

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

Réunion Publique Locale

Cergy, le 16 novembre 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, Président
- Dominique SIMON.

Maîtrise d'ouvrage

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

La séance est ouverte à 19 h 05 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, pour commencer la réunion, je demanderai à Monsieur le Maire de bien vouloir nous dire un mot d'accueil. Ensuite Dominique SIMON, membre de la Commission Particulière du débat public, présentera le débat public, RFF présentera le projet, l'EPAMSA présentera l'insertion locale, et le débat commencera.

Monsieur le Maire, je vous cède la place.

MOT D'ACCUEIL

Dominique LEFEBVRE, Maire de Cergy : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, chers amis, j'ai plusieurs raisons d'être heureux d'être avec vous. La première, je voulais rappeler, Monsieur le Président, que j'ai été, au titre de l'Association des Maires de France, pendant quelques années, membre de la Commission Nationale du Débat Public. J'étais donc dans cette Commission qui suivait les procédures et les débats tels qu'ils se faisaient, et que j'avais quittée par déontologie au moment où la Commission Nationale du Débat Public a organisé un débat sur le bouclage de la Francilienne. J'ai donc toujours plaisir à venir dans les réunions de la CNDP. Je crois que la CNDP porte ce qui est aujourd'hui une grande avancée à la fois dans la transparence, dans le fonctionnement démocratique et dans l'amélioration des grands projets d'intérêt général.

Je saluais la présence parmi nous de Pierre MANSAT que j'avais invité à venir à ce débat qui s'inscrit, on va le voir, dans les grands projets d'aménagement du Grand Paris, notamment de la Confluence, qui nous tient à cœur à Cergy-Pontoise, et sur lesquels nous travaillons activement. Nous le savons, Cergy-Pontoise est très fortement liée à Paris, et la ville de Paris est un acteur important de notre environnement sur la Plaine d'Achères dont on va parler,

sur la Plaine de Pierrelaye, également, dont on parle beaucoup dans le cadre des projets du Grand Paris, je le remercie. Je dois excuser l'absence de Dominique GILLOT, au début de notre réunion, qui a quitté le Sénat, mais qui devrait bientôt arriver. Et je remercie tous les collègues élus et tous les citoyens qui sont venus ce soir.

Juste vous remercier, Monsieur le Président. Nous nous étions vus, et c'est vrai que nous avons convenu d'un commun accord qu'il serait bon qu'une réunion du débat public sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie se tienne à Cergy-Pontoise, et comme je sais que dans ces réunions les élus sont privés de parole, puisque c'est aux citoyens de s'exprimer – et je sais que les citoyens et les acteurs de Cergy-Pontoise vont s'exprimer – simplement dire, et c'est dans notre cahier d'acteurs, que nous sommes concernés par tout ce qui améliore les infrastructures de transport dans l'ouest francilien, et nous l'étions sur le projet Éole, nous l'avons exprimé, nous nous sommes exprimés dans le cadre du débat du public sur le Grand Paris Express, et s'agissant de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, nous savons que sa réalisation permettra une amélioration de la fréquence du RER A et de la desserte de Cergy-Pontoise pour le RER A. C'est le premier objet.

Le deuxième objet qui fait aussi partie de ce débat public, c'est les conditions dans lesquelles, dans l'environnement de Cergy-Pontoise, en l'espèce, sur la Confluence, il est ou pas pertinent, possible, intéressant d'y installer une gare d'interconnexion qui évidemment va de pair avec la réflexion sur le contournement de l'agglomération parisienne par les lignes à grande vitesse, puisque Cergy-Pontoise qui est la plus belle – forcément le Président ne peut dire que cela des cinq villes nouvelles d'Ile-de-France – est la seule aujourd'hui à ne pas être dans l'interconnexion des TGV en Ile-de-France. Et par rapport à l'enjeu qui est le nôtre dans la Confluence, dans la grande réflexion sur l'axe Seine et des grands projets structurants comme le port d'Achères, bien évidemment, les sujets d'infrastructure et de dessertes sont extrêmement importants.

Je n'en dirais pas davantage, Monsieur le Président. Merci encore à vous et à votre commission d'avoir bien voulu vous déplacer jusqu'à Cergy-Pontoise, et je ne doute pas que ce débat sera enrichissant pour tout le monde et éclairant pour votre commission.

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Dominique SIMON, membre de la CPDP : Merci, Monsieur le Président. Bonsoir Mesdames et Messieurs.

Avant que nous n'entrons dans le vif du débat, et comme nous le faisons à chacune de ces réunions depuis qu'elles ont commencé, nous allons, si vous le voulez bien, prendre quelques minutes pour resituer le cadre et les enjeux du débat autour de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui nous réunit ce soir.

Le débat public, d'une manière générale, s'inscrit dans un cadre réglementaire qui est parfaitement décrit, que ce soit au plan international ou au plan national. Le texte qui fait référence au plan national est essentiellement le Code de l'Environnement qui organise la participation des citoyens à l'élaboration des projets dont l'envergure et l'intérêt sont nationaux, et dans le cas de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, il n'y a pas de doutes.

C'est donc à la suite de la saisine de la Commission Nationale du Débat Public, qui est l'autorité administrative indépendante en charge, à la suite de sa saisine par Réseau Ferré de France, RFF, qui est le porteur de ce projet et Maître d'Ouvrage, que cette Commission Nationale a décidé d'organiser un débat public sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Pour cela, elle a désigné, comme pour tout débat public, une Commission Particulière pour ce projet précisément, et cette Commission Particulière a deux caractéristiques importantes sur lesquelles je voudrais insister :

- Elle est indépendante, ce qui signifie qu'aucun de ses membres n'a un quelconque lien avec une quelconque des parties prenantes qui ont un intérêt ou un engagement dans le projet dont nous parlons.
- Elle est neutre. Il n'entre ni dans ses attributions ni dans sa mission de prendre parti ou position sur ce projet. On est ni pour ni contre.

La commission comporte cinq membres dont ce soir, deux sont présents :

- Olivier GUÉRIN, le Président, qui a ouvert la soirée ;
- Moi-même, heureuse de pouvoir animer cette réunion ce soir.

Ce qui nous intéresse n'est pas d'être pour ou contre le projet, mais que le débat ait lieu et qu'il satisfasse à ces deux objectifs qui sont d'une part l'information et d'autre part, l'expression du public.

✓ L'information

Il s'agit de permettre à chacun de s'informer, de savoir de quoi l'on parle, quel est ce projet, quelles sont ses caractéristiques, de poser des questions, de demander des éclaircissements, et naturellement, d'obtenir des réponses.

✓ L'expression

Le débat est là aussi pour que chacun puisse dire ce qu'il pense, exprimer ses observations, faire des critiques, proposer des suggestions, suggérer des alternatives.

Ce débat a commencé le 3 octobre par une réunion d'ouverture à Rouen et va se dérouler sur quatre mois. Il se terminera le 3 février. Ce débat, comme tout le débat public, se situe en amont de toute décision sur le projet ; c'est tout son intérêt. Aujourd'hui, rien n'est arrêté, tout est au débat. Tout, qu'est-ce que c'est ?

- L'opportunité de ce projet avec la question qui est de savoir s'il faut le faire totalement, en partie ou pas du tout.
- L'objectif du projet. Quels sont ces objectifs ? Que vise-t-on en priorité et à quels besoins véritablement ce projet doit-il répondre ?
- Les caractéristiques du projet. Si vous avez lu le dossier du Maître d'Ouvrage, vous savez que ce Maître d'Ouvrage propose plusieurs options : par exemple, des

options de tracé ou des options sur les gares. Ce sont des caractéristiques du projet qui sont au débat.

À vous d'en débattre et de proposer éventuellement des alternatives.

Trois principes directeurs du débat vont inspirer nos échanges de ce soir et sur lesquels nous allons insister :

- La transparence : toute l'information disponible est mise à disposition,
- L'équivalence : chaque parole a le même poids qu'une autre. Les élus ont la parole, mais avec le même poids que les autres. Chacun peut s'exprimer dans les mêmes conditions et il sera tenu compte de ces propos avec le même intérêt.
- L'argumentation : le débat ne peut avancer et se construire que s'il repose sur des arguments. Si c'est une succession d'avis qui ne sont pas étayés, on n'ira pas très loin. On a donc besoin que les positions soient étayées et argumentées.

Où en sommes-nous de ce débat aujourd'hui ?

Il y a des lieux privilégiés de débat :

Les réunions publiques

Nous sommes aujourd'hui à la dixième réunion locale. Il y a en aura encore six autres. Ces réunions locales permettent d'aborder essentiellement les caractéristiques plus locales du projet. Nous avons à ce jour déjà accueilli près de 2 630 participants au cours des réunions précédentes, c'est dire le succès de ces rencontres.

Suite aux réunions locales, il y a aura une deuxième phase de réunions que nous appelons « thématiques », qui permettent de traiter de thèmes transverses qui intéressent à peu près toutes les géographies. À ce jour, cinq réunions thématiques sont prévues : la première aura lieu à Caen à propos d'aménagement du territoire, mais il y en aura aussi sur le développement économique, le fret, l'agriculture, l'environnement et la dernière portera sur les questions de financement et de rentabilité.

Le site internet

Il rencontre aussi un certain succès puisqu'aujourd'hui, plus de 37 400 visites d'internautes ont été enregistrées sur ce site. C'est un lieu de débat qui permet de satisfaire aux deux missions d'information et d'expression du public.

L'information : sur ce site vous trouverez énormément de documents portant à la fois sur le débat lui-même et sur le projet. J'attire votre attention sur le fait que, outre le dossier de Maître d'Ouvrage, le Maître d'Ouvrage a aussi mis en ligne un ensemble d'études préalables qui constituent un fonds documentaire tout à fait varié et riche que vous invite à consulter.

L'expression : un forum a été mis en place, qui est assez actif. À ce jour, nous avons déjà recueilli plus de 220 avis ou commentaires postés sur cet espace de discussion.

Vous pouvez améliorer votre information en posant des questions. Vous allez le faire ce soir, mais vous pouvez le faire aussi sur le site internet. On en enregistre environ 10 par jour, on en est à 300. On essaie d'y répondre dans un délai acceptable : aujourd'hui, notre performance est de 16 jours. Faites le savoir autour de vous et servez-vous-en aussi si à la suite de cette réunion vous avez encore des questions.

Les cahiers d'acteurs

C'est un autre élément du débat. Ces cahiers d'acteurs sont à votre disposition à l'entrée sous format papier, et sont consultables aussi sur le site internet. Le cahier d'acteur est le moyen privilégié pour les personnes morales d'enrichir le débat en argumentant leurs positions par rapport au projet. Nous avons déjà publié 22 cahiers d'acteurs.

À travers ces réunions publiques, à travers le site internet, l'ensemble des cahiers d'acteurs, le débat est vivant et actif, et c'est ce que nous voulons. C'est un débat en évolution et c'est dans le cadre de l'évolution de ce débat qu'à la suite d'une demande du groupe Europe Écologie Les Verts, sur la suggestion de la Commission Particulière du Débat Public, la Commission Nationale a décidé de lancer une étude complémentaire portant sur les améliorations des infrastructures actuelles : quels sont les potentiels d'amélioration ? Quel serait le coût de ces travaux ? Quels seraient les résultats attendus de telles améliorations ?

Ces études devraient se terminer au début de l'année 2012, et naturellement, nous veillerons à organiser la restitution des résultats de ces études auprès de vous.

Que se passera-t-il une fois que ce débat sera achevé au 3 février ?

La Commission Particulière aura deux mois pour établir un rapport qui rendra compte de l'ensemble des éléments qui ont été collectés au cours du débat sous toutes ses formes. En parallèle, le Président de la Commission Nationale établira un bilan de ce débat public.

Une fois ces deux mois passés et ces bilan et compte-rendu publiés, le Maître d'Ouvrage, Réseau Ferré de France aura trois mois pour, à la lumière de ces éléments, prendre des décisions et dire quelle suite il compte donner à ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Ce projet qu'il va donc vous décrire maintenant par la voix de Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM.

PRÉSENTATION DU PROJET LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

Jean-Damien PONCET, Responsable de la mission Ligne Nouvelle Paris Normandie (RFF) : Bonsoir à toutes et à tous. Nous sommes, Philippe et moi, responsables de la mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie au sein de Réseau Ferré de France, l'établissement public de l'État qui est propriétaire du réseau ferré national, qui l'entretien, qui l'exploite et qui le développe. Sur ce réseau circulent les trains des entreprises ferroviaires, et en particulier, aujourd'hui, ceux de la SNCF.

Nous allons vous présenter en duo les objectifs du projet et ensuite les réponses que nous proposons face à ces objectifs, le débat public portant sur l'ensemble, aussi bien les objectifs que les réponses. Tout de suite, je vais passer la parole à Philippe qui va vous présenter le projet et les différentes hypothèses et scénarios envisageables.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie, RFF : Nous souhaitons commencer cette présentation par un certain nombre de constats qui sont les limites de ce réseau actuel telles que vous les connaissez aujourd'hui, telles que vous les rencontrez.

D'une part, un réseau au bord de la saturation : ici, c'est la ligne Paris-Mantes pour laquelle nous vous donnons des indications. Aujourd'hui, dans une heure de pointe, on sait faire passer 14 trains par heure et par sens. Demain, avec le prolongement d'ÉOLE à l'ouest, on pourra augmenter jusqu'à 16 trains, mais on sera à une limite qui sera impossible à dépasser sans infrastructures nouvelles, alors que les besoins se situent dans une fourchette relativement large, mais en tout cas largement au-delà de ce qui est possible sur les infrastructures actuelles.

La deuxième question est celle de la ponctualité : là, ce sont des statistiques qui concernent les trains normands, avec $\frac{1}{4}$ des trains le matin, en retard de plus 5 minutes à Paris. Bien entendu, il y a des corollaires en Ile-de-France sur les différentes lignes sur lesquelles vous pouvez circuler.

Enfin, des vitesses qui plafonnent. Les Normands sont parmi les rares habitants de l'hexagone à avoir vu leur temps de trajet vers Paris diminuer depuis les années 70, où l'on avait eu des progrès techniques qui avaient permis d'avoir une vitesse relativement intéressante pour l'époque et qui s'est stabilisée, voire même a décréue depuis.

Les trains sur le réseau que nous considérons circulent sur ce même réseau qui est celui qui nous vient du XIXe siècle, cela fait 150 ans qu'il est utilisé, qu'il est modernisé. Il est utilisé de plus en plus et arrive aujourd'hui à ses limites. Le projet que nous imaginons est de dépasser ces limites, comment débloquent le système pour avoir un saut de performance qui soit véritablement nouveau.

Jean-Damien PONCET : Le projet a deux grands objectifs :

- ✓ Améliorer les déplacements du quotidien, rendre les déplacements plus fluides entre les grandes villes, de permettre des TER plus efficaces dans les régions, en Normandie, et des RER, également, plus efficaces en Ile-de-France.
- ✓ Contribuer au développement des territoires en permettant des relations plus étroites entre les villes normandes et Paris, La Défense, Roissy, qui sont des pôles d'attractivité importants ; en facilitant les connexions entre les villes normandes.

Ces deux grands objectifs se sont traduits, à travers les travaux d'un Comité de Pilotage qui a préparé avec RFF comme expert, le dossier qui est aujourd'hui présenté au débat public, à travers un cahier des charges qui fixe au projet des objectifs en termes de :

1. Desserte, c'est-à-dire quels types de trains ? Des dessertes locales ou au contraire des trains rapides ? S'arrêtant dans quelles gares ? Avec quelle fréquence ?
2. Qualité de service : ponctualité, places assises, confort.

Derrière ces objectifs de fréquence et de ponctualité se profile la notion de capacité.

3. Temps de parcours : Quelques chiffres : tout au début, sur la relation Paris-Le Havre, en 1 h¼. Le Président de la République l'a annoncé et ensuite le Comité de Pilotage a étudié et décidé de poursuivre des objectifs de même nature : 1 h ¼ pour Caen, 45 minutes pour Rouen, notamment.
4. Le fret : Il s'agit de s'assurer que, compte tenu des autres projets envisagés aujourd'hui, et notamment sur la liaison Serqueux-Gisors, le projet LNPN venant s'y ajouter, ayant en premier lieu un effet de délestage sur le réseau actuel, compte tenu de cet ensemble-là, vérifier que les trains de fret pourront circuler dans de bonnes conditions, c'est-à-dire que le réseau réponde aux besoins du nombre de trains de fret à faire circuler, donc à nouveau une notion de capacité et également dans de bonnes conditions de fiabilité et de vitesse.

Ces objectifs ayant été définis, le moment était venu de chercher les solutions techniques pour les atteindre, et évidemment, la première solution qui vient à l'esprit est de regarder ce que le réseau actuel peut faire.

Sans surprise, puisque depuis maintenant plus de 20 ans des projets successifs ont été étudiés pour surmonter les difficultés rencontrées, on a pu que confirmer que le réseau actuel ne permettait pas d'atteindre les objectifs ni un seul d'entre eux d'ailleurs.

Une expertise a été commanditée par la Commission Nationale du Débat Public pour s'assurer que l'on avait bien fait le tour des études possibles sur les améliorations éventuelles du réseau existant.

Le constat étant fait, selon nous, que le réseau existant ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés, la solution que nous proposons est de réorganiser le réseau autour d'une Ligne Nouvelle.

Je vais maintenant à nouveau passer la parole à Philippe pour vous présenter en quoi consiste cette ligne nouvelle. J'insiste bien sur la notion de réorganisation du réseau.

Philippe ADAM : Sur ces bases, nous avons réfléchi à la meilleure manière d'atteindre ces objectifs, d'inscrire dans le territoire le projet dont les objectifs ont fait l'objet du cahier des charges qui vient de vous être présenté.

Je vais présenter le sujet en deux parties : un mot sur la Normandie, et je viendrai assez rapidement sur l'Île-de-France. Bien évidemment, s'il y a des questions sur la partie normande, on pourra y revenir dans la partie questions.

