

PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE PARIS-NORMANDIE

Réunion Publique Locale

La Défense, le 24 novembre 2011

Commission particulière du débat public

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

Maîtrise d'ouvrage

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

La séance est ouverte à 18 h 10 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public :
Bonsoir. Nous allons commencer cette réunion sur le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie, une réunion pour Nanterre-La Défense et Paris.

Je vous présenterai d'abord l'organisation du débat public, ensuite RFF présentera le projet de Ligne Nouvelle. La Société du Grand Paris présentera les projets de gares en liaison avec la gare LNPN, et la même présentation sera faite par RFF pour la gare d'Éole du RER E prolongé.

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Olivier GUÉRIN :Le débat public est organisé pour ce projet comme pour d'autres projets selon les règles du droit commun, en application du Code de l'Environnement. C'est une décision qui a été prise par la Commission Nationale du Débat Public au vu du dossier que Réseau Ferré de France, le Maître d'Ouvrage, a présenté.

Quel est le rôle de la Commission Particulière du Débat Public ?

Cette Commission Particulière, il faut insister sur ce point, est indépendante du Maître d'Ouvrage et des acteurs du projet, et elle est neutre, c'est-à-dire qu'elle ne prend pas parti, elle ne prend pas position sur le projet.Elle organise et rend compte du débat.

Nous sommes cinq membres de cette Commission Particulière. Ce soir avec moi, il y a Marie-Françoise CORNIETI et Dominique SIMON, qui participent à l'animation de cette réunion

Ce débat public a pour premier objectif votre information : vous informer sur le projet, obtenir des réponses du Maître d'Ouvrage ou éventuellement de la Commission sur l'organisation du débat public. Ce soir, nous le verrons tout à l'heure, une première phase sera de permettre à chacun de s'informer plus complètement en posant des questions sur le projet qui est présenté ; et d'exprimer les observations, critiques, suggestions, avis sur le projet.

Ce débat se déroule du 3 octobre au 3 février.

➤ Il porte sur :

- L'opportunité du projet : comme pour tout débat public, la première question est de savoir si ce projet est opportun. Est-ce qu'il faut le réaliser ?
- Les objectifs : Ici, ceux qui sont le plus souvent évoqués, c'est la ponctualité, la fréquence, le gain de temps. C'est aussi de façon un peu annexe puisque cela ne concerne pas directement le projet de Ligne Nouvelle, mais ce que cela permet pour l'amélioration du transport de marchandises, de nouvelles liaisons locales, régionales et des liaisons vers Roissy et le réseau de lignes à grande vitesse national et européen. De façon plus générale, quelles améliorations attend-on de ce projet de Ligne Nouvelle ?
- Les caractéristiques : plusieurs tracés, plusieurs scénarios sont proposés par Réseau Ferré de France. Quelle est la position des uns et des autres sur ces caractéristiques, sur ces scénarios ?

➤ Trois principes de ce débat public :

- ✓ La transparence : toute l'information est mise à disposition du public, et la Commission veille à ce qu'il soit répondu aux questions qui peuvent être posées, aux interrogations, et que toute l'information en possession du Maître d'Ouvrage, Réseau Ferré de France soit mise à la disposition du public.
- ✓ L'équivalence : dans ce débat public, tout le monde a le même poids, c'est-à-dire qu'il n'y a pas plus d'importance pour un responsable institutionnel que pour un simple particulier. Chacun peut s'exprimer dans les mêmes conditions. Je le rappellerai tout à l'heure quand on ouvrira le débat.
- ✓ L'argumentation : Nous demandons que les positions soient argumentées. Ce n'est pas un sondage, un referendum, chacun qui s'exprime doit indiquer pour quelle raison il soutient telle ou telle caractéristique du projet, ou soutien une autre proposition.

Ce débat a commencé le 3 octobre. De nombreuses réunions se sont déjà tenues. Nous approchons de Paris, et cette réunion ce soir s'étend pour Nanterre-La Défense et pour Paris. Près de 3 000 personnes ont participé aux précédentes réunions et nous continuerons quelques autres réunions locales.

À partir du mois de décembre, des réunions thématiques sur des thèmes qui sont apparus importants dans le débat. Vous voyez les indications :

- L'aménagement du territoire,
- Développement économique
- Le transport de marchandises
- L'agriculture
- L'environnement
- Le financement du projet

Nous ajoutons deux réunions :

- l'une sur la desserte
- l'autre – j'en parlerai un peu après – sur les résultats d'une expertise complémentaire.

Ce débat se déroule dans ces réunions publiques et se déroule aussi sur internet.

Internet est un lieu où vous pouvez poser des questions, obtenir des réponses, mais aussi donner votre avis. Il y a notamment des forums de discussions sur le site internet, et vous avez là quelques indications à la fois sur le nombre d'interventions et sur les thèmes principaux sur lesquels les uns et les autres interviennent.

Nous souhaitons, et nous remercions RFF d'y être attentif, que les réponses soient données dans un délai rapide qui est à peu près de 15 jours actuellement.

➤ Quelques éléments complémentaires

Sur le site internet, on peut apporter des contributions, donner des avis un peu argumentés, et les personnes morales ont une possibilité un peu particulière de rédiger un cahier d'acteur. Vingt-six cahiers ont été rédigés à ce jour. Ils sont à votre disposition à l'entrée de la salle, ils le sont aussi sur le site internet. Les derniers concernent notamment un collectif de citoyens « Bienvenue en Normandie », la Communauté urbaine de Cherbourg, la CGT, « Vermont Train de Vie ».

