

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

Réunion Publique Locale

Achères, le 9 novembre 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN
- 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

La séance est ouverte à 19 h 10 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Bonsoir. Merci d'être présents ce soir. La réunion va commencer par un mot d'accueil de Monsieur le Maire, ensuite Marie-Françoise CORNIETI, membre de la Commission Particulière du débat public, présentera le débat public, RFF présentera la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ; RFF et, je crois, d'autres intervenants présenteront une esquisse de la Tangentielle Ouest avant que le débat soit lancé avec vous.

Monsieur le Maire, merci de nous accueillir.

MOT D'ACCUEIL

Alain OUTREMAN, Maire d'Achères : Bonsoir à tous. Très rapidement, quelques mots pour vous souhaiter la bienvenue à Achères. Ce soir, il s'agit, dans le cadre du débat public sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, d'organiser cette réunion. Le débat est organisé par la Commission Particulière de débat public, il a débuté le 3 octobre et aura lieu jusqu'au 3 février. Il s'agit d'un grand projet qui est inscrit dans la loi du 3 juin 2010 du Grand Paris qui prévoit un schéma d'aménagement des transports publics, et qui répond aussi aux objectifs du Grenelle de l'Environnement.

Je voudrais particulièrement remercier le Président de la Commission Particulière d'avoir accepté qu'Achères fasse partie des lieux de débats. Nous avons souhaité qu'il y ait un débat sur Achères – nous le verrons dans la présentation qui sera faite – parce qu'il y a une option importante sur cette ligne qui est la réalisation d'une gare dite « gare de la Confluence », et qui se situera probablement sur Achères.

Peut-être qu'en anticipant, si nous sommes là aussi, c'est pour défendre à la fois le projet dans son intégralité, et la perspective d'avoir une nouvelle gare sur Achères. On argumentera dans le cadre du débat pour dire pourquoi.

Bonne soirée à tous, je vous propose de passer dans le vif du sujet.

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Marie-Françoise CORNIETI, membre de la CNDP : Merci Monsieur le Maire. Bonjour à tous. Nous sommes réunis ce soir pour que vous puissiez vous informer et donner votre opinion sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN,) qui est un projet porté par le Maître d'œuvre RFF (Réseau Ferré de France). Ce débat est organisé en application du Code de l'Environnement qui prévoit que la Commission Nationale du Débat Public organise pour les projets d'importance un débat public. La Commission Nationale a nommé notre Commission Particulière qui est chargée, plus particulièrement, de l'organisation de ce débat.

La Commission Particulière du Débat Public a un statut particulier. Elle est totalement indépendante du Maître d'Ouvrage et également des acteurs du projet, que ce soit des acteurs politiques, économiques ou autres. Par ailleurs, elle est totalement neutre. À aucun moment, aucun membre de cette Commission n'exprimera un avis ou ne donnera une opinion sur ce projet.

Parmi les cinq personnes qui composent cette Commission Particulière, sont présents ici ce soir :

- Olivier GUÉRIN, Président
- Moi-même

Notre rôle est de faire en sorte que le public, au cours des mois que va durer ce débat, puisse s'informer le plus complètement possible et autant qu'il le désire sur le projet et obtenir des réponses à ses questions. Pour cela, il y a à sa disposition :

- une documentation écrite que vous pouvez trouver sur les tables, à l'extérieur de cette salle,
- les réunions publiques,
- le site internet que certains d'entre vous ont peut-être déjà consulté.

Ce débat permet également au public de formuler des observations, de faire des critiques, et de proposer des suggestions. Ces avis, ces critiques, ces suggestions sont extrêmement importants puisqu'ils vont permettre d'éclairer le Maître d'Ouvrage quant à la décision qu'il sera amené à prendre à la fin du débat. C'est en fonction de cet éclairage qui résultera du débat public que le Maître d'Ouvrage prendra la décision soit de réaliser le projet tel quel, soit de le réaliser avec des modifications, soit de l'abandonner purement et simplement.

Ce débat public a commencé le 3 octobre et va durer jusqu'au 3 février 2012.

Il porte sur trois grandes questions :

- L'opportunité du projet : faut-il ou non réaliser le projet ?
- Ses objectifs : ponctualité, fréquence, gains de temps, transports de fret, les liaisons locales, régionales, vers Roissy, vers le réseau national et européen.

Quelles améliorations ce projet peut-il apporter aux usagers ?

- Ses grandes caractéristiques : suivant quel tracé ? D'autres solutions sont-elles proposées ?

Le débat public respecte trois grands principes :

- la transparence : toute l'information est mise à la disposition du public ;
- l'équivalence : chacun exprime son point de vue dans les mêmes conditions. Il n'y a pas de différence de traitement selon les intervenants ;
- l'argumentation : les positions exprimées doivent être argumentées pour qu'elles puissent être discutées. D'ailleurs, au moment du débat, je demanderais aux personnes qui se lèveront pour exprimer une opinion de bien vouloir veiller à ce que cette opinion soit précisément argumentée.

➤ Les réunions publiques

Nous avons prévu 25 réunions publiques. Le territoire est vaste : Haute et Basse-Normandie et Ile-de-France. Ce soir, nous en sommes à la huitième réunion. Cette réunion fait partie des réunions locales. Sur la diapositive, vous voyez en bleu des réunions locales que nous avons prévues au plus près des préoccupations du public et en rouge des réunions thématiques qui seront nourries de ce qui sera dit au cours des réunions locales et qui reprendront les grands thèmes que nous voyons déjà émerger, soit sur le site internet, soit au cours des réunions.

Les dates, les thèmes et les localisations de ces réunions sont indiqués sur un document qui s'appelle « Le journal du débat public » que vous trouverez sur les tables à l'extérieur.

➤ Le site internet

Le site internet est également très important dans un débat public. Le nôtre est extrêmement visité puisqu'à ce jour nous avons plus de 33 730 visites, alors que nous l'avons ouvert le 1^{er} octobre dernier. Beaucoup de gens donnent leurs avis et ces avis concernent :

- les attentes des usagers, pour moitié,
- les besoins pour l'économie et l'aménagement, pour 1/6^{ème},
- les autres solutions, pour un peu plus,
- le projet lui-même, ses caractéristiques, pour le reste.

Sur le site internet, vous pouvez poser des questions. Nous sommes très attentifs à ce que les réponses données par RFF pour tout ce qui concerne le projet et par notre Commission pour ce qui concerne l'organisation des débats soient données le plus rapidement possible. Il y a parfois des questions un peu pointues qui méritent une réponse très précise. Actuellement, notre délai de réponse est de 16 jours.

➤ Les cahiers d'acteurs

Nous avons également des cahiers d'acteurs : ce sont les personnes morales qui peuvent les rédiger. Ce sont des documents argumentés qui indiquent la position de tel groupe, parti, communauté territoriale, acteurs économiques, par exemple.

Actuellement, nous avons 17 cahiers d'acteurs imprimés, mais de nombreux autres sont en cours de validation. Vous voyez sur la diapositive la liste des personnes morales qui sont les auteurs des cahiers d'acteurs actuellement publiés.

Notre débat est un débat en évolution. Il tient compte de ce qui se passe au cours des débats publics, il rend compte et tient compte de ce qui se dit sur le site internet. Un grand nombre d'intervenants s'interrogent sur l'opportunité du projet ou sur l'intérêt du projet tel qu'il est et nous avons constaté que beaucoup de personnes s'interrogent sur l'intérêt de l'amélioration de l'existant. C'est pourquoi, à la suite de la demande du groupe Europe Écologie Les Verts, la CNDP a décidé de lancer une étude complémentaire qui porte sur une amélioration de la ligne actuelle, du point de vue des coûts des travaux et performances attendues. C'est quelque chose qui ne se met pas facilement en place, il y a des appels d'offres, et nous attendons ce rapport pour le courant du mois de janvier. Il sera bien évidemment en ligne et nous étudions la façon de le porter de façon encore plus précise à la connaissance du public.

Que se passe-t-il à l'issue du débat public ?

La Commission Particulière publie un compte-rendu et nous avons deux mois pour le faire. C'est un compte rendu dans lequel nous rapportons fidèlement les positions, les points de vue qui sont exprimés par le public. Le président de la CNDP présente ensuite un bilan et ensuite, RFF aura un délai de trois mois pour rendre publique sa décision qui est :

- soit le projet est fait tel quel,
- soit on le fait avec des modifications telles qu'elles résultent des attentes exprimées par le public au cours du débat,
- soit on l'abandonne purement et simplement.

Je vais maintenant donner la parole pour la présentation du projet LNPN à Jean-Damien PONCET, Chef de la mission LNPN-RFF, et à Philippe ADAM qui est adjoint au chef de la mission LNPN-RFF. Ils vont vous présenter le projet. Ensuite, nous aurons une présentation du projet de la Tangentielle Ouest, de façon à ce que vous ayez pour le territoire concerné, la vision la plus complète des projets et des interconnexions des projets qui sont en cours.

PRÉSENTATION DU PROJET LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission Ligne Nouvelle Paris Normandie (RFF) : Bonsoir à tous. Nous allons faire une présentation en duo. Nos noms viennent d'être cités : Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM, responsables de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à Réseau Ferré de France.

Réseau Ferré de France est l'établissement public national qui gère, exploite, entretien et développe le réseau ferré sur lequel circulent les trains des entreprises ferroviaires, notamment de la SNCF, mais pas seulement.

Nous allons vous présenter les objectifs du projet, et ensuite les scénarios et un certain nombre d'alternatives qui concernent directement ce territoire qui par ailleurs est concerné par les avantages de ce projet en termes de circulation dans les transports en commun du quotidien.

Avant d'exprimer les objectifs du projet, il convient de donner quelques indications sur la situation du réseau aujourd'hui :

La saturation :

C'est un réseau au bord de la saturation, et c'est particulièrement vrai entre Paris et Mantes où le nombre de trains, qui aujourd'hui est de 14, pourrait passer à 16 à l'horizon ÉOLE – ÉOLE étant le projet de prolongement du RER E à l'ouest – alors que les besoins identifiés lors de la définition des objectifs précisément du projet dont nous parlons ce soir s'élèvent entre 22 et 36 trains à des horizons un peu plus éloignés, mais on voit que l'on est dans des ordres de grandeur qui ne sont pas du tout ceux d'aujourd'hui.

La ponctualité :

La deuxième caractéristique de la situation ferroviaire sur ce réseau est que la ponctualité est très insuffisante. Pour les trains normands, 25 % des trains du matin sont en retard de plus de 5 minutes à Paris, 30 % des trains du soir sont en retard à Rouen et au Havre, et 40 % des trains du soir sont en retard à Caen et Cherbourg. Ce sont des chiffres de 2009, mais la situation est à peu près stable.

Les vitesses :

Enfin, c'est un réseau sur lequel les vitesses plafonnent. On comprend qu'il soit un peu contrariant pour les usagers de Rouen et du Havre de voir qu'aujourd'hui on va moins vite entre Paris et leur ville qu'en 1970, date à laquelle le réseau avait été électrifié. Depuis cette date, les vitesses non seulement stagnent, mais ont tendance à s'allonger.

C'est un réseau qui date du XIXe siècle et qui, aujourd'hui, est utilisé à ses limites.

Face à cette situation, un Comité de Pilotage a été réuni sous l'égide de l'État et de l'ancien Préfet Jean-Pierre DUPORT, et a défini les grands objectifs du projet que je résume en deux alinéas principaux :

- Améliorer les déplacements du quotidien, rendre les déplacements plus fluides vers les grandes villes pour pouvoir disposer de TER plus efficaces en Normandie et pouvoir participer et contribuer à l'amélioration des RER en Ile-de-France
- Contribuer au développement des territoires par des relations plus étroites entre les villes de Normandie et Paris-La Défense-Roissy, ainsi que par des connexions plus faciles entre les villes normandes.

Le Comité de Pilotage a défini un cahier des charges qui transcrit ces grands objectifs et qui comporte des objectifs en matière de :

- Des objectifs de dessertes, c'est-à-dire de type de trains : trains rapides, trains semi-directs, trains omnibus, de gares desservies et de fréquences dans ces gares.
- Des objectifs de qualité de services en termes de ponctualité, de places assises, de confort.

Derrière ces deux premiers grands objectifs, sont mis en cause la capacité du réseau à recevoir des trains en nombre suffisant et le fait que quand on approche des limites de capacités d'un réseau, le moindre problème rencontré sur un train dégenère rapidement et nuit aux conditions de circulation des autres trains. Au-delà de ces objectifs de capacité, des objectifs de temps de parcours ont également été définis. Le projet a été relancé dans le contexte de l'exercice du Grand Paris et est au service d'une idée qui consiste à dire que la région Ile-de-France assurera mieux son avenir en s'ouvrant sur la mer.

- Des objectifs de temps de parcours : 1 h 15 pour Paris-Le Havre, concernant Caen, une 1 h 15 également, concernant Rouen, 45 minutes, et des objectifs intermédiaires comme Rouen-Le Havre en 30 minutes, Rouen-Evreux en 30 minutes, par exemple.
- Des objectifs concernant le fret, puisque la notion d'ouverture sur la mer traduit l'importance que l'on accorde au développement des ports qui se trouvent dans l'estuaire de la Seine. Le développement de ces ports suppose une desserte par le fret ferroviaire qui fonctionne, c'est-à-dire des trains qui puissent circuler dans de bonnes conditions de capacité, de fiabilité et de vitesse.

L'ensemble de ces objectifs ayant été défini, nous avons commencé par vérifier ce qu'il était possible d'atteindre avec le réseau existant. Force est de constater que l'on ne peut atteindre avec le réseau existant aucun des objectifs en question, c'est pourquoi nous proposons de réorganiser le réseau autour d'une ligne nouvelle, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui seule permettra de répondre aux attentes que nous venons de citer.

Philippe va présenter le projet en question à travers les différents scénarios et les alternatives que j'évoquais tout à l'heure, dont un certain nombre concerne votre territoire.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie, RFF : Effectivement, une fois ces bases posées, la question suivante est de savoir comment on inscrit dans le territoire cette Ligne Nouvelle.

La présentation se fera en deux parties : une partie normande qui sera courte, mais sur laquelle nous pourrions revenir si vous avez des questions, et une partie francilienne.

Sur la partie normande

Nous avons trois scénarios qui se distinguent par le lieu de la bifurcation entre la branche vers Le Havre et la branche vers Caen :

- Deux scénarios qui pour la partie Normande, au-delà de Mantes, sont chiffrés entre 6,3 et 6,5 milliards d'euros.
- Un scénario plus complexe d'un point de vue technique puisqu'il implique une traversée de la Seine au niveau du Havre qui est sensiblement plus coûteuse : 9,5 milliards d'euros.

En face, nous avons des trafics totaux de la ligne : 30 millions de voyageurs par an. Aujourd'hui, les voyageurs équivalant à ces trafics représentent 20 millions. À l'horizon 2025, avec une croissance sans projet, les trafics arriveraient autour de 26 millions, et le projet apporte un surcroît de 4 millions de voyageurs.

Les scénarios normands ne font pas varier sensiblement ce surcroît de voyageurs entre les trois scénarios.

Sur la partie francilienne

Le premier point à intégrer pour comprendre la façon dont nous avons posé le problème, c'est l'idée de séparer les trains normands et les trains franciliens.

Vous avez aujourd'hui sur la ligne Paris-Mantes par la Rive Gauche de la Seine, un mélange entre des trains de grandes lignes : des trains normands qui pour certains s'arrêtent à Mantes, pour certains ne s'arrêtent pas, mais poursuivent vers la Normandie, et des trains locaux, des trains du Transilien qui pour leur part font un certain nombre d'arrêts dans les gares intermédiaires.

Ces trains circulent sur les mêmes voies, les uns derrière les autres. Les trains franciliens sont forcément plus lents puisqu'ils ont plus d'arrêts et ralentissent les trains normands. Quand un train normand est en retard, il vient mettre en retard les trains franciliens et inversement. On a donc une situation d'imbrication des trafics franciliens et normands qui a deux conséquences : d'une part une limitation de la capacité, et d'autre part, une question de non-fiabilité du service qui est liée à ce manque de capacité.

Un projet important est en cours de gestation : le prolongement du RER E à l'ouest :

Depuis Hausmann-Saint-Lazare, on réalise un tunnel qui permet d'aller à La Défense, et à partir de La Défense, les trains d'ÉOLE reviennent sur la ligne actuelle, circulent comme aujourd'hui en mixité avec les trains normands jusqu'à Mantes, mais entre Paris et Nanterre, nous avons déjà une première séparation des trafics qui est très importante puisque la gare Saint-Lazare est aujourd'hui une cause importante de retards et de dysfonctionnements sur la ligne.