Sur la partie normande

Nous avons trois scénarios qui se distinguent par la configuration des branches vers la Basse-Normandie et la Haute-Normandie, avec des coûts qui sont assez différents entre les deux premiers, A et B, et le troisième, le scénario C qui prévoit une traversée, notamment, de l'estuaire de la Seine au niveau du Havre, et un certain nombre d'ouvrages importants au niveau de Rouen qui en font un coût sensiblement plus élevé que les deux premiers.

Le trafic à l'horizon du projet est évalué à une trentaine de millions de voyageurs par an. Les trois scénarios normands n'ont pas d'impact significatif sur le trafic attendu. Sur ces 30

millions de voyageurs, aujourd'hui, nous avons une vingtaine de millions de voyageurs ; sans le projet à l'horizon 2025, nous serions à 26 millions, et le projet apporte les 4 millions supplémentaires, dont les $\frac{3}{4}$ proviennent de la voiture, des gens qui ont préféré le train à la voiture et le quart suivant étant des gens qui aujourd'hui ne voyagent pas et qui verraient là une occasion de voyager.

Sur la partie francilienne

Une première diapositive qui nous tient véritablement à cœur, qui est le prérequis d'inscrire le projet dans son environnement.

La première à chose à faire quand on regarde un projet de ce type est de se poser la question de l'environnement. L'environnement sous toutes ses formes : on pense à la biodiversité, on pense aux trames vertes et bleues, on pense à tout ce qui a trait à l'environnement naturel, mais c'est aussi l'environnement humain : le bâti, l'agriculture, et les sites qui sont reconnus d'intérêt paysagé ; c'est aussi les eaux superficielles, souterraines, etc.

Cette carte est un résultat agrégé du travail de récolte de données que nous avons fait, que nous n'avons pas fait en chambre puisqu'il y a eu un travail avec un certain nombre d'associations, France Nature Environnement, qui a permis de hiérarchiser ces informations environnementales. Pour être simple, on part de l'orange qui est le niveau peut-être de hiérarchie le moins élevé et l'on passe au rouge puis au violet et au noir, qui est sur la gauche de l'image. On voit bien, sur cette image, que le nord de la Seine est un territoire qui présente des enjeux environnementaux importants, le sud de la Seine – sans les minimiser – semble présenter des enjeux environnementaux moindres et c'est donc au sud de la Seine que nous avons choisi d'implanter les options de passage que je vais vous présenter.

Pour mener cette réflexion, il y a un point fondamental à comprendre qui est la volonté que nous avons eue de séparer les trains normands des trains franciliens.

Les « trains normands », avec des guillemets, parce que ces trains s'arrêtent à Mantes-la-Jolie, et dans ces trains il y a de très nombreux voyageurs franciliens qui voyagent, mais pour simplifier le vocabulaire, on les appellera « normands ». Ces trains ne font pas d'arrêts entre Paris et Mantes-la-Jolie et vivent aujourd'hui au milieu de trains franciliens qui, eux, font des arrêts : Poissy, Les Mureaux, les clairières de Verneuil, etc., et qui doivent vivre cette coexistence avec ce que l'on sait aujourd'hui en termes de ponctualité, en termes de capacité sur cette ligne compliquée.

Il va y avoir un premier progrès, vous le connaissez, qui est celui du prolongement du RER E à l'ouest, avec le creusement d'un tunnel entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense. À cet horizon-là, vous voyez que les flux normands et franciliens seront séparés entre Paris et la zone de La Défense, mais la mixité que j'ai décrite persistera sur la partie ouest entre Nanterre, Bezons et Mantes. L'horizon de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie est de compléter ce projet par une Ligne Nouvelle quidepuis la zone de La Défense jusqu'aux abords de Mantes, permette de faire cette séparation en permettant aux trains qui n'ont pas d'arrêts entre Paris et Mantes, d'emprunter la Ligne Nouvelle et aux trains qui desservent les gares intermédiaires, les trains du RER E de rester sur la ligne actuelle, de s'y développer, de voir de nouveaux arrêts. On va le détailler.

Cette séparation des trains normands et franciliens emporte un ensemble de bénéfices qui sont, à nos yeux assez majeurs pour l'Ile-de-France :

D'abord, pour le RER E, c'est la possibilité d'avoir des fréquences supplémentaires. C'est une possibilité qui est liée au fait que les trains rapides n'étant plus là, la capacité peut être utilisée pour créer d'autres trains sur le RER E.

Le deuxième point est celui des gares : les points blancs représentent les gares qui seront desservies par le RER E à l'horizon de sa mise en service, mais le débat public sur ÉOLE a révélé qu'il y avait un certain nombre de besoins qui attendaient d'être satisfaits, notamment dans la boucle de Montesson, et le fait d'avoir délesté cette ligne permettra de répondre à ces besoins sur la boucle de Montesson. Elle permettra aussi de réorganiser les dessertes du RER E de manière à bien desservir l'ensemble de ces points d'arrêts.

Le troisième point est celui des tangentiels. Vous savez peut-être qu'il y a deux projets intéressants de tangentiels, donc de lignes ne passant pas par Paris, de lignes de rocades locales qui sont, la Tangentielle Ouest venant de Versailles, Saint-Cyr, Saint-Germain-en-Laye, Achères et peut-être plus loin jusqu'à Cergy, d'une part, et d'autre part, Sartrouville vers l'est, le long de la Grande Ceinture ferroviaire fret. Ce sont des projets qu'il paraît extrêmement intéressant de connecter au projet Éole. L'impossibilité d'arrêter les trains ÉOLE dans ces gares de correspondance tant qu'on n'a pas enlevé les trains normands de la ligne empêchera ces correspondances à la mise en service d'Éole, par contre avec la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, tout cela devient possible et, à cet horizon, de nouvelles possibilités de déplacements en Ile-de-France pourront être vécues par les habitants de tout ce secteur.

Enfin, le dernier point qui vous intéresse particulièrement : le fait de gagner cette capacité permet de réfléchir à l'avenir du RER A et d'envisager sur le RER A une augmentation des fréquences et de la qualité de service. Donc, des choses qui sont aujourd'hui en discussion pour cet avenir.

C'est l'ensemble de la partie ouest de l'Ile-de-France qui est susceptible de bénéficier de la LNPN. Il ne s'agit pas d'un train rapide qui traverse le territoire sans apporter de bénéfices, il s'agit bien d'un ensemble de bénéfices pour l'Ile-de-France, comme bien sûr pour la Normandie.

Pour arriver à faire ce report de trains normands, il y a une condition : maximiser la capacité de la Ligne Nouvelle en Ile-de-France. Je pourrais y revenir, si vous le souhaitez, avec des explications techniques, mais l'idée qui prévaut derrière est de faire en sorte que l'ensemble des trains circule à la même vitesse. C'est-à-dire qu'il ne s'agit pas de traverser l'Ile-de-France à 250 km/h pour les trains normands. On ne pourrait pas mettre sur cette même ligne des trains qui sont peut-être plus lents, qui vont à Mantes, puis à Vernon, qui roulent eux à 160 km/h. Cela veut dire que tout le monde doit rouler à la même vitesse, et c'est pour cela que nous avons envisagé une ligne dont la vitesse maximale est de 200 km/h avec une première phase d'exploitation dans laquelle on est à 160 km/h.

Les scénarios et leur inscription dans le territoire

La première idée est que l'ensemble des scénarios prennent leur source à Paris-Saint-Lazare qui est la gare d'origine de ces trains de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. On utilise la

ligne actuelle jusque la zone de La Défense où une Gare Nouvelle est possible. Une seconde Gare Nouvelle est possible sur le territoire d'Achères-Confluence, nous y reviendrons. Sur cette base, nous avons quatre scénarios :

Scénario « Confluence-Les Mureaux »

C'est le scénario le plus au nord. Il passe par Achères-Confluence et retrouve la ligne existante dans la région de Vernouillet-Les Mureaux, et poursuit jusqu'à Mantes. À Mantes – et cela sera commun à tous les scénarios –, il y a la possibilité d'aller jusqu'à Mantes-la-Jolie, et il y a un contournement de Mantes qui permet aux trains qui n'ont pas d'arrêt à faire à Mantes d'aller vers la Normandie.

Scénario « Confluence-Chanteloup »

Ce second scénario est un petit peu plus au sud, passant également par Achères-Confluence et débouchant dans la boucle de Chanteloup, traversant la Seine et poursuivant vers Mantes et la Normandie.

Scénario « Confluence-Poissy »

Ce troisième scénario via Achères-Confluence est cette fois-ci plus au sud, par Poissy.

Scénario « Mantes direct »

Ce dernier scénario, plus direct, ne passe pas par Achères-Confluence, et c'est le scénario le plus au sud.

Plus précisément, ces cartes montrent les options de passage que nous avons retenu. Cela génère toujours une certaine frustration au moment du débat public, mais aujourd'hui, nous n'avons pas de tracé précis, ce n'est pas le stade où nous pouvons dire à un ou cinq kilomètres près que la ligne va passer ici. Nous sommes sur des options de passage qui sont des bandes de territoires dans lesquels s'inscrira le projet, dans lequel nous chercherons des tracés à l'étape suivante. Dans certaines parties du territoire, malgré tout, les options de passage sont plus réduites parce qu'il y a soit des contraintes soit des opportunités, mais il s'agit bien d'option de passages.

Nous avons fait figurer sur un bleu plus foncé là où probablement la ligne serait souterraine, donc à l'est de la zone, là où la densité urbaine est la plus forte, et en plus clair, ce sont les parties où la ligne pourrait être aérienne puisque la densité urbaine y est moins forte, et les possibilités de passer en aérien plus importantes.

Le premier scénario passant par Achères retrouve la ligne que l'on cherchera sans doute à accoler à la ligne actuelle, vers Mantes d'une part, et vers la Normandie d'autre part.

Le second scénario, depuis Achères directement vers l'ouest, sortant dans la boucle de Chanteloup et essayant de retrouver l'autoroute A13 pour s'y jumeler le plus possible, si les choses sont possibles.

Le troisième scénario passe par la zone d'Achères également et fait un crochet vers le sud, et là il retrouve le plus vite possible l'autoroute pour essayer de s'y accoler le plus possible jusqu'aux abords de Mantes.

Enfin, le dernier scénario direct qui débouche dans les environs du sud de Poissy et qui poursuit sa route le près possible de l'autoroute A13 également.

Quelques éléments de comparaison sur ces quatre scénarios

Le coût : il s'étage entre 3,9 et 4,9 milliards d'euros. Ce sont des coûts évidemment assez importants puisqu'il y a des ouvrages souterrains, il y a des gares complexes, comme celle de La Défense, auquel s'ajoute le contournement de Mantes dont le coût est commun aux quatre scénarios pour 500 millions d'euros. Le moins cher est celui qui débouche dans la boucle de Chanteloup, le plus cher étant celui qui est le plus au nord, arrivant du côté des Mureaux.

Le temps de parcours Paris-Mantes : une différence qui paraît relativement faible. Malgré tout, la minute et demie que coûte le troisième scénario, multiplié par 30 millions de voyageurs annuels, commence à faire quelque chose d'important. Malgré tout, on est sur des scénarios qui sont relativement comparables en termes de temps de parcours Paris-Mantes. Le gain de temps entre Paris et Mantes est relativement faible. On est sur quelque chose de l'ordre de quelques minutes : 4 minutes. Sur la partie francilienne du projet, on est bien sur un projet qui vise à gagner de la capacité à la fois pour les normands et pour les franciliens. Le gain de temps de parcours étant, lui, un peu corollaire, un peu annexe, mais les 4 minutes contribue bien sûr à l'ensemble des gains sur les trains vers la Normandie.

Les enjeux environnementaux : la diapositive est extrêmement synthétique par rapport à ces questions. Il y a un premier sujet qui est celui des traversées de la Seine. La plupart d'entre elles sont souterraines, mais malgré tout, quand une traversée est souterraine, il faut faire attention sur les questions de nappes, il y a des précautions à prendre. Évidemment, les deux scénarios qui sont les plus au nord ont quatre traversées de la Seine ; ceux qui sont plus au sud ont plutôt deux traversées, donc plutôt plus favorable de ce point de vue. Le deuxième sujet que l'on peut retenir c'est que sur le scénario le plus au nord, on est dans la Vallée de la Seine, donc on a des enjeux qui sont essentiellement urbains, même s'il y a des territoires agricoles résiduels, interstitiels, qui sont encore présents et auxquels il faudra faire attention. À l'inverse, les autres scénarios et le contournement de Mantes sont sur des territoires qui sont essentiellement agricoles, donc avec des problématiques liées à l'agriculture, mais aussi aux petites forêts qui peuvent exister dans ces territoires. Et enfin, la Vallée de La Vaucoeurs qui présente une difficulté particulière qu'il faudra regarder avec attention sur le contournement de Mantes.

Ce sont les très grandes données environnementales sur le sujet.

Ce tableau des quatre scénarios franciliens étant fait, je vais venir plus précisément sur le sujet de la gare de Confluence.

Cette gare de Confluence est apparue au cours du travail d'élaboration que nous avons fait avec le Comité de Pilotage, avec la demande d'imaginer une gare qui soit utile pour des trains qui sont, dans le jargon ferroviaire, les trains dits « inter-secteurs », c'est-à-dire ces trains qui viennent de province, qui vont vers d'autres destinations en province, ailleurs, et qui contournent Paris en desservant des gares franciliennes. La desserte de ces gares franciliennes est extrêmement importante pour l'équilibre financier de ces trains. Aujourd'hui, des trains qui font Lille-Marseille s'arrêtent à Roissy, à Marne-La-Vallée. Il y a

donc des échanges de voyageurs qui en font tout l'intérêt, au-delà des liaisons province-province.

L'idée, c'est que pour des trains venant de Normandie, de s'arrêter dans une gare située sur le territoire de la Confluence, et de poursuivre vers d'autres destinations nationales.

Où placer cette gare ?

L'idée première, pour placer cette gare, est de rechercher des correspondances avec les transports locaux, avec les lignes lourdes, donc le RER A, le RER E, la Tangentielle Ouest, qui sont les trois lignes fortes qui irriguent le secteur où nous sommes. D'où une localisation plus précise dans ce territoire situé sur le nord de Saint-Germain-en-Laye et la ville d'Achères, représenté en orange, sur laquelle nous avons cherché des possibilités.

Nous avons imaginé deux emplacements possibles :

- ✓ Un emplacement situé sur la gare de triage d'Achères-Grand Cormier que vous pouvez apercevoir sur la droite quand vous prenez le RER vers Paris. C'est un emplacement qui se situe au milieu de la forêt de Saint-Germain, sur lequel on peut imaginer d'avoir une gare de la Ligne Nouvelle ; sur lequel il serait possible d'avoir une gare supplémentaire sur le RER A, mais cela supposerait un arrêt supplémentaire du RER A à cet endroit ; sur lequel nous regardons dans quelle mesure la Tangentielle Ouest peut également faire une desserte. Ce n'est donc pas forcément facile de ce point de vue là, mais en tout cas, c'est un des emplacements possibles.
- ✓ Un emplacement situé au nord d'Achères, dans la Plaine d'Achères juste au nord de l'urbanisation. C'est un emplacement qui est plus favorable en termes de connexions avec les autres modes de transport, avec le RER A, notamment, la Tangentielle Ouest quand elle sera réalisée ; avec des sujets techniques assez importants à regarder, notamment en ce qui concerne les questions d'inondations, qui seront à regarder globalement avec les questions qui sont liées aux projets urbains qui sont dans le secteur et au grand projet de plateforme logistique et de développement portuaire, qui sont prévus dans cette zone.

Comment est-ce que les trains inter-secteurs venant de l'ouest et desservant cette gare poursuivent vers le réseau national ?

La solution la plus immédiate est l'idée de se raccorder vers le réseau existant et de gagner la Grande Ceinture fret pour aller vers le réseau Roissy et le réseau TGV. C'est possible de façon simple avec la solution la plus au sud, la solution dite « Grand Cormier », sur le triage. C'est plus compliqué sur la seconde solution, parce que cela suppose de faire des ouvrages assez conséquents pour retrouver les lignes actuelles.

Quelques points de comparaison sur les deux sites

- Les connexions : Sur Achères-ville, plutôt favorable en termes de connexions aux différents réseaux, sauf le RER E.

Sur Grand Cormier, des possibilités, mais qui ne sont pas forcément évidentes : un arrêt de plus sur le RER A suppose que tout le monde s'arrête, y compris ceux qui n'ont pas à descendre là. La Tangentielle Ouest ne passe pas naturellement là, mais peut-être que l'on peut trouver des solutions. Et puis, l'on est en pleine forêt, donc l'accès voiture, l'accès bus est un petit plus compliqué.

- En termes de développement urbain : Sur Achères-ville, on a des projets, on est sur quelque chose qui existe – nous en dirons un mot tout à l'heure autour des projets du Contrat de Développement Territorial.

Sur Grand-Cormier, dans la forêt, cela paraît beaucoup plus compliqué.

Cet accès à Roissy, aux lignes à grande vitesse, dans un premier temps, la mise en service de Ligne Nouvelle Paris-Normandie pourrait se faire par le réseau existant – les trains arrivant de l'ouest qui gagneraient la ligne actuelle ne peut se faire de façon évidente que pendant les heures creuses. Aux heures de pointe, aujourd'hui, la densité de circulation est telle qu'il est difficile d'imaginer des circulations de trains supplémentaires–, et de là, sur la Grande Ceinture fret, jusqu'à Stains où l'on peut rebrousser et gagner le réseau vers Roissy ou le nord, puis vers l'est.

L'horizon majeur est celui de la réalisation d'une rocade nord-ouest sur laquelle on est sur des réflexions extrêmement en amont, mais qui permettrait, depuis Confluence, un passage par Nanterre-La Défense ; différentes possibilités existent d'aller jusqu'à Roissy et rapidement vers le réseau TGV.