Enfin, et c'est un élément important, la Commission nationale, c'est elle qui a décidé, sur la demande qui avait été faite par le groupe Europe Écologie Les Verts, de faire réaliser une expertise complémentaire sur les travaux qui pourraient être réalisés sur la ligne actuelle pour en améliorer le fonctionnement et de voir s'ils correspondraient en termes de capacité, en termes de gain de temps, aux exigences ou demandes qui peuvent être exprimées. Cette expertise vient d'être lancée. On en connaîtra les résultats au mois de janvier. Ils seront diffusés bien sûr, sur le site internet et donneront lieu à une réunion particulière qui sera spécialement consacrée au rendu de cette étude complémentaire et à sa discussion.

Après la clôture du débat le 3 février, la Commission Particulière dans un délai de trois mois publie un compte-rendu. Encore une fois, ce n'est pas un avis qui est donné sur le débat public, mais elle rend compte des opinions exprimées au cours de ce débat. Le Président de la Commission Nationale quant à lui présente le bilan du débat, et dans les trois mois, le Maître d'Ouvrage, Réseau Ferré de France, rendra publique la décision, poursuite ou non du projet, selon quelles caractéristiques.

Voilà une présentation rapide du débat public. On pourra répondre à vos questions si vous en avez sur ce débat public. Je laisse maintenant la parole à Jean-Damien Poncet et Philippe Adam, qui sont responsables de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF, qui vous présenteront ce projet.

PRÉSENTATION DU PROJET LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

Jean-Damien PONCET, Responsable de la mission Ligne Nouvelle Paris Normandie (RFF) : Bonsoir. Philippe et moi sommes responsables à RFF de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Merci de votre présence et d'être aussi nombreux, malgré les tentations auxquelles vous avez été exposés en arrivant. Vous avez choisi cette salle, j'espère que la prestation sera à la hauteur !

Réseau Ferré de France, est l'établissement public national chargé de la maintenance, de l'exploitation et du développement du réseau ferré sur lequel circulent les trains des entreprises ferroviaires – je voudrais que la distinction soit faite tout de suite et pour la suite. Nous nous occupons d'infrastructures et les entreprises ferroviaires s'occupent de faire rouler les trains.

Nous allons présenter le projet qui est proposé au débat public, en commençant par en rappeler les objectifs qui partent de plusieurs constats :

La saturation du réseau

Le constat est celui d'un réseau aujourd'hui entre l'Ile-de-France, Paris et la Normandie, au bord de la saturation. Sur la ligne Paris-Mantes, nous avons 14 trains aujourd'hui. Avec la mise en service d'Éole, dans le futur proche – Éole ayant fait l'objet d'un débat public l'an passé, à peu près à la même période, je crois – on pourra passer à 16 trains, mais quand on regarde à la fois les données de trafic, les perspectives de croissance et les demandes formulées par un certain nombre d'acteurs concernés par le transport ferroviaire de voyageurs, on voit qu'il nous faudrait être capables de faire passer de 22 à 36 trains sur cette ligne, ce qui est totalement impossible avec le réseau actuel.

La ponctualité des trains

Deuxième caractéristique de ce réseau, conséquence un peu de la saturation, c'est la ponctualité des trains qui est très insatisfaisante. On a cité la ponctualité des trains de longue distance, plus exactement des trains normands (on verra la définition de ce terme) :

- 25 % des trains du matin sont en retard de plus de 5 minutes à Paris ;
- 30 % des trains du soir sont en retard à Rouen et au Havre ;
- 40 % des trains du soir sont en retard à Caen et Cherbourg.

Une statistique qui est tout de même assez remarquable.

La vitesse

Enfin, en termes de vitesse, on a eu des périodes plus riches avec l'électrification de la ligne entre Rouen et Le Havre ou plus exactement, je pense qu'il s'agit de la mise en service du Turbo train. Toujours est-il que l'on constate sur ce graphe qui est assez parlant que la vitesse aujourd'hui est inférieure à ce qu'elle a été dans les années 70, et de façon tout à fait significative.

On est sur un réseau qui est hérité du XIXe siècle, sur lequel se mélange un certain nombre de trafics, qui est utilisé à ses limites. Cette situation n'étant pas satisfaisante, les grands objectifs du projet, on va parler d'ambition du projet, sont :

- Améliorer les déplacements du quotidien en permettant des déplacements plus fluides vers les grandes villes, permettant de mettre en œuvre des TER plus efficaces en Normandie, plus nombreux également et en améliorant également le fonctionnement des RER en Ile-de-France.
- Contribuer au développement des territoires en permettant des liens plus étroits entre la Normandie et Paris (en plus de Paris, on pense à Saint-Lazare), des liens plus étroits avec La Défense d'une part, mais également avec Roissy. Il y a une forte demande de la part des Normands pour être mieux connecté à Roissy. Contribuer également au développement des territoires en permettant une meilleure connexion entre les villes normandes elles-mêmes.

Un Comité de Pilotage a travaillé sur ces objectifs. Il associait les élus des principales collectivités de deux Normandie et de l'Ile-de-France, ainsi que des représentants du monde économique. Il en découle un cahier des charges pour le projet qui se traduit par des objectifs en termes de :

1. Desserte, c'est-à-dire quels types de trains ? Des trains rapides ? Des trains de dessertes locales ? – On ne peut pas être à la fois rapide et desservir toutes les gares, mais il faut évidemment que ces deux types de trains puissent coexister sur le réseau – Quelles fréquences ? Dans quelles gares ?
2. Qualité de service : on revient là sur la question de la ponctualité, mais aussi sur la question du nombre de places assises et du confort dans les trains.