Ce projet va également permettre un petit saut de capacité puisque d'une situation aujourd'hui où nous avons 14 trains par heure et par sens pendant les heures de pointe, on peut envisager d'en rajouter 2 supplémentaires, mais le saut suivant est celui qui est proposé au travers la Ligne Nouvelle Paris-Normandie : avoir une ligne nouvelle qui voit passer tous les trains qui n'ont pas d'arrêt à faire entre Paris et Mantes-La-Jolie, et ce faisant, il laisse sur la ligne actuelle la place à tous les trains locaux qui peuvent se développer, comme nous le verrons tout à l'heure, de deux façons : être un peu plus nombreux et faire des arrêts supplémentaires qui aujourd'hui ne sont pas possibles.

Donc, séparation des trains « normands » - le guillemet est là parce que certains s'arrêtent à Mantes, donc ont aussi une fréquentation de voyageurs franciliens – et les trains locaux de la ligne du RER E.

Les bénéfices attendus pour l'Ile-de-France :

Je ne vous montrerai pas aujourd'hui une grille de dessertes aboutie puisque nous n'en disposons pas. Aujourd'hui, le travail qui est fait est sur le projet du RER E à l'ouest d'ÉOLE, mais nous pouvons montrer que le fait de séparer ces trafics peut apporter un certain nombre de bénéfices, et il y aurait un travail dans les années à venir entre le STIF, RFF, la SNCF pour définir exactement quelles seront ces futures dessertes.

On peut dire que l'on peut en attendre des bénéfices pour le RER E qui aura à sa mise en service six trains par heure et par sens et qui pourra voir ses trafics croître de façon, si on le souhaite, assez sensible grâce à la mise en service de la LNPN.

Le deuxième point est celui des points d'arrêts : vous avez sur ce schéma les points d'arrêts prévus pour le RER E, avec notamment une demande qui n'a pas pu être satisfaite qui est celle de la boucle de Montesson sur laquelle la superposition des trafics normands et franciliens ne permet pas d'avoir ces arrêts supplémentaires, donc avec la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, ces arrêts deviennent possibles.

Le troisième point est celui des tangentiels. Valéry VUONG vous présentera le projet de Tangentielle Ouest, mais il y a également le projet de Tangentielle Nord qui prend sa source à Sartrouville. Aujourd'hui, pour les raisons que je viens d'invoquer, la connexion entre le RER E et ces tangentiels n'est pas possible ; avec la Ligne Nouvelle Paris-Normandie des choses deviennent possibles et permettent d'améliorer un certain nombre de liaisons de banlieue à banlieue qui aujourd'hui ne peuvent pas être satisfaites de façon intéressante.

Enfin, dernier point, le RER A : un travail est en cours autour du RER A, son évolution future. Aujourd'hui, il y a 6 trains du RER A en heures de pointe qui partent de Cergy et qui vont vers Paris, 6 trains également depuis Poissy. Sur Cergy, ce service est complété par 6 trains qui vont à Saint-Lazare, mais la demande est supérieure, donc la question posée est : comment aller au-delà de ce service ? Les capacités dégagées sur la ligne Paris-Mantes peuvent permettre d'orienter des réflexions sur ce point.

Ces principes étant posés, je vais rentrer dans l'inscription de ces scénarios dans le territoire. Nous avons imaginé sur le territoire francilien quatre scénarios avec des constantes :

La première constante est qu'on utilise la ligne actuelle au sortir de Paris-Saint-Lazare jusqu'à la zone de Nanterre-La Défense. Les quatre scénarios se retrouvent aux abords de Mantes avec d'une part la possibilité d'aller jusqu'à Mantes-la-Jolie et d'autre part un contournement de Mantes-la-Jolie qui est nécessaire, pour un certain nombre de questions techniques, pour aller vers la Normandie. Entre les deux, cette flèche bleue, ce sont les quatre variantes que nous proposons.

Quatre variantes, mais aussi deux gares nouvelles :

- ✓ Une gare nouvelle possible sur les territoires de Nanterre-La Défense
- ✓ Une gare également possible sur le territoire où nous sommes aujourd'hui : Achères-Confluence sur lequel je reviendrai tout à l'heure.

Ces quatre scénarios, quels sont-ils ?

- Le scénario « Confluence-Les Mureaux »
- Le scénario « Confluence-Chanteloup »
- Le scénario « Confluence-Poissy »
- Le scénario « Mantes Direct »

Plus précisément, nous avons représenté ici la façon dont l'option de passage s'inscrit dans le territoire. Aujourd'hui, nous n'avons pas de tracé précis à ce stade d'études, mais nous avons néanmoins fixé des couloirs dans lesquels les futurs tracés, ceux que nous regarderons aux étapes ultérieures du travail si l'opportunité du projet est avérée à la fin du débat public. C'est à l'intérieur de ces couloirs, qui sont plus ou moins resserrés en fonction des contraintes que nous avons sur le parcours, que nous nous inscrirons.

Scénario « Confluence-Les Mureaux »

Ce scénario est souterrain jusqu'à la zone de Vernouillet, Verneuil. Les zones les plus sombres sont les endroits où le scénario est potentiellement plutôt souterrain, et la zone plus claire là il y est potentiellement plutôt aérien. Dans cette zone de Verneuil-sur-Seine, nous chercherons dans ce scénario à être le plus proche possible de la ligne actuelle pour nous inscrire jusqu'à Mantes-la-Jolie avec le contournement de Mantes.

Scénario « Confluence-Chanteloup »

Dans ce scénario, on prend la même trajectoire au départ, donc passe par le territoire d'Achères-Confluence. Il émerge dans la boucle de Chanteloup, traverse la Seine, et ensuite, on rejoint le tracé de l'autoroute A13, donc là encore, on cherchera si possible à être le plus proche possible de cette infrastructure jusqu'à Mantes, avec en parallèle encore le contournement de Mantes.

Scénario « Confluence-Poissy »

Dans ce scénario, on passe également dans le secteur d'Achères-Confluence, mais plutôt dans sa partie sud, et il cherche à ne pas traverser la Seine et à retrouver le plus vite possible les infrastructures routières, donc l'autoroute A13, de manière à en être le plus proche possible sur son parcours jusqu'à Mantes, sauf le contournement de Mantes.

Scénario « Mantes direct »

Ce dernier scénario est souterrain de façon directe jusqu'au sud de Poissy et poursuit son cours en cherchant à se jumeler aux infrastructures existantes.

- Quelques points de comparaison entre ces quatre scénarios :
 - ✓ Les coûts : ils s'étalent entre 3,9 et 4,9 milliards d'euros auxquels il faut ajouter le coût du contournement de Mantes qui représente 0,5 milliard d'euros. Ce sont des coûts importants, mais qui sont liés au fait qu'une partie importante du tracé est forcément une partie souterraine, puisque nous traversons les zones très denses de l'Ile-de-France sur une quinzaine de kilomètres.

Des scénarios chiffrés plutôt autour de 4 milliards d'euros et un scénario « Confluence-Les Mureaux » plutôt plus coûteux.

- ✓ Les temps de parcours Paris-Mantes : un critère qui différencie peu les deux premiers scénarios et le dernier, par contre, le scénario « Confluence-Poissy » qui a un tracé beaucoup plus sinueux a un temps de parcours plus long d'une minute trente. Une minute trente, ce n'est pas forcément beaucoup, mais quand on a 30 millions de voyageurs annuels qui ont une minute trente de plus de voyage, il est clair que cela commence à faire beaucoup de minutes de plus globalement. Le temps de parcours actuel est de 30 minutes, donc le gain sur l'Ile-de-France est de 4 minutes.

On voit par là que nous n'avons pas cherché de la vitesse sur la partie francilienne de la LNPN, mais plutôt de la capacité de manière à ce que les Normands et aussi les Franciliens se retrouvent avec des services supplémentaires. Les parties qui permettent d'atteindre les temps de parcours dont a parlé Jean-Damien sont plutôt les parties normandes où là nous roulons à des vitesses plus élevées. En Ile-de-France, nous sommes sur une ligne sur laquelle nous n'imaginons pas de rouler à plus de 200 km/h, nous avons même des tracés à vitesse de 160 km/h, mais avec la possibilité ultérieurement d'aller un petit peu plus vite. En Normandie, nous sommes à des vitesses de 250 km/h.

- Les enjeux environnementaux de ces différents scénarios :

C'est un exercice un peu difficile de résumer les enjeux environnementaux de façon lisible et concise. Nous avons repéré quels pouvaient être les enjeux principaux :

- Des enjeux de traversée de la Seine, avec les scénarios plus au nord qui la traversent quatre fois et les scénarios plus au sud qui la traverse deux fois. La plupart de ces traversées sont souterraines, malgré tout, même avec des ouvrages souterrains, nous avons des nappes, nous avons des enjeux qui sont importants à ces traversées de la Seine.
- Sur le scénario « Confluence-Les Mureaux », qui est le plus au nord, nous avons des secteurs qui sont urbanisés et sur lesquels il faudra être très vigilant à la construction et au dessin de la ligne. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas des espaces agricoles résiduels dans ces espaces, mais la composante est plutôt urbaine dans ce scénario.

- À l'inverse, les scénarios qui sont situés un petit peu plus au sud traversent des secteurs plutôt agricoles même si l'on rencontre bien sûr des surfaces bâties et donc sur lesquelles il faudra prendre en compte les enjeux liés aux implantations humaines.
- Enfin, un enjeu qu'il faut regarder avec attention, qui est celui sur le contournement de Mantes, la Vallée Vaucoeurs sur lequel nous avons un site inscrit qui devra faire l'objet de grandes précautions pour être traversé.

Voilà très succinctement les enjeux environnementaux pour que vous saisissiez les différences qu'il peut y avoir entre les différents scénarios.

J'en reviens au territoire où nous sommes aujourd'hui, le territoire de Confluence, avec l'idée qui a émergé au cours de la préparation du projet d'avoir sur ce territoire une gare. Le besoin qui a été exprimé est de dire que ce territoire est important avec un certain nombre de villes : Cergy-Pontoise, plusieurs centaines de milliers d'habitants, Saint-Germain-en-Laye au sud, beaucoup de territoires qui pourraient, grâce à une gare sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, accéder plus facilement au réseau de la grande vitesse ferroviaire. Nous avons regardé ce qu'il était possible de faire autour de cette question.

L'idée est bien aujourd'hui de proposer un projet sur lequel on verrait s'arrêter des trains qu'on appelle dans le jargon ferroviaire « intersecteurs », c'est-à-dire des trains qui contournent Paris pour aller ensuite vers le réseau à grande vitesse national. Vous avez cette gare Achères-Confluence avec ses possibilités de diffusion vers les territoires qui sont autour. Puisque l'on envisageait une gare, on s'est demandé s'il n'était pas possible d'arrêter finalement d'autres trains qui pourraient permettre d'irriguer le territoire. On s'est aperçu que l'on avait une problématique technique : c'est-à-dire que nous sommes sur une ligne sur laquelle on a une certaine densité de circulation potentielle qui fait que – pour résumer les choses de façon simple – soit on arrête presque tous les trains, soit on en arrête seulement quelques-uns. Arrêter presque tous les trains est quelque chose qui n'est pas concevable pour tous les voyageurs qui viennent de la Normandie et dont l'intérêt principal est d'aller vers le cœur de l'Île-de-France. Du coup, nous sommes restés sur l'idée initiale qui était de dire que cette gare est une gare pour l'arrêt des trains intersecteurs qui viendraient de Normandie et qui iraient sur le reste du territoire national.

Une fois ces principes posés, la question est de chercher où l'on pourrait situer cette gare. L'idée maîtresse a été de se dire qu'il faut que l'on recherche les correspondances avec les transports locaux, avec les lignes les plus importantes qui irriguent votre territoire, qui sont le RER A, le RER E et le projet de Tangentielle Ouest dont on vous parlera plus longuement tout à l'heure. Cela situe une gare dans ce territoire plus restreint, quelque part entre là où nous sommes aujourd'hui et là où passent les lignes Paris-Mantes du sud de la Seine.

Nous avons envisagé deux emplacements :

- un emplacement que nous avons appelé « Achères ville » puisqu'il se situerait très proche d'ici, dans les territoires encore agricoles qui sont au bord de cette agglomération ;
- un second site qui est celui du triage de la gare actuelle de Grand-Cormier.

En regardant plus précisément, sur la gare de Grand-Cormier, on pourrait situer une gare sur le triage, mais cela veut dire que l'on prend une partie du triage pour faire cette gare, et donc, on a cette ligne. Je rassure tout le monde tout de suite, les traits bleus ne sont pas des tracés, ce sont des flèches qui montrent où part la ligne et ensuite, ce sont des tracés souterrains, c'est-à-dire que la gare affleure en surface, mais derrière, on a pris en compte le fait que la

forêt de Saint-Germain ne devait pas être perturbée et que les tracés de part et d'autre sont souterrains. Cela dit, vous voyez que nous sommes dans cet environnement très forestier.

De même, le deuxième site dont je parlais tout à l'heure, on se situe à peu près ici, et l'on est bien sur ces territoires qui sont aujourd'hui encore non urbanisés avec là encore des flèches qui ne sont pas des tracés, mais bien des indications du fait que la ligne traverse et part vers l'ouest et vers l'est.

Vu la complexité de l'affaire, je vais rentrer dans quelques détails pour que tout le monde comprenne bien.

Un point différencie ces deux sites : ce sont des possibilités ou non de raccorder cette gare au réseau actuel, et cela a une importance par rapport aux dessertes intersecteurs que l'on pourrait faire.

- La gare qui est située sur le site du triage, on peut faire un raccordement sur les lignes actuelles, donc vers la ligne Paris-Mantes actuelle, qui permet à des trains de venir sur la LNPN, de s'arrêter dans la gare et de prendre le réseau actuel.
- Sur le site d'Achères Ville, c'est quelque chose qui n'est pas impossible, mais cela supposerait un raccordement souterrain assez complexe puisque sous la forêt de Saint-Germain et donc relativement coûteux.

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

- o Sur Achères Ville, nous avons sur le RER A une correspondance possible avec la branche Cergy du RER A. Bien sûr, nous ne sommes pas sur la branche Poissy. Nous n'avons pas de correspondance possible avec le RER E, par contre nous avons des correspondances possibles avec la Tangentielle Ouest, nous avons la possibilité d'avoir une gare routière et l'accès en voiture devrait pouvoir se faire sans trop de difficultés.
- o Sur Grand-Cormier, on est sur la branche Poissy du RER A, par contre, arrêter des trains de la branche Cergy supposerait de créer une gare supplémentaire pour permettre les échanges, mais qui en retour, allongerait le temps de parcours de l'ensemble des voyageurs de la ligne. Il faut donc bien peser le pour et le contre de cette proposition. Le RER E pourrait dans le cadre de la LNPN s'arrêter, ce qui n'est pas possible aujourd'hui. La Tangentielle Ouest n'a pas prévu d'aller dans cette zone, mais peut-être peut-on prévoir des aménagements qui le permettent ; enfin, les accès routiers, on est au cœur de la forêt, les choses sont possibles, mais on traverse la forêt pour atteindre ce site, donc c'est probablement plus mal aisé que ça ne l'est à Achères ville.

En termes de développement urbain :

Autour des gares, il est souvent considéré comme intéressant d'avoir un développement urbain, ce qui est évidemment possible ici, mais pas possible au cœur de la forêt, donc sur le site de Grand-Cormier qui serait plutôt un hub de transport au cœur de la forêt pour ces différents trafics.

Comment rejoindre les lignes Roissy et les lignes à grande vitesse qui est l'objet principal de la gare telle que nous l'avons conçue ?

La situation avec LNPN et sans autre projet

Les trains normands arrivent de l'ouest jusqu'à cette gare, ensuite, il faut qu'ils rentrent sur le réseau actuel – ce qui est possible sur la gare de Grand-Cormier qui est sensiblement plus complexe que si l'on était à Achères Ville. À Sartrouville, il faut qu'ils empruntent la ligne fret de la Grande Ceinture. Arrivé à Stains, il y a un rebroussement qui permet soit d'aller vers le nord, soit de partir vers Roissy et éventuellement au-delà. C'est un parcours un petit peu complexe, c'est celui que suivaient grosso modo les trains Le Havre-Conflans-Fin d'Oise, Roissy, Strasbourg qui ont circulé jusqu'à l'année dernière.

D'autres idées sont en gestation, notamment :

Une rocade des lignes à grande vitesse par l'ouest de l'Ile-de-France

Vous savez qu'il existe aujourd'hui une rocade qui rejoint Roissy à la ligne du sud-est. Il y a un projet qui est passé en débat public qui permettra d'aller jusqu'à la ligne atlantique et il y a l'idée, à un certain terme qui n'est pas connu aujourd'hui, de boucler la boucle avec la rocade ouest, notamment parce que la ligne à l'est va connaître un jour une saturation et que le développement des trafics passera par d'autres infrastructures.

C'est une flèche très large puisqu'aujourd'hui le projet n'est pas du tout connu. Ce sont des choses qui sont véritablement en gestation, avec des idées de rocades plutôt situées proches de Paris et on peut s'éloigner de Paris jusqu'à être proche de là où nous sommes aujourd'hui. Il y a encore un champ très large d'investigations sur lequel nous n'avons à ce jour que peu d'informations, mais en tout cas, à cet horizon, il est clair que les trains intersecteurs auront toute latitude, depuis les zones où nous sommes, de gagner Roissy et les réseaux à grande vitesse.