C'est à cet horizon-là que la gare de la Confluence est véritablement fonctionnelle et qu'elle prend tout son sens. Si l'on fait une comparaison aujourd'hui à l'horizon LNPN en termes de fréquences, on serait sur des choses relativement modestes, quelques trains par jour. Ce serait sans doute mieux à l'horizon d'une rocade, en termes de temps de parcours. Aujourd'hui, on serait sur l'utilisation de lignes actuelles qui nécessiterait, de Confluence à Roissy, quelque chose comme 45 minutes alors qu'à l'horizon d'une rocade, on est sur des choses qui sont complètement différentes – sans avoir de chiffres exacts –, qui seraient de l'ordre de 15 à 20 minutes, et en tout cas sur des progrès significatifs. C'est véritablement à cet horizon-là que la gare de la Confluence peut prendre son sens pour la desserte du territoire.

Jean-Damien PONCET : Comme vous le voyez, on ne manque pas de sujet ! Pour terminer cette présentation, je reviens sur les grands objectifs du projet, pour qu'on les ait toujours en tête :

- Contribuer au développement des territoires en améliorant l'accessibilité, en créant du potentiel de relations, de liens supplémentaires entre les villes, les agglomérations.
- Répondre aux besoins de déplacements du quotidien.

Pour atteindre ces deux ambitions, ce que propose le projet n'est pas simplement de plaquer un schéma importé ou trouvé sur étagères, puisque vous avez vu qu'il ne s'agit pas d'une ligne à grande vitesse classique, il s'agit bien de redessiner un réseau et de proposer un projet qui soit adapté au territoire.

C'est un projet qui est né sous l'égide d'un Comité de Pilotage auquel participaient un certain nombre d'élus des collectivités territoriales des trois régions concernées, y compris des territoires dans lesquels nous sommes ce soir, ainsi que des représentants du monde économique. Ce projet est né dans la concertation, se poursuit dans la concertation avec le débat public. Les projets précédents qui n'ont pas connu de suite n'avaient pas bénéficié de cet exercice.

Nous sommes, Philippe et moi, dans le cadre de ce débat à votre disposition pour répondre à vos questions, ce soir et également sur le site internet, sur lequel je dois dire que nous recevons des questions parfois fort intéressantes. Pas que, mais néanmoins !

Merci de votre attention.

Dominique SIMON : Merci, Messieurs. Comme nous vous l'avons annoncé, pour compléter votre intervention, avant les questions-réponses, nous avons prévu une présentation du projet Grand Paris « Confluence Seine-Oise ». J'invite Monsieur MORGANT à nous rejoindre.

PRÉSENTATION DU PROJET GRAND PARIS « CONFLUENCE SEINE-OISE »

David MORGANT, EPAMSA : Bonsoir. Effectivement, on a parlé d'une gare Confluence, mais Confluence est peut-être un mot mystérieux : c'est bien sûr Confluence Seine-Oise, la confluence de la Seine et de l'Oise, notamment le projet métropolitain de port d'Achères. C'est aussi la confluence des transports – on l'a vu dans la présentation de RFF – puisque ce secteur concentre un certain nombre de dessertes, notamment à travers le RER A, le RER E, Éole, la TGO et le projet qui nous concerne ce soir.

La Confluence, c'est aussi l'un des neuf territoires du Grand Paris, qui s'appelle « Confluence Seine-Oise » et qui est bâti autour du port d'Achères, du pôle urbain de Cergy-Pontoise et des développements dans la partie Deux Rives de Seine, boucle de Chanteloup, Poissy, Achères, Conflans.

L'État a proposé ce territoire, avec les collectivités locales, pour que puisse se développer un « Contrat de Développement Territorial », qui est dans le cadre de la loi du Grand Paris. Il a confié l'EPAMSA, Établissement Public d'Aménagement de l'État, que je dirige, le soin de mener à son étude préparatoire, avec les collectivités territoriales concernées. C'est un petit éclairage sur ce point que je vais faire ce soir.

Le territoire s'étend de Poissy jusqu'à Cergy-Pontoise, en passant par l'agglomération des Deux Rives de Seine, et Poissy, Achères et Conflans.

Le premier enjeu de ce territoire, on le voit sur la diapositive, est un enjeu qui rejoint aussi les enjeux de l'Axe Seine. Dans le cadre du Grand Paris, on a aussi beaucoup parlé de l'Axe Seine, et l'on a aussi un Commissaire général au développement de la Vallée de la Seine, Antoine RUFENACHT, et l'on voit bien le rôle clé que peut jouer ce territoire comme rotule entre l'Axe Seine et le Grand Paris. C'est un point important puisque va bientôt être mis en service le Canal Seine Nord qui connectera l'Oise et la Seine à l'ensemble du réseau fluvial du nord de l'Europe, et évidemment, cela crée aussi une compétition et une concurrence par rapport à l'axe normand, Paris-Rouen-Le Havre. Ce territoire est aussi un enjeu important pour pouvoir relever ce défi de la desserte maritime et fluviale de l'agglomération parisienne.

Un des points pour y répondre est évidemment le projet du port d'Achères qui concerne l'ensemble de ce territoire, aussi bien en matière de transport et de logistique, mais aussi de développement économique.

L'autre point, qui est plus sur le territoire lui-même, permet d'identifier un certain nombre de secteurs de développement : je citerais notamment, ici à Cergy-Pontoise, sur ce que l'on appelle « le secteur grand centre », sur lequel l'agglomération travaille et aussi l'autre secteur qui est le secteur du patrimoine, autour de Neuville-sur-Oise, et notamment le projet d'implantation des réserves du Louvres auquel est associé un certain nombre d'universités et d'écoles.

Autre point de développement, le port d'Achères dans toutes ses dimensions, et ce qui est autour, aussi, dans le sud de la boucle de Chanteloup et de la ville de Poissy, notamment avec des éco-pôles, à travers les dimensions d'écoconstructions, éco-industries et tout ce qui tourne autour de la mobilité sur l'ensemble du territoire.

Ce projet est cours de réflexion avec un Comité de Pilotage, présidé par le Préfet de région et avec toutes les collectivités territoriales, les agglomérations, les communes, mais aussi les départements et la région, les partenaires associés – RFF – et bien sûr, Port de Paris, les chambres de commerce et les universités. L'idée est de voir comment on peut répondre à une ambition de type pôle métropolitain dans le cadre du Grand Paris. C'est dans le cadre de ce projet, aussi, que s'intègre cette demande, cette proposition que nous a exposé RFF, d'un arrêt à Confluence, donc confluence Seine-Oise dans ses différentes acceptions.

Merci de votre attention.

Dominique SIMON : Merci beaucoup. Nous allons passer maintenant à la phase proprement dite des questions-réponses.

Pour que cela fonctionne bien, il faut tout de même quelques petites règles. Fort de l'expérience des réunions précédentes, la Commission Particulière des débats publics vous propose de procéder comme suit :

Une première phase qui est destinée essentiellement à améliorer votre information. Pour s'assurer que tous ceux qui ont une question peuvent la poser, nous allons commencer par une phase qui est surtout dédiée à des questions. Des questions courtes. On va vous demander de limiter votre temps de parole à une minute (on a un chronomètre, donc on va regarder !) On fera des réponses courtes.

Une deuxième phase où l'on relâchera un petit peu la contrainte sur le temps, tout en limitant tout de même votre intervention, à trois minutes, ce qui permettra à ceux qui souhaitent exprimer un avis ou une opinion de la développer un peu plus longuement.

On vous a donné des papiers à l'entrée. Vous pouvez formuler vos questions par écrit, si vous ne souhaitez pas le faire oralement. Sachez que toutes ces questions sont enregistrées. Nous essayerons, si nous avons le temps et la possibilité, d'y répondre ici. Si nous ne le faisons pas, de toute façon vous recevrez une réponse qui sera postée sur internet, et vous aurez une réponse selon les moyens que vous aurez spécifiés. N'hésitez pas à utiliser l'écrit si vous le préférez à l'oral.

Pour vous exprimer, nous avons quatre hôtesse dans la salle. On va essayer de distribuer la parole en tournant, de façon aléatoire. Levez la main pour signifier que vous souhaitez dire quelque chose. Quand je vous aurai donné la parole, l'hôtesse vous donnera le micro. Si vous voulez bien avoir la gentillesse de vous lever et de vous présenter avant d'exprimer votre question ou votre avis, ce sera parfait.

On commence par les questions courtes. Une minute. Monsieur.

Bernard BENITO, Cergy : Une question sur la Tangentielle Ouest. Le débat public avait été commencé sur la partie Achères-Saint-Cyr. Il s'est arrêté, ce qui fait que la partie Saint-Germain – Saint-Cyr et la partie Saint-Germain – Achères a été abandonnée. Quand on voit les problèmes de la gare de Confluence Correspondances, je voulais savoir où on en était sur ces problèmes detangentielles.

Philippe ADAM : Nous avons des représentants de la direction régionale de RFF qui vont répondre mieux que nous pourrions le faire sur le sujet.

Vincent DEVIGNES, Réseau Ferré de France : Le projet de la Tangentielle Ouest est découpé en plusieurs phases. La première phase, qui correspond à la section Saint-Cyr – RER C, Saint-Germain – RER A, pour laquelle il y aura une enquête publique en 2012, il est toujours prévu avec différentes phases de monter jusqu'à Achères, puis Cergy. On est bien sur un projet de Saint-Cyr – RER C jusqu'à Cergy avec en complément peut-être une arrivée aussi à évoquer sur Versailles-Chantiers.

Dominique SIMON : Merci.

Henri POIRSON, Cergy et Saint-Ouen-l'Aumône : On parlait à l'instant d'une Tangentielle Ouest. On va rester sur les tangentielles. Il y en a une autre qui s'appelle la Tangentielle Nord, et je suis étonné de ne pas la voir arriver aussi bien à Achères-Grand Cormier où une interconnexion serait d'autant plus favorable avec la LGV Normandie, et en correspondance avec la Tangentielle Ouest, le RER A et le RER E. Pour ce qui est des voitures et des stationnements autour d'Achères-Grand Cormier, je pense qu'il n'y a pas trop de problèmes pour pouvoir en trouver vu que la gare de triage est de moins en moins utilisée.

Dominique SIMON : On va solliciter de nouveau Monsieur DEVIGNES.

Vincent DEVIGNES : Je crois qu'il est prévu une présentation du projet de la Tangentielle Nord lors d'une prochaine réunion, je pense à Houilles. Je ne suis pas un spécialiste de ce dossier, mais ce que je peux dire c'est que le tronçon central qui va d'Épinay à Noisy-le-Sec est aujourd'hui en chantier, et actuellement, on est en train de valider les avant-projets. Les enquêtes publiques ont déjà eu lieu pour les tronçons aux extrémités. Donc, le projet, pour sa partie ouest, s'arrête en correspondance à Sartrouville.

Luc ROBERT, SNCF Transilien : Bonsoir. Juste une petite précision d'exploitant : effectivement le projet de Tangentielle Nord s'arrête à Sartrouville et ne va pas jusqu'à Achères pour une raison relativement simple et que vous comprendrez, à savoir que cela nécessiterait de créer deux voies supplémentaires entre Sartrouville, Maisons-Laffitte jusqu'à Achères, et en particulier entre Sartrouville et Maisons-Laffitte, c'est extrêmement compliqué. La Tangentielle Nord aura une fréquence de 5 minutes dans un premier temps, de 3 minutes à terme. Il est absolument impossible de rajouter une vingtaine de trains par heure

et par sens sur les installations existantes actuelles entre Sartrouville, Maisons-Laffitte et Achères. C'est ce qui explique que pour l'instant le projet est clairement cantonné à Sartrouville.

Philippe ADAM : Je voulais rajouter une précision par rapport au triage d'Achères et à ce qui paraît être aujourd'hui une sous-utilisation. Il faut savoir que beaucoup de choses peuvent se passer sur ce triage : il y a le raccordement de la plateforme fret d'Achères qu'il faut prévoir, il y a différents projets autour du garage du matériel roulant, éventuellement la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, c'est donc un territoire à enjeu ferroviaire très fort et dont il paraît difficile aujourd'hui d'aliéner des parties.

Dominique SIMON : Merci. D'autres questions ?

Gérard SANDRET, Cergy : Je vais poser deux questions, si vous le permettez.

La première : dans le débat, il y a un présupposé : il faut améliorer la desserte, il faut augmenter la capacité de circulation entre Paris et la Normandie. Est-ce que c'est une réalité ? Est-ce qu'il faut l'augmenter ? Est-ce que la solution n'est pas de diminuer la demande plutôt que d'augmenter l'offre ?

La deuxième : j'ai très peu entendu parler d'intermodalité, à part quelques réflexions à la fin de la présentation sur la présence du port d'Achères. On n'a pas du tout parlé de l'intermodalité entre les voies ferrées, les voies routières, les voies navigables. J'aimerais que l'on m'explique un peu pourquoi.

Jean-Damien PONCET : Vous suggérez que l'on pourrait réduire les nombres de déplacements pour éviter d'avoir à augmenter la capacité dans les trains. J'ai éventuellement un avis personnel sur la question, mais ce n'est pas le lieu de l'exprimer. Si la société évolue de telle sorte que les nombres de déplacements diminuent, vous auriez, à terme, raison. Cela risque de ne pas se produire très rapidement, et aujourd'hui, la réalité des choses c'est qu'il y a des gens dans les trains, il y a des gens qui voudraient prendre le train, que les gens qui sont dans les trains ne sont pas satisfaits de la manière dont cela se passe, et le projet consiste à pouvoir, le moment venu, et il nous semble que c'est le plus vite possible, apporter des réponses à cette réalité d'aujourd'hui.

Si le projet devait être différé pour des raisons X ou Y et qu'entre-temps la loi Grenelle évolue en disant qu'on ne fait plus de ligne à grande vitesse ni de ligne nouvelle, qu'entre-temps les nouvelles technologies – parce que j'ai eu cette question sur le site internet – fassent que l'on ait plus besoin de se déplacer, à ce moment-là, il sera encore temps d'y renoncer, mais aujourd'hui, ce que l'on fait, c'est que l'on anticipe ce besoin-là. Comme il faut dix ans, voire quinze ans pour faire un grand projet de ce genre, il n'est jamais trop tôt pour l'étudier. C'est ce que nous sommes en train de faire.

Philippe ADAM : En complément, si l'on peut peut-être souhaiter que l'ensemble des déplacements diminue, peut-être peut-on également souhaiter que les modes utilisés pour ces déplacements aillent vers le ferroviaire, plus respectueux de l'environnement que ne le sont d'autres modes, donc qui pourrait peut-être contrebalancer une diminution éventuellement des déplacements dans leur ensemble.

Jean-Damien PONCET : Sur l'intermodalité, vous pensiez aux transports de marchandises ? D'une façon générale ?

On a beaucoup insisté sur les enjeux concernant les transports dans ce secteur nord-ouest de l'Ile-de-France. On a parlé aussi d'interconnexions, on a parlé de points de correspondances entre différents types de réseaux, on est à fond dans le transport collectif, donc cela sous-entend que l'on a une certaine prise en compte de ce que serait le bon équilibre entre les déplacements en automobile et le ferroviaire, je pense que c'est tout à fait implicite dans la démarche.

Ensuite, en ce qui concerne la façon dont on peut accéder à toutes les gares dont on a parlé par les modes doux – cela fait partie du sujet, par exemple, pour la gare de Confluence, c'est un des critères qui n'a pas été cité exactement sous ce libellé, on a parlé de développement urbain, mais d'une façon générale, quand on présente le projet – alors, c'est peut-être plus visible dans la partie normande – on s'attache à démontrer l'intérêt qu'il y a, et dans quelle mesure le projet donne toujours la préférence aux gares de centre-ville, par exemple, plutôt qu'à des gares nouvelles à l'extérieur, pour la simple raison que les gares de centre-ville, ayant été structurantes pour la formation des villes et pour la conception des réseaux de tous modes des villes en question, ce sont les meilleures gares, les meilleurs points pour garantir l'intermodalité à laquelle vous faites référence.

Philippe ADAM : Pour ce qui est de l'Ile-de-France, effectivement, c'est sous-jacent dans les présentations, on ne peut pas tout dire dans ce temps initial, mais c'est vrai que nous avons imaginé le projet autour de points d'accès qui soient des points véritablement très importants du point de vue de l'intermodalité. C'est notamment pour cela que le projet a sa source à Paris-Saint-Lazare, parce que Paris-Saint-Lazare, c'est des lignes de métro, c'est du RER, c'est des lignes de bus, alors qu'il y a pu avoir des expressions au début du projet disant que finalement cela pourrait être Pleyel ou à d'autres endroits. Paris-Saint-Lazare est le cœur d'un quartier extrêmement important, le premier quartier des affaires de l'Ile-de-France, mais c'est aussi de l'intermodalité.

C'est la question aussi de la gare de Nanterre-La Défense sur laquelle on a, de façon très complémentaire avec la gare Saint-Lazare, des correspondances possibles avec les RER et avec le métro du Grand Paris pour lequel on offre, venant de l'ouest, venant de Nantes et de la Normandie, des possibilités d'intermodalités. On a parlé sur Confluence du fait que nous proposons des sites qui soient des sites en intermodalités ; sur Mantes, on a imaginé ne pas avoir une Gare Nouvelle – ce qui aurait pu être suggéré –, mais bien que les trains qui doivent desservir Mantes desservent la Gare Centrale où l'on fait les correspondances ; la Normandie, Jean-Damien en a parlé. Donc, l'intermodalité est véritablement au cœur du projet et de la façon dont il a été conçu.

Dominique SIMON : Merci. Je vais laisser la parole à Madame.

Anne GELLÉ, Argenteuil : Ma question concerne les nouvelles lignes que vous créez à Saint-Lazare. On fait partie du Comité Intergares, et à chaque fois on nous dit que l'espace est très contraint autour de Saint-Lazare. Comment réussissez-vous à faire encore une ligne supplémentaire ? La gare est en travaux actuellement, elle doit être livrée prochainement. Comment cela se passe-t-il ? Cela paraît bizarre.