Derrière ces objectifs de fréquence et de ponctualité, on a vraiment le sujet de la capacité.

3. Temps de parcours : on passe sur un registre un peu différent. Le premier objectif de temps de parcours qui a été affiché sur ce projet, c'était pour Paris-Le Havre. Le Président de la République a souhaité que l'on puisse arriver au Havre depuis Paris en 1 h ¼, et le Comité de Pilotage a travaillé également sur ce type d'objectif, et a défini des objectifs équivalents pour Caen, un objectif de 45 minutes pour Rouen, et d'autres objectifs sur lesquels il n'est peut-être pas utile de s'étendre tout de suite.
4. Le fret : le projet doit également répondre aux attentes du fret, notamment en délestant le réseau existant pour que le fret puisse trouver les conditions de sa compétitivité, qui sont aussi les conditions du développement des grands ports de l'estuaire que sont Le Havre et Rouen. Et les conditions de cette compétitivité du fret et des ports, c'est que le système ferroviaire puisse faire rouler des trains de fret dans de bonnes conditions, de façon fiable, et avec une vitesse moyenne aussi élevée que possible, et en nombre suffisant.

Ce cahier des charges étant défini, nous avons examiné comment on pouvait y répondre, et là, sans surprise, nous avons à nouveau confirmé que le réseau actuel ne permet pas de répondre ni aux quatre objectifs, ni même à l'un d'entre eux.

Ce n'est pas une découverte, il y a déjà eu plusieurs projets qui ont été tentés sur ce système ferroviaire de l'Ouest parisien. On en est au troisième. Le projet que nous proposons aujourd'hui consiste à réorganiser le réseau – j'insiste sur le terme, on n'est pas en train de faire un nouveau réseau en laissant tomber celui qui existe – il s'agit bien de réorganiser le réseau et de mieux le valoriser globalement en créant, en construisant une Ligne Nouvelle qui en sera la nouvelle armature en quelque sorte.

Je vais passer parole à Philippe pour vous expliquer plus précisément en quoi consiste ce projet de Ligne Nouvelle ; en quoi il constitue un élément d'un nouveau réseau et également quelles sont les incidences de ce projet sur un territoire qui vous intéresse peut-être un peu plus ce soir, qui est celui du secteur de Nanterre-La Défense.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie, RFF : À mon tour, je vais vous parler du projet, cette fois sous l'angle des différents scénarios que nous avons élaborés pour répondre au cahier des charges que Jean-Damien PONCET a décrit. Je vais le faire en quatre parties :

Une première partie qui traitera de la Normandie. Elle sera très succincte, mais nous pourrions y revenir si vous avez des questions sur cette partie. Une vision de l'Ile-de-France de façon générale et ensuite nous ferons deux zooms : un sur la gare Saint-Lazare, l'arrivée à Paris de cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie, et un zoom sur le secteur de Nanterre-La Défense.

Sur la partie normande

Nous avons élaboré trois scénarios qui se distinguent par la façon dont on peut arriver dans les deux parties : d'une part vers Le Havre, d'autre part vers Caen et la Basse-Normandie, et qui se distinguent principalement par le point de bifurcation entre ces deux branches :

Un scénario A où cela se joue dans la zone de Louviers, avec un trajet vers Le Havre par le Plateau de Caux.

Un scénario B où l'on infléchit le tracé vers Évreux et on y situe la bifurcation, et ensuite on poursuit le trajet vers Rouen et le Plateau de Caux vers Le Havre.

Un scénario C dans lequel on passe à proximité de Rouen, on poursuit en Rive-Sud de la Seine, et ensuite, on a cette bifurcation vers d'une part la Basse-Normandie, et d'autre part, Le Havre par un ouvrage souterrain sous l'estuaire de la Seine.

✓ Les coûts

Ces scénarios ont des coûts assez différents, en tout cas, le troisième des deux premiers puisque – je parle ici uniquement de la partie Normande, à l'ouest de Mantes-la-Jolie – nous avons un coût de 6,5 et 6,3 milliards d'euros pour les deux premiers scénarios, et un coût de 9,5 milliards d'euros pour le troisième qui a une complexité technique assez grande de par les ouvrages souterrains qu'il impose.

✓ Les trafics

En face, nous avons des trafics. Les trafics ne sont pas discriminants pour les scénarios puisque sur l'ensemble du projet nous avons une prévision trafic de 30 millions de voyageurs annuels. Aujourd'hui, nous avons 20 millions de voyageurs annuels sur l'ensemble de ce

réseau ; sans projet, à l'horizon de référence, 2025, nous aurions 26 millions de voyageurs, et le projet apporte 4 millions de voyageurs supplémentaires dont les $\frac{3}{4}$ sont des voyageurs qui utilisent aujourd'hui leur voiture et préfèrent le train grâce à la nouvelle accessibilité permise par le projet.

J'en reste là sur la Normandie, mais bien évidemment, on peut y revenir si vous avez des questions.

Sur la partie francilienne

Entre Mantes et Paris, la première chose qu'il faut comprendre pour comprendre le projet tel que nous l'avons bâti, c'est que nous avons cherché à séparer les trains normands des trains franciliens. Aujourd'hui, sur cette ligne, vous avez sur la même ligne les trains bleufoncé qui sont des trains « normands ». Le normand a des guillemets puisque dans ces trains normands nous avons des trains qui font un arrêt à Mantes-la-Jolie et qui poursuivent ensuite vers des destinations normandes, mais pour lesquels une bonne partie de la clientèle est en fait des voyageurs franciliens du Mantois. Il y a aussi des trains qui ne s'arrêtent pas, et qui vont vers Caen, Cherbourg d'une part, Rouen, Le Havre d'autre part.