Il y a un point supplémentaire sur cette carte : une gare TGV à La Défense, qui pourrait dans certains scénarios également voir le jour.

Comment imaginer la qualité de la desserte potentielle pour cette gare ?

À l'horizon LNPN, il faut être relativement clair : on se situe dans ce cadre de trains intersecteurs nationaux qui devraient utiliser un certain nombre de lignes existantes avec des trafics franciliens qui sont importants et sur lesquels on a moins de latitude pour faire rouler les trains – ils ne circulent plutôt que dans les heures creuses, en heures de pointe les trains franciliens sont trop nombreux pour que l'on puisse y ajouter ces trains intersecteurs – donc on est sur des fréquences qui resteraient faibles avec des temps de parcours qui sont ceux que l'on pourrait avoir sur ces lignes classiques.

C'est évidemment à l'horizon de la rocade que cet arrêt et cette gare peuvent prendre tout son sens puisqu'on a des temps de parcours qui sont considérablement améliorés. On a la possibilité de faire rouler ces trains également en dehors des heures creuses, pendant les heures de pointe, et les effets de vitesses permettront d'avoir des fréquences supplémentaires.

J'espère avoir été clair sur la question assez complexe de cette gare, mais en tout cas, on est ouvert à toutes les questions que vous pourrez poser sur le sujet.

Jean-Damien PONCET : C'était assez dense ! J'ai juste une petite conclusion que je fais habituellement pour rappeler qu'il s'agit d'un projet d'une certaine ampleur avec deux grandes ambitions :

- Contribuer au développement des territoires, développement de la Vallée de la Seine avec un dispositif tout à fait original, exceptionnel, qui est la création du

Commissariat Général au Développement Économique de la Vallée de la Seine, et donc un développement au service duquel ce projet doit s'inscrire.

- Répondre aux besoins de déplacement du quotidien – on en a beaucoup parlé ce soir, mais cela concerne aussi l'ensemble des Normands, puisque par exemple, en délestant le réseau existant d'un certain nombre de trafics, on pourra notamment augmenter les fréquences des TER et globalement, grâce à cette nouvelle structuration du réseau, augmenter de façon importante l'ensemble des circulations ferroviaires dans l'ensemble du territoire.

Pour atteindre ces deux grandes ambitions, nous ne proposons pas simplement une ligne nouvelle sur laquelle circuleraient des navettes d'un point A à un point B, mais redessiner le réseau et concevoir sur ce réseau utilisant aussi bien la Ligne Nouvelle que le réseau existant ou des deux, de nouveaux services qui répondent aux besoins d'aujourd'hui et de demain.

Nous proposons également un projet adapté au territoire – on a évoqué la vitesse, par exemple. C'est la première fois en France que l'on travaille sur un projet dans lequel il y a une partie à 200 km/h, mais surtout une partie à 250 km/h, qui tient compte de la réalité géographique, c'est-à-dire de l'espacement entre les villes qu'il convient de desservir et du fait que ces distances étant relativement modestes, il n'y avait pas lieu d'imaginer ou d'envisager le recours à des vitesses plus élevées.

Nous arrivons au débat public porteur d'un cahier des charges qui nous a été remis par un Comité de Pilotage, disons par l'État pour faire court, et nous proposons des solutions qui nous paraissent être des solutions pertinentes. En tout cas, ce sont celles que, avec notre expertise et celle d'un certain nombre de prestataires en ingénierie, nous avons pu mettre en avant, et nous sommes ouverts à la discussion, notamment ce soir, puisque comme on vient de le voir, il y a de vrais sujets sur votre territoire.

D'une façon générale, Philippe et moi, sommes vos interlocuteurs pour toute la durée du débat, non seulement dans les réunions publiques, mais également par le biais des réponses sur le site internet.

Merci de votre attention.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci beaucoup pour cette présentation. Est-ce que Monsieur Vuong peut maintenant nous présenter le projet de Tangentielle Ouest ?

PRÉSENTATION DU PROJET TANGENTIELLE OUEST

Valéry VUONG, Réseau Ferré de France : Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vais vous présenter le projet de la Tangentielle Ouest.

C'est un projet qui a pour ambition de répondre aux besoins de déplacements croissants de banlieue à banlieue. C'est un projet qui a aussi pour objectif d'avoir des correspondances efficaces vers les RER – RER C, Saint-Cyr, RER A au niveau de Saint-Germain-en-Laye, et Achères Ville – et également une connexion au Groupe 5, c'est-à-dire les trains Paris-Mantes qui passent par Poissy et à terme avec le prolongement du RER E à l'ouest.

Ce projet a également l'objectif de répondre aux déplacements des pôles d'activités Cergy-Pontoise vers Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles.

Ce projet 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-maître d'ouvrage : RFF, la SNCF et le STIF.

Le matériel roulant : C'est un matériel roulant tram-train qui peut aller aussi bien sur le réseau ferré national, c'est-à-dire en 25 000 volts, qu'en urbain en 750 volts et dont la vitesse peut atteindre les 100 km/h.

Actuellement, la tangence à l'ouest a déjà une section circulée qui s'appelle la GCO, la Grande Ceinture Ouest. Elle fait 9 km et a été mise en circulation en décembre 2004. À l'époque, l'ambition était d'avoir 10 000 voyages par jour, et en 2008, quatre ans après la mise en service, c'était 2 000 voyages par jour. Cette section a une seule correspondance avec la ligne L au niveau de Saint-Nom-La-Bretèche.

La Tangentielle Ouest est phasée en deux phases et deux extensions.

La première phase est de rejoindre Saint-Cyr RER à Saint-Germain RER, donc la partie nord de Saint-Germain Grande Ceinture/RER A est en mode tramway, et la partie sud, jusqu'à Saint-Cyr RER C est en mode train. Les études que nous menons actuellement sont au niveau de schémas de principes, c'est-à-dire des études préliminaires qui vont être finalisées au premier trimestre 2012. On a également prévu une enquête publique fin 2012.

La deuxième phase de ce projet est une extension vers Achères Ville, RER A, qui doit partir de Saint-Germain Grande Ceinture avec un arrêt à Poissy Grande Ceinture et Achères Ville. L'objectif était d'avoir une correspondance efficace avec le Groupe 5, c'est-à-dire les trains Paris-Mantes par Poissy, mais aujourd'hui, techniquement nous ne savons pas faire arrêter les trains pour avoir la correspondance, comme le disait Philippe ADAM.

Un document, DOCP, doit être actualisé en 2012 par le STIF, concernant le niveau d'étude.

Après les deux phases, il y a deux extensions :

- au nord, rejoindre Achères Ville vers Cergy en mode tramway,
- au sud, rejoindre Saint-Cyr Grande Ceinture à Versailles Chantiers.

Un DOCP va être réalisé pour Achères Ville à Cergy-le-Haut, et une étude de faisabilité va être lancée d'ici la fin de l'année pour Versailles Chantiers.

L'imbrication du projet de la Tangentielle Ouest avec la Ligne Nouvelle Paris-Normandie est surtout la gare Confluence. On peut voir les deux positionnements de la gare Confluence, dont une qui se trouve au niveau d'Achères Ville.

Le projet de la Tangentielle Ouest a toujours eu ce tracé, c'est-à-dire suivre la Grande Ceinture et créer deux nouvelles voies sur la même plateforme que le RER A. Nous pensons que dans le projet de la Tangentielle Ouest la gare Confluence se trouvant à Achères Ville est idéale, tandis qu'avec une gare se trouvant à Grand-Cormier, la Tangentielle Ouest est obligée soit de modifier le tracé et impacter la forêt de Saint-Germain, soit faire des mouvements en plus.

La LNPN est donc un bénéfice pour la Tangentielle Ouest. C'est un effet d'aubaine puisqu'aujourd'hui on est bloqué sur le projet parce qu'on n'arrive pas à avoir une connexion efficace avec le groupe 5 – Paris-Mantes par Poissy ou le RER E. A échéance de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, il y aura une nouvelle ligne de créée, de la capacité va se libérer sur les lignes actuelles, et un arrêt sera possible, on pourra créer une gare à Chêne Feuillu.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous remercie. Nous allons passer maintenant à la phase questions et avis du public. Petit rappel des règles pour que notre débat de ce soir fonctionne bien.

Dans un premier temps, je donnerai la parole à des intervenants qui souhaitent poser une question. Ils disposent d'une minute. Dans un deuxième temps, les personnes qui souhaitent exprimer un avis, une opinion argumentée, prise de parole des institutionnels, à ce moment-là, auront trois minutes.

Pour demander la parole, des hôtesse ont un micro qu'elles vous remettront. Vous pouvez poser des questions orales, mais si certains d'entre vous préfèrent poser des questions écrites, ils remettront leurs questions écrites à l'une des hôtesse qui nous les transmettront. Je donnerai la parole à RFF pour qu'il puisse être répondu au cours de cette soirée, si possible. De toute façon, il y sera répondu par écrit sur le site.

Je voulais aussi vous signaler que nous avons ce soir un représentant de la SNCF. Par conséquent, pour les questions qui relèvent plutôt d'une réponse de la SNCF – étant donné que la répartition entre RFF et SNCF n'est pas, à l'évidence, très claire –, nous donnerons la parole à ce monsieur.

Qui veut commencer pour une question d'une minute ? Je vous demanderai de vous lever et d'indiquer votre nom, la ville dont vous êtes originaire ou l'institution pour laquelle vous parlez, parce que cela figurera dans le compte-rendu.

Philippe MEICHLER, habitant de Villennes-sur-Seine : Ma question porte sur la partie souterraine du projet entre ici et Paris. Est-ce que vous faites un tunnelier comme à Haussmann-Saint-Lazare ou est-ce que c'est partiellement souterrain ? Est-ce que vous allez vraiment faire un tunnel de je ne sais combien de kilomètres jusqu'ici ou est-ce que c'est potentiellement souterrain, ce qui veut dire qu'il va y avoir un mixte de souterrain et d'aérien ? Parce que je m'interroge un peu au niveau des coûts de faire vraiment un tunnel de Paris jusqu'ici.

Philippe ADAM : Ce sera précisé évidemment dans les phases ultérieures d'études. L'hypothèse prise à ce stade d'études, c'est effectivement d'avoir un tunnel continu depuis la zone de Nanterre jusqu'à la zone où nous sommes aujourd'hui.

Marie-Françoise CORNIETI : Une autre question ?

Jean-Claude SEGALERBA, Poissy : C'est une question qui va dans le même sens. Je représente un des lotissements qui pourraient être impactés par la sortie de ce tunnel. Je n'ai pas bien compris où il sortait. J'habite Poissy, à la limite Chambourcy, Orgeval, etc., et je voudrais savoir dans le scénario 4 du projet, à quel endroit – si cela existait – le tunnel sortirait ?

Jean-Damien PONCET : Au stade du débat public qui est très en amont de l'élaboration et de l'instruction du projet, on n'a pas la réponse à cette question. On a des grands principes : en gros, on sait dire ce que vous avez vu sur les cartes avec des zones d'incertitudes. Si à l'issue du débat public le projet se poursuit, son opportunité ayant été alors démontrée, des études seront menées en parallèle des concertations pendant un certain nombre d'années, en principe selon un système en entonnoir où l'on ira de plus en plus précisément. Et lors de ces concertations, vous aurez probablement l'occasion, si le projet se poursuit, de poser à nouveau cette question à laquelle on ne peut, aujourd'hui, vraiment pas répondre.

Bernard GOBITZ, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports : Je voudrais poser deux questions. La première concerne les trains qualifiés d'intersecteurs qui pourraient desservir la gare de Confluence. Sans attendre la construction d'une rocade TGV autour de Paris, quel serait le nombre de trains qui pourraient desservir Confluence, et quelles seraient les destinations de ces trains ? D'où proviendraient-ils et où iraient-ils ?

Ma deuxième question, est la suivante : on sait que les TGV intersecteurs normands qui ont fonctionné brièvement ont été un échec pour les raisons que l'on connaît : une desserte squelettique – un train par jour, en l'occurrence –, des temps de parcours trop élevés, des difficultés à insérer ces trains dans les trames TGV sur les autres lignes TGV. Est-ce que la bonne solution ne serait pas celle qui a été envisagée l'année dernière pour la liaison Roissy-Picardie, c'est-à-dire de créer au départ de Roissy des TER ou des intercitys qui partiraient de Roissy, desserviraient Confluence et ensuite la Normandie, Rouen, etc., au prix d'un investissement modeste qui serait le raccordement de Stains à la Grande Ceinture pour éviter le rebroussement et éventuellement le doublement du raccordement de Vémars sachant...

Marie-Françoise CORNIETI : Vous dépassez votre temps de parole, Monsieur.

Bernard GOBITZ : ... sachant que la gare de Roissy sera aménagée dans ce but-là prochainement ? Merci.

Marie-Françoise CORNIETI : Donc, deux questions.

Philippe ADAM : On va paraître assez décevant parce que ce sont des questions sur lesquelles il y a des travaux en cours également. Combien de trains s'arrêteraient ici ? C'est une question à laquelle nous n'avons malheureusement pas la réponse. Ce que l'on peut dire c'est qu'il s'agit de trains nationaux et on est sur des fréquences qui sont relativement faibles. Il s'agit de quelques trains par jour.

Sur la question des TGV intersecteurs normands, effectivement, on fait la même analyse que vous sur les temps de parcours trop élevés. Sans la construction de cette rocade, on reste grosso modo sur le trajet qui a été suivi par ces trains, par contre, côté normand on a quand même gagné du temps grâce à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie pour arriver ici, et malgré tout, si l'on peut s'insérer au niveau de Sartrouville sur la Grande Ceinture, on n'a pas perdu le même temps que ces trains perdaient sur la ligne de la Rive Droite entre Mantes et Argenteuil.

Le temps de parcours, très grossièrement, entre Confluence et Charles de Gaulle, si l'on s'appuie sur ces trains du passé, serait de l'ordre de trois quarts d'heure. Vous avez raison, le raccordement de Stains direct permettrait de gagner du temps, celui de Vémars permettrait une inscription plus facile au niveau des arrivées sur Roissy. Il est clair que si l'on allait dans ce sens, ce serait un plus. Après, ce serait un projet en soi que de regarder tous ces aménagements en fonction du nombre de trains que l'on pourrait imaginer voir passer.

Olivier GUÉRIN : C'est une question qui revient souvent dans les débats, notamment en Normandie. Vous présentez une alternative, vous pouvez la redire ici, qui est une correspondance avec le futur Grand Paris Express.

Philippe ADAM : C'est sans doute plus pour la vision normande que pour la vision que l'on peut avoir ici. Vu de Normandie, effectivement, le fait de s'arrêter à La Défense permet d'avoir une correspondance avec le futur métro automatique et donc un accès à Roissy. C'est un accès à Roissy et pas au reste du territoire national en direct. On est sur deux logiques différentes et probablement complémentaires. Une logique qui est celle d'un accès à Roissy avec une fréquence importante, vue de Normandie, puisque chaque train s'arrêtant éventuellement à La Défense donnerait correspondance avec le métro automatique. Par contre, des liaisons directes en complément peuvent, en s'arrêtant à Confluence, aller vers le reste du territoire national et également desservir Roissy.

Pierre-Yves JAULIN, Conflans-Sainte-Honorine, CGT cheminot : J'aurais une question par rapport à un projet qui concerne Achères – on en a brièvement parlé tout à l'heure – et la plateforme multimodale d'Achères. Je voudrais savoir si l'étude qui a été faite

avec la LNPN, et également tout ce qui est études au niveau de la Tangentielle, le projet ÉOLE, etc., ont-ils tenu compte de ce projet également de la plateforme multimodale d'Achères, notamment pour le fret ferroviaire ?

Jean-Damien PONCET : C'est un projet qui fait l'objet d'un Comité de Pilotage en cours, et qui aujourd'hui n'est pas défini d'une façon suffisamment précise, en tout cas, en termes de besoins de dessertes ferroviaires – le nombre de trains par jour, par exemple –, et qui devra également examiner la manière de la desserte ferroviaire vraisemblablement nécessaire – même s'il faut tout de même bien souligner qu'il s'agit d'un port fluvial et que par conséquent la priorité doit être donnée aux transports par barges – dans quelle mesure les trains qui devraient desservir ce site pourront accéder à un réseau qui leur permette de gagner d'autres destinations dans la région parisienne, mais plus vraisemblablement dans le reste de la France.