La deuxième question concerne aussi la Tangentielle. J'aimerais bien que vous reveniez pour nous expliquer comment se fait-il que la Tangentielle Nord n'arrive pas à connecter avec le RER E qui est prévu ? Il est vraiment étonnant que l'on n'arrive pas à faire des projets qui se connectent les uns aux autres, et que ce soit vraiment un objectif en soi.

Philippe ADAM : Sur la gare Saint-Lazare, comme je vous le disais tout à l'heure, on a le prolongement d'Éole à l'ouest qui va permettre à la gare Saint-Lazare de gagner de la capacité. Aujourd'hui, vous avez six trains franciliens qui sont les trains Paris-Les Mureaux, Paris-Mantes, et ces trains à l'horizon du prolongement d'Éole à l'ouest, n'iront plus dans la gare Saint-Lazare et iront dans la gare d'Hausmann-Saint-Lazare. Cela veut dire que là, nous avons une petite capacité supplémentaire qui sera créée.

La question qui est devant nous est comment nous utilisons cette capacité ? Nous avons fait un travail sur la gare Saint-Lazare pour voir dans quelle mesure nous pouvions prendre en compte d'une part les besoins de la LNPN, mais aussi des souhaits qui pourraient voir le jour dans le futur sur des lignes comme celles qui desservent Argenteuil, notamment les lignes vers Sannois et vers Conflans-Sainte-Honorine qui, si le STIF souhaite augmenter les dessertes dans le futur, pourraient avoir des besoins. Nous prenons en compte l'ensemble des besoins de manière à concevoir le projet : des besoins à la fois de grande distance, mais aussi des besoins de transports franciliens proches, et nous avons vérifié que des choses étaient possibles à la gare Saint-Lazare. Cela a fait partie du projet.

Sur la question de la Tangentielle, il faut savoir que la ligne Paris-Mantes d'aujourd'hui a deux voies, entre Paris et Vernouillet-Verneuil, et il y a des sections à quatre voies, des sections encore à deux voies, des sections à trois voies jusqu'à Mantes. C'est donc une ligne qui a un tuyau sur lequel il y a une voie par sens – quand je dis deux voies, c'est une voie par sens – et sur cette voie par sens se succèdent des trains sans arrêt et des trains avec arrêts avec une fréquence extrêmement élevée. Cela veut dire qu'aujourd'hui, nous ne sommes pas à même de présenter une desserte qui s'arrêterait sur ce tronçon-là, parce que si les trains s'arrêtaient, alors d'autres trains ne pourraient pas passer. C'est un problème de compromis entre les différentes dessertes. C'est pour cette raison qu'à l'horizon de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, le fait que les trains qui sont sans arrêts, les trains que j'ai appelés normands, disparaissent de la ligne actuelle, donnent du champ sur la ligne actuelle pour que les RER E puissent s'arrêter plus fréquemment sur la ligne. Cela veut dire qu'à cet horizon-là, la connexion à Sartrouville entre le RER E et la Tangentielle Nord devient possible.

Tout cela doit sans doute être corrélé avec une augmentation de la fréquence puisque si l'on commence à arrêter les trains dans toutes les gares, les gens des gares terminales vont avoir un temps de parcours allongé. Cela suppose qu'on imagine des dessertes avec des politiques de dessertes qui soient différentes, des trains qui soient omnibus jusqu'à un point, puis directs, etc. Tout cela est à étudier, ce sera la STIF qui l'étudiera. Aujourd'hui, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie offre des potentialités nouvelles qu'il faudra saisir. C'est tout un processus d'études qui va commencer maintenant, mais le STIF est aujourd'hui extrêmement occupé avec la mise en service d'Éole, il y a déjà beaucoup de travail sur cette phase-là.

Dominique OUDOT, Cergy : En vous écoutant, j'avais l'impression que l'agglomération était un petit peu en marge du projet. Elle était déjà assez en marge, me semble-t-il, du projet du Grand Paris, elle me semble aussi un petit peu en marge par rapport à ce projet. Je rappelle quand même qu'il y a 200 000 habitants et 150 000 emplois, et j'ai comme le

sentiment qu'il y a un problème crucial qui est celui de la ligne A du RER. Je me demande dans quelle mesure ce projet intègre cette problématique du RER A qui, à mon avis, ne va que s'accroître étant donné que l'urbanisation se poursuit sur l'agglomération.

La deuxième problématique est celle d'une véritable gare grande ligne sur l'agglomération. A ma connaissance, c'est une des seules agglomérations françaises qui ne dispose pas d'une gare grande ligne.

Olivier GUÉRIN : L'intervention rejoint une question écrite de Madame LAPORTE : « *L'interconnexion Nanterre-préfecture sera-t-elle supprimée ? On ne parle pas de Nanterre avec Saint-Germain-en-Laye : la ligne A du RER est très saturée et sera encore plus saturée avec les nouveaux arrivants, les logements, etc.* »

Jean-Damien PONCET : Il y a des effets directs et des effets indirects, mais les effets indirects de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, en termes de délestage de l'infrastructure actuelle, peuvent aller jusqu'à envisager des redéploiements du RER A en faveur de la ligne Cergy. Simplement, ces redéploiements sortent du champ de notre projet, et par ailleurs, de la compétence de l'équipe de la mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Peut-être quelqu'un du siège de RFF pourrait dire quelques mots sur le schéma directeur du RER A en termes d'échéances et en termes de gouvernance, également.

Sylvain ALONSO, Direction régionale Ile-de-France, chargé de projet sur le RER A et sur le port d'Achères : Concernant le RER A, quelque chose d'important : le réseau est saturé et on est dans une démarche où l'on investit véritablement au quotidien sur ce réseau. À titre d'exemple, en 2009, on a fait des dépenses d'entretien de 16 millions d'euros. Depuis, elles augmentent d'un million d'euros par an en moyenne et vont à terme jusqu'à 20 millions d'euros en 2012. Pour les renouvellements, les chiffres sont du même ordre de grandeur : 10 millions d'euros en 2010, 6 millions d'euros cette année, et l'année prochaine, on sera même jusqu'à 35 millions d'euros, parce que l'on aura une opération très importante qui est un renouvellement en voie ballast, qui est l'opération la plus importante de renouvellement que l'on puisse faire entre Neuville-Université et Cergy-Préfecture. La ligne A du RER est donc déjà une problématique très forte pour RFF et la SNCF. Le RER A est pour nous une ligne véritablement sensible.

On se rend compte, effectivement, qu'il y a des problèmes de régularité, de robustesse de la ligne que l'on ne pourra pas résoudre sans investissements d'infrastructures sur la Ligne Nouvelle, d'où l'idée d'un schéma directeur qui consiste à faire de nouveaux investissements afin de résoudre les problèmes, notamment de régularité. Par exemple, les choses que l'on aura sur les branches de Cergy et Poissy du RER A, c'est l'aménagement du plan de voie de la gare de Cergy-le-Haut, afin de faire en sorte que les trains puissent se retourner plus facilement et qu'il n'y ait pas d'attentes, d'effet bouchon dans les gares qui sont en amont : Cergy-Saint-Christophe, Cergy-Préfecture, etc. On va aussi faire en sorte que les trains puissent circuler à contre-sens sur certaines voies où ce n'est pas permis aujourd'hui, afin de créer de nouveaux itinéraires et de ne pas bloquer le trafic en cas d'incident sur une voie.

Avec ce schéma directeur, on va réaliser de nouvelles infrastructures, les études sont actuellement en cours et au premier semestre 2012, on devrait avoir fini les études et faire valider ces études en Conseil du STIF pour ensuite aller sur des phases de schémas de principes et d'avant-projets. Les horizons sont assez proches puisque des travaux sont prévus

aux alentours de Nanterre-Préfecture, et l'on va essayer de grouper nos travaux avec les travaux d'Éole. On a des travaux d'infrastructures assez lourds que l'on souhaite mettre en œuvre dès l'horizon d'Éole.

Pour ce qu'il est possible de faire sur les changements de desserte, comme l'ont dit Philippe et Jean-Damien, le fait que les trains normands vont aller sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, on aura une capacité disponible nouvelle sur la liaison Paris-Mantes actuelle. À ce moment-là, il y aura plusieurs solutions : on pourra donner une nouvelle capacité à Éole, on pourra donner une nouvelle capacité au RER A sur Poissy ou sur Cergy, ou encore une dernière option, une nouvelle capacité du Groupe 3 sur Cergy, parce que Cergy est également desservi par le Groupe 3.

Aujourd'hui, des réflexions sont en cours, qui font également partie du schéma directeur du RER A, mais sur les évolutions de dessertes, c'est plutôt des choix qui relèvent de décisions STIF qui devra s'exprimer et faire des choix, bien évidemment en concertation avec les populations de Cergy, de Poissy et toutes les zones traversées par le RER A actuel.

Jean-Damien PONCET : Vous aviez une deuxième question qui est un effet plus direct de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, concernant ce que vous appelez une gare grande ligne.

Aujourd'hui, les trains normands ne s'arrêtent pas dans le secteur de Confluence et le projet LNPN va transporter des voyageurs normands dans ce que l'on a appelé des trains normands, même si ces trains font notamment la liaison Mantes-Paris. Demain, un arrêt est envisagé. C'était tout le sujet que l'on a présenté autour de ce que l'on a appelé la gare de Confluence. Simplement, il a été considéré dans le Comité de Pilotage que cette gare de Confluence aurait une fonction de type inter-secteurs. L'idée est qu'aux heures de pointe, les trains normands sont chargés de Normands, les trains sont nombreux et par conséquent il est difficile d'en arrêter ou alors il faudrait les arrêter tous, et que par ailleurs, comme ils sont pleins, les arrêter ne suffirait pas puisque personne ne pourrait monter, sauf à dire que l'on fait descendre des Normands pour les remplacer par d'autres usagers, ce qui n'est pas tout à fait l'objectif initial ou structurant du projet. Il y aura bien une gare de type grande ligne pour des trains dits « inter-secteurs » dont on a parlé tout à l'heure et sur lesquels on pourra peut-être revenir.

Dominique SIMON : Merci.

Joël GUILBAUD, Paris : Je suis avec mon camarade adhérent à la Fédération CGT des Cheminots, nous sommes sur la région Paris-Saint-Lazare. Étant cheminots, nous connaissons un petit peu le ferroviaire, et je voudrais apporter une voix un petit peu dissonante au projet, en ce sens que nous défendons l'idée qu'il y a certainement une solution alternative à ce qui est proposé à l'heure actuelle, partant du postulat qu'il n'y aura pas de progrès significatif avant dix à quinze ans et que nous vivons – et tout le monde le partage – une situation fortement dégradée depuis déjà sept ou huit ans. Je m'en explique très rapidement.

Dominique SIMON : Je voudrais juste vous rappeler que nous sommes dans la phase des questions à une minute.

Joël GUILBAUD : J'essayais de respecter le délai, mais vous m'avez fait perdre 10 secondes, déjà !

Dominique SIMON : Ce n'est pas très gentil de dire cela ainsi, vous les aurez les 10 secondes. Je voulais juste vous le rappeler parce que vous étiez parti pour un grand discours.

Joël GUILBAUD : Ne vous inquiétez pas, nous avons l'habitude d'intervenir. Ce que je voulais dire, c'est que globalement l'ensemble des usagers au quotidien souffrent terriblement de la situation, les cheminots aussi, d'ailleurs, d'une production qui est fortement dégradée. Placer un scénario qui vise à attendre 10 à 15 ans n'est pas sérieux. Donc, nous pensons qu'en régénérant et en traçant des perspectives sur l'intermodalité, comme l'a présenté Monsieur, nous pensons qu'il y a possibilité, en mettant des moyens humains et matériels, de régler une grande partie des solutions que vous préconisez pour un horizon à 15 ans.

Ma question est : doit-on attendre 2025 pour avoir sérieusement les effets concrets de l'intermodalité ?

Jean-Damien PONCET : Si vous avez des propositions plus concrètes, nous serons tout à fait intéressés. Vous pourrez sans doute les faire dans la deuxième partie de ce débat, et on y répondra sur des bases véritablement concrètes, je pense.

Jacqueline LORTHIOIS, Cergy : Il y a des voix assez critiques qui s'élèvent sur les projets de Ligne Nouvelle à grande vitesse parce que l'on s'aperçoit à l'usage que c'est plutôt des axes d'évasion des provinces vers la région Ile-de-France, plutôt que des axes de développement des régions. Pouvez-vous répondre à cette critique ? Est-ce que l'on ne va pas surcharger l'Ile-de-France qui déjà siphonne la moitié de la France ?

Jean-Damien PONCET : Les transports fonctionnent dans les deux sens et les gens qui les utilisent ont des motivations diverses. Il peut se produire, effectivement, qu'une infrastructure nouvelle siphonne un territoire. Il faudrait regarder de plus près ce que l'on appelle siphonner, parce qu'il y a tout de même des notions d'économies résidentielles à distinguer des notions d'économies productives, en tout cas, des changements qui se font.

On doit pouvoir dire quand même que si le projet d'infrastructure est anticipé et s'il est accompagné d'un projet de développement cohérent, bien conduit, bien piloté dans la durée et qui s'appuie sur des atouts de développements, des avantages concurrentiels – je ne sais pas comment il faut les appeler – analysés de façon réaliste, cela doit pouvoir donner des résultats valables. Effectivement, le projet de transport, en l'occurrence la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, doit s'inscrire dans une conception plus générale du développement des territoires. Il se trouve que c'est particulièrement le cas puisqu'autour de ce projet, qui est né dans la réflexion du Grand Paris, ont été mis en place un certain nombre d'autres choses. Il y a d'abord une mobilisation très forte, depuis l'origine, d'un grand nombre d'acteurs : à la fois les élus politiques, mais également le monde économique qui se traduit par beaucoup de réflexions, beaucoup de démarches de toutes sortes, et tout cela s'ajoute à des systèmes de gouvernance des territoires dont on est en train de parler et qui sont déjà très denses depuis des décennies – on a eu tout à l'heure un représentant d'un établissement public d'aménagement qui travaille sur un secteur qui s'appelle OIN, Opération d'Intérêt National. En partant de La Défense jusqu'à Mantes et jusqu'à l'estuaire, on a des dispositifs de gouvernance qui sont tout à fait exceptionnels puisque cela se termine par une directive territoriale d'aménagement sur l'estuaire, et aujourd'hui il y a un dispositif un peu globalisant qui a été mis en place à travers le Commissariat Général au Développement Économique de

la Vallée de la Seine. Je crois pouvoir dire que les conditions sont réunies pour que ce projet d'infrastructure puisse soutenir des projets de développement qui permettent d'éviter les effets négatifs auxquels vous faisiez référence.

Je rappelle que le grand projet de développement est celui qui consiste à ouvrir la région capitale sur sa façade maritime. Derrière ces mots, il y a tout un tas de développements qui pourraient être faits dans lesquels je ne vais pas me lancer maintenant. Je pense les dispositions sont prises pour faire face au risque que vous évoquez.

Dominique SIMON : Merci. Madame, votre question, qui rejoint d'autres questions que nous avons déjà entendues ou reçues sur le site, s'inscrit dans des problématiques d'aménagement du territoire et du développement économique, qui seront, je le rappelle, abordées dans des réunions thématiques que vous pourrez à tout le moins suivre via internet si vous ne pouvez pas vous y présenter, et vous pourrez aussi intervenir pendant ces réunions via internet, je vous le rappelle. Je vais laisser la parole à Monsieur.

André METZGER, Jouy-le-Moutier : Un des paramètres à prendre en considération pour se faire une idée sur un projet aussi ambitieux, c'est les modalités de financements. Est-ce qu'à ce stade on a déjà une idée du partage qui est prévu entre l'État, les collectivités, et éventuellement d'autres partenaires ? Est-ce qu'il est envisagé de faire appel au privé et sous quelles modalités ? Je ne sais pas si cette question échappe au débat public, mais j'aimerais avoir quelques éclaircissements sur ce point.

Olivier GUÉRIN : Je confirme que la question n'échappe pas au débat public. Une première réponse vous sera donnée ici, et nous aurons une réunion où ce sujet sera approfondi le 17 janvier à Paris.

Jean-Damien PONCET : Je peux simplement donner un éclairage. En règle générale, cette question est abordée bien après le débat public. Sur ce projet particulier, une mission a été chargée de réfléchir au financement de ce projet, elle doit remettre ses conclusions au mois de février. Le fait que ce travail se poursuive en parallèle du débat public permet effectivement d'envisager que des choses puissent être dites éventuellement le 17 janvier.

C'est un projet qui ne ressemble pas, comme on l'a déjà dit, aux lignes à grande vitesse classiques dans la mesure où les trains normands dont nous parlons circulent sous le régime de conventions de service public avec des autorités organisatrices de transport, ce qui n'est pas le cas des trains grandes lignes qui ont été ensuite remplacées par des trains à grande vitesse sur le réseau à grande vitesse classique en France. On a un acteur supplémentaire qui est les autorités organisatrices de transports, en l'occurrence les régions pour les transports express régionaux, le STIF en Ile-de-France, et l'État pour ce que l'on appelle les trains d'équilibre du territoire.

Ceci dit, les grandes lignes du financement d'un projet de Ligne Nouvelle vont être en partie les usagers à travers des évolutions de tarifs reflétant partiellement – et cela va dépendre de train, des origines destinations, des motifs de déplacements – l'amélioration de la qualité de service, notamment en termes de temps de parcours, donc une partie du financement du projet peut provenir des usagers, moyennant un mécanisme assez compliqué via les entreprises ferroviaires et les péages que celles-ci paient à Réseau Ferré de France.

Le reste du financement d'un projet de ce type provient de l'État et des collectivités, motivé par les services que l'un comme les autres attendent du projet, et motivé aussi par les potentiels de développements économiques que le projet représente. Quand on dit l'État et les collectivités, cela revient finalement à dire les contribuables.

L'Europe peut éventuellement apporter une participation sous certaines conditions quant au caractère international ou quant aux normes d'interopérabilités du projet. Et enfin, il n'est pas interdit que des experts chargés d'une mission de financement puissent imaginer des choses innovantes.