Ces trains normands et des trains franciliens qui sont les trains de la ligne Paris-Mantes par Poissy, par la Rive-Sud de la Seine et qui, eux, font des arrêts intermédiaires dont on voit les petites gares stylisées. Cette cohabitation entre trains directs et trains omnibus est aujourd'hui extrêmement difficile, et c'est une des raisons qui amène à la fois les déficits de capacité, mais aussi un certain nombre de problèmes de ponctualité qui ont été énoncés dans la première partie.

Il y a un projet qui a eu son débat public il y a un an et qui se poursuit activement : c'est le projet du prolongement d'Éole à l'ouest, donc avec un tunnel entre Paris-Saint-Lazare, Haussmann-Saint-Lazare et La Défense. Ensuite, les trains rejoignent le réseau actuel et les trains circulent comme aujourd'hui, en mélange depuis Bezons jusqu'à Mantes. Par contre, entre Paris et Bezons, ici, on a effectué une séparation des trafics, et c'est très important puisqu'aujourd'hui la Gare Saint-Lazare est un point où la cohabitation de ces deux trafics est problématique.

Qu'est-ce que l'horizon LNPN ? C'est de compléter cette séparation en construisant une Ligne Nouvelle depuis le secteur où nous nous trouvons aujourd'hui, jusqu'à Mantes-la-Jolie de manière à ce que les trains qui n'ont pas à s'arrêter en Ile-de-France puissent utiliser cette infrastructure nouvelle et, en parallèle, à ce que sur la ligne actuelle les RER – à cette époque, ce sera le RER E – puissent circuler seuls et puissent se développer. On est bien sur cette hypothèse d'une séparation des trafics de manière à augmenter la capacité et à limiter la coexistence difficile de ces deux types de trains.

Quels sont, plus concrètement, les bénéfices que l'on peut attendre en Ile-de-France ?

1/Vous avez d'abord ce qui peut se passer sur le RER E. Le RER E, Nanterre, Poissy, Les Mureaux, Mantes, qui va naître avec le prolongement d'Éole vers l'ouest à l'horizon 2020 et qui pourra donc, première chose, trouver à se développer. Peut-être pourra-t-on faire plus de trains, augmenter les fréquences. C'est une première conséquence.

Peut-être que ces fréquences pourront être augmentées de façon plus importante dans une première partie de la ligne, peut-être moins dans l'autre. Tout cela, ce sont des choses qui

devront être discutées, c'est le STIF, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, qui décide de la consistance de ces dessertes, et c'est lui qui prendra ces décisions.

2/Deuxième point d'intérêt pour l'Ile-de-France, c'est d'ouvrir de nouvelles gares sur cet axe. Aujourd'hui, un certain nombre de gares, notamment dans la boucle de Montesson, dans zone de Sartrouville, Houilles, ne peuvent pas être desservies par le RER E parce que la coexistence avec les trains normands fait que la capacité est insuffisante et qu'arrêter ces trains ne permettrait pas de faire passer tous les trafics.

À l'horizon LNPN, les trains normands ayant gagné un autre itinéraire, il devient possible d'ajouter des arrêts sur le RER E. Ajouter des arrêts ne veut pas forcément dire que les trains seront tous omnibus, mais comme on aura pu augmenter les fréquences, on pourra avoir des trains qui auront des politiques d'arrêts différents pour desservir toutes ces gares.

3/Un corollaire de ces nouvelles possibilités d'arrêt est celui des connexions avec les tangentiels. Vous savez peut-être qu'il y a des projets de lignes tangentiels, d'une part, la Tangentielle Ouest, venant de Saint-Germain et Versailles, plus au sud, arrivant dans la zone d'Achères, et pouvant se poursuivre jusqu'à Cergy-Pontoise. C'est un projet qui suit son cours et qui, à ce jour, ne peut pas trouver de connexion avec le RER E du fait que les RER E ne peuvent pas s'arrêter dans cette zone. Cela deviendrait possible si l'on peut y arrêter les trains grâce à la LNPN. Le deuxième projet de tangentielle est la Tangentielle Nord, qui vient de Noisy-le-Sec en ayant fait le tour de Paris et qui arrive à Sartrouville. Là encore, une possibilité de connexion nouvelle.

4/Enfin, le fait de pouvoir rebattre les cartes sur la desserte de l'Ouest francilien nous apporte des perspectives également sur le RER A, notamment vers Cergy-Pontoise où aujourd'hui il y a un déficit de dessertes, une qualité de desserte jugée insuffisante, je crois, par tous les acteurs, et on peut au travers de tout cela, y trouver des solutions.

Ce sont des potentialités offertes par la LNPN en Ile-de-France. On a vraiment cherché dans la construction du projet à ce que l'ensemble des territoires traversés par le projet puisse trouver un bénéfice, et ces bénéfices en Ile-de-France nous semblent pouvoir être assez importants.

Comment cela se passe-t-il en Ile-de-France pour cette infrastructure ?

Nous avons quatre scénarios. Ces quatre scénarios prennent leur origine tous à Paris-Saint-Lazare, qui est conservée comme le terminus de ces lignes normandes. On roulerait sur la ligne actuelle jusque dans la zone où nous nous situons puisque vous avez vu tout à l'heure qu'elle était dégagée des trains franciliens grâce au prolongement du RER E à l'ouest, et c'est à partir de là qu'on envisage de nouvelles infrastructures jusqu'à la zone de Mantes avec deux possibilités : soit desservir cette ville et au-delà partir vers Vernon, la Vallée de la Seine ou Évreux, soit contourner Mantes pour les trains qui n'ont pas d'arrêt à Mantes pour aller ensuite vers la Normandie.

