

DÉBAT PUBLIC PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE PARIS-NORMANDIE

Réunion Publique Locale, Houilles, 1^{er} décembre 2011

Commission particulière du débat public

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

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

Alexandre JOLY, maire de Houilles, souhaite la bienvenue au public et remercie la CPDP d'avoir organisé une réunion à Houilles. Il souligne que dans ce secteur des boucles de la Seine, enclavé et très urbanisé, toutes les modifications du réseau ont de lourdes incidences.

Présentation du débat public

Marie-Françoise CORNIETI, membre de la Commission particulière du débat public indique que le débat est organisé selon les règles du code de l'environnement. Elle présente la CPDP et son rôle : indépendante et neutre, la commission recueille les avis, suggestions et questions et elle rédige un compte rendu à la fin du débat. A ce jour, le site internet du débat a reçu plus de 43000 visites, 3500 personnes ont assisté aux différentes réunions et 30 cahiers d'acteurs ont été publiés. Elle rappelle également que la CNDP a lancé une étude complémentaire sur l'amélioration de la ligne actuelle, au-delà de Mantes et dont les conclusions seront rendues en janvier.

Présentation du projet LNPN

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF, dresse un état de la situation actuelle du réseau (saturé, avec une ponctualité insatisfaisante et des vitesses limitées). Il précise qu'un comité de pilotage a défini un cahier des charges avec des objectifs précis concernant la desserte, la qualité des services, les temps de parcours et le fret.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF présente les différents scénarios soumis au débat. En Normandie 3 scénarios se distinguent par le point d'où se détache deux branches, l'une allant vers Rouen/Le Havre, l'autre allant vers Caen/Cherbourg. En Ile-de-France, il décrit toutes les potentialités offertes indirectement par la LNPN mais précise que les conditions d'exploitation du réseau seront définies par le STIF. Il souligne la nécessité de séparer les trains normands et les trains franciliens. Entre Paris et Mantes, 4 scénarios sont possibles. Dans le secteur de La Défense est envisagé une nouvelle gare, préférentiellement située sur le site de la Folie, avec deux

dessertes possibles, en « ligne » (une même ligne dessert La Défense puis Saint Lazare) ou en « fourche » (avec deux branches, l'une allant à La Défense, l'autre à St-Lazare).

Présentation du projet de tangentielle Nord

Sylvie RUSSELLE, chef de projet RFF, présente le projet de ligne en rocade qui permettra de desservir 14 gares d'Est en Ouest, sans passer par Paris, en offrant des interconnexions avec les RER A, B, C, D et E, les lignes du Trancilien H, J et L et les tramways T1 et T2. Elle annonce une mise en service du tronçon central pour fin 2014 et des tronçons Est et Ouest vers 2018. Il est notamment prévu une gare à Sartrouville, qui sera connectée avec le RER A et la ligne L.

Questions du public

Jean-Claude PARISOT, CADEB, souhaite avoir des précisions sur la tangentielle et son financement et demande si une estimation a été faite du nombre de voyageurs en gare de Sartrouville qui pourraient être intéressés par une correspondance directe avec le RER E quand la Tangentielle Nord sera mise en service en 2018.

Sylvie RUSSELLE, RFF répond que le tronçon central est d'ores et déjà financé et que le financement des autres tronçons est en cours de discussion. Jean FAUSSURIER, RFF, ajoute qu'il est impossible aujourd'hui d'avoir des informations sur le nombre de personnes concernés par cette liaison.

Jean-François BEL, maire de Montesson, demande où passeront les deux voies supplémentaires dans la Boucle de Montesson. Philippe ADAM explique que l'environnement extrêmement urbanisé exige que la ligne soit construite en souterrain.

Michel FERRAN, Confédération de Défense des Handicapés et des Retraités, Houilles, demande si ce projet a été mis en relation avec les bassins d'emplois et les entreprises. Jean-Damien PONCET rappelle la nomination d'un Commissaire pour le développement de l'Axe Seine afin de réfléchir au projet de développement qui pourrait être déclenché par la LNPN et souligne que le projet a pour vocation de répondre à des attentes déjà exprimées, plus qu'à des perspectives.

Gérard MOULIN, CADEB, Sartrouville, demande comment est envisagée l'interface entre la LNPN et le Grand Paris et s'il est vraiment nécessaire de mener tous les trains à St-Lazare, avec un arrêt à Achères ou Orgeval. Jean-Damien PONCET explique que les démarches entre le projet et le Grand Paris se rencontreront au printemps, avec le compte-rendu du débat et les conclusions du commissariat. L'interface est prévue à Nanterre/La Folie où les connexions avec le métro du Grand Paris et le RER sont possibles. Il souligne que St-Lazare reste le lieu de destination le plus demandé par les normands.