Vous avez évoqué les partenariats publics/privés, je crois. *A priori*, il y a plusieurs possibilités qui ont été jusqu'à présent utilisées par Réseau Ferré de France. En règle générale et historiquement – depuis la création de RFF, ce qui n'est pas si vieux puisque RFF date de 1997 –, c'était la Maîtrise d'Ouvrage directe, et sur des projets récents, ont été adoptés dans un cas le système de la concession qui est un dispositif très classique, et dans un autre cas un contrat de partenariat pour Bretagne-Pays de Loire. Le recours à des dispositifs de ce type, un peu innovants, mais sans plus, ne se fait qu'après une analyse extrêmement précise. Vous comprenez que RFF est particulièrement concerné par cette analyse, l'État également, les collectivités qui vont financer le sont tout autant, et l'analyse permet de juger de la pertinence de recourir à tel ou tel système. Il n'y a véritablement pas d'*a priori* aujourd'hui sur cette question.

Dominique SIMON : Merci.

Céline PINA, Conseillère régionale du Val d'Oise, Jouy-Le-Moutier : Je voulais revenir sur la question de la Confluence. Entre élus socialistes du Conseil régional, que ce soit du Val d'Oise ou des Yvelines, on a beaucoup travaillé ensemble sur ces questions, parce que l'intérêt pour nous est extrêmement important puisque quand on parle de la Confluence, on est sur une étoile ferroviaire qui dessert un bassin de 1,5 million d'habitants, 600 000 emplois, et on est aussi sur toutes les questions d'interconnexions, notamment Tangentielle Ouest, RER A, éventuellement des accès facilités à ÉOLE, etc., et l'on voit bien que cette gare Confluence peut finalement exister très vite, dès aujourd'hui, et n'a pas forcément besoin qu'on soit en train de construire la Rocade Nord pour exister.

Ma question : si on tranche sur l'existence de cette gare Confluence, est-ce qu'elle sera reliée à la réalisation de la Rocade Nord de la ligne grande vitesse ou est-ce qu'il y a possibilité pour que tout ce que cette gare peut induire puisse être mis en place beaucoup plus vite et en amont de cette réalisation ?

Jean-Damien PONCET : La question est celle de ce que supposerait le fait de disposer de la fonction inter-secteurs maintenant, en considérant que cela peut supposer, éventuellement, des travaux importants : si l'on prend le site d'Achères-ville, si l'on veut avoir la fonction inter-secteurs maintenant, on a vu qu'il fallait créer un barreau qui va coûter plusieurs centaines de millions d'euros ; si l'on prend le cas de Grand Cormier, il faut créer des gares induisant à la fois des coûts d'investissements et ensuite des arrêts dans ces gares qui vont pénaliser les temps de parcours, y compris des usagers du RER A, alors que, puisque l'on parle d'une fonction inter-secteurs, il n'y a qu'une faible partie de ces usagers qui en réalité vont descendre à cet endroit-là.

Il y a des coûts de différentes natures liés au fait d'obtenir cette fonction dont il faut mesurer la pertinence par rapport à la qualité de la fonction que l'on va obtenir et – c'est le deuxième point de la réponse – aujourd'hui les trains inter-secteurs entre la Normandie et le reste du réseau à grande vitesse national, se limite à un train entre Le Havre et Marseille et la SNCF m'expliquait récemment que finalement ce train sert surtout à desservir la gare de Massy et que l'on a estimé que l'on pouvait le prolonger jusqu'au Havre parce que cela permettait de garer les rames de façon pratique. Ceci pour vous dire que ce train, s'il n'y avait pas Massy, il n'existerait même pas. Une autre tentative a été faite entre Le Havre et Strasbourg, ainsi qu'entre Caen et Dijon. Après quelques mois, cela s'est arrêté. Il faut donc bien voir quel est l'enjeu dont on parle aujourd'hui.

À plus long terme, avec la rocade, on a des temps de parcours qui ne sont plus les mêmes, on a une attractivité du service qui est beaucoup plus forte, et la question se présente différemment. J'ajoute que c'est vraiment un sujet complexe (même si l'on m'a demandé de ne pas dire complexe ce soir, je vais l'utiliser sur ce cas !), et il faut bien voir que dans un second temps, lorsque la rocade sera réalisée – on ne sait pas quand – elle peut suivre plusieurs tracés, et il est possible que la gare dans laquelle éventuellement on aurait investi maintenant, y compris avec les conséquences que je disais, se trouve être une fausse manœuvre. C'est possible. Il faut regarder cela très attentivement.

Philippe ADAM : Une autre partie dans votre question concernait les interconnexions plus locales entre les différentes lignes fortes du transport public.

Je crois que ce sont des questions auxquelles la Ligne Nouvelle Paris-Normandie peut apporter des réponses, même si ce n'est peut-être pas dans un lieu unique où s'effectuent toutes ces connexions.

Je vais revenir sur la carte que j'ai montrée tout à l'heure. Toutes les connexions dont vous parlez se jouent dans cet espace sur lequel aujourd'hui le RER E ne peut s'arrêter pour les raisons de capacités que j'ai détaillées. Avec des arrêts supplémentaires qui sont possibles grâce à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, qui sont une conséquence directe de l'arrivée de cette nouvelle infrastructure, on peut imaginer des connexions entre Éole et les tangentielles. Sur la Tangentielle Nord, c'est de façon claire la gare de Sartrouville ; sur la Tangentielle Ouest, est-ce que c'est une gare du côté de Chêne Feuillu ou autre ? Ce sont des choses qui devront être étudiées dans le cadre des études dont parlait Monsieur DESVIGNES tout à l'heure, mais en tout cas, ce n'est peut-être pas au même endroit, ce n'est peut-être pas dans un hub unique, mais ces possibilités de connexions entre les différentes lignes existent.

C'est aussi, finalement, la possibilité entre le RER E en venant de l'ouest et le RER A, par exemple à Sartrouville, de pouvoir réaliser des connexions entre ces deux lignes fortes. Il y a donc bien des possibilités nouvelles grâce à la LNPN autour de cette grande zone qui est celle-ci, mais peut-être pas dans un lieu unique de correspondances. Je dirais que vu du voyageur qui a un départ et une arrivée et une correspondance quelque part, ce n'est pas forcément un problème si ce n'est pas dans un lieu unique, je crois.

J'espère avoir été clair !

Jean-Damien PONCET : On va commencer à être un peu long ! Quand on parle de hub, cela crée beaucoup d'interfaces et implique beaucoup de projets. Il faut faire attention à ce que l'on n'affaiblisse pas tous les projets en voulant essayer de quelque chose de trop global.

La deuxième chose est que le choix de l'implantation de la gare qui conditionne le fait de pouvoir disposer plus ou moins rapidement de la fonction que vous indiquez tout à l'heure doit être pris en considération de ce que cela implique pour le tracé de la LNPN proprement dit. C'est-à-dire que si l'on dit que l'on voudrait bien mettre la gare à cet endroit et qu'après on s'aperçoit que le tracé qui part là pour poursuivre ou pour arriver de Paris est plus compliqué que les autres, cela pose un problème. Il faut bien raisonner à la fois sur l'implantation de la gare et sur les tracés qui aboutissent de part et d'autre à cette gare.

Dominique SIMON : Merci. Je vous propose à compter de dorénavant d'étendre la contrainte temps pour donner la place à des interventions un peu plus longues. Bien évidemment, ceux qui ont encore des questions courtes sont plus qu'invités à les formuler. Tout d'un coup, plus de doigts se lèvent ! Je vais commencer par Madame.

Nicole BINEAU, Maire Adjointe chargée de l'urbanisme, ville d'Achères : Achères appartient à la confluence Seine et Oise qui regroupe les communautés d'agglomération de Cergy, des Deux Rives de Seine, les communes de Maurecourt, Conflans, Achères, Poissy. C'est un territoire de 350 000 habitants et 150 000 emplois. Nous sommes retenus — La Confluence Seine et Oise — parmi les dix Pôles d'Excellence qui devront assurer le rayonnement métropolitain du Grand Paris et qui bénéficieront, à ce titre, d'un Contrat de Développement Territorial. Je ne parlerai pas pour la Confluence, parce que le cahier d'acteur n'est pas encore sorti, je parlerai pour la ville d'Achères, mais les avis sont unanimement partagés.

Nous nous prononçons en faveur de la création de cette ligne LNPN, indispensable aux échanges des biens et des personnes et à l'attractivité économique de l'Axe de Seine. Nous pensons que, grâce à la désaturation du réseau de l'ouest francilien, la LNPN permettra d'améliorer l'offre de transports, notamment à l'échelle régionale ; de desservir des territoires traversés et de répondre aux besoins de voyageurs dans leurs déplacements.

Nous demandons la création de la gare LNPN Confluence, à même de desservir l'un des quatre premiers pôles de l'Axe de Seine et cette gare Confluence renforcera le rayonnement du territoire stratégique de la Confluence Seine et Oise grâce au potentiel du bassin d'emploi et de vie desservis, et qui constitue un facteur positif pour l'exploitation de cette LNPN, tout en respectant les fonctionnalités attendues, c'est-à-dire desservir la Normandie, mais aussi le pôle parisien, et respectant l'objectif de réduction des temps de parcours entre Paris et la Normandie.

Cette gare Confluence associée à un échange multimodal situé sur la future rocade de TGV complète le réseau du Grand Paris Express dans l'Ouest francilien ; elle irrigue un bassin de plus d'un million d'habitants et relie le pôle de la Confluence Seine et Oise aux autres pôles métropolitains de la Vallée de la Seine, ainsi qu'à Roissy et au réseau TGV.

Concernant l'un des trois scénarios qui retiennent la gare Confluence et la localisation de la gare à Achères-ville ou Achères-Grand Cormier, nous accordons notre priorité aux correspondances avec le réseau régional. Par contre, nous demandons des compléments

d'information des impacts sur le tracé pour pouvoir nous prononcer en faveur de l'une ou de l'autre, parce que pour l'instant nous n'avons pas de position précise tant que nous ne sommes pas suffisamment éclairés.

Dans le contexte du Grenelle de l'Environnement, la Confluence considère que la création de la LNPN et les nouvelles gares qui accompagnent le projet devront se faire en prenant en compte respectueusement les milieux traversés, qu'ils soient naturels ou urbains.

Dominique SIMON : Merci, Madame.

Philippe SUEUR, Vice-président du Conseil général Val-d'Oise, en charge des routes et transports : Tout d'abord, je dois vous dire combien Arnaud BAZIN, Président du Conseil général, a le regret de ne pas être présent ce soir. Il l'avait programmé, et c'est vraiment un impératif qui l'éloigne de cette séance.

Bien sûr, nous sommes là sur un très grand projet, ces grands projets qui nous portent parce que nous serons, certes autour de 2025, sur un concept général qui est le Grand Paris et ce corridor ville-port, ce corridor atlantique, et cette colonne d'irrigation que sera une ligne à grande vitesse.

Confluence est un autre concept. C'est un beau concept parce que c'est Confluence-Seine-Oise, vous l'avez compris, mais c'est une convergence qui est celle à la fois de l'industrie, des industries de pointe – n'oubliez jamais que Vallée de Seine et Vallée de l'Oise sont porteurs de très grands projets et d'une production de très haut niveau international –, c'est une convergence d'habitat et de sociologie, c'est une convergence également de formation et de recherche. La preuve, nous sommes là ce soir à l'ESSEC, donc une école internationalement connue. Je vais vous donner un petit exemple de ce que nous n'avons pas pu recevoir à Cergy il y a quelques années – il y a environ trois ans et demi : le ministère des Universités recherchait un site pour créer un institut universitaire d'excellence pour être lieu de résidence de chercheurs et d'universitaires internationaux. Ils avaient effectivement pointé Cergy et un site dans Cergy pour pouvoir l'installer. Les raisons de transport ont empêché ce projet. En quelque sorte, nous voyons là que cette opportunité d'avoir une gare qui sera une interconnexion à la fois d'intérêt régional, d'intérêt local et d'intérêt international, porte bien entendu une adhésion totale. Je peux vous confirmer que tous les élus du Conseil général du Val d'Oise – Madame la Sénatrice, ex-conseillère générale et vice-présidente ne va pas me contredire –, nous sommes dans une adhésion totale.

Je termine en vous disant que si nous n'allions pas vers ce grand projet et cette gare, c'est comme si le TGV Sud, direction Marseille, ne s'arrêtait ni à Valence ni à Aix ni à Avignon. Vous imaginez ? Ne soyons donc pas des Marseillais.

Dominique SIMON : Merci.

Pierre DESMIDT, Cergy : J'habite Cergy, je travaille sur ce qu'on appelle la Grande Couronne. Vous voyez déjà où je veux en venir !

Quand on parle de Cergy ou d'Achères, on parle toujours de liaisons avec Paris. Ce qui est intéressant pour beaucoup de professionnels dont je fais partie, c'est que l'on travaille sur les départements de la Grande Couronne. Les interconnexions à partir d'Achères sont très importantes. Actuellement, si vous voulez aller à Roissy, ce n'est pas facile avec la

Francilienne ; aller à Saint-Germain, Versailles, il n'y a pas de 104 prévu ni financé, éternel débat ; or l'A104 passerait soi-disant aussi à Achères. Le problème est, si on parle d'un grand centre, Monsieur le Président, qu'il faut effectivement que le tracé 4 qui évite Achères soit peut-être mis en pointillé sur les plans, qu'il ne soit pas retenu – simple impression personnelle – et qu'Achères puisse accéder à cette ligne rapide pour permettre à Cergy-Pontoise d'être plus attractif dans le sens où ce n'est pas la province qui descend à Paris et qui s'arrêterait à Achères ou à Cergy, mais pour faciliter tous les transports interdépartementaux. On est revenu, et j'en ai parlé la dernière fois, à ce fameux département de Seine et Oise puisque dans les prochaines élections il y aura des délégués territoriaux qui ne seront plus ni conseillers généraux ni conseillers régionaux.

C'était mon intervention en tant que professionnel des Grandes Couronnes dans mon travail.

Merci. Excusez-moi d'avoir été un peu long, mais c'était déjà pour parler du tracé 4 qui fait partie des hypothèses.

Dominique GILLOT, Vice-présidente de la Communauté d'agglomération et Sénatrice : Je suis nouvelle Sénatrice, comme vient de le rappeler mon ancien collègue du Conseil général qui m'invite à emboîter son argumentaire.

En tant que première Vice-présidente du Conseil général pendant trois ans, j'ai suivi plusieurs réunions de préparation de ce débat public et je représentais aussi parfois la Communauté d'agglomération. Je peux témoigner qu'à la fois le Conseil général était très mobilisé pour faire valoir l'intérêt de son département qui avait été un petit oublié par le projet du Grand Paris, et en tant que Vice-présidente de la Communauté d'agglomération, métropole de près de 200 000 habitants, sortie de son statut de ville nouvelle, il y a 8 ans maintenant et qui affirme sa maturité de collectivité de droit commun, j'étais aussi très intéressée par ce dispositif et ce projet que l'on a vu naître sous nos yeux.

Cergy-Pontoise est une collectivité qui reste ambitieuse dans la poursuite de son développement urbain et économique. Ville capitale du Val-d'Oise, Cergy-Pontoise ne néglige aucun appel d'offres lui permettant de faire valoir ses atouts, même si de temps en temps, ces atouts sont pondérés par des difficultés de liaisons, qui ont été rappelées tout à l'heure, mais aussi avec la volonté de contribuer à l'affirmation du territoire. Constitué de 12 communes, bientôt 13, Cergy-Pontoise s'est associée à d'autres intercommunalités – vous avez parlé d'Achères – pour vraiment affirmer sa présence dans le pôle de Confluence Seine-Oise identifié dans le projet du Grand Paris et constituant une des grandes étapes de l'Axe vers la Seine et de l'ouverture de Paris sur le Grand Ouest.

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie est une des réponses aux enjeux de cet Axe de la Seine qui introduit la région capitale à l'échelle de métropole mondiale, c'est pourquoi, bien évidemment, à Cergy-Pontoise nous soutenons fortement – je pense que Dominique LEFEBVRE le dira aussi, ainsi que d'autres – le projet de réalisation d'une gare à cet endroit qui opérera la connexion aux réseaux ferrés régionaux du RER, de la Tangentielle Ouest, et qui offrira aux habitants du territoire un accès aux réseaux ferrés nationaux et internationaux via les aéroports.

Améliorant le flux des personnes et des marchandises, la Ligne Nouvelle favorisera une dynamique conjointe de l'économie normande et francilienne et engendrera des échanges

fructueux entre les deux régions – et pas simplement une aspiration comme les craintes en ont été exprimées tout à l’heure –, des échanges économiques, sociaux, universitaires, culturels.

Par ailleurs, la création de cette ligne en desserrant le trafic sur les sillons existants, intensifiera l’offre régionale de transport, et ce faisant, en rendant les transports en commun plus accessibles, en facilitant la mobilité ferroviaire, je pense que cette ligne contribuera à l’atteinte des objectifs du Grenelle de l’Environnement.

En observant les cartes, on se rend compte...

Dominique SIMON : Si vous pouviez terminer.

Dominique GILLOT : Je vais terminer, oui. On se rend qu’une gare sur cette Ligne Nouvelle à la Confluence permettra de compléter les dessertes d’un pôle urbain regroupant dans les Yvelines 350 000 habitants et 150 000 emplois, et dans le Val-d’Oise, 200 000 habitants et 100 000 emplois ; pour l’économique et l’urbain, bien identifié par les agences d’urbanismes qui ont travaillé sur l’Axe Paris-Normandie comme un des maillons charnières de ce grand projet. Ce faisant, ce tracé de Ligne Nouvelle reliant La Havre, Rouen et Paris, via la Confluence avec une gare épiceutre d’un pôle d’échanges multimodal, sans perturber l’efficience économique du trajet entre Paris et la Normandie, complétera excellemment le projet de Grand Paris et permettra à Cergy-Pontoise d’affirmer une nouvelle fois son attractivité.

Dominique SIMON : Merci. Avant de redonner la parole à la salle, je crois que le Président a reçu des questions.