Concrètement, nous avons envisagé des Gares Nouvelles, également :

- Une gare sur le secteur de Nanterre-La Défense, j'y reviendrai tout à l'heure
- Une gare sur le secteur d'Achères-Confluence également

Quatre scénarios :

Un premier scénario plus au nord qui passe par cette gare de Confluence et qui poursuit proche de la Vallée de la Seine, dans la zone des Mureaux

Un scénario un petit peu plus au sud, qui passe par Confluence et émerge dans la boucle de Chanteloup.

Encore plus au sud, on est à Confluence et là on fait un petit détour pour retrouver au plus vite l'autoroute A13

Enfin, un scénario direct, qui ne passe pas par Confluence, pour aller vers Mantes-la-Jolie.

Dans le paysage francilien, voici une représentation de ce que l'on appelle « une option de passage ». À ce stade d'étude, nous n'avons pas de tracé au sens où l'on peut avoir une connaissance fine du passage dans les phases ultérieures d'études, mais nous avons des options de passages plus ou moins larges en fonction des contraintes, et dans lesquelles s'inscriront, si le projet se poursuit, les futurs tracés.

Le premier scénario

Sur cette image, nous avons des zones plus foncées qui sont des zones où, *a priori*, nous sommes en tunnel, et des zones plus claires qui sont des zones où le train émerge et devient aérien. Vous voyez que dans la première partie de la ligne, nous sommes en tunnel puisque la densité urbaine ne permet pas d'envisager des lignes aériennes dans cette zone. C'est le scénario le plus au nord, donc passage dans la zone de Confluence, retrouver ici la ligne actuelle, se mettre peut-être le plus parallèle, le plus proche possible et ensuite, soit aller vers Mantes, soit continuer par le contournement.

Le second scénario

Par Confluence et ensuite émerger dans la boucle de Chanteloup, poursuivre ici en aérien, retrouver l'autoroute A13, Mantes ou le contournement.

Le troisième scénario

Retrouver le plus vite possible l'autoroute A13 – on essaie le plus possible de se jumeler à ces infrastructures existantes afin de limiter les effets de coupures – et ensuite, Mantes ou le contournement.

Le quatrième scénario

Un tracé direct en tunnel jusque dans la zone du sud de Poissy et ensuite identique au scénario précédent.

Quelques points de comparaison de ces quatre scénarios en Ile-de-France

✓ Le coût

Un coût qui s'étale entre 3,9 milliards d'euros (le scénario Confluence-Chanteloup) et 4,9 milliards d'euros, auquel il faut ajouter, pour être complet sur l'Ile-de-France, le contournement de Mantes qui est estimé à 500 millions d'euros.

✓ Les temps de parcours

Les scénarios sont relativement équivalents. Le troisième qui fait une boucle vers le sud met une minute trente de plus, ce qui n'est pas négligeable étant donné le nombre de voyageurs qui seraient sur cette ligne, mais les trois autres sont équivalents en termes de temps de parcours.

Ce que vous voyez également, c'est qu'il n'est pas question d'un gain de temps sur cette partie de la ligne puisqu'aujourd'hui on met 30 minutes, là on est à 26 minutes. Il y a un petit gain de temps, mais il est clair que cette partie francilienne qui représente une moitié de l'investissement de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie est bien là pour gagner de la capacité, elle n'est pas là pour gagner de la vitesse. C'est en Normandie que les infrastructures nouvelles permettent de répondre à l'objectif de vitesse qui a été mis au cahier des charges.

✓ Les enjeux environnementaux

On a essayé de synthétiser tout cela puisque nous avons fait un recueil environnemental le plus précis possible à ce stade d'étude, et nous avons cherché à dessiner les scénarios en en tenant compte le plus possible. Malgré tout, il reste dans les différentes options de passage des enjeux environnementaux et on peut les synthétiser de la manière suivante :

- les traversées de la Seine sont principalement souterraines, en tout cas sur celle-là, souterraine dans le scénario plus au nord, et aérienne ici. Malgré tout, on a des nappes souterraines donc des points sur lesquels il faudra être vigilant.
- Le deuxième point qui concerne le scénario le plus au nord où on est dans la Vallée de la Seine, et on a donc des enjeux qui sont essentiellement urbains : il y a des zones agricoles résiduelles, mais on est plutôt dans un tissu urbain dont il faudra évidemment tenir le meilleur compte.
- Ensuite, les autres scénarios et le contournement de Mantes sont plutôt dans des zones agricoles. On sait que l'agriculture en Ile-de-France est un sujet essentiel, et là, il y a des enjeux dont il faudra tenir compte.
- Enfin, des enjeux particuliers, la Vallée de la Vaucoeurs au sud de Mantes qui présente un enjeu, également, qui devra être soigné si l'on passe par là.

Après cette description des quatre scénarios qui passent en Ile-de-France, je vais maintenant faire un petit zoom sur ce qu'il se passe à Paris.

Zoom sur la Gare Saint-Lazare

Il y a eu des discussions à Paris au début du projet : est-ce que Paris doit être le terminus de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ? Est-ce que l'on peut envisager d'autres gares, un terminus à La Défense, un terminus à Pleyel ? Ce sont des choses qui ont été pesées. L'idée qui en ressort, c'est que Paris-Saint-Lazare doit rester ce terminus pour des raisons que je vais détailler.