En ce qui concerne le projet LNPN, on a pris en considération les flux frets ferroviaires qui sont connus aujourd'hui, et principalement ceux qui sont issus des grands ports maritimes du Havre et de Rouen. Les autorités portuaires sont tout à fait à même d'annoncer non seulement les chiffres actuels, mais des prévisions avec des croissances fortes qui sont essentiellement liées au développement du trafic de conteneurs. Les autorités portuaires, ainsi que RFF, ont traduit l'augmentation du nombre de conteneurs en nombre de trains. C'est assez compliqué parce qu'il faut faire des hypothèses sur la part modale, sur la longueur des trains, la quantité de conteneurs qu'on va mettre dessus. Le projet LNPN ajouté à un autre projet qui est l'aménagement de la section Serqueux-Gisors, permet de garantir qu'à l'horizon lointain, au-delà de 2030, l'ensemble des besoins en fret identifié tel que je viens de les rappeler, pourront circuler sur le réseau en termes de nombre de trains par jour.

La deuxième exigence qui se présente, c'est qu'un certain nombre de ces trains, compte tenu de l'importance des chiffres dont on parle – au-delà de 2030, pour le port du Havre, c'est 45 trains par jour deux sens et pour le port de Rouen, c'est une trentaine de trains ; en termes de sillons, cela se traduit par des nombres plus importants que cela – est de s'assurer qu'un certain nombre, parmi ces trains de fret, peuvent passer aux heures de pointe, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui à Rouen ni à Mantes, et le projet LNPN résout cette difficulté moyennant quoi le projet LNPN, dans son périmètre de responsabilité serait en mesure de répondre aux besoins du fret identifié aujourd'hui.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Gilbert AUDURIER, Maire Adjoint de Saint-Germain-en-Laye : Ce n'est pas une question, ce sont deux informations que je voudrais donner en réaction à la réponse que vous venez de donner sur le port d'Achères, enfin, l'avant-port d'Achères.

Je vous signale que votre institution a mandaté une société qui s'appelle EGIS pour étudier le raccordement ferré de ce projet d'avant-port avec le réseau actuel au niveau de Grand-Cormier, et que nous avons des contacts avec cette société prochainement, donc je pense que les études sont assez bien avancées. Et au sein du Comité de Pilotage technique, entre autres, auquel je participe, les dates qui me sont données pour la réalisation de cet avant-port me semblent quand même antérieures aux dates de la réalisation potentielle de la LNPN. C'est vrai que le débat public propre à l'avant-port n'aura lieu peut-être qu'en 2013 et que vous avez l'avantage du débat public d'aujourd'hui, mais les horizons me semblent quand même relativement inversés.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci pour ce complément de réponse. Vous souhaitez apporter une précision ?

Jean-Damien PONCET : Je dois vous rassurer en disant que je n'ignore pas que RFF travaille sur ce sujet, mais une fois de plus, j'ai voulu parler sans mobiliser les collègues qui éventuellement pouvaient répondre. Il n'en reste pas moins que nous n'avons pas aujourd'hui la connaissance des besoins de trafic fret qui émaneraient du projet de port. Si la Commission veut bien passer la parole à l'un de nos collègues de la Direction Régionale de RFF.

Marie-Françoise CORNIETI : Effectivement, Monsieur, si vous pouviez apporter un complément de réponse.

Sylvain ALONSO, Chargé de Projet à la Direction Régionale Ile-de-France RFF : Je suis en charge particulièrement des études sur les infrastructures qui raccordent le port au réseau ferré national.

Actuellement, le port est censé arriver à une échéance plus proche que la LNPN, aux alentours de 2020, donc évidemment, on dimensionne le port et les infrastructures ferroviaires notamment sur le triage, de telle sorte qu'elles soient compatibles avec une gare LNPN, notamment sur Achères-Grand-Cormier. Puisque quand on se trouve à Achères Ville, en fait, il n'y a aucun problème de compatibilité avec la gare de Confluence, les voies actuelles seraient mises sur un pont-rail et les voies de la LNPN passeraient dessous. Par contre, sur le site de Grand-Cormier, on a un problème, mais la capacité du triage est telle qu'on est capable de dire, dès aujourd'hui, qu'il n'y aurait pas de problème de compatibilité à la fois pour la création d'une gare de Confluence et pour réception des trains de fret en provenance du port.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Une autre question ?

Yves BOUTRY, FNAUT Ile-de-France : Ma question est relative aux phasages. On ne parle pas du tout de phasage dans ce projet ; or il est très clair qu'il y a une première partie qui est difficile, à savoir la partie à deux voies qui se trouve entre Poissy et Mantes, où il y a de nombreuses gares à desservir et où c'est très contraint. On comprend bien que cette section-là doit être faite en toute première phase parce que c'est vraiment là qu'il y a un problème.

Est-ce qu'on ne peut pas envisager, vu le coût quand même excessivement élevé de l'opération – 4 milliards – que l'on retarde le projet du grand tunnel pour déjà fiabiliser la ligne actuelle en la doublant entre Achères et Mantes et en ne faisant que dans un deuxième temps un tunnel à grand gabarit, à vitesse raisonnable – 160 ou 200 km/h – entre Achères et Paris ? Puisque l'on a une ligne à quatre voies entre Paris et Achères, on peut peut-être imaginer dans un premier temps une amélioration de la ligne ?

Philippe ADAM : On ne peut pas dire que l'on ait une ligne à quatre voies entre Paris et Achères, puisqu'en fait on en a deux qui sont celles, ce que l'on appelle dans notre jargon, groupe 5, qui sont les voies Paris-Mantes, et les deux autres sont le RER, donc on ne peut pas y faire passer autre chose que des RER, enfin le groupe dit 3, c'est-à-dire le RER A et les trains Paris-Saint-Lazare-Cergy. Donc, on dispose seulement de deux voies de Paris à Achères.

Ce que vous dites rappelle des études antérieures qui étaient celles de la LRNVS pour ceux qui ont suivi tout cela : Liaisons Rapides Normandie Vallée de Seine. Ces études avaient cherché à trouver une solution au-delà d'Achères pour alléger la situation. Elles avaient fini par conclure qu'il fallait une ligne complète pour véritablement avoir une situation intéressante en termes de capacités, en termes de fiabilité, parce qu'on retrouverait sur ce tuyau à deux voies ce mélange de trains normands et trains franciliens, et il n'y aurait pas véritablement de saut de capacité et de fiabilité en n'ayant qu'une seule partie de la ligne.

Le travail que faisons autour de la LNPN s'appuie sur 20 ans de réflexions antérieures, des projets qui n'ont pas forcément abouti, mais qui ont permis de construire la connaissance du sujet et on s'appuie là-dessus pour dire qu'aujourd'hui, si l'on veut véritablement avancer, on a besoin d'une ligne complète entre Nanterre et Mantes.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Une nouvelle question.

Martine HERNANDEZ, Achères : C'est une question sur le choix de l'emplacement de la future gare. Personnellement, je serais tentée par le Grand-Cormier, mais plutôt sur un aspect historique et sentimental. Ceci étant, dans quelle mesure vous pouvez choisir l'une des deux ? Quel est le choix qui va être fait ? Est-ce que ce sera essentiellement environnemental ? Est-ce que ce sera sur l'intérêt par rapport à la Tangentielle, puisque j'ai vu que le Grand-Cormier éloignait un petit peu la desserte de la Tangentielle ? Où est-ce que ce sera simplement une question de coût ?

Jean-Damien PONCET : C'est la question ! La réponse est principalement en termes fonctionnels, c'est-à-dire en ayant une lecture bien claire des services qui seraient offerts par cette gare nouvelle en termes de trains intersecteurs, comme on l'a dit, et de la manière dont on peut accéder au réseau à grande vitesse par d'autres moyens que par cette gare-là. Donc, premièrement, une lecture bien claire des enjeux.

Deuxièmement, une définition précise en ce qui concerne chacun des modes de transports lourds qui passent dans ce secteur-là – que ce soit le RER A, le RER E et demain la Tangentielle – de la façon, quand on est dans un de ces moyens de transport, dont on peut accéder de différentes manières au réseau à grande vitesse nationale. On pourrait devoir identifier des situations pour lesquelles de toute évidence la correspondance est indispensable tandis que pour d'autres situations elle apparaîtrait un peu moins pertinente, un peu moins nécessaire, en gardant toujours à l'idée que chaque fois que l'on voudra établir une correspondance il faudra veiller que ce ne soit pas au détriment de l'ensemble des usagers qui sont dans le RER, par exemple, dont on parle. Si l'on veut une correspondance entre le RER A et la gare d'Achères-Confluence pour que les usagers utilisant le RER A, par exemple, venant de Cergy, puissent prendre un train intersecteur, si l'on met la gare Confluence à Achères Ville, la station existe, les arrêts existent déjà, des gens peuvent descendre pour aller dans la gare intersecteur sans que cela pénalise les autres ; si on met la gare Confluence intersecteurs à Grand-Cormier, il faut créer un arrêt supplémentaire et vraisemblablement – à moins d'entrer dans des complications d'exploitation – cela voudrait dire que tous les RER A à partir de ce jour-là s'arrêteraient et l'ensemble des usagers, y compris n'ayant pas besoin de prendre un train intersecteur seraient pénalisés d'un certain nombre de minutes. Il faut regarder cas par cas. On n'a pas complètement terminé cet examen.

Tout à l'heure, en ce qui concerne la Tangentielle Ouest, il a été indiqué qu'un point de raccordement avec le RER E serait envisageable à Chêne Feuillu, donc ce n'est pas à Grand-Cormier. Si on mettait la gare Confluence intersecteur à Grand-Cormier, est-ce que cela veut dire qu'il ne faudrait pas mettre en cause le point de correspondance entre le RER E et la Tangentielle Ouest ? Il y a un certain nombre de questions qui se posent, qui continuent de se poser. De plus, il faut mettre tout cela dans le temps, c'est-à-dire que la notion d'intersecteur à court terme, tant qu'il n'existe pas de grandes rocade à grandes vitesses et de portée un peu modeste, à plus long terme, la réalisation de la rocade à grande vitesse créerait un potentiel supplémentaire, mais pour que ce potentiel bénéficie à la gare Confluence dont nous sommes en train de parler, encore faudrait-il que celle-ci soit bien positionnée par rapport à la future rocade.

Vous le voyez, c'est un ensemble de considérations qu'il faut continuer à examiner ensemble et l'un des objets de la réunion de ce soir est bien d'en parler.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Philippe MEICHLER : J'ai une petite question pratique : quel est l'intérêt réel pour les Normands d'arriver à Achères, de s'arrêter ici pour... je n'ai rien contre la Tangentielle qui est certainement très intéressante, mais pour les Normands, je ne vois pas trop l'intérêt. Je pense que c'est plutôt des intérêts un peu locaux de Versaillais d'aller vers Cergy, mais pour les Normands, je ne vois pas trop l'intérêt. Je vois bien l'intérêt d'aller vers La Défense, vers Paris et des connexions vers Roissy, éventuellement vers des réseaux TGV, mais franchement des connexions avec les tangentielles, je ne vois pas trop l'intérêt. Quel est le poids relatif de ces avantages et de ces connexions ?

Par ailleurs, entre les quatre scénarios que vous avez proposés, est-ce que d'ores et déjà il y en a un qui est privilégié entre la ligne directe et l'arrêt à Confluence ?

Marie-Françoise CORNIETI : Deux questions, merci.

Philippe ADAM : Il faudrait poser la question aux Normands. C'est clair qu'ils ne sont pas, à la base, demandeurs d'un arrêt supplémentaire intermédiaire. On peut imaginer qu'il y ait un certain nombre de déplacements Rouen-Cergy, par exemple : il y a des universités, il y a des pôles de compétitivité, il y a des liens, indiscutablement, mais ça ne crée pas le gros des trafics, ce serait clairement un effet d'aubaine plus qu'un élément structurant pour définir le projet.

Le projet, quelque part, n'est pas seulement lié aux simples besoins des Normands, il doit aussi répondre aux besoins des Franciliens. Vous avez vu que l'on a défini un projet qui permette dans la partie francilienne d'améliorer les RER, d'améliorer les connexions avec les tangentielles, donc le projet est multiple. Il prend en compte les besoins des Normands, il prend en compte les besoins des Franciliens, et c'est tout cela qui construit l'intérêt du projet. La gare que l'on pourrait imaginer ici est plutôt une demande francilienne, mais elle doit rentrer dans cet éventail de demandes, sachant que les Normands ne sont pas contre que certains trains s'arrêtent, mais il est clair que leur demande est plutôt d'aller vite vers La Défense et Saint-Lazare.

Olivier GUÉRIN : Par rapport à cette demande de vitesse, puisque c'est un des objectifs importants, un arrêt à Confluence, cela fait combien de temps en plus pour arriver à Paris-Saint-Lazare ?

Philippe ADAM : C'est environ 5 minutes.

Marie-Françoise CORNIETI : Il m'a semblé qu'il y avait d'autres demandes de parole ? Excusez-moi, il y avait une seconde partie à la question.

Jean-Damien PONCET : Vous avez posé ensuite une question qui portait sur les quatre scénarios qui ont été présentés en demandant si l'on avait une préférence pour l'un ou l'autre des scénarios. Je ne pense pas que nous ayons une préférence. Ce que nous savons, c'est qu'il y a une relation entre le choix de scénarios et la question de la gare, puisque l'un des scénarios ne prévoit pas de gare. Il est vrai que s'il n'était pas question de gare, on pourrait concevoir que le scénario le plus direct, qui ne passe pas par Confluence, ne soit peut-être pas le plus économique – je n'ai pas vérifié le chiffre –, mais en tout cas il a l'avantage d'être rapidement jumelé avec l'autoroute et donc en terme de coupure, y compris en terme d'insertion et de nuisance, il est probablement assez intéressant.

À partir du moment où l'on prend en considération l'intérêt de la gare, selon le choix d'implantation de la gare, si elle est à Achères Ville, le scénario qui redescend sur Poissy devient à peu près infaisable pour des raisons simplement techniques et géométriques. Il y a

donc une relation entre les deux. Au-delà de cela, à ce stade, on n'a pas de préférences entre les scénarios sinon que certains d'entre eux sont moins chers puisque la différence entre le moins cher et le plus cher est de pratiquement un milliard d'euros, ce qui est quand même un critère non négligeable.

Marie-Françoise CORNIETI : Il y a plusieurs demandes de parole.

Marc HONORÉ, Conseiller municipal à Achères : Je voulais vous poser une question sur l'implantation de la gare d'Achères Ville. Aujourd'hui, les contraintes sont très importantes au niveau de la plaine, puisque vous avez dit tout à l'heure que vous alliez l'implanter au niveau de la plaine, derrière la gare existante. Aujourd'hui, la plaine d'Achères est complètement inconstructible puisqu'elle « bénéficie » du PPRI, du plan de protection contre les inondations, et tous les terrains sont complètement gelés, il n'y a aucune possibilité de construire quoi que ce soit sur Achères.

Je voulais savoir comment vous allez résoudre ce problème au niveau de la construction puisqu'aujourd'hui la municipalité d'Achères est complètement bloquée au niveau du développement des terrains, hormis le port autonome et que tout ce secteur-là est sous PPRI ? Comment allez-vous résoudre ce problème ?

Jean-Damien PONCET : Il me semble qu'il y a d'autres projets. D'abord, il y a le projet de développement du port autonome ; j'ai entendu que la ville était candidate aussi pour l'implantation d'un équipement sportif – j'espère ne pas dévoiler de secret, peut-être que Monsieur le Maire pourra en dire plus que moi –, donc, j'imagine que dans la même logique il doit être possible – je n'ai pas vérifié la cartographie, on ne va peut-être être pas le faire comme ça, immédiatement en life –, mais, en constatant qu'apparemment des choses sont quand même possibles dans le cadre de PPRI, je ne pense pas que ce soit aujourd'hui un sujet d'inquiétude, mais merci quand même d'avoir souligné ce point. J'ai fait tout à l'heure référence à l'expertise des prestataires qui nous conseillent, je n'imagine pas qu'ils aient pu laisser échapper quelque chose d'aussi grossier, mais l'on va tout de même s'en assurer.

Marie-Françoise CORNIETI : Je crois que Monsieur le Maire voudrait donner une information sur cette question ou poser une question. En une minute !

Alain OUTREMAN : Je vais essayer ! Simplement, je voudrais rassurer. Achères n'est pas complètement plombé par le PPRI, il reste encore des endroits constructibles, effectivement, pour nos projets. D'ailleurs, aujourd'hui il ne s'agit pas essentiellement de dire que ce sera à Achères Ville ou à Achères Grand-Cormier, il faut une gare Confluence, à Achères, bien sûr, et ensuite il faudra voir quelles sont les répercussions, les impacts sur l'environnement. Il faudra aussi aborder cette question-là au-delà de tout ce que vous nous avez dit sur l'opportunité de l'avoir ici plutôt qu'à cet endroit-là. Je pense aussi que les contraintes et notamment celles du PPRI dans le cadre du projet d'Achères, dans le cadre de la Confluence, devront peut-être être levées ici ou là. Je pense que les contraintes ne doivent pas s'opposer à l'intelligence des projets.

J'avais une question : j'entends reparler de la gare Achères Chêne Feuillu, qui était jusqu'à maintenant en pointillé, notamment dans la réalisation de la Grande Ceinture. Est-ce que cela veut dire que cette gare peut être l'interconnexion entre la Grande Ceinture et le projet ÉOLE ?

