

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

**Réunion Publique Locale**

**Achères, le 9 novembre 2011**

**Commission particulière du débat public**

- Olivier GUÉRIN, Président
- 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
- Valéry VUONG, Réseau Ferré de France

**Mot d'accueil de la localité hôte du débat public**

Alain OUTREMAN, Maire d'Achères, estime que le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie est un grand projet. Inscrit dans la loi du 3 juin 2010 du Grand Paris qui prévoit un schéma d'aménagement des transports publics, il répond aussi aux objectifs du Grenelle de l'Environnement. Achères défend ce projet dans son intégralité et dans la perspective d'avoir une gare nouvelle (gare Confluence).

**Présentation du débat public**

Marie-Françoise CORNIETI, membre de la Commission particulière du débat public, animatrice de cette réunion, indique que le débat public est organisé en application du Code de l'Environnement, que la CPDP est indépendante du maître d'ouvrage et des acteurs du projet, qu'elle est neutre ne prend pas position. A aucun moment du débat, elle ne donnera d'avis sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Ce débat public porte sur l'opportunité du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, ses objectifs et ses caractéristiques.

**Présentation du projet LNPN**

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission ligne nouvelle Paris-Normandie à RFF dresse la situation actuelle du réseau ferroviaire entre Paris et la Normandie : saturation entre Paris et Mantes-la-Jolie, ponctualité des trains perturbée, vitesse des trains plafonnée. Face à cette situation, en 2009, un Comité de pilotage composé des grandes collectivités et du monde économique a fait l'inventaire des besoins et des objectifs que l'on pouvait assigner à un projet de développement ferroviaire ambitieux entre Paris et la Normandie.

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

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

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

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

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

- Le scénario « Confluence-Les Mureaux », en souterrain jusqu'à la zone de Vernouillet-Verneuil, dessert le territoire d'Achères-Confluence et retrouve la ligne actuelle pour poursuivre vers Mantes.
- Le scénario « Confluence-Chanteloup », dessert le territoire d'Achères-Confluence, émerge dans la boucle de Chanteloup, traverse la Seine et rejoint le tracé de l'autoroute A13 jusqu'à Mantes.
- Le scénario « Confluence-Poissy », dessert le territoire d'Achères-Confluence plus au sud, ne traverse pas la Seine et rejoint plus tôt le tracé de l'autoroute A13 jusqu'à Mantes.
- Le scénario « Mantes direct », souterrain jusqu'au sud de Poissy, va directement à Mantes et ne dessert pas le territoire d'Achères-Confluence.

Quelques points de comparaison entre ces quatre scénarios :

- Coûts : entre 3,9 et 4,9 milliards puisqu'une partie du tracé est en souterrain, auxquels il faut ajouter 500 millions d'euros pour le contournement de Mantes. Le scénario Confluence-Les Mureaux est plus coûteux.
- Temps de parcours Paris-Mantes : gain obtenu sur l'Ile-de-France 4 mn. Le scénario Confluence-Poissy a un tracé plus sinueux et demande un temps de parcours supérieur aux autres de 1 mn 30.
- Enjeux environnementaux : des enjeux au niveau de la traversée de la Seine pour les scénarios les plus au Nord et les plus au Sud et des secteurs urbanisés au niveau de Confluence-Les Mureaux. Le contournement de Mantes devra veiller à ne pas détériorer la vallée de Vaucouleurs.

Où implanter une gare permettant des correspondances avec les transports locaux et les lignes les plus importantes qui irriguent le territoire d'Achères (RER A, RER E, tangentielle Ouest) ? Deux sites ont été retenus : Achères-Ville et le Grand-Cormier.

### Comparaison des deux sites en termes d'accessibilité et de correspondances avec les principales lignes de transport local :

\* Achères-Ville : site situé dans les terres agricoles au bord de l'agglomération, sur des territoires aujourd'hui encore non urbanisés. Le développement urbain autour de la gare est donc possible. La création d'une gare routière et les accès en voiture seront relativement simples. Le raccordement aux lignes actuelles n'est pas impossible, mais cela supposerait un raccordement souterrain complexe et donc relativement coûteux. Le site est situé sur la branche Cergy du RER A, donc pas de correspondance possible avec le RER E mais des connexions possibles avec la tangentielle ouest.