D'abord, Paris-Saint-Lazare, c'est le cœur de la zone d'emploi la plus dense de l'Ile-de-France. Vous avez le quartier central d'affaires ici – c'est une carte que nous empruntons à l'IAURIF –. On voit bien que ce quartier, au sens large, est le quartier central d'affaires, c'est

là que se concentre l'emploi en Ile-de-France, c'est là qu'il y a la plus forte densité d'emploi en Ile-de-France, donc il y a un enjeu fort à desservir cette zone. On verra évidemment que La Défense est également un point de concentration.

Ensuite, Saint-Lazare est un point d'intermodalité, de connexions extrêmement important. Vous avez toutes les lignes de métro ici qui permettent d'irriguer l'ensemble de Paris intramuros ; vous avez ces lignes qui seront prolongées pour certaines dans le cadre du Grand Paris Express, vers Orly, Pleyel au nord ; vous avez le RER E qui passe également à Haussmann-Saint-Lazare ; et avec ces lignes-là, on accède facilement aux autres gares parisiennes : la ligne 13 sur Montparnasse, la 14 sur Gare de Lyon et le RER E pour les gares de l'est et du nord. Donc, un point névralgique extrêmement important en termes de transports. Pour ces deux raisons, le terminus de Paris-Saint-Lazare a été conservé.

Est-ce que Saint-Lazare est adaptée et comment peut-on l'adapter à l'arrivée de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ?

On a deux questions :

- ✓ Peut-on allonger les quais avec un objectif sur lequel je vais revenir ? Est-ce que l'on peut les élargir ? Parce qu'aujourd'hui, on a une gare qui n'est pas aux normes pour recevoir le public qui déjà arrive à Saint-Lazare, mais qui arriverait plus nombreux encore avec la Ligne Nouvelle.
- ✓ Est-ce que la gare peut recevoir en termes de voies, de gestions de ces voies, les trains LNPN et des trains franciliens supplémentaires qui pourraient arriver en plus grand nombre sur d'autres lignes dont on n'a pas parlé, mais qui sont importantes aussi, les lignes vers Argenteuil, Ermont, d'une part, et Conflans-Sainte-Honorine et Mantes ou Pontoise d'autre part ?

○ Pourquoi allonger les quais ?

Il y a une raison normative sur laquelle je ne m'étendrai pas, sur les normes européennes qui peuvent donner des contraintes fortes de ce point de vue, mais il y a aussi un objectif de capacité. Aujourd'hui, sur les lignes normandes, les trains sont limités à 300 mètres au maximum ; 400 mètres, c'est augmenter la capacité de façon substantielle, et derrière, il y a des enjeux de « comment ferons-nous la future desserte ? »

Je dirais qu'à long terme, on peut penser qu'on a besoin à la fois d'augmenter la longueur et la fréquence des trains à très long terme. Après, on peut faire deux choix :

- le choix de dessertes très fréquentes en restant dans des longueurs relativement faibles, les longueurs d'aujourd'hui, ou alors,
- le choix de dessertes peut-être moins fréquentes, mais avec des trains plus capacitaires.

Il faudra voir dans une phase ultérieure d'étude quel chemin on prend pour avoir un projet qui soit le plus intéressant économiquement et du point de vue du service rendu, mais à long terme, les deux seront très probablement nécessaires.

○ Allonger et élargir les quais, comment fait-on ?

La situation actuelle est celle-ci : vous avez la gare ici, le pont de l'Europe ici, et vous avez, représentée ici, une partie seulement de la gare, les quais qui sont concernés par les trafics qui nous intéressent. Vous avez ici les voies les plus longues et ce sont celles-ci qu'il s'agit d'allonger. L'idée est de profiter d'une zone d'élargissement qui est ici, de manière à revoir l'ensemble des voies et donc de trouver ici de la place en profitant de voies qui existent, qui sont des voies de service, qui sont très peu utilisées et les prolonger ici nous permet d'obtenir 6 voies de 400 mètres. C'est donc un objectif qui paraît tout à fait atteignable à ce niveau d'étude.

Cela suppose de passer sous un certain nombre d'immeubles, ici – vous les avez en photo et vous les reconnaissez peut-être. Il ne s'agit en aucun cas d'avoir un impact sur ces immeubles, il s'agit d'un travail qui est souterrain, ce genre d'ouvrage est relativement courant.

Un point sur cet allongement des trains sur lequel nous continuons à travailler avec la SNCF est celui des garages. Il ne s'agit pas seulement d'allonger les trains à la Gare Saint-Lazare, il faut aussi pouvoir les entretenir, les garer. C'est un point sur lequel un travail complémentaire est en cours avec la SNCF.

- Est-ce que l'on peut recevoir tous ces trains dans la gare, y compris des trains franciliens supplémentaires ?

Aujourd'hui, comme Jean-Damien PONCET l'a rappelé, nous avons 14 trains par heure et par sens, à la fois normands et franciliens, qui arrivent dans la gare. Avec Éole, nous aurons un peu d'air puisque nous aurons 9 trains par heure et par sens, uniquement des trains normands, et à l'horizon LNPN, on a envisagé deux niveaux de trafics : un niveau 14 trains, donc qui est réalisable puisqu'on l'a vérifié, et un niveau 16 trains pour lequel nous aurons besoin de travaux d'infrastructures supplémentaires et d'une adaptation également de l'exploitation avec laquelle il y aura des discussions avec les exploitants pour voir ce qui est possible.

Zoom sur le secteur de La Défense.