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. C'est peut-être une question pour Monsieur Vuong.

Valéry VUONG : Dans le dernier slide, je disais qu'il y avait un effet d'aubaine avec la LNPN puisqu'aujourd'hui il n'y a pas de connexion possible ni à l'échéance d'ÉOLE. Donc

avec la LNPN qui va libérer de la capacité, on pourra envisager – les études le diront – s'il y a de fortes chances que Chêne Feuillu soit possible.

Élisabeth LERIBOTEUR, Maire Adjointe au Développement Durable de la ville d'Achères : J'ai été un petit choquée tout à l'heure de vous entendre ignorer superbement dans la présentation du projet le lien et la liaison qui seraient nécessaires, de fret avec le port multimodal. Il a fallu que la région vienne apporter un petit peu de réassurance sur la question, et je suis un peu étonnée que cela n'entre pas dans la présentation dès maintenant, parce que c'est tout de même un argument de poids pour nous aussi pour avoir un avis favorable ou pas sur cette implantation. Achères Ville serait effectivement un point stratégique pour cela. C'est ma première réaction.

Le deuxième point que je voulais soulever, concernant les enjeux environnementaux que vous citez de manière très générique, est de vous demander de sortir de cette présentation aseptisée des choses en donnant concrètement quels sont les impacts. Quand on parle de traversées de Seine, quand on parle de traversées urbanistiques, etc., concrètement, quels sont les enjeux environnementaux ? Cela donnerait aussi la mesure des réactions pour nous faire prendre position.

Philippe ADAM : Effectivement, on a été très elliptiques sur les enjeux environnementaux. L'ensemble des données sur lequel nous nous sommes basés est disponible dans les études qui sont disponibles sur internet.

Comment est-ce que nous construisons les scénarios ? Nous avons recensé l'ensemble des enjeux environnementaux, quels qu'ils soient, y compris les risques d'inondations. Les enjeux environnementaux sont multiples : il y a des enjeux liés aux activités humaines, il y a le bâti, il y a l'agriculture, il y a les zones SEVESO, les zones industrielles ; il y a des enjeux de type naturel : les zones d'intérêts faunistiques et floristiques de grande qualité, les zones Natura 2000, etc. Nous avons donc collecté l'ensemble de ces données, nous avons réuni des groupes de travail sur ces données pour voir comment nous pouvions hiérarchiser toutes ces données et nous avons défini de la sorte les zones qui étaient plutôt les zones à éviter. Nous avons travaillé sur cette base-là, nous avons défini les options de passages de la sorte, ce qui nous permet de définir ces grands couloirs et dans ces couloirs il reste des enjeux qui, à ce stade, sont inclus dans ces options de passage. Toutes ces données sont disponibles sur internet.

Quand nous travaillerons aux étapes ultérieures du projet, s'il nous est donné de poursuivre, nous regarderons évidemment précisément à l'intérieur de ces options de passages quels sont les enjeux, et nous ferons un travail beaucoup plus fin pour tenter de les éviter. Il y a parfois des choses que l'on ne peut pas éviter, on est obligé parfois de traverser des rivières ou des vallées qui ont un classement naturel ; parfois, il est nécessaire – ce que nous essayons évidemment d'éviter – de traverser des parcelles qui sont bâties. Cela arrive sur l'ensemble des projets, et cela passe par des procédures que vous connaissez. Aujourd'hui, nous n'avons pas ce travail à cette finesse puisque nous sommes sur des options de passages sur lesquelles nous avons repéré et évité les enjeux principaux. C'est à l'étape ultérieure que nous devons regarder plus finement et chercher les meilleurs tracés de manière à éviter au maximum les impacts. Il y a des processus, des procédures qui sont des procédures de compensation, par exemple, en termes environnementaux ou sur les forêts, qui sont des procédures liées à la loi pour les enjeux que nous ne pouvons pas éviter.

Voilà ce que je peux dire de façon globale sur cette question.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Je crois qu'il y a encore trois ou quatre questions.

(Intervention inaudible hors micro.)

Jean-Damien PONCET : Effectivement, mais je n'étais pas sûr que vous attendiez une réponse dans la mesure où Sylvain Alonso est venu tout à l'heure expliquer que le raccordement...

Marie-Françoise CORNIETI : Il me semble que les réponses ont été données tout à l'heure. Si vous le souhaitez, Madame, vous pourrez poser cette question sur le site internet et il y sera répondu de façon très précise par RFF, mais là on ne va pas y revenir, c'est une question qui a déjà été posée, sauf si nous en avons le temps à la fin de cette réunion.

(Intervention inaudible hors micro.)

Marie-Françoise CORNIETI : Vous aurez tout à l'heure la possibilité d'intervenir de nouveau, si vous le souhaitez, mais je voudrais que l'on donne la parole aux personnes qui ont une question à poser.

Alain LAFON, Verneuil-sur-Seine : Merci, Madame. Je suis un simple citoyen. Je me pose la question en examinant les schémas qui sont communiqués : je crois que c'est l'option « Confluence-Les Mureaux » qui semble passer à proximité de Verneuil-sur-Seine, pour ne pas dire directement à Verneuil-sur-Seine, et je voudrais savoir où se ferait l'émergence du tunnel, puisque la voie part en souterrain d'Achères, de Confluence, et aux Mureaux, je suppose qu'elle passera peut-être en surface.

À quel endroit serait prévu et envisagé la sortie ?

Philippe ADAM : Encore une fois, nous ne connaissons pas le lieu exact de cette émergence. Je peux simplement dire que dans les hypothèses qui sont prises aujourd'hui pour la définition du projet, nous sommes à l'ouest de l'agglomération de Verneuil-sur-Seine.

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

Jean-Claude TAILLANDIER, Achères : Une petite question : je suppose que des études ont été faites pour connaître le nombre d'usagers de cette gare au quotidien. Est-ce que cela concerne toute cette région des Yvelines ? Est-ce que cela va être une gare immense ou est-ce que c'est juste pour les usagers que l'on peut connaître ici à Achères Ville ? Y a-t-il eu des études qui ont été menées pour connaître le nombre d'usagers au quotidien dans cette future gare ?

Philippe ADAM : Est-ce que ce serait une gare immense ? Une gare sur une ligne nouvelle, c'est un objet relativement long, puisque d'un point de vue technique, on a quatre voies en gare – ce qui est prévu à ce stade – avec des aiguillages qui se situent de façon relativement loin derrière. Donc, c'est une gare avec deux quais et quatre voies : deux voies qui ne voient passer que des circulations sans arrêt, et les deux autres voies qui sont des voies d'arrêts.

Sur le nombre de voyageurs, c'est un point sur lequel nous devons encore travailler puisque cela dépend de tout un ordre de facteurs qu'on ne maîtrise pas aujourd'hui. On a travaillé sur l'ensemble du projet, et notamment sur ses trafics les plus structurants, c'est-à-dire que l'important pour nous était de vérifier l'équilibre global du projet et de connaître l'ordre de grandeur de ses trafics les plus structurants. C'est vrai qu'il y a un certain nombre de points sur lesquels, à ce stade, on n'a pas de renseignements précis, et le nombre d'usagers qui pourraient éventuellement descendre dans cette gare est un point sur lequel nous n'avons pas de renseignements précis. Nous sommes aujourd'hui sur des discussions sur un certain nombre de fonctionnalités : qu'est-ce que l'on veut y faire ? Quels sont les principes, les correspondances ? Quels sont les souhaits ? Nous avons travaillé tout cela, nous pouvons en discuter, et nous pourrions dans les étapes ultérieures travailler sur tous ces points et notamment sur les points que vous évoquez.

Marie-Françoise CORNIETI : Avant de donner la parole à une autre personne, je voudrais rappeler qu'en ce qui concerne les questions d'environnement, une réunion thématique qui est vraiment réservée aux questions agriculture, environnement, est prévue le 12 janvier à Évreux et elle sera retransmise, comme toutes réunions thématiques, en direct sur notre site internet avec possibilité, pour les personnes qui ne peuvent pas se déplacer, de poser des questions en direct, et il leur sera répondu également en direct.

Une autre question ?

Bruno JOUY, Poissy : On parle de nouveau de la gare de Chêne Feuillu. Ma question est toute simple : apparemment, à moins que quelque chose m'ait échappé, pourquoi ne pas envisager la Confluence à Chêne Feuillu de façon à avoir des correspondances avec à la fois la Tangentielle et le RER E ?

Philippe ADAM : C'est une bonne question ! Nous sommes dans un univers très contraint à cause de cette forêt de Saint-Germain qui est précieuse pour tout le monde et qui ne permet pas de placer un équipement comme celui-ci qui demanderait pour son accès, pour sa taille, etc., de faire des travaux importants. C'est pour cela que nous avons ces deux sites, dont l'un est situé au cœur de la forêt, mais sur des ouvrages ferroviaires, et l'autre qui est situé en dehors de la forêt.

Gérard SEVAULT, Élu de la ville de Chanteloup : Un de vos projets les moins chers retrouve l'air libre dans la boucle de Chanteloup. Je m'interroge parce qu'actuellement dans ce même secteur, on a un projet routier qui va permettre, normalement, une liaison entre la D30 et la D190.

Marie-Françoise CORNIETI : Votre question, plus précisément ?

Gérard SEVAULT : Dans le même secteur, il y a là deux projets. Ce n'est pas compatible. Je pense qu'il va y avoir un lien. Dans la même zone, il y a votre projet où vous retrouvez l'air libre, et au niveau de la même surface, il y a un projet actuel pour réunir la D30 et la D190. C'est mon interrogation.

Philippe ADAM : Effectivement, c'est vraiment tout un ensemble de choses qu'il faudra que l'on regarde très finement dans les phases ultérieures. Cela dit, le lieu d'émergence de la ligne est relativement mobile, aujourd'hui. La Plaine de Chanteloup est relativement agricole encore, nous avons un lieu d'émergence qui peut varier. On a jugé à ce stade que l'on devrait trouver des possibilités de compatibilité entre les différents ouvrages, mais ce sont des choses qui devront, si l'on choisit ce scénario, être regardées finement pour assurer la compatibilité de ces ouvrages.

Il y a d'autres ouvrages routiers – j'ai cru comprendre – qui sont prévus ou qui sont en projet dans le secteur, et qui devront, également, faire l'objet d'études fines pour en assurer la compatibilité.

Marie-Françoise CORNIETI : Nous allons encore prendre trois ou quatre questions, ensuite nous passerons aux prises de position, ce qui d'ailleurs ne vous empêchera pas de continuer à poser vos questions.

Pascal SCHNEIDER, Paris : Je m'interroge sur l'opportunité de la création de cette LNPN sans parler vraiment plus précisément d'un barreau d'interconnexion avec le réseau ferré à grande vitesse. Aujourd'hui, on connaît les problèmes de saturation qu'il y a sur la Grande Ceinture Sud, avec le trafic fret, RER C et TGV. Si l'on veut vraiment relier cette ligne nouvelle au réseau à grande vitesse français, ne serait-il pas plus pertinent d'inclure déjà

cette problématique puisque sur la GC Nord, on sait bien qu'il y a du trafic fret qui est amené, on l'espère, à se développer ?

Je m'interroge aussi sur l'opportunité d'une gare à Achères. Est-ce qu'il ne serait pas plus pertinent, dans ce cadre-là, de favoriser un réseau RER de qualité pour les Achérois et pour les habitants de Cergy pour les acheminer sur la gare de La Défense ? On a bien compris qu'ici, la desserte de la gare d'Achères sera très faible, puisque l'on prévoit des intersecteurs qui seront en haut d'interconnexions et ne seront pas très nombreux. Ne serait-il pas plus pertinent de valoriser une ligne francilienne plutôt que de créer une desserte sur la gare d'Achères ?

Jean-Damien PONCET : Sur votre première question, la demande initiale a figuré : un certain nombre de responsables normands ont souhaité qu'à l'occasion du projet LNPN les principales villes normandes soient reliées directement au réseau à grande vitesse. Vous avez entendu ce soir que par ailleurs il y a une étude en cours sur la rocade à grande vitesse ouest, au moins pour sa partie nord. Cela signifie que finalement il a été jugé raisonnable de ne pas prendre en considération un projet global et énorme. Le Comité de Pilotage de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie a décidé que le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie irait à Saint-Lazare et comporterait une gare nouvelle à La Défense, et c'est à travers cette gare nouvelle à La Défense, avec le métro automatique du Grand Paris, que se ferait, au moins dans un premier temps, l'accès à Roissy. La demande a existé, elle a été en quelque sorte arbitrée entre l'ensemble des membres du Comité de Pilotage. Cela ne veut pas dire que le problème a disparu, mais c'est de cette façon-là qu'on lui a apporté une réponse.

Par ailleurs, vous parliez de l'amélioration des dessertes. Je crois que c'est un des grands intérêts du projet LNPN pour les territoires dans lesquels nous sommes aujourd'hui, et en particulier en ce concerne le RER A, même si c'est une question sur laquelle nous n'avons pas, l'équipe LNPN ce soir, et même RFF, une légitimité suffisante pour nous avancer beaucoup là-dessus, mais ce que l'on a dit, c'est qu'en délestant le réseau existant du Groupe 5 il est possible d'envisager une augmentation des dessertes par le RER E, et que par voie de conséquence, on pourrait imaginer qu'un peu moins de RER A desservent 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. Cela apporte effectivement une réponse intéressante pour accéder à La Défense, et de La Défense pour aller vers un certain nombre d'autres endroits, et notamment Roissy.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Une dernière question.

Gisèle FURLING, Villennes-sur-Seine : Je voudrais prolonger la question posée par l'élu de Chanteloup-les-Vignes. Dans le cas du scénario « Achères - Chanteloup-les-Vignes », vous avez parlé d'un point d'émergence à l'intérieur de la boucle. Je voulais savoir, à partir de là, si le passage de la Seine se faisait ? Comment il se faisait : en aérien, en enterré ? Et comment c'était envisagé à cet endroit-là ?

Jean-Damien PONCET : Il a été présenté un projet qui part de Paris en souterrain et qui reste souterrain pendant un certain nombre de kilomètres – on doit être à peu près à 15 km de souterrain. Il faut donner des ordres de grandeur. Un tracé de Ligne Nouvelle sur une typographie facile en surface, on va avoir des coûts de réalisation, des coûts d'investissements qui seront de l'ordre de 15 millions du kilomètre. En souterrain, on est à 100 millions. Dans des milieux très denses comme ceux que l'on traverse en arrivant de Paris jusqu'ici, la question ne se pose pas finalement, donc on a décidé de ne présenter que des options en souterrain.

On n'a pas été tout à fait précis sur les lieux d'émergences, mais il faut considérer qu'à un moment on arrive dans des territoires dans lesquels les niveaux de contraintes deviennent des niveaux, disons, un peu plus ordinaires par rapport à ce que l'on rencontre sur d'autres projets. Quand on en est là, c'est le moment de ressortir. Quand on va ressortir, on ne va pas ressortir n'importe où, et si d'autres projets sont localisés dans les environs, on va évidemment en tenir compte. Par rapport à la question qui était posée tout à l'heure, je me disais qu'il est peut-être plus facile de tenir compte de projets que de tenir compte d'infrastructures déjà existantes. Or, en premier lieu, on va tenir compte des infrastructures existantes, et ensuite, de toutes les problématiques d'environnements, de nuisances dont on a déjà parlé.

Il faut donc bien ressortir à un moment donné. On a considéré qu'il était envisageable, et même classique par rapport à ce qu'il se fait en règle générale sur les projets, de ressortir dans la boucle de Chanteloup, et de traverser ensuite la Seine par un viaduc. C'est en tout cas la proposition que nous présentons ce soir.

Olivier GUÉRIN : Nous allons passer maintenant au second stade de ce débat avec des interventions plus argumentées. Vous êtes libre de votre intervention, bien sûr, il est important cependant, à la fois pour la Commission et pour Réseau Ferré de France, que des positions soient prises sur les sujets particulièrement en débat ce soir, c'est-à-dire la gare de Confluence. Est-ce que vous estimez et pour quelles raisons, de votre point de vue, qu'un arrêt à Confluence sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie est utile ? Et d'autre part, par rapport aux différents scénarios qui ont été présentés, quelle est votre préférence et pour quelles raisons vous avez une préférence sur tel ou tel scénario ?

Marie-Françoise CORNIETI : Je rappelle que vous pouvez continuer à poser des questions. Trois minutes, merci de respecter le temps de parole.

Bertrand BINCTIN, Adjoint au Maire du Havre, membre du bureau de la Communauté d'Agglomération : Monsieur ADAM, vous avez été extrêmement clair en commençant la présentation en disant : « La partie normande, ce sera court », et c'était fini, et « la partie francilienne sera un peu plus longue ». C'est évidemment normal compte tenu du lieu où nous sommes, mais je voudrais quand même revenir à l'essentiel.