\* Grand-Cormier : site situé sur le triage de la gare actuelle du Grand-Cormier. La gare affleura en surface mais les tracés de part et d'autre seront souterrains. La présence de la forêt rend difficile les accès routiers et le développement urbain autour de la gare. Un raccordement sur les lignes actuelles sera très simple. Le site est situé sur la branche Poissy du RER A. Pouvoir arrêter des trains de la branche Cergy supposerait de créer une gare supplémentaire. Le RER E pourra s'arrêter dans le cadre de la LNPN ; la tangentielle ouest n'a pas prévu d'aller dans cette zone, mais des aménagements sont envisageables.

Connexion avec les lignes Roissy et les lignes à grande vitesse : La connexion entre la LNPN et le réseau actuel est possible sur la gare de Grand-Cormier mais est sensiblement plus complexe à Achères-Ville. Arrivés à Sartrouville par la ligne actuelle, les trains intersecteurs devront emprunter la ligne fret de la Grande Ceinture. A Stains, il y a un rebroussement qui permet soit d'aller vers le nord, soit de partir vers Roissy et éventuellement au-delà. A plus long terme, un projet de rocade ouest, dont les tracés, au départ de Confluence ou la Défense, sont encore incertains, permettra de gagner directement Roissy et les réseaux à grande vitesse.

Qualité de la desserte potentielle : À l'horizon LNPN, il s'agira essentiellement de trains intersecteurs nationaux qui devront s'adapter aux trafics franciliens importants et qui circuleront donc plutôt dans les heures creuses. A l'horizon de la rocade ouest, les temps de parcours pourront être considérablement améliorés, avec des trains également pendant les heures de pointe.

Jean-Damien PONCET conclut la présentation en indiquant les deux grandes ambitions du projet : contribuer au développement des territoires et de la Vallée de la Seine ; répondre aux besoins de déplacement du quotidien en augmentant de façon importante l'ensemble des circulations ferroviaires sur l'ensemble du territoire.

### Présentation du projet tangentielle ouest

Valéry VUONG, RFF, présente les objectifs de ce projet : répondre aux besoins de déplacements croissants de banlieue à banlieue ; assurer des correspondances efficaces vers les RER (RER C, Saint-Cyr, RER A au niveau de Saint-Germain-en-Laye, et Achères Ville) mais également une connexion au Groupe V (c'est-à-dire les trains Paris-Mantes qui passent par Poissy) et à terme avec le prolongement du RER E à l'ouest ; répondre aux déplacements des pôles d'activités Cergy-Pontoise vers Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles.

Il a pour particularité d'être un projet de tram-train, avec une gouvernance particulière : le Maître d'Ouvrage unique est le STIF avec trois co-maîtres d'ouvrage : RFF, la SNCF et le STIF.

Il est prévu de relier la tangentielle Ouest avec la LNPN au niveau de la gare Confluence, idéalement située à Achères-Villes car une gare à Grand-Cormier supposerait d'impacter la forêt de Saint-Germain ou faire des mouvements en plus.

### Echanges avec le public

Philippe MEICHLER, Villennes-sur-Seine, s'interroge sur le coût qu'engendrerait la réalisation en souterrain de tout le projet entre Achères et Paris.

Philippe ADAM répond qu'à ce stade des études, un tunnel continu depuis la zone de Nanterre jusqu'à Achères a été envisagé, mais naturellement l'infrastructure retenue sera précisée lors des phases ultérieures d'études.

Jean-Claude SEGALERBA, Poissy, demande à quel endroit sortira le tunnel dans le scénario 4, craignant qu'il ne sorte en plein lotissement d'habitations.

Jean-Damien PONCET précise qu'à ce stade du débat public, qui est très en amont de l'élaboration et de l'instruction du projet, il n'est pas en mesure de répondre à cette question. Si à l'issue du débat si l'opportunité du projet a été démontrée, des concertations seront menées en parallèle des études.