Là encore, je reviens à cette carte pour souligner l'intérêt qu'il y a depuis l'ouest de la France et probablement d'autres régions, à arriver dans cette zone qui est une zone de densité d'emploi extrêmement importante, qui est une zone également où des connexions sont possibles avec des transports lourds, les RER A et RER E, et enfin, peut-être surtout, des connexions avec le futur métro automatique du Grand Paris, le Grand Paris Express, notamment la relation avec Roissy qui pourrait, depuis l'Ouest francilien et la Normandie, être assuré ici, à La Défense.

Je vais rentrer un peu dans le détail de cette zone pour vous montrer comment nous avons procédé.

Voici les lignes fortes dont je parlais tout de suite : le RER A ici, avec une gare Nanterre-Préfecture et une gare ici, sous l'endroit où nous sommes. Le RER E avec une gare sur la zone de La Folie, et une autre gare dans le secteur, ici. Il y a d'autres lignes qui sont les lignes du Transilien ici, le tram T2, et puis les gares du Grand Paris et du métro Grand Paris Express, une située dans cette zone de La Folie-Nanterre-Préfecture et une située dans la zone où nous nous situons.

L'idée première était : est-ce que l'on peut avoir une gare la plus proche possible de cette zone où l'intermodalité est maximum, c'est-à-dire le quartier Grande Arche – CNIT ?

On s'est aperçu que c'était quelque chose de difficile. D'une part parce qu'une gare ici ne pourrait être envisagée que comme une gare Terminus – je vais revenir sur les lignes, mais il faut garder cela en tête – et d'autre part, on n'arrivait pas à trouver un positionnement qui soit satisfaisant puisque l'on se trouvait en fait à mi-chemin entre le secteur de La Folie et le secteur de Grande Arche. Ce secteur qui nous paraît préférentiel, est le secteur de La Folie qui est un secteur à la fois avec un futur en termes de connexions qui est très important et qui répond aux objectifs que l'on s'était fixés : RER et Grand Paris Express ; qui est également un secteur urbain en mutation forte dans lequel une Gare Nouvelle pourrait venir s'insérer.

- Comment peut-on arriver à cette gare ?

De deux façons :

La première est, en arrivant de Paris, de plonger ici, au niveau des vallées, dans un tunnel et de traverser la zone de La Folie, avec une gare et de poursuivre en tunnel vers l'ouest. C'est ce que l'on appelle la desserte en ligne de La Défense.

La seconde possibilité est de poursuivre un petit peu plus loin sur la ligne actuelle et d'une part de descendre ici en souterrain, disons après La Garenne-Colombes, en partant vers l'ouest, et d'avoir une branche complémentaire partant d'une gare qui serait une gare Terminus et qui permettrait d'aller vers l'ouest et la Normandie. C'est ce que l'on a appelé « la desserte en fourche ».

Dans tous les cas, le coût de cette desserte de La Défense, par rapport à une situation où nous n'aurions que cette branche ici, ce raccordement simple, sur la ligne actuelle, est de l'ordre d'un milliard d'euros. On a un coût équivalent à avoir le passage en ligne ou bien avoir la branche supplémentaire jusqu'à la Gare de La Folie.

- Quelques détails de ce passage

Une réserve express : il ne s'agit certainement pas des tracés, il s'agit vraiment de dessins pour faire comprendre comment ça fonctionne.

Là, on est dans la desserte en fourche, on a la ligne qui viendrait ici, mais elle peut très bien venir comme cela ou cela, c'est quelque chose qui, à ce stade, n'est pas fixé. Par contre, ce qui est fixé, parce que nous n'avons pas beaucoup de marges de manœuvre, c'est que le raccordement se situe ici, dans la zone nord de Nanterre. Ici, la Gare de La Garenne-Colombes, ici, c'est la zone où un raccordement est possible et qui est possible dans des infrastructures sans avoir d'atteinte sur le bâti urbain environnant. Vous avez un ouvrage souterrain assez complexe à faire pour que les deux branches se détachent et arrivées à la Gare de La Folie qui se situerait ici.

Dans le second cas, on arrive de l'ouest. Ici, la gare sur le secteur de La Folie, et puis un raccordement qui se fait avec une émergence ici, et là encore, nous avons cherché des possibilités techniques qui, à ce stade d'études, semblent montrer qu'il serait possible d'émerger sans atteinte au bâti, mais ce sont des choses qui devront être bien sûr précisées dans un second temps.

Ces deux dessertes, en fourche et en ligne, se différencient assez fortement par les caractéristiques de dessertes qu'elles procurent :

Dans le cas de la desserte en fourche, on va imaginer deux agglomérations : une agglomération 1, qui est une agglomération importante et qui peut avoir plusieurs trains par heure et une agglomération 2 qui est beaucoup moins importante et qui ne pourra pas recevoir un trafic aussi important. Dans le premier cas, on peut avoir un train partant de Saint-Lazare et un train partant de La Défense, donc un train par heure pour chacune des destinations, et la destination 2, elle, n'a qu'un seul train et ce train part de Paris-Saint-Lazare, donc elle ne bénéficie pas de la connexion avec La Défense.

Dans le deuxième cas, nous pouvons avoir deux trains encore vers la destination 1, mais ces deux trains desservent Saint-Lazare et La Défense, et le train de la destination 2 peut desservir Paris-Saint-Lazare et également La Défense.