J'ai trouvé très intéressant ce qui a été présenté sur la partie francilienne. Pour répondre, Madame, à la question que vous avez posée, moi, en tant que représentant du Havre et Normand, je ne suis pas convaincu de l'intérêt – en tout cas, en ce qui me concerne – d'une gare, ici, Confluence. Par contre, je crois qu'il faut revenir à l'essentiel qui est le projet de nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie. C'est essentiel pour Le Havre, mais c'est essentiel pour Paris. Bertrand Delanoë a tout à fait expliqué chaleureusement l'intérêt pour Paris, qui a vocation à devenir une ville monde, la nécessité qu'il y ait un lien direct et rapide avec le port futur métropole maritime internationale qui est Le Havre, et utiliser ce site exceptionnel d'ouverture sur la face Atlantique. Sans vouloir donner beaucoup de chiffres, 90 % des flux de marchandises dans le monde se font par voies maritimes. Donc, pour le développement économique, c'est essentiel : pas seulement pour Le Havre, pas seulement pour Paris, mais pour toute cette région.

J'ai vu tout à l'heure que les enjeux, les différents scénarii, sur la partie francilienne, jouaient entre 2 minutes 12, 2 minutes 43. L'enjeu entre Paris et Le Havre est un autre ordre de grandeur, c'est une heure. On passe de 2 h 15, 2 h 20, 2 h 25. Vous aviez présenté également les 20 % à Paris qui avaient 5 minutes de retard pour les trains RER, et en dessous vous avez mis 30 et 40 % pour Caen, Cherbourg, Le Havre, mais là, vous n'avez pas mis les temps de retard : c'est régulièrement 20 à 25 minutes. Entre 1 h 15, on le voit bien pour le déplacement des personnes, très important aussi pour le développement économique, mais surtout parce que la création de cette Ligne Nouvelle ferroviaire va permettre d'utiliser les anciennes lignes

pour le transport du fret. Actuellement, Le Havre, c'est 2,5 millions de conteneurs. Nous allons passer dans les toutes prochaines années à 5 millions. Il faut savoir que sur ces 2,5 millions de conteneurs aujourd'hui, 90 % se déplacent par la route. On voit bien que ce n'est pas possible de doubler ou tripler le nombre de conteneurs et de continuer. Il est donc tout à fait essentiel que cette Ligne Nouvelle soit créée pour les transports de passagers avec une rapidité – c'est très différent de faire un aller-retour dans la journée en un peu moins de 3 heures, ou de le faire en 5 heures, 5 heures et demie ou davantage – et cette ligne permettra de libérer les sillons pour le fret essentiel.

C'est ce que je voulais rappeler en équilibrant un petit peu cette soirée entre la partie francilienne et la partie normande, tout à fait essentiel pour l'ensemble du développement de l'économie pour toute la France, mais notamment pour toute cette région entre Paris et Le Havre.

Marie-Françoise CORNIETI : Je rappelle que les interventions peuvent utiliser un temps de parole de 3 minutes. Une question ?

Francis ROL-TANGUY, Directeur Atelier Parisien d'Urbanisme : Je voulais intervenir sur deux, trois éléments. La première chose, pour dire que je me félicite de cette réunion puisque c'est lors du Colloque du Havre, organisé par les trois villes de 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, ce qui veut dire un bassin de 3 à 500 000 habitants. Il est vrai qu'à chaque fois, une gare, c'est une perte de temps sur les trajets, mais c'est un gain d'usagers, et si les trains normands qui avaient été mis en place pour aller jusqu'à Roissy sont fermés aujourd'hui, c'est d'abord parce qu'il n'y avait pas d'usagers. Je pense qu'il est important que quand on conçoit des lignes nouvelles, on réfléchisse à la façon dont on va remplir les trains. Aujourd'hui, tous les TGV intersecteurs qui circulent en France, que ce soit de Lille à Marseille, que ce soit de Bordeaux à Lille ou vers l'étranger, c'est la région Ile-de-France qui remplit ces trains. Si c'était les deux extrémités qui devaient les remplir, et s'ils ne s'arrêtaient pas Ile-de-France, ces trains ne circuleraient pas. Je pense que c'est important de prendre cela en compte – surtout si c'est appuyé sur un réseau de transports collectifs comme ça peut être le cas ici, même s'il reste des questions – dans l'avenir de ces liaisons pour la Normandie comme pour l'Ile-de-France.

La deuxième chose que je voudrais dire concerne le fret, parce que je crois qu'il est quand même important : parallèlement, il est en train de se mettre en place, et financée dans les années qui viennent, une ligne fret qui va aller du Havre, contournée par Montérolier Buchy, redescendre par Serqueux-Gisors et arriver à Pontoise. Cette arrivée à Pontoise n'est pas terrible pour des trains de fret. La question de cette liaison entre Pontoise, le futur port d'Achères, et la Grande Ceinture, est quand même une question essentielle si l'on veut effectivement faire de ce port pas simplement un port d'arrivées, comme il en existe à Gennevilliers, à Bonneuil, à Limay, mais un port qui soit quelque part un élément de l'avant-port du Havre. Je crois qu'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 par un projet voyageur des besoins du fret, et on sait bien que si on ne le fait pas de cette manière-là, on ne finance pas les besoins du fret.

Enfin, je suis bien d'accord qu'il y a la Rcade Ouest, mais je voudrais rappeler que si jamais le projet CDG Express se faisait, à ce moment-là 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. Il y a là des possibilités de développement si ce sujet se fait, parce que je rappelle qu'aujourd'hui l'ensemble des projets de transports qui sont sur la table, d'après Monsieur Mariton, rapporteur de la Commission et député UMP, il y en a pour 140

ans de financements. Je pense qu'il est bien, à un moment donné, que l'on essaie de calmer le coût des projets qui s'accumulent les uns sur les autres.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Est-ce que RFF veut réagir à ce qui vient d'être dit ?

Jean-Damien PONCET : Pas vraiment. Je pense que l'on pourrait difficilement en parler très longtemps sans une carte, et on aura bien l'occasion, si Monsieur ROL-TANGUY le souhaite, d'examiner cela dans une réunion que l'on pourrait faire ensemble, à sa guise.

Marie-Françoise CORNIETI : Je rappelle d'ailleurs que la question du transport des marchandises sera évoquée plus particulièrement au cours de la réunion thématique du 10 janvier au Havre, réunion qui, elle aussi, sera retransmise en direct.

Jacques PICARD, Secrétaire de la Commission des Transports du Conseil Régional d'Ile-de-France : Bonsoir. Je m'exprimerai dans les deux premières minutes au nom de l'ensemble de l'institution qui est aujourd'hui, via les contractants avec la région et les études que nous finançons, parfaitement en accord avec tout ce qui a été présenté comme logique de désengorgement de la liaison Paris-Mantes et contournement Mantes, ligne à grande vitesse à 200 km/h, comme vous l'avez dit, avec le RER E prolongé, le désengorgement du système, et je souscris au fait qu'il faudra bien dans ces sillons penser à la branche A du RER de Cergy qui est aujourd'hui une des branches sinistrées – je l'ai pris ce soir pour venir, tout le monde sait de quoi je parle ici, je pense. 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 est un maillon essentiel d'une amélioration des relations vers la Normandie.

Ensuite, il y a des questions sur lesquelles nous écoutons : les tracés aujourd'hui, l'insertion environnementale, la nature de la gare Confluence, qui ressemble un peu à Massy-Palaiseau avec l'arrêt des TGV réseau province-province, est effectivement rempli par les gens de la région parisienne, mais il y a une logique qui est je crois partagée, qui est de dire que l'ensemble des habitants franciliens, à terme, puissent avoir accès au réseau longue distance TGV via des gares qui se situeraient en grande banlieue, à Sénart, à Orly, à Massy-Palaiseau, et nous étions hier soir dans une réunion de concertation sur l'amélioration pour l'instant de la liaison actuelle Massy-Valenton qui est un des maillons faibles du TGV réseau-réseau. Donc, la nature de la gare Confluence, je crois que les débats sont là, il faudrait que nous ayons plus de précisions, finalement dans le cadre d'un schéma national des infrastructures de transports, sur où passerait l'éventuelle ligne TGV à l'ouest de la capitale. Aujourd'hui, on est encore dans les hypothèses. Je crois que cela vient d'être dit.

Il y a, je crois, y compris au niveau de la région Ile-de-France, de fortes inquiétudes sur le fait que le schéma national des infrastructures de transports enfile aujourd'hui 140 ans d'investissements, des dizaines de milliards d'euros, et de ce point de vue là, la région Ile-de-France s'interroge même sur les engagements de l'État sur la future ligne au-delà de Mantes-la-Jolie, et c'est ce qui fait consensus à Orly dans notre institution.

Maintenant, je voudrais expliquer pourquoi notre groupe Europe Écologie Les Verts de la région Ile-de-France et les deux groupes de Haute et Basse-Normandie ont demandé et obtenu des études complémentaires de la Commission Particulière du débat public, dans la mesure où nous pensons, et je le verserai au débat, les pages des chaix 1972 et 1975 dans lesquels les trains drapeaux Paris-Le Havre, arrêt à Rouen, sont tracés en 1 h 45, en 1972, juste après l'électrification de la ligne. Nous croyons aujourd'hui que le résultat des études reprenant les études SNCF de 97 et le Plan Bussereau d'amélioration des lignes au-delà de Mantes en direction de Caen, de Rouen, et ensuite entre Rouen et Le Havre, plus le tunnel à Rouen, sont de nature à faire de l'investissement en question quelque chose qui soit de l'ordre de la sobriété de l'investissement, et qui permette de peser réellement dans les arbitrages inéluctables qu'il y aura dans le cadre d'un débat à terme sur le schéma national,

avec des priorisations dont nous disons aujourd'hui que très probablement, l'au-delà de Mantes...

Marie-Françoise CORNIETI : Merci de conclure.

Jacques PICARD : ... ne sera pas pris en compte. Une dernière phrase si vous me le permettez, Madame. Il me semble qu'aujourd'hui, penser le développement en dehors du fret sur lequel je suis d'accord avec l'Adjoint du Havre, bien entendu, mais il y a d'autres réseaux. La question aujourd'hui, c'est l'amélioration massive des TER dans les deux régions, et c'est comme cela qu'il faut penser le développement. Mais nous avons un cahier d'acteurs à l'entrée auquel vous pourrez vous référer.

Marie-Françoise CORNIETI : Ces cahiers d'acteurs, je corrige mon erreur de tout à l'heure, sont à l'intérieur de la salle et non pas à l'extérieur comme dans la configuration des autres réunions. Une autre demande d'intervention ?

Franck BOEHLY, Adjoint à l'urbanisme à Orgeval : D'après ce qui a été indiqué, les zones foncées correspondent à un tracé enterré, et les zones claires à un tracé aérien. Les deux tracés qui prévoient de passer près de notre commune sont, semble-t-il, en zone claire, ce qui voudrait indiquer que ce sera un trajet aérien. Vous avez dit : le trajet sera aérien dans la mesure où il passera sur des zones agricoles, et on sent, à votre exposé, que vous poussez un ouf de soulagement quand vous arrivez en bordure de l'autoroute A13, en vous disant, enfin nous sommes dégagés des problèmes de nuisances !

Je voudrais attirer votre attention sur le fait que ce secteur est une cuvette et si, effectivement, il y a des terres agricoles au nord de l'autoroute A13, elles sont très étroites et de part et d'autre part, sur les coteaux, il y a des populations : les populations du nord de Villennes, les populations d'Orgeval et de Morainvilliers, côté nord et sud, ce qui fait que vous allez impacter environ 12 000 habitants. Je ne sais pas si vous considérez que 12 000 habitants constituent une quantité négligeable par rapport aux nuisances que vous allez provoquer, mais ces populations sont déjà soumises à la RD113, à l'autoroute A13. De grâce, ne leur posez pas en plus une ligne à grande vitesse.

Vous nous demandez un avis par rapport à la gare d'Achères. Il est évident que pour les populations locales, une gare à Achères est absolument indispensable, que ce soit en termes de connexions que ce soit en termes de développements futurs – évidemment, quand on parle du port multimodal et également du canal qui va être réalisé prochainement – on voit mal comment on pourrait éviter de créer une gare à Achères.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Sébastien HOPIN, Vice-président Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise : Bonsoir. 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 qui nous intéresse ce soir, celui de la Confluence, qui est le quatrième pôle économique et démographique de l'Axe de la Seine, nous sommes tout à fait favorables à ce qu'il y ait un arrêt dans la Confluence, et nous retenons pour cela les trois tracés qui sont proposés, que ce soit celui de Mureaux, de Chanteloup et de Poissy, et écartons le tracé direct à Mantes qui ne s'arrête pas par la Confluence.

En ce qui concerne les deux gares qui sont proposées à Achères, nous manquons d'informations pour nous positionner. Il est encore trop tôt, il nous faut des études complémentaires, et il nous faudra surtout écouter les avis de nos partenaires de la Confluence. Ce qui est sûr, c'est quel que soit le choix de la gare, c'est un véritable hub qui

doit être créé à Achères, c'est-à-dire un lien entre la ligne RER A existante, la future ligne RER E, la Tangentielle Ouest, et bien sûr la nouvelle ligne TGV. Cette gare doit s'inscrire dans les gares TGV de la périphérie parisienne. On a évoqué tout à l'heure le cas de Massy, de Marne-la-Vallée, et bientôt d'Orly ou de Sénart. L'objectif est donc de créer un maillage, au niveau de l'ouest de la région parisienne, en lien avec les autres métropoles de France.

J'ai bien entendu qu'il ne s'agissait pas ici de faire arrêter les trains qui arriveraient du Havre ou de Rouen, mais bien de créer des interconnexions – je pense en particulier avec Roissy, via la Tangentielle Nord dans un premier temps, mais demain, on peut espérer avoir des dessertes plus efficaces.

Les conditions de déplacements au quotidien pour les habitants et les actifs de la Confluence se sont dégradées : insuffisance des fréquences des RER, saturation du réseau existant, inexistence de liaisons transversales. La création de cette nouvelle ligne doit nous permettre de dégager des sillons qui permettront dans un premier temps de renforcer l'attractivité du service et de renforcer le nombre de RER A sur les voies, et vous avez évoqué le cas du fret qui doit être mis en développement de façon importante grâce au désengorgement des différents sillons.

Jean-Luc SALADIN, Conseiller municipal de la ville du Havre, Chargé des transports actifs : Je voudrais attirer l'attention de la Commission sur l'intérêt qu'il y a à examiner très en amont les potentialités de ce que nos amis nord-européens sont en train de mettre en place, c'est-à-dire des autoroutes à vélo. L'utilité du vélo dans les transports urbains s'avère être beaucoup plus importante que ce qu'on a l'habitude d'estimer, pour peu que l'on mette des infrastructures de qualité, permettant aux vélos de circuler sans perdre son énergie cinétique. À l'heure actuelle, on considère que le *range* du cycliste, c'est 20 kilomètres, avec des infrastructures de qualité.

D'autre part, je voudrais aussi attirer l'attention de la Commission sur l'intérêt qu'il y a au niveau des inter-phasages de bien étudier le potentiel des transports par câbles de téléphérique qui s'avèrent un peu émergents à l'heure actuelle, qui coûtent très peu cher, qui ont de grosses potentialités en termes de débit et très peu d'emprise au sol.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous remercie.

Gislaine SENÉE, Conseillère régionale, Maire d'Évecquemont : Je voulais parler en matière d'aménagement du territoire. On sait bien que, notamment dans le cadre du SDRIF, aujourd'hui on est sur de la densification et sur de la construction et de l'urbanisation autour des gares. Il a été noté que si nous étions sur une gare Confluence à Achères Ville, il y aurait possibilité d'urbanisation, alors, apprendre que c'est en PPRI, voilà qui est intéressant, mais ce qu'il semble important de redéfinir, ce sont réellement les objectifs.

Si l'on doit désaturer des lignes telles que la ligne du RER A qui est une réalité, qui est totalement saturée, il faut faire attention à ne pas vouloir recréer ensuite des gares qui permettraient effectivement de faire des interconnexions, mais qui permettraient de rajouter une touche d'urbanisation, ce qui fait que les nouvelles lignes ainsi créées – sachant que tant qu'il n'y aura pas la Rocade TGV, nous serons simplement sur une ligne avec peu de fréquence de trains – on risque de faire venir encore un certain nombre d'habitants qui souhaiteront aller sur Paris pour travailler, et du coup, on ne résoudra absolument pas les problèmes de désaturation des lignes. Ce qui me semble important de souligner, c'est qu'il faut que l'on trouve un équilibre entre l'adéquation emploi-domicile. On voit très bien qu'à un moment donné, sur Cergy-Pontoise, il y avait à peu près 60 % d'adéquation. Aujourd'hui, nous en sommes plus qu'à 40 % parce que nous sommes de plus en plus en train d'urbaniser et les gens prennent maintenant les trains pour aller de manière plus rapide beaucoup plus loin. C'est vraiment un point qui me semble important.