Olivier GUÉRIN : Oui, une question en relation avec l’intervention précédente : « *Comment ce projet se coordonne avec celui de la Francilienne, l’A104, Conflans, qui est un projet trentenaire ?* »

Je crois que vous souhaitiez aussi réagir par rapport à l’intervention précédente.

Jean-Damien PONCET : Sur la coordination avec l’A104, je crois que le projet doit tenir compte d’abord des infrastructures existantes et ensuite des infrastructures en projet. C’est dans la nature même d’un projet d’infrastructures linéaires comme une Ligne Nouvelle d’intégrer toutes ces données-là pour trouver son chemin, sachant que l’A104 n’étant pas encore faite, le cas échéant des compromis peuvent être trouvés entre les deux projets. Mais je ne me risquerai pas plus loin sur ce terrain.

De ce point de vue, effectivement, au cas où l’on passerait sur Achères-ville avec une gare à Achères-villes, il y aurait une intersection à gérer, mais il y a plein d’autres interfaces à gérer. Permettez que je rebondisse juste sur cette question pour dire qu’il faut aussi que l’on regarde comment peut s’articuler le projet de gare avec le projet de développement portuaire qui, lui aussi, aura ses propres surfaces, mais aura à être à raccordé au dispositif ferroviaire de Grand-Cormier. Il y a des lieux de complexités intenses dans un projet comme celui-ci : la gare de Rouen, par exemple, qui sera une Gare Nouvelle sur la rive gauche alors qu’aujourd’hui la gare est en rive droite, va donner lieu à un dispositif de gouvernance de cette partie du projet qui sera intéressant, et puis sur La Défense, on aura à articuler la gare de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie avec celle du prolongement du RER E à l’ouest, ainsi

que celles de la Société du Grand Paris, donc du Grand Paris Express, plus quelques lignes de tramway et des éventualités de prolongement de lignes de métro. Tout cela dans un secteur à forts enjeux de développement, avec des plans d'aménagements qui eux aussi ont leurs logiques et leurs calendriers, et bien entendu l'autoroute, etc.

Je crois que Philippe voulait faire une intervention.

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

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous être un peu plus précis ? Monsieur Christophe MARION demande : « *La gare d'Achères-Confluence serait une gare inter-secteurs, selon ce que vous avez dit. Quelles fréquences ? Quelles distributions horaires cela fait-il référence ? La gare est envisagée, où est le doute ?* »

Est-ce que vous pouvez être un peu plus précis sur les fréquences ?

Philippe ADAM : Sur les fréquences, ce sont des choses qui demanderont à être travaillées dans les phases ultérieures du projet. On est sur des fréquences entre 5 à 10 trains par jour, pour donner un ordre de grandeur. On est sur ce type de fréquences qui sont celles qui sont intéressantes pour aller vers des destinations plus lointaines, au-delà de l'Ile-de-France.

Dominique SIMON : Merci. Qui souhaite poser une question ? Monsieur avait déjà demandé tout à l'heure.

Alain OVIDE, Vice-président de la CREA : Bonjour à tous. La CREA est la Communauté Rouen-Elbeuf-Austreberthe, une communauté d'agglomération qui rassemble aujourd'hui 500 000 habitants. Je suis ici à la demande du Président Laurent FABIUS qui a souhaité que la CREA soit présente dans tous les lieux du débat public.

Le témoignage que j'apporterai, je rebondirai tout simplement sur une observation qui a été faite tout à l'heure, une question qui a été posée et qui disait : cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie, est-ce vraiment un facteur et une chance de développement pour le territoire ou est-ce éventuellement un leurre qui ferait que cela permettrait à l'Ile-de-France de continuer à siphonner les territoires – c'est le terme que j'ai entendu ?

Notre réponse, à nous, Normands, est très claire et très simple : c'est une chance de développement. Non seulement c'est une chance de développement, mais c'est un projet que nous attendons avec impatience, et c'est un projet qui est absolument essentiel pour nous.

Tout ce que j'ai entendu comme arguments : les temps raccourcis, les cadences augmentées, c'est plus de mobilité, c'est plus de chance pour aller d'une capitale régionale à une autre, c'est plus de chance pour aller vers l'emploi. Et surtout, je voudrais rappeler qu'il y a le projet Seine Avenir qui est un projet essentiel de développement également, non seulement un projet régional, mais national et même européen, avec, quand on part du port du Havre – et je rappellerai que le port du Havre est le premier port en eaux profondes qui peut accueillir

les grands porte-conteneurs de demain et qui est à l'entrée d'un corridor maritime majeur dans le monde qui est le corridor La Manche-la Mer du Nord-La Baltique –, Le Havre doit retrouver demain, avec son projet Port 2000, toute son importance et doit retrouver un niveau d'équivalence avec les ports d'Amsterdam et de Rotterdam avec lesquels il était en concurrence il y a quelques décennies, mais qui, malheureusement, a perdu beaucoup de son lustre entre-temps pour des raisons bien connues, mais celle en particulier d'un manque de communication vers Paris et vers l'Europe du Nord.

À ce constat que je fais sur le port du Havre, j'ajouterai l'ouverture demain du Canal Seine Nord Europe, et nous avons ici une voie toute naturelle qui permet à toute notre région, à tout le sud-ouest de la France et à Paris de rayonner et de remonter, si nous savons le faire, vers toute l'Europe du Nord.

On fait aussi le constat que dans le monde toutes les grandes capitales disposent d'une façade maritime. La façade maritime est nécessaire au développement d'une grande capitale qui se veut une des grandes capitales mondiales.

Pour toutes raisons, je réaffirme le soutien et l'attente même des Normands, de Rouen, de la CREA, mais ceux du Havre également, à ce projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Nous souhaitons simplement que ce projet se réalise dans les plus brefs délais.

Merci.

Dominique SIMON : Merci. Est-ce que l'on peut donner le micro à Monsieur ?

André MARTIN, Neuville-sur-Oise : Quelques petits mots au nom d'Europe Écologie Les Verts.

Pour nous, c'est une nécessité d'investir sur la liaison Paris-Normandie tant les problèmes de réseaux, d'engorgements, de retards, de vulnérabilités par rapport aux incidents sont importants, mais ceci a une raison : c'est le fait que l'on a tout investi sur la route, on a donné la priorité à la route, et pas du tout au ferroviaire depuis de nombreuses décennies.

Ce qui doit être largement débattu, c'est la pertinence d'une Ligne Nouvelle de bout en bout, avec ses impacts sur les territoires et sur l'environnement. Pour les deux régions normandes, le premier enjeu est l'amélioration de la connexion des différents bassins de vie entre eux, l'amélioration des voyages au quotidien sur les courtes et moyennes distances. Actuellement, moins de 10 % des salariés normands se rendent en Ile-de-France pour travailler. En ce sens, l'argument de la grande vitesse qui devrait développer peut-être le nombre de salariés venant sur l'Ile-de-France avec le problème de siphonnage qui a été évoqué tout à l'heure passe un peu au second plan. Ce qui compte, c'est la régularité, une offre de trains suffisante, la sécurité et le confort.

Par ailleurs, le développement économique n'est pas toujours corrélé avec l'arrivée de la grande vitesse. Souvent, certaines villes sont transformées en dortoirs, avec des phénomènes de spéculations immobilières auprès des gares, et tout ceci accentue les déséquilibres entre les territoires. L'Ile-de-France absorbe 28 % des emplois nationaux, ce qui représente un déséquilibre important au niveau des territoires. Ajoutons que la majorité des emplois en Ile-de-France sont des emplois de plus en plus tertiaires, malheureusement peut-être, mais dont bon nombre de tâches peuvent être effectuées par le développement du télétravail et sans

nécessité de déplacements. La Chambre de commerce de Paris vient de sortir une étude sur ce sujet en soulignant le retard de la France par rapport à l'implantation du télétravail, avec des plateformes qui regrouperaient les salariés, etc.

Quand on construit une Ligne Nouvelle sur une aussi longue distance, il y a beaucoup d'impact sur les territoires au niveau environnement, et même avec toutes les précautions prises, ces impacts demeurent et l'opportunité de réaliser un tel projet doit bien évidemment être évaluée par rapport à ses effets négatifs sur l'environnement.

Oui à un investissement majeur sur Paris-Mantes, parce que c'est vraiment essentiel pour améliorer les relations Paris-Normandie. Oui également à une mise à niveau entre Mantes et Rouen, Rouen-Le Havre, et Mantes-Caen, et la création d'une nouvelle gare à Rouen. Oui aussi à l'accroissement de l'offre avec tout ce qui a été développé autour de la gare de Confluence sur l'offre banlieue-Poissy-Paris-Cergy, Paris et l'articulation avec l'anneau TGV.

Dominique SIMON : Pouvez-vous conclure, s'il vous plait ?

André MARTIN : Juste un mot sur le financement. Indépendamment de la nécessité de réaliser ou non cette ligne de bout en bout, le coût est important et il n'existe pas ou très peu de grands projets dont les coûts prévisionnels ne sont pas dépassés. À un moment où les collectivités et l'État sont un petit peu en train de se poser des problèmes de financements et de ressources, ne faut-il pas réduire un peu la voilure ? Les solutions de financement passeraient-elles par un partenariat public/privé, avec comme conséquence un réseau ferré quasi privatisé ? Nous ne pensons pas que c'est la meilleure solution.

En conclusion, le nouveau dynamisme de l'offre passe-t-il obligatoirement par la création d'une Ligne Nouvelle de bout en bout ? Est-ce qu'il ne faut pas plutôt privilégier l'amélioration de portions ?

Dominique SIMON : Merci. Voulez-vous réagir ?

Jean-Damien PONCET : Il y a un certain nombre de choses pour lesquelles on a déjà apporté des éléments de réponses, mais finalement, si je résume la question, c'est celle de la valeur qu'on accorde aux gains de temps que permettent un certain nombre de sections de la ligne qui aujourd'hui, effectivement, ne sont pas saturées.

Il y a bien deux objectifs. Il faut d'abord débloquer le système en traitant la question de la capacité, là où cette question se pose, mais elle se pose à de nombreux endroits, et dans les investissements dont on parle, il y en a, *grosso modo*, au moins la moitié qui est consacrée à cette question de capacité. Après, est-ce qu'il faut aller plus loin une fois que le système est débloqué pour faire en sorte que le ferroviaire se développe de façon à opérer un transfert de l'automobile vers le ferroviaire d'une part, et deuxièmement de façon à favoriser le développement des territoires concernés ?

La valeur que l'on accorde au temps, je propose que Philippe donne quelques éléments là-dessus.

Philippe ADAM : Certains jugent que le gain de temps n'est pas ce qu'il faut rechercher, c'est une opinion tout à fait redevable, évidemment, après, on peut avoir des avis contraires. Simplement, quelques éléments d'éclairage.

Aujourd'hui, on est sur des relations, des déplacements sur lesquels le train n'est pas compétitif par rapport à la voiture. Si on ajoute les temps d'accès aux gares – puisque le défaut du train c'est qu'il y a un temps à ajouter pour arriver à la gare par différents moyens – on s'aperçoit que de Paris à Rouen, de Paris au Havre, encore plus entre La Défense et Rouen, par exemple, entre Rouen et Caen, on est sur un mode de transport qui n'est pas compétitif.

Si l'on veut qu'il y ait un transfert de la voiture vers le train, il faut faire un saut de performance qui est relativement conséquent, et nous l'avons mesuré, mais l'étude qui est lancée sur le sujet de l'aménagement des lignes actuelles permettra de confronter ces résultats avec ceux que nous avons : sur les lignes actuelles, il n'est pas possible de faire ce saut de performance qui est nécessaire pour rendre le train compétitif.

Ce qui fait la spécificité de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, est-ce que c'est de gagner 15 minutes ou 20 minutes ? On est sur autre chose. On est sur un projet qui veut irriguer un territoire, qui veut que des villes se rapprochent et qui veut que l'on modifie de façon assez fondamentale le fonctionnement de tout cet Axe Seine de façon extensive, étant entendu jusqu'à la Basse-Normandie. L'idée qui est derrière n'est pas tant de gagner 15 ou 20 minutes, mais c'est qu'entre ces différents couples de villes, les temps de parcours ferroviaires passent sous des valeurs qui font que des choses peuvent se passer : des gens peuvent aller travailler et étudier ailleurs, aller pour leurs loisirs, etc. Je prends un petit exemple : on souhaite tous que les gens trouvent un travail à côté de chez eux et puissent y aller à pied. Il se trouve que la réalité est parfois un peu têtue, et aujourd'hui, si un couple veut s'installer quelque part, la meilleure façon de trouver un travail pour les deux, c'est encore de s'installer en Ile-de-France, parce que si une des deux personnes ne trouve pas d'emploi dans le bassin d'emploi qui est un bassin d'emploi situé en dehors, les possibilités sont réduites. Lorsque l'on réduit les temps de parcours, les possibilités pour chacun de trouver un emploi sont considérablement augmentées par le fait que l'on a des temps de parcours ferroviaires qui passent en dessous de certains seuils qui permettent ces déplacements. Ce qui est vrai pour les individus est vrai pour les entreprises. On parlait de siphonner les emplois tout à l'heure, c'est aussi à l'inverse, des entreprises qui peuvent s'installer le long de cet Axe Seine et qui bénéficient grâce à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie d'une accessibilité et d'un bassin de recrutement qui s'élargit considérablement.

Donc on est bien sur un projet particulier qui n'est pas un TGV de point à point, mais bien l'idée que ce projet doit permettre de refondre, de revisiter complètement la mobilité dans ce grand Axe-Seine. Pour cela, il faut des gains de temps de parcours qui soient suffisants pour passer sous ces seuils, et c'est en cela que, à notre sens, une Ligne Nouvelle est nécessaire.

Jean-Damien PONCET : J'ajouterai qu'à partir d'exemples comme ceux-là, on rejoint la question des effets sur le développement des territoires. En reprenant l'exemple de ménages qui décident de s'installer en province plutôt que d'habiter à Paris, on peut inverser des tendances avec des coefficients. Quand dans une commune la population diminue de 1,5 % par an, c'est dramatique. Si elle augmente de 1,5 % par an, c'est le bonheur. Cela se joue sur des franges toutes petites. De plus, il y a des phénomènes cumulatifs, qui sont les phénomènes démographiques, et sur le temps long. Ce genre de gains d'accessibilité peut changer pas mal de choses.

En offrant de meilleures conditions de circulation, une meilleure qualité de service sur les parties structurantes du réseau, nous pensons que nous permettons d'envisager la valorisation de l'ensemble du réseau, y compris ses ramifications.

Il y avait une question sur les dépassements des coûts. En deux mots : au stade du débat public, on a procédé avec des ratios résultants de retours d'expériences tout de même très significatifs, puisqu'il se fait pas mal de projets ferroviaires, à la fois en France et ailleurs. Donc on prend des ratios en fonction de la typologie des territoires traversés et de quelques caractéristiques un peu lourdes, comme les tunnels. On aboutit à un certain chiffre, et à ce chiffre on ajoute des marges de prudenances comptables pour être sûr que quand on parle du projet, on parle bien d'un projet en connaissance de cause et sans risquer d'aller bien au-delà le jour où on passera à la réalisation.

Dominique SIMON : Merci. Si l'on peut compacter les réponses, ce sera bien.

Alexandre PERDRIEL, Le Havre Développement : Je travaille pour Le Havre Développement, qui est l'agence de développement économique de la région havraise.

Je voulais apporter quelques précisions sur les aspects notamment économiques que pourrait apporter le projet LNPN, en précisant en préambule que nous sommes extrêmement favorables, voire en attente de ce projet structurant pour nos territoires, notamment pour l'aspect du fret ferroviaire.

Aujourd'hui, nous sommes en concurrence entre les plateformes portuaires des pays européens du nord. La part modale c'est-à-dire la part du camion dans le transport de marchandises sur le port du Havre est actuellement de 86 %, alors que le port de Rotterdam a une part du fret routier à 51 %. Nous avons une part modale du fret ferroviaire actuellement au Havre de 6 % contre 36 % pour le port Zeebrugge. Vous comprendrez rapidement la nécessité pour nous de répartir au mieux ces parts modales pour la France, pour des raisons environnementales, mais aussi pour des raisons de performances économiques. Pour cela, il nous faut dégager des sillons, donc dégager des lignes pour permettre de faire passer des trains. Un exemple : 10 convois frets par jour, si on dégageait les sillons nécessaires, permettraient d'augmenter la part du fret ferroviaire de 240 000 conteneurs, ce qui serait l'équivalent de 240 000 mouvements de camions en moins, ce qui serait significatif. Pour illustrer encore ce discours, cela équivaldrait à 24,5 millions de litres de gasoil économisés ou encore plus de 86 millions de kilos de CO² non rejetés dans l'atmosphère.

La deuxième chose, pour entrer un peu plus dans le vif du sujet des filières économiques : il nous paraît évident que des synergies sont possibles entre les différents pôles d'excellence de l'Axe Seine, entre les différentes agglomérations. Nous avons des industries que nous croyons fortes, avec beaucoup de potentiels de développement, notamment ici : imaginez la complémentarité entre l'aérospatial de la région de Cergy et l'aéronautique, notamment sur la partie Havraise ou dans l'Eure. Nous avons également besoin d'une meilleure connexion dans les emplois des filières automobiles qui en ont bien besoin en ce moment. Nous avons des potentiels de développements extrêmement importants dans la filière logistique par la création de nouvelles plateformes et aussi de logistiques à valeur ajoutée sur l'Axe Seine. Nous avons également des synergies toujours dans l'industrie sur les aspects cosmétiques. Nous avons des possibilités d'échanges d'étudiants comme cela a été précisé tout à l'heure, mais aussi pour l'accès à l'emploi entre nos différentes agglomérations.

Enfin, pour prendre un peu de hauteur, ce pourrait être avec cette LNPN et la création de nouvelles mobilités, un formidable territoire d'expérimentations et cela permettrait d'attirer beaucoup d'investissements français et étrangers sur nos territoires.

C'est pour toutes ces raisons que nous sommes extrêmement favorables pour ce projet.