Jean-Paul MAYANT, CADEB, Sartrouville, demande comment est prévue la liaison fret entre Sartrouville et la Grande Ceinture, quel type de tunnel est envisagé dans la boucle de la Seine et quels seront les aménagements au niveau du quai à Sartrouville. Jean-Damien PONCET répond que les études ont montré que la LNPN associée au projet de modernisation du tronçon Serqueux-Gisors permettront d'assurer les flux prévisionnels en provenance des

ports de Rouen et du Havre. Il souligne toutefois qu'il n'est pas possible de préciser à une telle échéance la répartition des trains qui passeront sur la ligne actuelle, par Sartrouville et par la Grande Ceinture et les trains qui emprunteront l'itinéraire Serqueux-Gisors.

Philippe ADAM explique qu'il existe deux types de tunnels (un tunnel creusé par un tunnelier sans incidences en surface et un tunnel creusé à partir du haut). Il estime qu'un tunnelier semble la solution la plus adaptée vu les zones urbanisées traversées. Il précise qu'il est prévu un quai en encorbellement au-dessus de la voirie à Sartrouville.

Jean-François BEL, maire de Montesson demande des précisions sur la connexion entre le port d'Achères et la LNPN.

Jean-Damien PONCET répond que le projet ne prévoit pas d'assurer un raccordement entre le port d'Achères et la LNPN destinée aux voyageurs et que les trains générés par ce nouveau port seront reliés au réseau qui passe à Achères Grand Cormiers et, au-delà, vers la Grande Ceinture. Il rappelle que les surcoûts induits par la mixité et les contraintes techniques font penser que la LNPN sera vraisemblablement réservée au flux voyageurs.

Richard ROUSSEAU, Versailles, souhaite avec des précisions sur le calendrier de la CPDP et la décision de RFF. Olivier GUERIN rappelle que dans les deux mois suivants la clôture du débat, la commission rend un compte-rendu et la CNDP présente un bilan. RFF rend publique sa décision dans les 3 mois suivants la publication de ces documents.

Réginald MASSON, Houilles, demande si les TGV pourront utiliser les voies actuelles entre Nanterre et Paris St-Lazare et quelle sera la desserte finale de trains de fret, La défense, Saint-Lazare ou Achères. Philippe ADAM précise que le modèle de TGV classique n'est pas envisagé pour la LNPN. Au niveau de Saint-Lazare, le projet prévoit d'allonger et d'élargir les quais. Le projet Eole, en libérant des voies, permettra de pouvoir accueillir les trains de la LNPN et les trains franciliens supplémentaires.

Jean-Damien PONCET ajoute que la LNPN ne sera pas utilisée pour le fret. Il rappelle la modernisation d'ici 2018 du tronçon Serqueux-Gisors et le rôle de la Grande Ceinture, itinéraire dédié au fret.

André ROULLEAUX DUGAGE, conseil municipal, Houilles, regrette la suppression en 2008 des liaisons directes entre Houilles et St-Lazare en période creuse et souligne que la desserte actuelle du RER A est discriminante en heures pleines. Il demande quelles améliorations sont prévues au niveau du RER A.

Jean FAUSSURIER, RFF, détaille les améliorations en cours sur le RER A et explique que effectivement des trains ont été supprimés, mais dans le but de pouvoir laisser passer les trains de fret pendant les heures creuses.

Michel PAPE, Maire adjoint, Sartrouville, demande une estimation du nombre de voyageur qui pourront utiliser la tangentielle et demande des précisions sur le calendrier de la LNPN et de la tangentielle.

Jean-Damien PONCET, souligne que le calendrier de la LNPN est lié à des délais d'études et de procédures, à la mise en place d'un plan de financement et à la mise en service d'Eole. Il rappelle la nécessité de réaliser une nouvelle infrastructure, seule capable de répondre à l'augmentation du trafic.

Sylvain ALONSO, chargé de projet RFF, précise le schéma directeur du RER A et indique que des investissements d'infrastructure et en matériel (nouvelles rames à deux niveaux) sont prévus.

Sylvie RUSSELLE, RFF, explique qu'à l'ouverture du premier tronçon de la tangentielle nord, sera mis en service un matériel en une unité simple puis en unité double pour le second tronçon.

Luc ROBERT, SNCF Transilien, précise que la rocade est notamment prévue pour délester le flux du RER A.

M. MOURANCHE, FNAUT Ile de France, demande pourquoi il n'est pas envisagé d'augmenter le nombre de voies sur les infrastructures existantes, entre Nanterre et Epône. Philippe ADAM précise que les études ont montré qu'il était onéreux et difficile d'élargir les voies dans des zones très urbanisées et que cette solution ne permettrait pas de franchir le seuil de performance défini par le cahier des charges.

Sylvain BRIQUET, Sartrouville demande pourquoi s'arrêter sur le choix d'une gare à Confluence, entre Mantes et Paris, vu le cout induit et que le projet de rocade n'est pour l'instant pas assuré d'aboutir.