L'autre chose, c'est qu'effectivement – c'est ma casquette un petit peu plus locale – nous allons avoir une émergence sur la boucle de Chanteloup sur laquelle il y a un vrai projet OIN, sur lequel il y a des développements routiers qui sont aujourd'hui envisagés, et sur lequel il y a également des développements fonciers, d'urbanisme. J'ai bien noté tout à l'heure que l'on disait que l'on ne pouvait surtout pas faire des émergences dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye – c'est une écologiste qui vous parle – par contre, je trouve tout à fait choquant de dire : on ne va surtout pas taper dans la forêt de Saint-Germain, mais par contre on peut taper dans la boucle de Chanteloup qui est certes rurale, mais sur laquelle il y a quand même des habitants qui vont être touchés par ces développements d'urbanisme, par ces développements routiers, qui vont être touchés également par les nuisances aériennes avec les modifications de couloirs aériens. Je pense qu'il est important de trouver des équilibres et de travailler sur l'amélioration de la qualité de vie qui ne passe pas forcément par comment aller le plus rapidement possible à son emploi à 30 km, 50 km de distance, mais plutôt d'essayer de développer localement de l'emploi.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Dominique VALERY, Conseiller municipal, commune de Vernouillet : 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 notre commune sera très vigilante sur l'éventuelle émergence du scénario 2 « La Confluence-Chanteloup », avec sortie dans la boucle de Chanteloup. En effet, malgré une certaine imprécision des cartes à ce stade, des informations que vous pouvez nous donner, nous pouvons remarquer que le couloir de faisabilité du tracé de la ligne en aérien à partir de la boucle de Chanteloup, englobe la totalité de l'agglomération de Vernouillet, mais aussi une partie de la commune de Verneuil-sur-Seine. À cet endroit, l'urbanisation se concentre autour de la Seine et de deux lignes de chemin de fer existantes : le Paris-Mantes par Conflans, et le Paris-Mantes par Poissy. Ces lignes historiques sont situées de chaque côté de la Seine dans la vallée à une distance de l'ordre d'un kilomètre, 1,5 kilomètre, donc très proche.

Les populations dans cette zone se développent et l'impact d'une ligne nouvelle ferroviaire sur les habitations et sur les habitants peut donc être extrêmement important : quel que soit le tracé retenu, il s'ajoutera à d'autres nuisances existantes, ferroviaires, mais aussi routières. Le débat public sur le projet ÉOLE a été l'occasion de mettre en évidence les nuisances sonores déjà présentes pour certains riverains. Devrions-nous supporter une troisième ligne, qui plus est à grande vitesse, donc encore plus bruyante ?

De plus, nous ne comprenons pas pourquoi les enjeux environnementaux de ce secteur n'ont pas été retenus dans les zones à éviter : la ZNIEFF Type 1 de la base de loisirs de Verneuil, laquelle d'ailleurs s'étend sur le territoire de Vernouillet avec le lac du Gallardon, la zone agricole protégée de Vernouillet sur un tiers du territoire de la commune et le périmètre de captage des eaux de Vernouillet qui alimente les communes de Vernouillet, Verneuil et Chapet. Nous avons bien noté que ce scénario est identifié comme le moins cher. Il va sans dire que cet argument peut séduire les décideurs. Nous ne voyons pas comment ce scénario peut respecter l'ensemble des espaces de vie et développement durable repris ci-dessus, sans rajouter les contraintes de constructions fortes et de nature à déplacer la réalité économique reprise dans ce dossier. C'est pourquoi, nous, Commune de Vernouillet, nous prononcerons contre ce projet et plutôt favorable à des projets qui excluent cette zone d'habitation – désolé pour mon collègue d'Orgeval – et nous serons plutôt pour les scénarios « Confluence-Poissy » et « Direct Mantes » parce que nous sommes prêts à sacrifier une gare pour éviter d'avoir le TGV qui passe chez nous.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Est-ce que RFF veut répondre à cette intervention avant que je passe la parole à d'autres personnes ?

Jean-Damien PONCET : Je pense qu'en règle générale on n'a pas oublié d'identifier les enjeux environnementaux. On pourra le vérifier, peut-être même aurez-vous la réponse dans les documents qui sont mis à disposition dans le cadre du débat.

Vous exprimez, et à bon droit, des inquiétudes sur la manière dont un projet comme celui-ci impacte les populations. D'abord, il y a une considération d'ordre général, c'est-à-dire que le projet n'existe que s'il est réalisable. On pourrait faire un projet qui soit en tunnel d'un bout à l'autre, il ne serait tout simplement pas réalisable, donc c'est un projet qui n'existerait pas. Si on vient ici, c'est parce que l'on a défini un projet qui comporte une certaine dose de faisabilité et que nous avons défini comme présentant des équilibres acceptables entre les avantages et les inconvénients, et un dosage qui nous semble à peu près usuel en ce qui concerne l'arbitrage entre les coûts d'investissements et les nuisances qu'il y aura à traiter, parce qu'il s'agira bien de les traiter. Si on prenait l'hypothèse de ce scénario le moins cher, je dirais que c'est peut-être être celui qui permettrait justement de faire la meilleure insertion, puisqu'en partant d'un milliard de moins que le plus cher, ça donne quand même des marges pour faire une bonne insertion.

Au-delà de cela, je pense que l'on ne va pas compter les voix ce soir ; on ne pourrait pas, simplement parce qu'il n'y a éventuellement pas de représentants de Poissy dans la salle, conclure à la sortie que finalement il y a deux tracés dont on ne veut pas et un tracé qui n'aurait pas rencontré d'opposition. Il y a peut-être quelqu'un de Poissy qui va s'exprimer, et lorsqu'il l'aura fait, on n'y aura plus de tracé possible. Donc, la discussion ne peut pas s'arrêter là, elle va évidemment se poursuivre, et ce à travers les étapes de concertations dont nous avons déjà parlé tout à l'heure et qui seront beaucoup plus précises, évidemment, que les discussions que l'on peut avoir ce soir.

Philippe ADAM : Je voudrais juste rajouter un point. Vous avez dit « une ligne à grande vitesse qui traverse le territoire. » Sur l'Ile-de-France, c'est une ligne sur laquelle la vitesse ne dépasse pas 200 km/h. Ça ne veut pas dire que je veux nier qu'il y ait des nuisances à ces vitesses-là, mais nous avons justement choisi de dimensionner les infrastructures qui doivent permettre à notre sens, d'une part de trouver un équilibre entre les nuisances et les performances, et d'autre part, de pouvoir s'insérer plus facilement que ne peut le faire une ligne à grande vitesse selon la définition française, donc plutôt 300 km/h, dans le territoire, à la fois en termes de courbes, en termes de rampes et donc en termes généraux d'insertion.

Michel MONTALDO, Vice-président du Conseil Général Val-d'Oise : J'ai mis tout à l'heure 10 minutes en voiture pour arriver ici, ce qui prouve bien qu'on peut casser les limites administratives et territoriales, et le Conseil général que je représente ce soir est là pour rappeler tout l'intérêt qu'il porte à l'existence d'une gare sur cette zone Confluence et Achères.

Je suis un petit surpris qu'à aucun moment donné il n'ait été évoqué qu'il y a un contrat de développement territorial Confluence et que bien entendu il y a une cohérence à avoir et obtenir une gare à Achères. Je rappelle qu'il y a une vie au-delà de Paris et de la Petite Couronne. Nous sommes un bassin de vie – cela a été évoqué tout à l'heure – de plus de 400 000, 500 000 habitants, qu'il y a tout un réseau universitaire et de grandes écoles qui sont bien entendu elles aussi en attente de cette possibilité d'avoir un accès facilité. Donc, nous sommes là pour rappeler et répéter avec force et conviction qu'il faut absolument une gare sur Achères, quelle qu'elle soit.

Nous sommes en même temps préoccupés par tous les problèmes qui sont posés de nuisances, et Dieu sait si le Conseil Général s'est longtemps battu, ne serait-ce pour le rappeler, pour les nuisances aéroportuaires et donc aériennes, et qu'il sera aussi vigilant pour que nous puissions tous trouver une solution équilibrée et pragmatique et faire en sorte qu'il y ait le moins de nuisances possibles pour tous les habitants de ce bassin.

Tout cela, je pense, sera répété avec force par le président Bazin, que je représente ce soir, dans la prochaine réunion à Cergy.

Nous le répétons : le Conseil général du Val d'Oise attend fortement cette gare d'Achères qu'il estime indispensable et nécessaire. En rappel, il a été dit aussi qu'il y a ce fameux canal Seine-Nord qui est dans la logique d'un développement. Voilà ce que nous voulions réaffirmer ce soir.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Nous avons encore une demi-heure de débat.

Maurice SOLIGNAC, Vice-président du Conseil général des Yvelines : Je prendrais cette intervention dans le même sens que mon collègue du Val d'Oise. Il est très clair que pour nous, secteur des Yvelines comme pour le Val d'Oise parce que nous sommes dans le même bassin économique, le contrat de développement territorial a sa raison d'être ici. Nous sommes extrêmement conscients qu'il est un impératif d'avoir une connexion, un arrêt j'allais dire en premier, mais aussi une connexion ici sur ce secteur que je qualifie de manière plus générique de la Confluence. C'est important parce qu'en dehors du bassin de vie de Cergy, il y a aussi tout un bassin de vie que l'on appelle le bassin de vie de Seine-Aval – je salue la présence du Directeur général de l'EPAMSA. C'est un bassin de vie qui est important pour tout le développement économique de toute cette région des Yvelines.

Le projet de Confluence est un des projets importants sur ce secteur, mais ce n'est pas le seul. L'industrie automobile, qui est quand même très présente aussi ici dans ce secteur, sous-entend un développement en termes d'axe, y compris – pour faire plaisir au maire d'Achères – en termes de développements des transports ferroviaires. C'est une nécessité. Nous aurons uniquement en termes de transports des alternatives à la voie routière, par le fluvial, mais aussi par le train. Tout cela contribue à la nécessité impérieuse d'avoir un arrêt ici, sur Achères Confluence.

Je voudrais dire aussi que le Conseil général se réunit demain avec l'ensemble des élus du secteur, et nous déposerons, nous aussi, un cahier d'acteurs qui sera défendu par le président, Alain Schmitz.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous remercie.

Gilbert AUDURIER, Maire Adjoint de Saint-Germain-en-Laye : La ville de Saint-Germain-en-Laye est bien sûr très favorable à la création d'une gare de Confluence, et donc aux trois tracés qui permettent la création de cette gare. Je ne voudrais pas faire injure au maire d'Achères qui nous fait le plaisir de nous héberger ce soir, mais je voudrais rappeler simplement que si l'une des autres possibilités, celle qui s'appelle « Achères Ville », l'emplacement est vraiment sur le territoire d'Achères, l'autre qui s'appelle « Achères Grand-Cormier » est sur le territoire de la commune de Saint-Germain-en-Laye. Donc, je préférerais que l'on appelle cette future gare la gare de Confluence, et non pas la gare d'Achères. Je pense que cela fera plaisir à tout le monde, car pour moi, cette gare sera vraiment le centre de gravité d'une conurbation urbaine qui ira de Saint-Germain-en-Laye à Cergy-Pontoise, mais qui ne s'arrête pas à Achères tout spécialement. Je tenais à donner cette précision.

Ensuite, j'ai remarqué dans les comparaisons entre les deux sites qu'on n'envisageait pas d'urbanisation possible sur le site de Achères-Grand-Cormier. Je voudrais vous informer que nous avons en cours une réflexion de prospective de développement de notre propre ville, avec l'aide d'un cabinet d'architecte qui s'appelle Monsieur Lion, qui a beaucoup travaillé aussi sur le projet du Grand Paris et qu'il nous semble possible – avec évidemment tout le respect que l'on doit à l'environnement forestier qui est autour – qu'il y ait une urbanisation sur le site de Grand-Cormier, encore faut-il, effectivement, que RFF fasse preuve

d'imagination pour ne pas laisser des rails envahis par des herbes folles pour le plaisir des yeux.

Voilà la seule intervention que je voulais faire ce soir, pour le moment, sur ce sujet.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy et Vice-président de la Communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine : Je ne vais pas revenir sur les arguments qui ont été développés, notamment par les deux vice-présidents du Conseil général de Val-d'Oise et des Yvelines parce que j'aurais la même déclaration, et aussi du représentant de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise qui n'est pas sans savoir qu'entre les deux communautés d'agglomération nous recherchons une expression commune, si ce n'est unique sur laquelle, d'ailleurs, on a déjà bien travaillé. Donc, toute la déclaration qui a été faite par Cergy-Pontoise est une déclaration que je saurais faire aussi, bien entendu.

La gare, évidemment, est une nécessité. Concernant les scénarios possibles, dans les discussions que l'on a eues au sein de la communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine, on a souhaité y apporter un modulo. Ce modulo concerne La Plaine de Chanteloup. Il y a eu des déclarations qui ont été faites au niveau de La Plaine de Chanteloup, mais je voudrais insister – notamment par mon collègue conseiller de Chanteloup les Vignes, et d'autres – pour dire que le tracé dit de Chanteloup est un tracé qui est très dangereux à la fois pour les projets de territoires qui sont en développement, et à la fois pour l'environnement. Dans cette Plaine de Chanteloup qui fait l'objet d'un projet de territoire avec des activités économiques, des logements et bien sûr des infrastructures et des protections écologiques excessivement importantes, on rappellera qu'il y a en matière ferroviaire une ligne qui passe dans cette boucle – et Dieu sait si cette ligne pose des problèmes aussi et, j'espère que la LNPN permettra de la soulager – il faut aussi bien comprendre qu'il y a en matière routière trois départementales : la 22, la 55 et la 190 qui irriguent ce territoire, qu'il y a la création prochainement d'une liaison de la RD 30 qui est à Achères à la RD 190 qui va de Triel à Boissy, notamment dans la zone vous pourriez étudier une sortie, et qu'il y a la création d'un pont qui est prévue – une enquête va démarrer prochainement – sur la liaison entre Achères et La Plaine de Chanteloup. Tout cela crée des liaisons, et avec des projets de territoires qui se développent, donc il est bien évident que s'il y a une sortie qui doit être prévue à cet endroit-là, cela veut dire la création d'un deuxième pont qui va raccorder la boucle de Chanteloup du côté de Vernouillet et on a bien entendu l'expression du représentant de Vernouillet, et j'y adhère aussi. Cela devient, à la fois pour les projets de territoires et pour l'environnement, une vraie préoccupation.

Clairement, le modulo que l'on a voulu y apporter c'est de dire que dans les trois scénarios qui prévoient la gare, c'est-à-dire Les Mureaux, Chanteloup et Poissy...

Marie-Françoise CORNIETI : Merci de bien vouloir conclure.

Hugues RIBAUT : ... il fallait essayer de ne surtout pas s'arrêter sur celui de Chanteloup.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Jacqueline LORTHIOIS, Urbaniste, Cergy : J'anime la Commission Aménagement du territoire Europe Écologie Ile-de-France. Je suis désolée d'apporter un bémol à ce concert dithyrambique en émettant deux réserves.

La première, c'est la croissance de l'Ile-de-France absolument monstrueuse : 82 000 habitants nouveaux par an, c'est-à-dire une ville de la taille d'Aulnay-sous-Bois à accueillir chaque année, alors que dans les années 90 il y avait seulement plus 30 000 habitants par an.

Le Grand Paris a ouvert les vannes d'une immense urbanisation, d'une croissance monstrueuse, inéluctable, gigantesque, qui n'est pas raisonnable et qui siphonne les régions qui sont attenantes, qui siphonne les deux Normandie, la Champagne-Ardenne, le Nord-Pas-de-Calais, la Bourgogne, la Lorraine, la Franche-Comté et j'en oublie. Est-ce bien raisonnable ? On sait aujourd'hui que les TGV ne sont pas des axes qui desservent et servent les régions, mais qui les vident. Donc, on sait que si l'on fait une ligne à grande vitesse, on va vider un peu plus la Haute-Normandie qui déjà perd ses jeunes actifs qui viennent travailler à Paris, Paris qui accueille chaque année 90 000 nouveaux cadres, le 93, 75 000 nouveaux cadres chaque année. Est-ce bien raisonnable d'accueillir les jeunes actifs, les diplômés qui viennent d'autres régions et de les installer sur l'Ile-de-France ?

Autre bémol : la concentration sous forme de très grands pôles de transports et un système d'urbanisation par polarisation, alors qu'il vaudrait beaucoup mieux avoir des développements plus modestes et des développements avec des circuits courts et des relations habitat-travail qui soient de proximité. C'est très joli, mais le RER A, on n'en peut plus : plus 300 000 flux nouveaux par an en Ile-de-France, 34 millions de flux par jour, cela suffit, arrêtons les frais. Le meilleur moyen de transport que je préfère, c'est les pieds, donc je préfère des emplois à Achères, au lieu d'avoir une gare, au lieu d'avoir des transports, je préfère implanter des emplois, je préfère prendre l'argent...