Dominique SIMON : Merci. Je crois que nous avons reçu une question qui est tout à fait dans la veine.

Olivier GUÉRIN : C'est cela. Toujours sur le fret, de Monsieur GUILBAUD, Fédération CGT des Cheminots : « *Comment imaginer atteindre l'objectif de 25 % de report modal du routier vers le ferroviaire et le fluvial compte tenu du fait que les emprises SNCF existantes sur la région de Paris-Saint-Lazare sont sinistrées ou réduites année après année, des Batignolles, Achères, La Folie, Mantes-la-Jolie ?* »

Philippe ADAM : Effectivement, nous nous sommes inscrits dans cet objectif de 25 % d'augmentation du fret ferroviaire, en particulier sur les trafics de conteneurs, avec l'idée que cela pouvait être pour moitié sur le fluvial et pour moitié sur le ferroviaire.

Quelques diapositives pour illustrer la problématique d'aujourd'hui. Cette carte européenne montre au départ des ports du Benelux, d'Anvers et de Rotterdam, la puissance du réseau ferroviaire qui est derrière, alors que le réseau français fait un peu pâle figure puisque l'on est cantonné au territoire national et encore, il y a un fort rayonnement d'Anvers sur ce territoire national. On part véritablement de très loin. À ce sujet, j'ai une diapositive, mais avec des chiffres un peu plus anciens, donc, c'est pire que ça l'était en 2009 lorsque l'on a donné ces chiffres, qui montre bien qu'effectivement, Le Havre 84 % de parts de marché, et les autres ports sont largement en dessous.

L'idée qui est derrière est qu'il n'est pas possible de développer des ports si l'on n'a pas des modes massifiés. C'est-à-dire que la route est sans doute efficace sur de courtes distances. Si l'on veut aller loin, il faut recourir à ces modes qu'on appelle massifiés puisqu'un convoi – que ce soit une barge ou un train – emporte beaucoup de marchandises d'un seul coup. Donc, c'est soit le fleuve, soit le rail, en fonction des ports, et en France, disons sur l'Axe Seine et avec un ferroviaire qui pourrait, en dépassant l'Ile-de-France, atteindre de nombreuses régions, on peut effectivement espérer faire beaucoup mieux au départ du Havre. Avec les ports, on a regardé ce que cela signifiait en nombre de trains par jour. Vous voyez ici le nombre de trains aujourd'hui, le nombre de trains demain correspondants à cet objectif de 25 % dont vous avez parlé, moitié ferroviaire, moitié fret, et c'est sur cette base que nous avons travaillé pour imaginer ce qui pourrait se passer sur le réseau avec l'utilisation d'un réseau qui repose sur deux jambes : la Ligne Nouvelle dégagée de certaines capacités, mais aussi la réouverture de l'Axe Serqueux-Gisors.

On peut répondre à ce besoin au travers de ces deux projets à l'horizon de leur réalisation de manière à écouler les flux vers le reste du monde, mais il ne s'agit pas forcément de fret à destination de l'Ile-de-France. Il y en aura un petit peu, mais c'est beaucoup de fret qui doit aller au-delà et qui trouve un chemin au travers de l'Ile-de-France en partie, mais aussi sur les axes transversaux pour y parvenir.

Albert NOUMOWE, Professeur Université Cergy-Pontoise : Je suis Directeur du laboratoire de recherche en génie civil au sein de l'université, et Madame la Présidente de

l'université de Cergy-Pontoise, Françoise MOULIN CIVIL qui regrette de ne pas pouvoir être ici ce soir, m'a proposé d'indiquer ici le soutien de l'université à ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

L'université soutient fortement ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie tout simplement parce que c'est un projet qui renforcerait la stratégie d'attractivité et la zone d'influence de notre université. Nous avons le souci d'élargir notre bassin de recrutement, d'élargir la zone d'influence de l'université. Dans un premier temps, il y a un pôle de recherche d'enseignement supérieur qui est construit entre l'université de Cergy-Pontoise, implantée dans le Val-d'Oise et l'université Versailles 51, implantée dans les Yvelines. Cette Ligne Nouvelle, avec une gare Confluence-Achères, viendrait être un point stratégique pour le pôle de recherche en question.

D'autre part, en termes de flux d'étudiants, ce rapprochement augmente et améliore considérablement la position de notre université sur le plan national, et renforce notre position à côté des universités parisiennes. Ce projet viendrait nous donner plus de force dans notre dynamique de développement.

Ces derniers temps, il a été beaucoup discuté, et il se construit un Centre National de Conservation du Patrimoine à Neuville. C'est un centre qui a vocation de recherche et de pédagogie, avec une influence que nous souhaitons internationale. Un laboratoire d'excellence autour du patrimoine financé par le Commissariat général à l'investissement vient renforcer ce dispositif, et nous souhaitons bénéficier de l'appui de cette ligne pour améliorer ce rayonnement.

Il est donc essentiel pour l'université de Cergy-Pontoise que la Ligne Nouvelle Paris-Normandie améliore aussi les déplacements au quotidien des usagers de l'université. Sur l'université de Cergy-Pontoise, nous avons environ 14 000 étudiants. Pour l'essentiel, les étudiants arrivent à l'université sur la ligne RER A, et on indique bien ici qu'une incidence indirecte de cette ligne serait l'amélioration de l'offre sur cette ligne.

Pour terminer, je voudrais dire qu'aux côtés de nos partenaires traditionnels que sont le Conseil général, Monsieur SUEUR et la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, je vous son Président et Madame la Sénatrice, Vice-présidente de la Communauté d'agglomération, nous soutenons cette ligne avec une gare Confluence-Achères.

Dominique SIMON : Merci.

François PROST, Cergy : Vous avez évoqué les trains inter-secteurs. Vous avez évoqué le train Le Havre-Marseille, sachant qu'il y avait peu de voyageurs à l'intérieur. On ne peut pas écarter ce projet de l'autre projet interconnexion sud de l'Ile-de-France. Je vois que le projet est toujours dans une logique de gare en terminus, d'une part, ou des gares de passage, style La Défense.

Pourquoi ne pas envisager dans la région sud-est de l'Ile-de-France une gare de style hub tel que cela peut exister en aviation, et donc d'avoir une gare de correspondance ? Parce que j'ai vu dans les grilles de fréquences de trains sur l'interconnexion sud qu'il n'y avait pratiquement aucun trainnormand qui allait dans l'est ; aucun trainnormand qui allait dans le nord, alors que dans ce projet, l'interconnexion se fait par Versailles. Si le projet était

retenu avec une interconnexion par le nord, c'est-à-dire par Roissy, dans la grille d'interconnexion sud, je n'ai pas vu de trains normands venant du nord.

Pourquoi ne pas avoir une grosse gare parisienne qui soit une gare de passage, qui détermine un hub, et qui permet de faire des connexions ? Ainsi le fameux train Le Havre-Marseille bien sûr n'existerait pas, mais il y aurait un train Le Havre-Hub qui serait en correspondance avec toutes les directions des autres TGV.

Olivier GUÉRIN : Une question complémentaire de Monsieur POIRSON puisque l'on parle des inter-secteurs : « *Sur les plans présentés apparaît une rocade LVG Ouest, partant de la LVG Normandie vers la gare TGV de Massy. Quid de son parcours et de la date de mise en service ?* »

Philippe ADAM : Il y a des réflexions autour de ces rocades qui sont des réflexions extrêmement amont. Aujourd'hui, ce sont des sujets sur lesquels les réflexions débutent. Il y a, à l'est de Paris, une rocade qui a été construite par morceaux depuis 1994, qui dessert Roissy et Marne-la-Vallée. Cette rocade permet le passage des trains nord-sud, est-sud, est-ouest. Elle sera complétée probablement par la ligne d'interconnexion sud dont Monsieur a parlé, qui permettra de la prolonger jusqu'à la ligne Atlantique qui elle-même sera prolongée vers la Bretagne et le sud-ouest de la France.

Il est envisagé et probable, si la croissance des trafics ferroviaires se poursuit, que cette ligne vienne un jour à ne plus pouvoir recevoir de trafic voyageurs supplémentaire, de trains supplémentaires, et donc une connexion vers l'ouest serait intéressante pour faire passer un certain nombre de trafics et permettrait également de desservir un certain nombre de pôles sur son passage. La SNCF a exprimé l'intérêt d'avoir un certain nombre de points d'entrées dans l'Ile-de-France, complémentaires des gares parisiennes qui, elles aussi, vont arriver à saturation, donc on est aussi sur des logiques de désaturation des gares parisiennes. Tout cela fait qu'il y a toutes ces réflexions autour de gares. Aujourd'hui, je n'ai pas d'échéance connue sur ces sujets sur lesquels la réflexion débute.

Sur la question des hubs, il existe des hubs : déjà aujourd'hui, Roissy est un hub. C'est-à-dire que vous avez à Roissy un ensemble de trains qui traversent et dans lesquels il est possible de faire des correspondances, mais Massy est également un hub qui va se renforcer avec les tangentielles ouest. Peut-être n'y aura-t-il pas dans le futur un seul hub, mais probablement plusieurs, avec plusieurs possibilités de connexions entre les différentes lignes. On va vers ces possibilités-là.

Jean-Damien PONCET : Sur la rocade ouest, il y a un tronçon aujourd'hui – ce que l'on a montré à travers une flèche qui étaient certes très large – qui est en cours d'étude, et qui, sauf erreur de ma part, figure au projet de Schéma National des Infrastructures de Transports en cours d'élaboration et de concertation. C'est la partie nord-ouest de la rocade dont vous parlez. **(Après vérification, il apparaît que ce tronçon ne figure pas au projet du SNIT)**

Dominique SIMON : Merci. On va donner la parole à Monsieur. J'aimerais que ceux qui souhaitent s'exprimer me fassent signe.

Éric NICOLLET, Conseiller municipal à Cergy et Conseiller communautaire de Cergy-Pontoise : Je ne vais pas appuyer ce qui a été largement dit concernant le soutien qui est celui de l'ensemble des collectivités et des acteurs du territoire à l'idée de cette ligne,

mais plutôt pour appuyer et argumenter en faveur de ce que j'ai bien compris être une option, à savoir la gare Confluence.

J'ai cru comprendre que cette gare était avant tout envisagée dans une perspective de barreau TGV vers le nord, et qu'en tant que tel il n'était pas nécessairement perçu l'intérêt et l'importance qu'elle revêtait dans le plus court des termes possibles pour le territoire. Je pense qu'il convient vraiment de bien se souvenir de cette soirée que si nous argumentons en faveur de cette gare, ce n'est pas pour dire qu'un jour viendra où elle sera justifiée. Ce que j'ai cru comprendre, c'est que l'on attendait une forme de justification de très long terme par rapport à cette gare, par rapport à un barreau TGV vers le nord. Non, c'est dès maintenant, tout au moins dans les meilleurs délais, qu'il y a besoin d'une telle infrastructure.

Les arguments ont été développés pour un certain nombre, je vais les rappeler : il y a la question d'élément d'attractivité nationale telle que la dernière en date rappelée, le Centre de conservation ; il y a bien évidemment tout ce que cela peut apporter en termes d'accès à une gare à potentiel de rayonnement national pour l'agglomération et l'ensemble de la Confluence, à l'heure actuelle, il n'y a pas de gare grande ligne sur Cergy-Pontoise. Et je voudrais, par rapport à cette perspective future dont je comprends que ceux qui nous ont répondu y soit si attaché, le coup d'après : je crois que si une telle gare n'est pas posée dans les meilleurs délais, le coup d'après, si l'on est sur un tracé sud, j'ai du mal à imaginer comment, après, un tel tracé sud pourra un jour passer à travers tout ça, en posant une gare je ne sais pas où et ayant oublié les territoires pendant toute une première phase et en disant on va vous en faire une – et encore, on peut être droit de douter – si d'aventure on se décide à aller rejoindre un tracé qui passerait au sud vers les régions Benelux et associées.

Je crois donc qu'il est extrêmement important, y compris dans cette perspective de long terme, que cette gare soit inscrite comme étant un jalon intermédiaire absolument essentiel dans une stratégie sans doute en plusieurs temps, avec un premier temps extrêmement important par rapport au territoire en tant que tel, et aux enjeux de meilleures dessertes que cela représente pour nous ; et dans un deuxième temps, dans une stratégie plus vaste, disposer d'une telle gare inscrite dans le paysage avec les barreaux et les compléments qu'il faudra le moment venu. Je crois qu'il est vraiment essentiel de ne pas subordonner, comme j'ai cru le comprendre, la présence de cette gare ou le fait de retenir l'option, à ce que le très long terme soit acté.

Dominique SIMON : Merci. Je vais donner la parole à Monsieur. On va essayer de se promener un peu dans la salle pour diversifier.

Claude D'ORNANO, ARDIES Val-d'Oise : Je vais revenir sur la question de l'interconnexion parce que c'est sur cette question que notre association a bâti son cahier d'acteur – cahier d'acteur que vous pourrez vous procurer dans cette salle puisqu'il est sorti il y a quelques jours. Lorsqu'il a été assez compréhensible que le Comité de Pilotage ne tiendrait pas en considération la perspective d'une ligne grande vitesse, nous avons réfléchi à une solution qui puisse concilier la grande vitesse, l'interconnexion nord, c'est-à-dire le barreau nord de l'interconnexion TGV avec un arrêt à Cergy et un arrêt à la Confluence. Parce qu'évidemment, l'ARDIES qui représente les entreprises du secteur Confluence est tout à fait favorable à un arrêt Confluence puisqu'il est en lien avec le développement du port d'Achères et de l'OIN Seine Aval.

Je ne vais pas rappeler toutes les entreprises et tous les projets économiques qui sont en jeu – d'autres l'ont fait mieux que moi et le feront mieux que moi –, mais nous avons pris la décision de confier à l'IGN une étude économique pour tirer la chose à clair, c'est-à-dire nous faire un tracé grande vitesse qui puisse concilier tous ces éléments, et cette étude est sortie quelques jours avant le début du débat, c'est pour cela que nous n'avons pas eu le temps de commenter plus avant les termes de cette étude. Elle est disponible sur le site de la CPDP et nous aimerions qu'elle soit prise en compte dans le débat de façon à ce que nous ayons aussi le moyen de jauger les arguments qui ont été avancés par l'IGN, et de les confronter avec ceux du Maître d'Ouvrage.

Il nous semble que cette étude est assez sérieuse. Elle repose sur une circulaire, je ne me souviens plus laquelle, une annexe 2 de l'instruction 4 du 25 mars 2004 du Ministère de l'Équipement, donc c'est quelque chose qui est tout à fait connu. Deux tracés ont été envisagés : un tracé des rives droites, qui n'est pas la rive droite du débat du dossier du Maître d'Ouvrage : c'est un tracé rive droite qui arrive à Saint-Sever, et qui ressemble un peu au tracé C, mais qui joue la grande vitesse jusqu'au bout, c'est-à-dire que le barreau Le Havre-Caen est un barreau qui est raccourci (je vois bien, je n'ai plus que 5 secondes) et qui permet d'avoir des temps encore meilleurs et un rendement économique qui est chiffré dans le rapport que vous pourrez lire.

Je souhaiterais que ce rapport soit inclus dans le cours du débat et que nous puissions ensuite faire valoir nos observations par écrit.

Dominique SIMON : Merci, Monsieur. Votre cahier d'acteurs ainsi que les études auxquelles vous avez fait référence sont en ligne sur site ?

Claude D'ORNANO : Oui, exactement.

Dominique SIMON : RFF souhaitait réagir, peut-être ?

Philippe ADAM : On a vu avec intérêt arriver le cahier d'acteur de l'ARDIES, mais l'on n'a pas eu forcément beaucoup de temps pour étudier les choses.

La question posée par l'ARDIES pose fondamentalement une question : est-ce que c'est une ligne TGV classique, usuelle, normale, comme celles qu'on fait depuis 30 ans ou est-ce qu'on fait autre chose ? La position de l'ARDIES est de dire : faisons quelque chose qui est basé sur ce qu'on peut faire d'habitude. Je vais montrer une diapositive sur la proposition qui est faite, afin que vous voyiez bien de quoi il s'agit.

Il s'agit de passer en rive droite de la Seine, rive droite Cergy-Pontoise, de rester en rive droite, d'arriver à Rouen dans une gare centrale, puis de poursuivre vers Le Havre et d'aller vers Caen par une traversée de l'estuaire. C'est un projet qui ressemble assez fortement au projet qui avait été envisagé en 1991, 1994 dans le cadre du plan des Lignes à grande vitesse, et qui n'a pas connu de suite, avec tout de même quelques aménagements qui sont un raccordement vers Mantes-la-Jolie et un raccordement vers Évreux.

C'est quelque chose qui est extrêmement différent de ce sur quoi nous avons travaillé, notamment par le fait que nous avons une ligne qui, là, traverse l'Ile-de-France à 320 km/h, et il y a là véritablement un enjeu sur ce 320 km/h. Je voudrais y revenir rapidement : sur la ligne que nous envisageons, on a un total de 16 trains, en gros, à long terme, dans un des

scénarios en tout cas, qui sont 8 trains rapides et 8 trains de Val-de-Seine, et il y a toujours bien sûr la question du RER E.

Je vais peut-être aller vite puisque l'on arrive au bout du débat, mais dire que la question de l'hétérogénéité des trains sur la ligne est très importante : dans un même laps de temps, si tous les trains sont homogènes en vitesse, on peut faire passer ici 5 trains ; si on en met un qui est plus lent, on n'en a plus que 3. Cela veut dire que pour nous il est essentiel, si l'on veut maximiser la capacité sur lignes, que tous les trains aillent à la même vitesse. Tous ces trains dont j'ai parlé se répartissent de façon très différente si l'on a une ligne à grande vitesse, à 320 km/h sur lequel on aimerait bien mettre quelques trains qui ne roulent qu'à 160 km/h, parce que les trains bleus rouleront à 160 km/h ou peut-être 200 km/h dans un futur très lointain, ou si l'on a une ligne sur laquelle tous les trains roulent à la même vitesse, à 160 km/h. Donc, dans le premier cas on a nos trains rapides qui sont seuls sur la Ligne Nouvelle, et les autres restent sur la ligne classique, et donc on a une possibilité sur le RER E qui est ici de 8 trains. Dans le second cas, si tous les trains normands sont sur la Ligne Nouvelle, on a une possibilité sur le RER E qui est beaucoup plus importante, et c'est cette possibilité qui permet en retour des aménagements et des améliorations sur le RER A.