Bernard GOBITZ, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, sans attendre la construction d'une rocade TGV autour de Paris, aimerait connaître le nombre de trains dits intersecteurs qui pourraient desservir Confluence et quelles seraient les destinations de ces trains. Il préconise en guise de TGV intersecteurs normands la même solution que celle envisagée l'année dernière pour la liaison Roissy-Picardie, c'est-à-dire de créer au départ de Roissy des TER ou des trains intercity qui desserviraient Confluence et ensuite la Normandie, Rouen, etc., au prix d'un investissement modeste correspondant au raccordement de Stains à la Grande Ceinture pour éviter le rebroussement et éventuellement le doublement du raccordement de Vémars.

Philippe ADAM ne peut être plus précis pour le moment sur la fréquence des trains intersecteurs, il s'agit de trains nationaux à fréquences relativement faibles quotidiennement. En revanche, il est certain du gain de temps que permettrait la LNPN pour les trains intersecteurs normand. Tout en soulignant que c'est un projet en soi d'envisager tous les aménagements faisables selon un nombre de trains imaginable, il reconnaît des avantages aux raccordements directs, notamment à Stains et à Vémars (temps de parcours, destinations cibles comme Roissy).

Pierre-Yves JAULIN, Conflans-Sainte-Honorine, CGT cheminot, demande si tous les projets envisagés (Éole, LNPN, Tangentielle) tiennent compte de la plate-forme multimodale d'Achères notamment pour le fret ferroviaire.

Jean Damien PONCET indique qu'un comité de pilotage étudie le volet de transport ferroviaire de la plateforme multimodale. Il faut souligner que cette plate-forme multimodale se trouve sur un port et qu'une priorité est donc donnée en conséquence au transport sur barges.

Gilbert AUDURIER, Maire Adjoint de Saint-Germain-en-Laye, apporte une précision relative à l'avant-port d'Achères : RFF a mandaté la société Egis pour étudier le raccordement ferré de ce projet avec le réseau actuel au Grand-Cormier. La date de réalisation de cet avant-port interviendra avant celle de la réalisation de la LNPN.

Sylvain ALONSO, Chargé de Projet à la Direction Régionale Ile-de-France RFF et plus particulièrement des études sur les infrastructures qui raccordent le port au réseau ferré national, indique que le port est censé arriver à une échéance plus proche que la LNPN, aux alentours de 2020. Le port et les infrastructures ferroviaires notamment sur le triage seront dimensionnés pour être compatibles avec une gare LNPN, notamment sur Achères-Grand-Cormier. A Achères Ville, il n'y a aucune incompatibilité avec la gare de Confluence, les voies actuelles seraient mises sur un pont-rail et les voies de la LNPN passeraient dessous.

Yves BOUTRY, FNAUT Ile-de-France, suggère de procéder par phasage, à savoir aménager en priorité la partie à deux voies entre Poissy et Mantes, qui dessert de nombreuses gares. Ne pourrait-on pas différer le projet de Grand tunnel (Achères-Paris), portion qui comporte déjà 4 voies et doubler la ligne actuelle entre Achères et Mantes ?

Philippe ADAM précise que cette ligne compte 4 voies entre Paris et Achères, 2 voies sont utilisées par le groupe V (trains Paris-Mantes) et 2 voies par le groupe III (RER A) sur lesquelles il ne peut être envisagé d'autres passages que ceux du RER. Des études datant du projet LRNVS (liaison rapide Normandie Vallée de Seine) avaient cherché à trouver des solutions au-delà d'Achères pour alléger la situation et avaient conclu par la nécessité d'une ligne complète pour répondre aux besoins de capacité et de fiabilité du système. Les études menées autour de la LNPN démontrent l'utilité d'une ligne nouvelle entre Nanterre et Mantes.

Martine HERNANDEZ, Achères, s'interroge sur les critères de sélection de la localisation de la future gare à Achères.

Jean-Damien PONCET indique que le choix du site sera essentiellement guidé par les fonctions que la gare pourra offrir et les interconnexions possibles.