Marie-Françoise CORNIETI : Merci de bien vouloir conclure.

Jacqueline LORTHIOIS : Excusez-moi, mais j'ai été claire, je crois.

Marie-Françoise CORNIETI : J'en profite pour rappeler sur ces importantes questions, la réunion thématique du 13 décembre à Caen, sur l'aménagement du territoire. Monsieur le Maire ?

Alain OUTREMAN : Je voudrais d'abord m'adresser à mon collègue du Havre pour lui dire que j'espère que l'on ne va pas retrouver à cette occasion l'époque de Guillaume Le Conquérant, qui a vu pendant longtemps s'opposer le Duché de Normandie au pouvoir central parisien. Je sais qu'à l'époque vous souhaitiez aller le plus vite possible, y compris pour aller dans la capitale, mais je crois qu'aujourd'hui ce projet peut au contraire nous rassembler. D'ailleurs, on est tous les deux dans le Grand Paris, puisque maintenant l'on parle de Paris-Rouen-Le Havre – j'allais même dire Paris-Achères-Rouen-Le Havre, pardon, Paris-Confluence-Rouen-Le Havre – dont quelqu'un de célèbre a dit : « Dont l'unique avenue est la Seine ».

Nous rassembler, pourquoi ? D'abord, pour vous, vous désenclaver, aller beaucoup plus vite qu'aujourd'hui vers Paris ; pour nous – évidemment, je parle de la gare Confluence – pour permettre aussi à tout le secteur parisien (je ne vais pas répéter tout ce qui a été dit dans l'argumentation) d'améliorer son réseau de transports. C'est un véritable nœud qui va permettre effectivement d'être un nœud, mais aussi de pouvoir désengorger le système de transports parisiens.

Les Normands n'iront pas seulement qu'à Paris. Les étudiants de Normandie pourront aussi aller rencontrer ceux du Pôle universitaire de Cergy. On a aussi des industries communes, je pense à l'automobile, Poissy, Sandouville. Et puis, on aura chacun un port et j'espère que vous viendrez de temps en temps visiter le port d'Achères et donc il faudra bien vous arrêter à Achères Confluence. Tout cela pour vous dire qu'Achères vaut bien 5 minutes de plus et aussi, Messieurs, pour vous dire qu'Achères est très favorable à l'arrivée de cette gare sur son territoire. Alors, Achères-Grand-Cormier, Achères Ville ? En tout cas, nous serons évidemment très vigilants quant à son implantation. Je crois qu'à partir de là il y aura un certain travail à faire pour que cela s'intègre le mieux possible dans l'environnement. À

Achères, on est privilégié, on est entre Seine et forêt et nous souhaitons défendre notre environnement, et on sait le faire, on a déjà su le prouver.

Je voudrais aussi réagir sur le propos de Monsieur PONCET qui a été un petit peu léger quand il a parlé du port d'Achères. Je l'ai entendu dire : le port, c'est d'abord du transport fluvial. Oui, bien sûr, il s'inscrira dans le Grenelle de l'Environnement qui veut une augmentation du trafic fluvial de 25 %, mais c'est aussi une plateforme multimodale, trimodale, c'est-à-dire fluviale, ferrée, et aussi forcément la route. Mais nous souhaitons évidemment que l'accent soit mis très fort à la fois sur le fluvial...

Marie-Françoise CORNIETI : Monsieur le Maire, je vous remercie de conclure.

Alain OUTREMAN : Je suis chez moi !

(Applaudissements.)

Alain OUTREMAN : Pardon, excusez-moi ! Je n'en ai pas pour longtemps.

Marie-Françoise CORNIETI : Oui, mais c'est moi qui suis sur l'estrade !

Alain OUTREMAN : C'est important parce que nous souhaitons que l'accent soit mis à la fois sur le fluvial et sur le ferré, évidemment pour éviter l'impact sur la route.

Un mot sur la Grande Ceinture : après avoir regretté qu'on ait commencé par le noyau central, Saint-Germain, Noisy-le-Roi pour malheureusement arriver dans les champs, on voit aussi que la priorité est encore donnée au secteur sud. Alors, ce n'est pas pour se battre plutôt sud que nord, mais je pense qu'on pourrait pouvoir le proposer...

Olivier GUÉRIN : Monsieur le Maire, s'il vous plaît.

Alain OUTREMAN : ... dans son intégralité. Je crois qu'il y a urgence. Puisque j'ai dépassé mon temps, encore simplement un mot.

J'ai cru comprendre que pour cette infrastructure on était capable de passer sous la forêt. J'espère aussi – alors là, je déborde un peu – que pour d'autres infrastructures, certes peut-être plus lourdes comme l'autoroute, on pourra également le faire et qu'on évitera le tracé vert actuel. Voilà ce que je voulais dire à ce niveau d'intervention.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise CORNIETI : Il nous reste à peu près cinq interventions possibles.

Bernard GOBITZ, FNAUT, Ile-de-France : Nous avons bien noté que les élus aussi bien du Val d'Oise que des Yvelines sont très favorables à l'implantation d'une gare à Confluence et l'on comprend bien pourquoi. Par contre, en écoutant les réponses de RFF, on s'aperçoit que cette gare ne se justifie que s'il y a un trafic suffisant, ce qui paraît absolument logique ; or, ce trafic suffisant, comme l'a dit une personne de RFF tout à l'heure, ne peut être dirigé que vers la plateforme de Roissy. C'est le seul pôle permettant de générer un trafic suffisant au départ de Confluence. On n'ira pas de Confluence à Saint-Lazare – la liaison existe aujourd'hui en l'occurrence. Cette liaison avec Roissy, je suis étonné que les élus de Normandie ne la réclament pas d'une manière un peu plus forte. C'est la grande oubliée de ce débat et je trouve cela dommage. Je suggérerais donc aux élus du Val d'Oise et des Yvelines, de contacter leurs collègues de Haute et Basse-Normandie, et qu'ils se groupent pour réclamer une liaison enfin rapide entre la Normandie et Roissy où se trouve à la fois les avions, évidemment, mais aussi un pôle TGV très important avec 40 destinations, comme les élus de Picardie l'ont réclamé et, apparemment, ils vont obtenir probablement une liaison

Roissy-Picardie. Cette liaison Roissy-Normandie via Confluence, pourrait se faire sans attendre la Rocade TGV, via la Grande Ceinture et des aménagements qui n'existent pas, mais sont relativement peu onéreux, qui consistent en deux raccordements : l'un à Stains, l'autre à Vémars...

Olivier GUÉRIN : Pardon. Vous êtes déjà intervenu là-dessus. Vous pouvez conclure, s'il vous plait ?

Bernard GOBITZ : Oui, tout à fait. C'est un conseil simplement qui est donné aux élus locaux de contacter leurs collègues normands parce que leurs intérêts sur ce point précis sont convergents.

Olivier GUÉRIN : Je vous remercie de cette intervention d'élus à élus. Pour suivre ce débat public depuis le début, je dois confirmer que c'est effectivement une demande des Normands, pas seulement d'ici, de cette liaison vers Roissy.

Comme il vous a été indiqué, le projet est déjà assez coûteux, et je ne sais pas si les gens qui sont ici sont en mesure de financer les 11 à 14 milliards qui sont annoncés pour ce projet du Havre et de Cherbourg jusqu'à La Défense et Paris-Saint-Lazare, c'est pour cela qu'il a été indiqué aussi que ce n'est qu'à échéance plus lointaine qu'une rocade peut être envisagée et – cela a été dit aussi et je répète simplement ce qui a été exposé lors de précédentes réunions – qu'il y a une alternative qui peut présenter des intérêts, qui est une correspondance à La Défense vers notamment Roissy avec, à échéance de la LNPN, le réseau du Grand Paris Express.

Nous allons continuer, mais nous sommes déjà assez tard dans cette réunion.

Jean-Claude TAILLANDIER, animateur du Parti Communiste et du Front de Gauche Achérois : J'ai entendu tout à l'heure un élu UMP et j'avais l'impression d'entendre le directeur de Peugeot, qui lui est pour le port. Il est pour un transfert fret qui vient du Havre, il a expliqué pourquoi : ils viennent de décider de supprimer 6 500 emplois et de construire une usine au Brésil, pour faire venir les marchandises du Brésil pour faire du montage véhicules à Poissy. Si c'est cela le développement du territoire, avec mes collègues de la CGT des cheminots, on a de quoi s'inquiéter. Nous, on est pour le port à Achères, on est pour du transport fret, mais certainement pas pour la délocalisation.

Marie-Françoise CORNIETI : Une autre question.

Gérard MERCHER, Association Le Havre Développement : Je voudrais confirmer à Monsieur le Maire d'Achères 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 permettra au port du Havre et à celui de Rouen de se développer.

Je voudrais insister sur l'intérêt environnemental du développement du fret. La Ligne Nouvelle Paris-Normandie est le seul moyen de développer véritablement de manière significative le fret. Si on prend une hypothèse réaliste : 10 convois de fret par jour, 300 jours par an, avec 80 conteneurs par convoi, cela permet de bouger 240 000 conteneurs par an, ce qui représente 240 000 camions. L'intérêt de tout cela est bien sûr de permettre une multimodalité, mais c'est aussi économiser du carburant : avec une moyenne de 300 km par mouvement, c'est 72 millions de kilomètres qui sont économisés sur les routes avec les nuisances que cela peut supposer, et c'est 24,5 millions de litres de gasoil par an qui sont économisés. C'est un chiffre qui est tout à fait significatif. Si on parle de CO², on considère qu'un camion émet en gros 50 gr de CO² par tonne transportée/km, et si vous faites le total de l'économie d'émissions de CO², c'est 86,4 millions de kilos de CO² qui seront ainsi économisés.

Tout cela doit faire réfléchir à l'intérêt de développer réellement le fret ferroviaire, le fret fluvial aussi, et donc la multimodalité.

J'ajouterai que l'énergie électrique qui sera utilisée par les trains, par les convois – puisque ce sera évidemment une énergie électrique – sera vraisemblablement d'origine notamment éolienne puisqu'on va voir arriver des sites éoliens en Manche, créateurs d'emplois, puisque les groupes Alstom et Areva ont décidé d'installer des usines à la fois au Havre et à Cherbourg. Donc, c'est à la fois une nécessité en matière d'environnement et en matière d'emplois.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Quelqu'un d'autre demande la parole ?

Carmelo PICCIOTTO, Montmartre : J'aborderais éventuellement dans une autre séance le rapport avec Paris-Normandie et la Petite Ceinture ferroviaire qui traverse ma commune.

En ce qui concerne la gare Confluence, je la situerais plutôt à la confluence de la Therdonne et du Thérain, c'est-à-dire à Beauvais. S'il y a une modernisation de Gisors-Sommery...

Olivier GUÉRIN : Monsieur PICCIOTTO, excusez-moi, nous sommes sur un projet qui est assez différent. Pourriez-vous intervenir sur le projet actuel de LNPN et non pas sur autre chose ?

Carmelo PICCIOTTO : Mais absolument puisque la LNPN accorde une importance au Gisors-Serqueux, puisqu'il considère que sa modernisation est liée au projet lui-même. Si vous souhaitez directement... en fait, ce qui devrait être possible serait la remise en activité de Gournay-Beauvais pour avoir des trains de fret évitant le nœud de Pontoise ou la Vallée de la Seine, d'une part, et d'autre part, pour ce qui concerne l'évitement de la région Ile-de-France, donc d'avoir des trains de voyageurs permettant d'aller de Beauvais à Reims en passant par Clermont, Compiègne et Soissons. Évidemment, ce sont des lignes qui demandent très peu d'investissements puisqu'elles sont établies dans des collectivités territoriales qui ont été justement vampirisées par la croissance de l'Ile-de-France.

Autrement, je pense que le cahier de charge et la façon dont l'État définit le projet mènent celui-ci directement à l'échec parce qu'en fait il n'est pas pris en compte les infrastructures existantes. Je pense notamment au RER A dans sa branche de Saint-Germain-en-Laye puisque la saturation se trouve dans le tronçon central, souterrain entre La Défense et...

Olivier GUÉRIN : Monsieur PICCIOTTO, nous sommes sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Carmelo PICCIOTTO : Mais absolument.

Olivier GUÉRIN : Je vous demande de conclure.

Carmelo PICCIOTTO : Je tiens à vous rappeler 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 notamment...

Marie-Françoise CORNIETI : Trois minutes deux. Il faut absolument que vous concluez.

Carmelo PICCIOTTO : Je finis juste ma phrase. Qui avait notamment également le projet de ligne Limay-Les Andelys, qui n'a pas été réalisé pour complaire au transport fluvial.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci, Monsieur PICCIOTTO. Une toute dernière question avant la fin de notre réunion.

Daniel MOURANCHE, Association des Usagers des Transports : C'est une division régionale, en arrivant à Achères, que je ne connaissais pas, je ne le connaissais que par les lignes ferrées. Mon intervention est sur la gare Achères et Confluence, Saint-Germain, puisque j'ai appris que le Grand-Cormier est sur Saint-Germain !

Je voulais faire une petite remarque parce que je ne l'ai pas beaucoup entendu ce soir : cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie, pour moi, marque un progrès décisif dans la conception de notre réseau de chemin de fer du XXI^e siècle, puisque partant d'une ligne à grande vitesse on est arrivé à une ligne à moyenne vitesse, notamment en Ile-de-France, ces lignes ont une vitesse pour les réseaux classiques de 100 km/h. Ce que l'on peut souhaiter, c'est qu'après la folie du TGV, l'engouement pour le TGV, on arrive à une conception beaucoup plus rationnelle. Le TGV n'est pas autre chose qu'un train. Pour qu'un réseau de trains fonctionne bien, il faut beaucoup de correspondances.

La conclusion à laquelle je veux arriver, c'est que pour moi il n'y a pas photo entre les deux emplacements pour Achères Confluence, c'est évidemment au Grand-Cormier puisque c'est la seule façon d'assurer la correspondance avec le RER E et, sous réserve d'une conception *ad hoc* de la gare, les deux branches du RER A. Or, comme on l'a dit tout à l'heure, si l'on veut que cette gare d'Achères soit une gare d'interconnexion de l'ensemble des trains – TGV classique, puisque justement on ne sera pas dans le TGV, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, ce n'est pas vraiment le TGV – c'est une innovation pour moi fondamentale. On va parler cette fois-ci d'un réseau et d'interconnexions avec des trains en général dont le TGV, mais pas seulement le TGV. Donc, le fait que l'on ait à Grand-Cormier la possibilité de correspondances avec les deux branches de RER, plus la Grande Ceinture Ouest, c'est une chance formidable.

Je voudrais deux précisions par rapport au dossier. Le dossier dit que sur la gare Grand-Cormier, on risque d'avoir des problèmes de stationnement de véhicules et qu'il faudra faire un parking en ouvrage, alors que je suis frappé chaque fois que je passe en train ici, par les hectares occupés aujourd'hui par les forêts, je ne vois pas pourquoi il y a des problèmes pour faire des parkings. Surtout quand on entend le maire de la ville de Saint-Germain dire qu'ils ont un projet d'urbanisation.

La deuxième question est de savoir si dans l'hypothèse de ces gares d'interconnexion, RFF songe enfin à faire des quais superposés et croisés pour assurer le plus commodément possible les correspondances RER et cette Ligne Nouvelle.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous remercie. Je vais demander à RFF de répondre à cette dernière question, la possibilité de faire des quais superposés.

Philippe ADAM : Sur les parkings, je ne crois pas que la forêt soit classée comme une forêt protection, mais c'est quelque chose qui est en cours, et il n'est pas envisagé à ce stade de toucher à la forêt.

Vous avez dit qu'il y a des voies inutilisées. Là, on est sur des questions d'arbitrage qui font l'objet d'énormément de convoitises. C'est-à-dire qu'on a des besoins qui sont multiples en termes ferroviaires, on a réduit aussi sur Paris intramuros un certain nombre de choses, donc qui se reportent sur des sites situés plus loin, et on a des besoins de garages de matériels roulants, on a des besoins liés à la desserte du port qui ont été soulignés tout à l'heure, on a éventuellement des besoins liés à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Tout cela fait énormément de besoins et je crois que le site d'Achères a beaucoup d'avenir ferroviaire si on empile tous les besoins qu'on voudrait bien y placer. Les terrains ne sont pas aussi facilement mutables.

Sur les quais croisés, ce ne sont pas des choses que l'on a regardées. Pourquoi pas ? C'est vrai qu'aujourd'hui on a des infrastructures : le RER A passe à un certain endroit où on peut envisager de faire une gare, le RER E a déjà une gare, donc ce n'est pas forcément ce qui est envisagé à ce stade. Après, on pourra voir ce qui pourra se faire dans les stades ultérieurs.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Nous sommes au terme de notre débat. Il me reste à vous remercier et à vous signaler les prochaines réunions en Ile-de-France :

- Cergy, le 16 novembre
- La Défense, le 22 novembre
- Houilles, le 1^{er} décembre.

Merci.

(Fin à 22 h 10).