avec les autres lignes (RER A et RER E, tram T2 et Grand Paris express) y seront plus aisées que sur le site de la Grande Arche. Il détaille les deux dessertes

possibles pour La Défense : un tracé « en fourche » (avec deux branches terminus, vers Paris St-Lazare et vers La Défense) ou « en ligne » (une seule ligne, qui s'arrêterait à Nanterre/La Défense avant d'aller à St-Lazare).

Présentation du projet de prolongement du RER E à l'ouest et la gare des Groues

Jean FAUSSURIER, RFF, précise que l'enquête publique aura lieu début 2012. Il rappelle les objectifs du projet Eole et évoque le projet de gare des Groues.

Présentation du projet « Grand Paris »

Isabelle RIVIERE, Société du Grand Paris, présente la genèse du projet et ses objectifs. Elle rappelle la nécessité d'une gare multimodale dans le secteur Nanterre/La Défense qui soit en interconnexion avec le réseau Eole et le Grand Paris express.

Le projet comportera une ligne traversante à La Défense et deux lignes en correspondance à Nanterre

Interventions

Gilles CATOIRE, maire de Clichy-La Garenne, demande si des mesures anti-bruit seront prises entre La Défense et St-Lazare. Jean-Damien Poncet précise qu'il n'est pas prévu de trains supplémentaires sur cette portion de ligne.

Arnaud THIERY, SNCF, demande la date d'échéance de mise en circulation de la ligne. Jean-Damien PONCET évoque une mise en service autour de 2020 mais il rappelle que la mise en service de la LNPN en Ile de France ne peut intervenir qu'après celle du projet Eole.

Patrick BOLLI, conseiller municipal de Courbevoie, s'interroge sur la faisabilité des deux projets (Grand Paris et LNPN), vu les coûts engagés. Olivier GUERIN rappelle qu'une réunion sera dédiée au financement. Jean-Damien PONCET évoque le nouveau schéma national de transport et fait part de son souhait que la mobilisation autour du projet de LNPN leur permette de passer en premier. Il précise les sources de financement d'une infrastructure ferroviaire et note que les investissements de RFF sont limités à hauteur des suppléments de péages que verseront les opérateurs ferroviaires.

Daniel MOURANCHE, Association des Usagers des Transports, évoque les gares du réseau du Grand Paris prévues à la Défense et souhaite que soient ouvertes les concertations sur l'emplacement des gares.

Hermann SCHNEIDER, Europe Écologie Les Verts, Responsable de la Commission transports Ile-de-France souhaite avoir plus de précisions sur la desserte de Roissy, sur le fret et sur la gestion des déblais pendant les travaux. Philippe ADAM précise qu'il est prévu une correspondance à Nanterre/La Défense avec le métro du Grand Paris express mais rappelle que la desserte de Roissy ne rentre pas dans le périmètre du projet LNPN. En ce qui concerne le fret, Jean-Damien PONCET évoque la situation actuelle, marquée par la prédominance du

transport routier. Il précise que le projet LNPN permettra de libérer la ligne actuelle et que sont prévus de travaux pour la réhabilitation du tronçon Serqueux-Gisors. La question de la gestion des déblais se posera au moment de la phase d'étude, après le débat public.

Jacques PANCERA, vice-président de l'Association des Utilisateurs de La Défense (AUDE), regrette la connexion insatisfaisante avec les LGV européennes. Jean-Damien PONCET précise qu'un projet de rocade Grande vitesse est étudié mais que cette problématique ne rentre pas dans le cahier des charges de la LNPN.

Jean-Philippe CLEMENT, Secrétaire général de l'Association Naturellement Nanterre, demande plus de précisions topologiques sur le projet de gare multimodale de La Folie/Les Groues. Jean-Damien PONCET précise que ce projet concerne différents maîtres d'ouvrage et qu'une mission de coordination sur l'implantation de ces gares a été confiée au directeur régional de l'Équipement. Bruno DICIANNI, de la Direction départementale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement, confirme le projet de « gares intégrées » (une gare LNPN, une gare Métro du Grand Paris, une gare Eole.). Une mission de coordination cherchera à optimiser les différents projets tout en prenant en compte leurs contraintes respectives.

Aurore GILLMANN, conseillère régionale et administratrice de l'ÉPADESA, demande des précisions sur le coût du projet de gares superposées et sur celui des deux scénarios de desserte, en « fourche » ou « en ligne ». Elle souhaite également savoir si la desserte en fourche permettra des améliorations de la desserte fret.

Joël GUILBAUD, SNCF, CGT Paris Saint-Lazare demande ce qui est envisagé pour l'approvisionnement par le fret des entreprises de La défense.