Il s'agit vraiment d'une conception en Ile-de-France qui est complètement différente et qui a des conséquences très fortes sur la desserte interne à l'Ile-de-France et tout ce que nous avons pu dire aujourd'hui.

Pour nous, la ligne à 200 km/h maximise la capacité globale du système, elle permet l'amélioration des dessertes francilienne. Elle permet aussi une meilleure insertion dans le territoire : une ligne à 320 km/h, vous avez un rayon de courbure d'environ 5 km ; quand vous êtes à 200 km/h, vous êtes en dessous de 2 km, donc pour s'insérer dans un territoire relativement urbanisé, c'est tout de même beaucoup facile : elle limite les nuisances sonores, l'énergie consommée et les coûts d'investissements. Nous souhaiterions en tout cas rester sur les conceptions qui ont été développées jusque-là d'une ligne à une vitesse adaptée pour tous les territoires.

Et il y a des enjeux environnementaux, pour terminer, qui nous paraissent problématiques à première analyse : il y a la traversée du parc naturel du Vexin et il y a surtout la traversée de la Vallée de L'Épte qui est classée en Natura 2000 – c'est un site inscrit extrêmement protégé sur lequel la traversée est très difficile – et pour terminer, la traversée de la Vallée de la Seine sur le barreau d'Évreux sur lequel, là, on passe au-dessus de Giverny ce qui reste d'être assez problématique.

On a un certain nombre de réserves autour de cette proposition qui nous font considérer que le tracé au sud de la Seine avec une vitesse adaptée est sans doute une proposition que nous souhaiterions voir poursuivie.

Jean-Damien PONCET : Il faudrait ajouter quelques éléments : à la lecture du cahier d'acteur et de l'étude, on lit que le scénario par la rive droite a des performances économiques démesurément supérieures à celles des scénarios par la rive gauche. Il y a trois scénarios qui sont étudiés : le premier a des avantages annuels – en faisant des ordres de grandeur – de 600 millions d'euros, le deuxième 1 200 et le troisième 4 800, c'est-à-dire quatre fois plus, alors qu'il se distingue des autres de façon assez marginale en termes fonctionnels.

La méthode qui a été utilisée ici figure effectivement dans l'instruction-cadre RFF est en train de l'utiliser, notamment sur le projet POCL, y compris en travaillant avec l'auteur de la méthode. Il nous semble qu'il y a des effets de seuil dans cette méthode avec un cap autour des 40 minutes au-delà duquel, en gros, les gains d'accessibilité comptent pratiquement pour zéro, et en dessous duquel ils comptent énormément. Je crois qu'il faudrait tout de même encore un peu valider la méthode pour mieux gérer ces effets de seuil. Cela ne vous a pas échappé puisque dans votre cahier d'acteur vous avez, de façon tout à fait honnête, indiqué que vous souhaitez que *l'étude réalisée soit versée au débat public afin de vérifier les conclusions de l'expertise IGN sur les avantages comparatifs de la variante rive droite*, puisqu'effectivement cela prête à interrogation. Par ailleurs, et Philippe l'a montré en parlant du tracé, on a regardé aussi un peu les évaluations en termes de coût d'investissement, et il y a un certain nombre d'éléments qui nous permettent de...

Olivier GUÉRIN : Je vous propose d'apporter – c'est assez technique – une réponse sur le site internet qui pourra donner lieu à un débat. C'est aussi l'objet de ce site, des forums de discussions où les uns et les autres peuvent s'exprimer à partir de données qui peuvent être complétées.

Jean-Damien PONCET : On peut poursuivre la discussion parallèlement, effectivement.

Dominique LEFEBVRE, Président de la Communauté d'agglomération : Nous avons fait un cahier d'acteur à l'occasion de cette réunion propre à l'agglomération, nous en préparons un avec nos collègues de la Confluence, nous avons des contacts avec d'autres, notamment le Conseil général.

Je voudrais dire trois choses :

La première : nous avons la conviction à Cergy-Pontoise que la réponse aux enjeux économiques, sociaux, environnementaux de nos territoires oblige de se situer à l'échelle du Grand Paris et de l'Axe Seine. C'est d'ailleurs le sens de notre engagement au sein de Paris Métropole, c'est aussi aujourd'hui le sens de notre engagement dans l'Axe Seine, et il faut que ces grands projets partent des potentiels de réponses qu'apportent ces stratégies de développement, et évidemment le corollaire pour nous est de savoir nous situer à l'intérieur de ces très grandes échelles. De ce point de vue là, cela nous amène à une démarche simple puisqu'il faut développer des projets de territoires concernés, c'est d'être à l'écoute de ceux qui sont avec nous impliqués sur ces projets, cela vaut pour Paris et nos collègues du Grand Paris ; cela vaut évidemment pour nos collègues de la Basse et la Haute-Normandie. Cela nous a amenés dès le départ à nous inscrire par rapport à ces demandes que nous soutenons et que nous comprenons par rapport à ces logiques de projet territorial et nous comprenons également parce que nous subissons aussi les contraintes de mauvaises circulations de transport, les besoins quotidiens qui doivent répondre à des enjeux d'aujourd'hui de nos populations. De ce point de vue là, je voudrais saluer les progrès qui ont été réalisés avant même le débat public parce qu'ayant en mémoire, d'une part, mon premier entretien avec Jean-Pierre DUPORT et la première réunion où Dominique GILLOT nous représentait au Comité de Pilotage d'Ile-de-France sous la présence de Monsieur CANEPA, la Confluence n'existait pas, comme elle n'existait d'ailleurs pas dans les réflexions du Grand Paris, comme d'ailleurs dans un certain nombre des projets des architectes des dix équipes : on restait à l'intérieur de l'A86 et la Grande Couronne n'existait pas. Je crois que cette démarche, nous

l'avons engagée, nous sommes en dialogue avec Paris, avec Rouen, avec Caen et avec Le Havre, et nous soutenons vraiment cette démarche-là.

Cela mène à une deuxième réflexion : il est très difficile, et nous avons cette position constante dans tous les débats publics, de les lier entre eux. C'est vrai qu'il y a un projet Éole, c'est vrai qu'il y a une Ligne Nouvelle Paris-Normandie, c'est vrai qu'il y a une réflexion sur le contournement des TGV, il y a les deux sujets des lignes qui ont été parfaitement bien exposées, l'amélioration du RER A. C'est l'ensemble qui à notre sens fait une cohérence et justifie les coûts considérables d'investissements publics de l'ensemble des projets et il faut – et je pense que ce sera une attention de la Commission – veiller à la cohérence de l'ensemble, et ne pas avoir de démarches parallèles et pouvoir construire.

Cela mène à un dernier point pour conclure très rapidement : la Confluence prendra position. Nous y travaillons, nous allons constituer cette association Confluence, et dans la déclaration d'intention, puisque la Confluence sera le Contrat de Développement Territorial du Grand Paris en dehors du Paris Grand Express, à travers le port d'Achères, nous disons une chose simple : ces projets ne pourront avancer et se développer que si l'ensemble des questions d'infrastructures lié à ce potentiel de développement est effectivement traité et que des engagements sont pris. Cela vaut pour le bouclage de la Francilienne, ça vaut pour les tangentielles, ça vaut évidemment pour le RER A, et ça vaut pour la gare qui doit être programmée sur ce secteur et arriver non pas forcément en lien avec le contournement des TGV dont je sais qu'ils sont en début d'étude – c'était la première question que j'avais posée à Jean-Pierre DUPORT – et qui seront liés au projet de développement. On ne pourra pas faire le port d'Achères sans l'ensemble de ces infrastructures. Je dis simplement qu'il y a bien évidemment pour nous un scénario qui est écarté qui est celui qui écarte la Confluence par définition. Quant aux trois autres, je ne peux pas m'exprimer davantage aujourd'hui parce que c'est une concertation, notamment avec nos collègues d'Achères et de Chanteloup. Je souhaiterais que la réflexion se poursuive en particulier sur les raisons qui ont poussé Pierre CARDO à émettre des réserves sur le scénario numéro 2 parce que je pense que des solutions sont possibles, que c'est un scénario qui serait intéressant à la fois pour Cergy-Pontoise, pour Chanteloup et pour Achères dans le scénario de la gare Achères-ville qui présente les meilleurs potentiels de connexions – encore faudrait-il à ce moment-là en tirer les conséquences pour ne pas obérer les enjeux de développements de la Plaine de Chanteloup.

Dominique SIMON : Merci de ne pas faire trop d'entorses au principe d'équivalence. On approche de la fin de cette réunion. Monsieur.

Christian JOUASSAIN, Cergy : Je m'aperçois que pour l'instant il n'y a pas eu de représentants d'entreprises intervenants. Je crois que c'est très important d'avoir une ligne qui nous relie notamment au port du Havre et à l'ensemble des connexions sur la France au niveau du train. C'est tout ce que j'avais à vous dire, mais pour appuyer la démarche dans le cadre des besoins de développement des entreprises, de la région et de Cergy-Pontoise.

Dominique SIMON : Merci.

Guy PARIS, Conseiller général du Val-d'Oise et Vice-président du Parc Naturel au titre du Conseil général : Deux petites questions rapides dans les trois minutes.

Je rebondis sur ce qui a été dit par le Président de l'ARDIES puisque nous avons reçu, le Président BAZIN et moi-même, le 28 octobre, l'association qui est venue nous présenter son projet et nous nous sommes contenté de lui dire qu'effectivement le Conseil général, à l'unanimité, c'était porté pour un Cahier d'acteur qui a été présenté et qui est au débat aujourd'hui et que cette solution rive droite qui, d'ailleurs passait dans le territoire du Parc Naturel du Vexin, était totalement impossible pour nous Conseil général, la charte du parc indiquant que le parc n'avait pas vocation à recevoir de nouvelles infrastructures de type autoroute ou réseau ferré d'intérêt national.

Au niveau du fret, j'ai lu dans le dossier que la Ligne Nouvelle serait une ligne non mixte, donc *a priori* aucun de trains de fret n'utiliserait la Ligne Nouvelle. Et vous parlez d'une modernisation de la ligne entre Serqueux et Gisors. Après Gisors, à l'est, qu'est-ce qu'il se passe ? Est-ce que la ligne ne mérite pas d'être modernisée ? Est-ce que l'on a vu tous les impacts en termes de protection de nuisances éventuelles augmentées ? Est-ce que ce volet-là a été étudié ? Évidemment, le plan que l'on a vu tout à l'heure est un peu plus explicite : vous parlez aujourd'hui de 58 trains de fret qui ne passent pas par cette ligne aujourd'hui, et je ne pense pas qu'ils passent par la ligne de Gisors, et on passe à 75 en 2030, dont beaucoup de trains avec des conteneurs allongés.

Vous parlez de modernisation de ligne Serqueux-Gisors, après Gisors, que se passe-t-il ? On est dans le Val-d'Oise, dans le Vexin, dans le Pontoise, etc. Peut-on avoir quelques informations là-dessus ?

Philippe ADAM : On disait tout à l'heure que l'on était dans une idée de déplacement des marchandises à long terme, et l'intérêt d'avoir deux itinéraires d'accès à la fois à l'Ile-de-France, et au travers de l'Ile-de-France à un certain nombre de régions qui sont de l'autre côté et qui, aujourd'hui et demain, resteront le plus facilement accessibles par là. Effectivement, on a l'idée d'avoir deux itinéraires complémentaires qui sont nécessaires à la fois pour assurer des capacités, pour assurer une fiabilité, parce que l'on voit que quand on a des travaux sur un axe – et ce sera le cas sur l'axe Paris-Rouen dans les années qui viennent – on a la nécessité de pouvoir écouler les flux sur d'autres axes et notamment sur cette ligne Serqueux-Gisors qui est en cours de modernisation.

Au-delà de Gisors, on traverse une partie de l'Oise, une partie du Val-d'Oise jusqu'à Pontoise, et jusqu'à Conflans-Sainte-Honorine où l'on retrouve le réseau actuel. Cela veut dire que cet axe complémentaire voit passer un certain nombre de trains en plus de ceux d'aujourd'hui. Il y a un travail en cours, et je vais peut-être laisser mon collègue qui s'occupe du sujet et qui est avec nous ce soir, en dire quelques mots.

Le Chef de projet de la ligne Serqueux-Gisors : L'étude est en cours et on est en train d'étudier l'équipement nécessaire pour rendre cette ligne un peu plus performante qu'elle ne l'est actuellement. Vous parliez tout à l'heure des protections pour les nuisances sonores, etc. Sachez qu'une étude acoustique a débuté, et dans le cadre de la modernisation de cette ligne, toutes les précautions nécessaires pour limiter les nuisances seront prises de façon réglementaire.

La modernisation de cette ligne consiste sur la section entre Serqueux et Gisors qui est actuellement fermée à la circulation ferroviaire. Sur la suite entre Gisors et l'Ile-de-France,

cela concerne la région Ile-de-France, mais il y a également des travaux de renouvellement de voies qui sont prévus pour rendre la ligne plus pérenne.

Dominique SIMON : Merci. Nous avons déjà dépassé l'heure dite, donc on prend deux prises de parole, et ceux qui ne pourront pas s'exprimer oralement peuvent toujours poser leurs questions ou faire leur contribution par écrit. Je laisse la parole à Monsieur et Madame, et ensuite nous arrêtons.

Joël TISSIER, Conseiller général des Yvelines : Félicitations pour votre exposé qui était tout à fait remarquable.

Je voudrais insister sur la partie transports locaux, c'est-à-dire pour tous les usagers, pour aller au travail : aller à Saint-Cloud, c'est à peu près une heure et demie de transport par jour. Sur la Normandie, on sera peut-être à 45 minutes, et pour bien insister, comme l'a rappelé Dominique LEFEBVRE, qu'il y a une cohérence dans les projets et qu'effectivement, si aujourd'hui on n'a pas une très bonne visibilité de ce que l'on va avoir au niveau des transports en commun locaux pour aller travailler, ce n'est pas que j'ai du mal à imaginer un projet de cette ampleur.

J'aimerais bien voir dans le débat public, si c'est possible de le rajouter, c'est combien de RER A supplémentaires ? Quelle fréquence on pourra atteindre ? Et au niveau de la ligne Paris-Mantes, si effectivement on fait cette Ligne Nouvelle qui raccorderait la Haute-Normandie, avoir quelque chose de très précis pour savoir ce qui se passera au niveau de nos transports locaux. C'est infernal en région parisienne.

Ensuite, quand est-ce que l'on aura, avant même de lancer le projet du Grand Paris, une vision sur la Tangentielle Ouest qui est absolument indispensable pour nous ?

Jean-Damien PONCET : On a parlé d'effets indirects et potentiels, et comme on l'a dit, on ne peut pas ce soir se prononcer en lieu et place en particulier du STIF. Ce que l'on pourrait éventuellement donner c'est le nombre de trains maximal du RER qui pourraient s'ajouter sur la ligne vers Mantes et ensuite l'étape suivante consistant à dire que puisqu'il y a plus de RER E, il pourrait y avoir moins de RER A, mais là, on commence à entrer dans des zones un peu délicates parce que les gens de Poissy, avec le RER A, vont à Châtelet, avec le E, ils ne vont pas au même endroit. C'est un peu délicat pour nous de s'exprimer sur ce sujet, c'est pour cela que l'on renvoyait plutôt sur des démarches de type schéma directeur qui relèvent d'une Maîtrise d'Ouvrage et d'une gouvernance spécifique.

Olivier GUÉRIN : Je précise que le STIF qui est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, comme vous le savez, a été invitée à participer à cette réunion, mais au stade actuel de leurs études, n'a pas souhaité intervenir.

Dominique SIMON : Madame, vous concluez.

Jacqueline LORTHIOIS : J'anime la commission aménagement du territoire Ile-de-France Europe Écologie Les Verts, et je voudrais reparler de la question du Grand Paris, parce qu'il y a un concert de louanges sur la question des transports, mais on nous promet des lendemains qui chantent pour plus tard, et pour le moment le quotidien est extrêmement difficile : nous avons quand même 34 millions de flux par jour, nous avons 300 000 flux nouveaux par an, et le Grand Paris Express va se faire sur 20 ou 25 ans, et en 8 ou 9 ans, au

rythme où l'on augmente, tout l'effort sera effacé. Donc on voit bien que la politique du Grand Paris qui consiste à polariser sur quelques très grands pôles d'emploi et que les banlieusards courent entre ces pôles d'emploi n'est pas tenable. Il y a actuellement 30 communes sur 1 300 en Ile-de-France qui concentrent la moitié de l'emploi de l'Ile-de-France ; il y a aussi un siphonnage des régions qui sont autour qui n'est pas tenable : il y a, par exemple, 30 % des habitants de l'Oise qui travaillent en Ile-de-France. Donc, il y a une concentration, un gigantisme, une course au triomphalisme qui semble assez peu compatible avec l'après Fukushima, parce que l'on est plus dans l'affaire de l'après Kyoto.

Il serait intéressant de voir comment on peut revenir à plus de raison, à des circuits courts, à de la sobriété et à des relocalisations d'emplois près des habitants et ne pas faire des énormes projets d'urbanisme démesurés qui feraient les futures zones-dortoirs de demain.

Dominique SIMON : Je ne peux que vous inviter une nouvelle fois à la réunion sur le sujet.

Comme annoncé, je vous propose de clore la réunion maintenant en vous remerciant d'être venus et de votre participation.

Olivier GUÉRIN : Je vous rappelle la prochaine réunion en Ile-de-France, à La Défense le 24 novembre qui débutera à 18 h et non à 19 h comme d'habitude.

(Fin à 22 h 05)