Philippe MEICHLER, Villennes-sur-Seine, ne voit pas l'intérêt d'une correspondance pour les voyageurs venant de Normandie à Achères, la Tangentielle Ouest offrant plus d'avantages aux Versaillais et aux Cergysois. Par ailleurs entre les quatre scénarios proposés, y en a-t-il un privilégié par RFF ?

Selon Philippe ADAM, les Normands ne sont pas spécifiquement demandeurs d'un tel arrêt intermédiaire mais des déplacements Rouen-Cergy peuvent être imaginés entre les universités, les pôles de compétitivité. L'intérêt du projet a été défini selon les besoins des voyageurs normands et franciliens. La gare de Confluence correspond plutôt à une demande francilienne, cet arrêt rallongerait le trajet de 5 mn.

Jean-Damien PONCET confirme qu'il n'existe pas de scénario privilégié par RFF à ce stade de la réflexion, chacun offre avantages et inconvénients.

Marc HONORÉ, Conseiller municipal à Achères, est inquiet pour la constructibilité d'une infrastructure dans la plaine d'Achères classée PPRI (Plan de prévention des risques d'inondations).

Il semble pour Jean-Damien PONCET que des projets existent sur cette plaine d'Achères : le développement du port autonome, l'implantation d'un équipement sportif. RFF va s'informer pour pouvoir répondre à cette question.

Alain OUTREMAN, maire d'Achères, estime que les contraintes, notamment celles du PPRI, ne doivent pas s'opposer à l'intelligence des projets. Il demande si la gare Chêne Feuillu pourrait être l'interconnexion entre la tangentielle ouest et le projet Éole ?

Valéry VUONG indique que les études détermineront si cette hypothèse Chêne Feuillu peut être retenue.

Élisabeth LERIBOTEUR, Maire Adjointe au Développement Durable de la ville d'Achères, fait part des difficultés qu'elle éprouve pour prendre position et indique qu'il manque des éléments sur les enjeux environnementaux, notamment : traversées de la Seine et de zones urbanistiques. Elle indique que la gare d'Achères-Ville serait un point stratégique pour assurer le lien vers la plate-forme multimodale.

Philippe ADAM indique que l'ensemble des données relatives aux enjeux environnementaux figurent dans les études diffusées sur le site de la Commission. Le recensement des enjeux environnementaux, y compris les risques d'inondation, a permis d'établir des zones éventuelles de passage. Au fur et à mesure que les investigations seront affinées, si l'opportunité du projet est démontrée, les tracés comportant le moins de contraintes possibles seront recherchés.

Alain LAFON, Verneuil-sur-Seine, voudrait savoir où se ferait l'émergence du tunnel, à l'ouest de Verneuil, dans le scénario Confluence-Les Mureaux ?

Philippe ADAM réitère qu'à ce stade du projet, il ne connaît pas l'émergence du tunnel. Selon les hypothèses actuelles, l'ouest de l'agglomération de Verneuil-sur-Seine serait concerné.

Jean-Claude TAILLANDIER, Achères, souhaite savoir si des études ont été réalisées sur la taille et la fréquentation de la future gare.

Philippe ADAM prévoit une gare avec deux quais et quatre voies, dont deux voies pour les circulations sans arrêt. Les discussions ont porté sur un certain nombre de fonctionnalités de cette gare : les objectifs, les correspondances, les souhaits des usagers. Le nombre d'usagers sera approfondi lors de la phase ultérieure d'études.

Bruno JOUY, Poissy, envisage la confluence à Chêne Feuillu offrant ainsi des correspondances avec la Tangentielle Ouest et le RER E.

Pour Philippe ADAM, cette proposition ne peut être retenue à cause de la forêt de Saint-Germain, où les gros travaux qu'engendrerait la LNPN ne sont pas possible. Deux sites sont donc envisagés, l'un au cœur de la forêt sur des ouvrages ferroviaires et l'autre en dehors de la forêt, Gérard SEVAULT, Élu de la ville de Chanteloup, demande s'il n'y a pas incompatibilité entre le lieu d'émergence de la ligne et les ouvrages routiers (D30 et D190).