Jean. FAUSSURIER, directeur de projet EOLE, ajoute que le coût n'est actuellement pas définissable et qu'une méthode est en cours d'élaboration afin d'assurer la coordination des projets entre eux et aussi avec les projets urbains. Jean-Damien PONCET souligne que le fret de La Défense ne rentre pas dans le cahier des charges de la LNPN. Les trains en provenance des ports seront connectés à la Grande Ceinture mais pas spécialement à la Défense. Mais le secteur étant essentiellement tertiaire, les trains devant arriver à la Défense seront sans doute légers et devraient pouvoir être compatibles avec les installations prévues. Philippe ADAM rajoute que le coût, sensiblement identique, des scénarios en « fourche » ou « en ligne » n'est pas un élément différentiel.

Joël GUILBAUD, SNCF, responsable CGT Paris Saint-Lazare, demande quels projets d'amélioration sont prévus d'ici 10 ans dans la gare St-Lazare afin d'améliorer les conditions de transport des usagers.

Roland BONNEPART, directeur Normandie/ Paris-St Lazare de la SNCF, précise que d'ici 2017-2018 du matériel plus capacitif sera mis en place pour les RER A (à deux niveaux) et pour les lignes transiliennes (L et J) et que sont prévus quelques aménagements d'infrastructure dans le cadre du schéma directeur du RER A.

Frank DILLY, Issy-les-Moulineaux, demande s'il sera possible de faire circuler des trains lourds et/ou longs avec la technologie de l'attelage automatique et des freins électropneumatiques et si des industriels comme Ancelor Mittal ont été consultés. Philippe ADAM répond que RFF cherche à développer de la capacité sur les lignes mais que les trains

sont limités en longueur par différents facteurs, notamment les voies de garage. Il précise que l'attelage automatique n'est plus utilisé.

Michel MATHYS, Nanterre, s'étonne que le site de la Grande Arche soit envisagé pour y implanter une gare terminale malgré toutes les contraintes qu'il présente. Il demande pourquoi, dans le cadre du scénario de desserte « en ligne », il n'a pas été envisagé des trains sans arrêt à Nanterre/La Défense, ce qui permettrait un gain de temps. Philippe ADAM reconnaît que le site de la Grande Arche ne répond pas aux objectifs d'intermodalité. En ce qui concerne la desserte, il précise que sur une ligne présentant une forte densité de circulation, il est difficile de ne faire s'arrêter que certains trains, mais que la question reste ouverte.

Pablo ALTES, Association Vernon Train de vie, demande s'il sera possible de prévoir un phasage, et dans quel ordre, ou si le projet doit obligatoirement être global. Jean-Damien PONCET répond qu'un système phasé n'a pas été étudié mais qu'il est prioritaire de régler les problèmes de capacité.

Lionel FAVIER, Association des Usagers des Transports (AUT), demande si des mesures conservatoires ont été prises sur les sites des gares d'Achères et de La Folie afin de constituer des réserves foncières. Il s'interroge également sur le transport des déblais par le fret. Jean-Damien PONCET répond que tous les sites ferroviaires utiles au fret seront conservés dans la mesure du possible. Sylvain ALONSO, Direction régionale Ile-de-France de RFF, chargé de projet et responsable des études sur le raccordement du port d'Achères, indique que le raccordement est prévu vers 2020. Il précise que des études conjointes LNPN et de la direction régionale Ile-de-France sont en cours pour étudier, entre autre, le dégagement des déblais.

Un intervenant demande s'il existe une concomitance des travaux de la LNPN avec ceux d'Eole et du Grand Paris. Jean-Damien PONCET répond que les projets prévoient généralement de minimiser les nuisances. Par exemple il est prévu, dans un cas, que le projet Eole intègre des mesures conservatoires pour faciliter les travaux de la LNPN.

Lionel MARQUANT, Asnières, souhaite savoir si une mutualisation des faisceaux LNPN/A14 est envisageable et si une amélioration des lignes jusqu'à Granville est prévue. Philippe ADAM répond que le projet essaye au maximum de s'aligner sur des infrastructures existantes afin de limiter les enjeux environnementaux mais que l'A14 est en grande partie souterraine. Quant à la liaison Paris-Lisieux, elle nécessiterait l'électrification de la ligne entre Lisieux et Mézidon. Il précise que le projet prévoit une desserte locale fine, avec des nœuds de correspondances plus efficaces.

Yves BOUTRY, vice-président FNAUT Ile-de-France, manifeste son adhésion au projet mais regrette son coût et les délais de réalisation. Il souligne la nécessité pour les usagers de trouver des solutions plus rapides et propose un tracé jumelé LNPN/Eole entre Cergy et Pontoise, avec une gare commune à Nanterre. Philippe ADAM rappelle que les études ont démontré qu'il était nécessaire de réaliser une ligne nouvelle pour pouvoir développer la capacité et répondre aux problèmes de ponctualité.