Jean-Damien PONCET rappelle le dispositif d'interconnexions des trains LGV et souligne que le territoire de Confluence a souhaité, à l'horizon du projet LNPN, pouvoir bénéficier d'une gare permettant une liaison avec Roissy et d'un accès au réseau à Grande Vitesse. Il rappelle que la qualité des services qui seront proposés dépend notamment de la création d'une rocade à Grande Vitesse dans le cadran Nord-Ouest de Paris. Philippe ADAM ajoute qu'effectivement de la gare de Confluence n'a véritablement de sens que dans le cas de cette rocade mais qu'il est nécessaire de prendre en compte la création d'une gare dès la conception du projet. Il précise que le scénario direct, sans arrêt à Confluence, n'est pas le moins cher.

Carmelo PICCIOTTO, Paris, demande des précisions sur le doublement du pont et sur le passage par Courbevoie. Philippe ADAM répond que la ligne ne passera pas au niveau du pont car le franchissement sera souterrain. Au niveau de Courbevoie la ligne existante pourra être utilisée.

M. BREARD, Houilles, demande si des protections face aux nuisances sonores ont été prévues. Philippe ADAM explique que la ligne nouvelle sera en grande partie souterraine, que les voies actuelles seront utilisées par le RER, et qu'il n'est pas prévu une augmentation du nombre des trains.

Alexandre JOLY, Maire de Houilles, Communauté de Commune, souligne la nécessité d'apporter une amélioration pour les trajets du quotidien et de réfléchir à la cohérence des différents projets. Il exprime son inquiétude face à l'isolement de la région, que pourrait provoquer un manque de connexions pertinentes. Il souhaite des précisions sur le financement de la tangentielle et sur son calendrier.

Michèle VITRAC-POUZOLET, Conseillère Régionale d'Ile-de-France, regrette qu'un arrêt d'Eole n'ait pas été prévu dans les bouches de la Seine et souhaite que la LNPN puisse créer la possibilité des arrêts à Houilles et à Sartrouville.

Florian BOHEME, conseiller municipal de Houilles, fait part de son adhésion au projet qui permettra le désenclavement de la Normandie mais exprime des interrogations sur son financement. Il souligne la nécessaire intermodalité entre Confluence et les Boucles de la Seine.

Christian MUREZ, président de la Communauté de Commune de la Boucle de la Seine, souligne les connexions peu performantes à Sartrouville et regrette qu'aucun arrêt d'Eole n'ait été prévu.

Jean-Damien PONCET souligne que c'est justement la LNPN qui permettra des arrêts du RER E dans la boucle de la Seine.

François BELLINI, vice-président de la chambre de commerce Yvelines- Val d'Oise se dit favorable au projet mais se demande pourquoi n'utiliser la LNPN que pendant les heures creuses pour le fret. Il souligne l'importance de réhabiliter le tronçon Serqueux-Gisors et de créer une gare fret à Achères. Il demande que soit intégrée, même avec un phasage, la connexion entre Confluence et Roissy et souhaite avoir des précisions sur les liaisons entre la LNPN et les autres LGV. Il rappelle également une proposition de tracé rive droite qui aurait des intérêts en terme de performances économiques.

Jean-Damien PONCET répond qu'il est prévu que le port d'Achères soit raccordé au réseau fret, dans un premier temps au niveau de Achères Grand Cormier. Il rappelle que le projet d'une rocade grande vitesse est à l'étude mais qu'elle n'est pas inscrite dans le schéma national d'infrastructure des transports. Et il présente la proposition de tracés proposée par l'Association ARDIES mais souligne qu'elle ne permet pas de développer la desserte du RER E.

Jean-Claude PARISOT, CADEB, souligne l'importance d'apporter un progrès pour les déplacements du quotidien, des normands et des franciliens. La ligne actuelle étant d'ores et déjà saturée, la LNPN est pour lui indispensable. Il souhaite toutefois que le réseau existant puisse être rapidement amélioré et que des décisions de principe soient prises par les associations et les élus.

Jean-François BEL, maire de Montesson et chargé au sein de la Communauté de commune de l'établissement du Schéma de Cohérence Territoriale, se dit favorable au projet de LNPN mais regrette les délais, forcément postérieurs à la mise en service du RER E vers 2020. Il souligne le besoins d'améliorer l'offre de desserte de la région afin que la situation défavorable ne provoque pas un départ de la population.

Gérard MOULIN, CADEB, Houilles, souligne les mauvaises conditions de voyage des usagers.

M. BRANCHE, FNAUT Ile de France, demande des précisions sur les améliorations qui pourraient être possibles sur les infrastructures actuelles de Houilles et de Sartrouville.

Jean FAUSSURIER, RFF, explique qu'à court terme il est prévu une amélioration du RER A avec une augmentation de la capacité de 50% grâce à de nouvelles rames et une meilleure régularité. Il souligne qu'il n'est pas prévu de changement dans la desserte de Sartrouville, il confirme la disparition des trains à Houilles en heure de pointe et rappelle qu'à l'horizon d'Eole, le RER n'arrivera plus jusqu'à la gare St-Lazare.

Alexandre JOLY, maire de Houilles, regrette la détérioration des conditions de voyage des usagers et espère des améliorations prochaines.

Olivier GUERIN clôt le débat.

(Fin à 21 h 35)

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