Philippe ADAM indique que RFF est informé de la prévision de ces ouvrages routiers dans ce secteur. Des réflexions plus nourries s'assureront de la compatibilité entre les différents ouvrages. Le lieu d'émergence de la ligne est relativement mobile.

Pascal SCHNEIDER, Paris, s'interroge sur l'opportunité du projet LNPN et sur l'opportunité d'une gare à Achères. Ne serait-il pas plus pertinent de favoriser un réseau RER de qualité pour les Achérois et les habitants de Cergy, pour les acheminer sur la gare de La Défense ?

Jean-Damien PONCET confirme la décision du Comité de Pilotage : le projet ira à Saint-Lazare et comportera une gare nouvelle à La Défense, offrant une correspondance avec le métro automatique du Grand Paris pour l'accès à Roissy. En délestant le réseau existant du Groupe V, il est possible d'envisager une augmentation des dessertes par le RER E, et par voie de conséquence, on pourrait imaginer un peu moins de RER A desservant Poissy, ce qui permettrait d'en redéployer sur la branche de Cergy. Ce sont là les genres d'hypothèses qui devront être examinées le moment venu dans le cadre des systèmes de gouvernances propres aux transports franciliens et notamment dans le cadre des schémas directeurs élaborés par le STIF.

Gisèle FURLING, Villennes-sur-Seine, demande comment est envisagé le point d'émergence à Chanteloup-les-Vignes dans le scénario Achères – Chanteloup.

Jean-Damien PONCET explique qu'une ligne nouvelle aérienne revient à 15 millions d'euros du kilomètre contre 100 millions d'euros en souterrain. Compte tenu des milieux denses traversés, entre Paris et Achères, seule l'option souterraine a été envisagée. Il est prévu de sortir dans la boucle de Chanteloup et de traverser ensuite la Seine par un viaduc.

Bertrand BINCTIN, Adjoint au Maire du Havre, membre du bureau de la Communauté d'Agglomération, se dit peu convaincu par l'utilité d'une gare Confluence. En revanche, cette nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie est essentielle pour Le Havre et pour Paris. Il est nécessaire d'avoir un lien direct et rapide avec le port, futur métropole maritime internationale, qu'est Le Havre et d'utiliser ce site exceptionnel d'ouverture sur la face Atlantique.

Francis ROL-TANGUY, Directeur de l'Atelier Parisien d'Urbanisme, se félicite de cette réunion puisque c'est lors du Colloque du Havre, organisé par les trois villes (Paris, Rouen et Le Havre), que les six agences d'urbanisme qui travaillent sur ces sujets avaient pensé qu'il y avait une autre possibilité que la liaison directe entre Paris et Mantes, notamment pour pouvoir implanter une gare dans ce secteur qui va de Cergy-Pontoise à Poissy. Il reconnaît qu'un arrêt dans une gare supplémentaire constitue une perte de temps mais indique que c'est aussi un gain d'usagers indispensable à la circulation des trains intersecteurs. Sans passagers franciliens, il estime en effet que la fréquentation des trains intersecteurs serait insuffisante pour assurer leur rentabilité et donc leur maintien.

Parallèlement, il est en train de se mettre en place une ligne fret qui, du Havre, va redescendre par Serqueux-Gisors et arriver à Pontoise. La question de cette liaison entre Pontoise, le futur port d'Achères et la Grande Ceinture est une question essentielle si l'on veut effectivement faire de ce port non pas simplement un port d'arrivées, comme il en existe à Gennevilliers, à Bonneuil, à Limay, mais un port qui soit un élément de l'avant-port du Havre. Il est important que ceci figure dans le projet, notamment la partie qui permettra de relier la LNPN à la Grande Ceinture, parce que ce sera un moyen de faire financer les besoins du fret par un projet voyageur.

Sans attendre la rocade, si jamais le projet CDG Express se faisait, les TGV normands pourraient utiliser la Grande Ceinture et, au Bourget, reprendre la ligne Paris-Bruxelles et utiliser le morceau de voie nouvelle qui sera construite entre Mitry-Mory et Roissy et s'ouvrir vers le nord, en rentrant à Roissy par le sud. La gare Confluence pourrait donc avoir de l'intérêt sans attendre la rocade ouest.