Valérie EGLOFF, maire adjointe du Havre, souligne l'importance de la LNPN pour libérer de la capacité pour le fret, offrir aux usagers du confort, limiter les impacts environnementaux et permettre un report de la population vers le Havre.

M. LEGOFF, Fédération CGT Cheminots, estime que les besoins des usagers sont portés plus sur le confort et la régularité et il exprime son inquiétude sur les capacités de financement de RFF. Philippe ADAM explique qu'actuellement les temps de trajet en train ne permettent pas de concurrencer la voiture. L'objectif du projet est de proposer des temps de parcours permettant les déplacements du quotidien entre les différents pôles de l'axe Seine.

Didier LOURDIN, directeur du développement durable et des transports de l'EPADESA, se déclare favorable à l'implantation d'une gare sur le site de La Folie, afin de développer des relations avec le Mantois et des synergies économiques. Il souhaite une accélération des études sur les liaisons en rocade et souhaite des connexions rapides et efficaces de La Défense avec Londres et l'Allemagne.

Antoine GRUMBACH, architecte, affirme qu'il n'est pas nécessaire de prolonger la ligne jusqu'à la gare St-Lazare et prône un terminus à La Défense avec un système de correspondances avec le réseau Eole. Il affirme l'importance de l'intermodalité (bus, vélib). Il souligne la nécessité de prévoir des aménagements dans la gare routière située sous la Grande Arche.

Pierre MANSAT, adjoint au maire de Paris chargé de Paris Métropole, soutient le projet LNPN, pour la qualité des services offerts aux usagers mais surtout afin de permettre le développement de Paris vers la façade maritime. Il souligne l'importance d'une gare à St-Sever, d'une gare Confluence et que la gare St-Lazare soit bien le terminus de la LNPN. Il demande des précisions sur le régime de destination des trains normands et des précisions sur le type de matériel ferroviaire, qui sera différent des TGV classiques.

Philippe ADAM explique qu'il appartiendra aux entreprises ferroviaires de se doter du matériel roulant répondant aux objectifs en termes de vitesse et de capacité d'emport.

Didier LOURDIN, directeur du développement durable et des transports de l'EPADESA, rappelle les différentes mesures d'aménagement prévues pour le site de la Défense et rappelle l'existence de la ligne Paris St-Lazare/Versailles, peu utilisée, qui pourrait absorber une partie des flux aux heures de pointe.

Viet Tung DINH, Paris, demande s'il a été envisagé une gare LNPN à Nanterre/Université car le site permettrait une correspondance avec le RER A et le tramway. Jean-Damien PONCET répond que le site de la Folie est privilégié car il permet les correspondances avec le métro automatique du Grand Paris et les liaisons vers Roissy.

Joël GUILBAUD, Fédération CGT des Cheminots, région Paris-Saint-Lazare souhaite des solutions alternatives immédiates pour répondre à l'accroissement constant du trafic voyageur (60% d'ici 30 ans selon le cahier d'acteur de la SNCF), en développant les infrastructures actuelles et en assurant la maintenance du matériel roulant et de la signalisation. Il souligne son opposition à un partenariat public/privé. Olivier GUERIN rappelle qu'une réunion sur le financement est prévue.

Christian De PERTHUIS, ingénieur, demande pourquoi le projet Eleonor, qui prévoit une mutualisation du tronçon entre Mantes et Paris, a été abandonné. Philippe ADAM explique que ce projet n'a pas été retenu car la mixité des trains franciliens et des trains grandes lignes crée des problèmes de cohabitation.

Patrick BOLLI, conseiller municipal de Courbevoie, regrette la concentration des projets dans l'Est parisien. Il souhaite connaître les raisons des retards systématiques et regrette le manque d'entretien du réseau actuel. Sylvain ALONSO, RFF, rappelle les dépenses engagées pour l'entretien du RER A (17 millions d'euros en 2009, 20 millions en 2012) et pour son renouvellement (35 millions d'euros en 2012). Jean-Damien PONCET ajoute que RFF consacre un milliard d'euros aux projets d'investissements neufs et deux milliards d'euros pour le renouvellement des infrastructures.

Gaël FAVIET, AUT Ile de France, aspire à une amélioration du stationnement aux alentours de la gare St-Lazare et souligne l'importance d'une coordination entre les différentes autorités pour aménager la gare de la Folie et en faire un projet architectural de qualité. Il regrette que le site de la Défense ne permette pas l'accessibilité par vélo.

Olivier GUERIN clôt le débat et rappelle les dates des prochaines réunions.

(Fin à 22 h 15)

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