Jacques PICARD, Secrétaire de la Commission des Transports du Conseil Régional d'Ile-de-France confirme l'accord du Conseil régional avec tout ce qui a été présenté concernant Paris-Mantes. Il souscrit au fait qu'il faille dans les sillons libérés penser à la branche A du RER de Cergy qui est aujourd'hui une des branches sinistrées. De ce point de vue, le Paris-Mantes sert l'ensemble des Franciliens via la mise en relation du réseau banlieue et de grande banlieue et il est un maillon essentiel d'une amélioration des relations vers la Normandie. Quant à la nature de la gare Confluence, il faudrait plus de précisions sur le cadre d'un schéma national des infrastructures de transports et savoir où passerait l'éventuelle ligne TGV à l'ouest de la capitale.

La région Ile-de-France a de fortes inquiétudes sur le fait que le schéma national des infrastructures de transports empile aujourd'hui 140 ans d'investissements, des dizaines de milliards d'euros. De ce point de vue, la région Ile-de-France s'interroge sur les engagements de l'État en ce qui concerne la future ligne au-delà de Mantes-la-Jolie.

Franck BOEHLI, Adjoint à l'urbanisme à Orgeval, attire l'attention de RFF, sur le passage d'une part au nord de l'autoroute A13 dans des zones agricoles très étroites et d'autre part sur les coteaux qui risquent d'impacter 12 000 habitants. Pour la population locale, une gare à Achères est absolument indispensable.

Sébastien HOPIN, Vice-président Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, déclare que la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise est tout à fait favorable à la création de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. C'est la réponse indispensable et urgente aux enjeux nationaux de l'Axe de la Seine où est localisé aujourd'hui un tiers des richesses nationales. À l'échelon de la Confluence, qui est le quatrième pôle économique et démographique de l'Axe de la Seine, la communauté d'agglomération est tout à fait favorable à un arrêt. En cela, elle retient les trois tracés proposés, que ce soit celui de Mureaux, de Chanteloup et de Poissy et écarte le tracé direct à Mantes qui ne s'arrête pas par Confluence. Il est trop tôt pour se positionner entre les gares proposées à Achères, les informations étant incomplètes.

Jean-Luc SALADIN, Conseiller municipal de la ville du Havre, Chargé des transports actifs attire l'attention de la Commission sur l'intérêt d'examiner très en amont les potentialités des autoroutes à vélo, que les Nord-européens sont en train de mettre en place, ainsi que l'intérêt des inter-phasages, en étudiant le potentiel des transports par câbles de téléphérique émergents à l'heure actuelle, mais très peu chers, avec du potentiel en termes de débit et très peu d'emprise au sol.

Gislaine SENÉE, Conseillère régionale, Maire d'Évecquemont, craint une massification de l'urbanisation autour des gares. L'émergence se fera dans la boucle de Chanteloup sur laquelle il y a un vrai projet OIN, des développements routiers aujourd'hui envisagés et également des développements fonciers, d'urbanisme, pour épargner la forêt de Saint-Germain.

Dominique VALERY, Conseiller municipal, commune de Vernouillet, déclare que la ville de Vernouillet est consciente de l'intérêt que peut présenter un tel projet pour les Normands et pour les Franciliens. Les objectifs sont clairs, par contre la commune de Vernouillet sera très vigilante sur l'éventuelle émergence du scénario 2 « La Confluence-Chanteloup », avec sortie dans la boucle de Chanteloup.

Jean-Damien PONCET indique que les enjeux environnementaux n'ont pas été oubliés dans ce projet. Avant d'arbitrer en faveur d'un tracé, tous les avantages et les inconvénients seront bien mesurés.

Philippe ADAM estime que les infrastructures ont été dimensionnées à partir d'un équilibre entre les nuisances et les performances de la ligne (vitesse à 200 km/h, courbes, rampes, insertion générale du projet).

Michel MONTALDO, Vice-président du Conseil Général du Val-d'Oise, rappelle tout l'intérêt que le Conseil général du Val-d'Oise porte à l'existence d'une gare dans cette zone Confluence et Achères. Il sera aussi vigilant pour que soit trouvée une solution équilibrée et pragmatique et qu'il y ait le moins de nuisances possibles pour tous les habitants de ce bassin.

Maurice SOLIGNAC, Vice-président du Conseil général des Yvelines confirme le même intérêt que son collègue du Val-d'Oise. Le projet de Confluence est un des projets importants sur ce secteur. L'industrie automobile, très présente, impose un développement en termes d'axes stratégiques et en termes de développements des transports ferroviaires. Le Conseil général des Yvelines déposera un cahier d'acteurs.

Gilbert AUDURIER, Maire Adjoint de Saint-Germain-en-Laye, apporte le soutien de la ville de Saint-Germain-en-Laye à la création d'une gare Confluence à Grand-Cormier et donc aux trois tracés qui permettent la création de cette gare.

Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy et Vice-président de la Communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine estime le tracé dit « de Chanteloup » très dangereux à la fois pour les projets qui sont en développement et pour l'environnement. Cette Plaine de Chanteloup, qui fait l'objet d'un projet de territoire avec des activités économiques, des logements, des



infrastructures et des protections écologiques excessivement importantes, comprend déjà une ligne ferroviaire et de nombreux axes routiers.

Jacqueline LORTHIOIS, Urbaniste, Cergy, Commission Aménagement du territoire Europe Écologie Ile-de-France, déplore la concentration sous forme de très grands pôles de transports et un système d'urbanisation par polarisation, à laquelle il conviendrait de préférer des développements plus modestes avec des circuits courts et des relations habitat-travail de proximité. Elle craint que la LNPN n'accroisse cette concentration excessive de population.

Alain OUTREMAN, Maire d'Achères, propose un rassemblement des Normands et des Franciliens, pour désenclaver la Normandie, aller beaucoup plus vite qu'aujourd'hui vers Paris, et, par le biais de la gare Confluence, permettre aussi à tout le secteur parisien d'améliorer son réseau de transports. Les étudiants de Normandie pourront aller rencontrer ceux du Pôle universitaire de Cergy, idem pour les échanges du secteur industriel. Achères est très favorable à l'arrivée de cette gare sur son territoire mais sera vigilante quant à son implantation pour qu'elle s'intègre au mieux dans l'environnement.

Jean-Claude TAILLANDIER, Parti Communiste et Front de Gauche Achérois, indique qu'il est pour le port à Achères, pour le transport fret, mais pas que cela s'accompagne de la délocalisation des activités économiques. Il précise que Renault va supprimer 6.500 emplois.

Gérard MERCHER, Association Le Havre Développement confirme que les milieux économiques sont tout à fait favorables au développement de la formule trimodale le long de l'Axe Seine, c'est un des éléments qui permettront au port du Havre et à celui de Rouen de se développer.

Carmelo PICCIOTTO rappelle que la ligne de Saint-Germain-en-Laye devait être prolongée en Normandie. C'était un projet de la Compagnie de l'Ouest qui avait également le projet de ligne Limay-Les Andelys qui n'a pas été réalisé pour compléter le transport fluvial.

Daniel MOURANCHE, Association des Usagers des Transports précise que cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie marque un progrès décisif dans la conception de notre réseau de chemin de fer du XXI<sup>e</sup> siècle. Achères/Confluence doit être implantée au Grand-Cormier, c'est la seule façon d'assurer la correspondance avec le RER E et les deux branches du RER A.

Il demande si, dans l'hypothèse de ces gares d'interconnexion, il serait envisagé des quais superposés et croisés pour assurer les correspondances RER et avec cette Ligne Nouvelle ?

Philippe ADAM répond que les quais croisés peuvent être des solutions à envisager lors des études ultérieures.

Marie-Françoise CORNIETI clôt la réunion en remerciant les participants et en donnant le calendrier des prochaines réunions.  
(Fin à 22 h 10).

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