Donc, une desserte qui est évidemment plus riche dans le cas de la desserte en ligne, mais par contre, cela signifie que l'ensemble des voyageurs ont un temps supplémentaire pour aller vers Paris : sur les 20 millions de voyageurs qui sont les voyageurs qui seraient à niveau-là de la ligne des utilisateurs, il y en a entre 20 et 25 % dans nos estimations qui descendraient à Nanterre-La Défense et 75 à 80 % qui vont sur Saint-Lazare et qui verront leurs temps de parcours plus longs que dans le premier scénario. Je dirais qu'il y a du pour et du contre dans les deux cas. Cela fait l'objet du débat que nous proposons.

Jean-Damien PONCET : Philippe a plus de travail que moi ! Ce que je vais dire est, je crois, tout de même important : je rappelle bien les deux ambitions, parce que l'on est entré dans un niveau de détails, je dirais presque, inhabituel à l'étape d'un débat public. Les deux ambitions, et là, je les ai mises dans un ordre différent de l'introduction, c'est :

- Contribuer au développement des territoires, donc il y a vraiment derrière ce projet, l'idée que le rapprochement, la meilleure accessibilité entre différents territoires emportent des possibilités de développements économiques, et c'est quelque chose qu'il faut avoir toujours en tête, parce que l'on a tendance, lorsque l'on est usager, à penser au besoin de l'usager aujourd'hui, lorsque l'on est entrepreneur ou aménageur à penser aux objectifs de développements. Le projet essaie de répondre aux deux objectifs.
- Répondre aux besoins de déplacements du quotidien, mais en insistant sur le fait que ce ne sont pas seulement les déplacements du quotidien d'aujourd'hui, mais aussi ceux de demain. Et comme vous le savez, le ferroviaire est considéré – c'est d'ailleurs dans la loi – comme un moyen de ne pas être demain les otages de l'évolution des prix du carburant et par ailleurs, un moyen d'atteindre les objectifs de réductions des gaz à effets de serre.

Pour atteindre ces deux ambitions, le projet n'est pas seulement une Ligne Nouvelle, c'est vraiment redessiner un réseau, et c'est un projet adapté aux territoires, c'est un projet qui est innovant au sens où l'on n'a pas pris sur étagère une solution qui existe et qui a déjà été appliquée ailleurs : la solution ligne à grande vitesse, maintenant traditionnelle, cela fait 30 ans que l'on en fait, on voit bien comment cela marche. Là, on crée autre chose. On crée autre chose parce que les distances ne sont pas celles des lignes à grande vitesse qui ont été faites jusqu'à présent. D'ailleurs, la vitesse retenue pour ce projet est à 250 et même à 200 km/h

dans la partie parisienne. Également, une différence relative à la nature des voyageurs qui utilisent cette infrastructure, qui sont beaucoup domicile-travail.

Donc un projet adapté aux territoires qui a été conçu par un Comité de Pilotage qui est une forme de concertation. Aujourd'hui, la concertation se poursuit, les projets précédents que j'avais rapidement évoqués et qui n'ont pas abouti n'avaient pas bénéficié d'un démarrage dans de telles conditions de partage et de concertation. Je suppose que ceci donne plus de chance au projet dont nous parlons aujourd'hui.

Philippe et moi allons répondre, mais deux interventions sont prévues avant que l'on ne passe à la séance de questions-réponses. Nous répondrons aussi bien que possible à toutes vos questions. Vous avez aussi le site internet sur lequel vous pouvez poser vos questions et nous y répondrons avec tout autant d'attention.

Je vous remercie pour votre attention.

Olivier GUÉRIN : Merci. Madame Isabelle RIVIERE, la Société du Grand Paris va présenter maintenant les liaisons entre ce projet et le réseau du Grand Paris Express.

Pour les personnes mal assises sur les marches, il reste des places au milieu.

Isabelle RIVIERE, Société du Grand Paris Express : On se proposait avec Jean FAUSSURIER d'inverser. Peut-être que c'est plus souhaitable puisque RFF présente les deux projets.

Olivier GUÉRIN : Comme vous les souhaitez. Je croyais que cela avait été préparé...

Jean FAUSSURIER, RFF : Par esprit de pédagogie, comme vous allez le voir, c'est peut-être plus facile.

Olivier GUÉRIN : Donc, nous changeons l'ordre. C'est RFF qui continue, mais avec une autre casquette, comme initiateur, porteur du projet de prolongement à l'ouest du RER E – Éole.

Jean FAUSSURIER : Ce n'est pas du tout que je voulais passer avant Isabelle RIVIERE, c'est plutôt que vous allez le voir, dans les présentations...

Olivier GUÉRIN : On change de diapos, en même temps, si le voulez bien.

Jean FAUSSURIER : Dans les présentations, il y a un ordre qui sera plus logique à commencer par le projet Éole et à continuer par le projet du Grand Paris.

PRÉSENTATION DU PROJET DE RER ET DE LA GARE DES GROUES

Jean FAUSSURIER : Effectivement, il y a un an, le projet Éole était en débat public à La Défense également. Où en sommes-nous un an après ? Demain, les conseils d'administration de RFF aujourd'hui, de la SNCF hier, ont conduit à faire que les préfets seront saisis du dossier d'enquête publique. Voilà où nous en sommes un an après. Ce qui fait que le projet Éole, comme cela a été dit par mes collègues de RFF, est bien un élément de contexte du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Peut-être avant de vous présenter les images sur lesquelles vous verrez la position de la gare Éole à Nanterre, puisque c'est l'objet aujourd'hui de la réunion publique, vous rappeler quels sont les grands objectifs en quelques mots du projet Éole.

Il y a des objectifs de deux natures qui rejoignent bien naturellement les mêmes axes qui ont été présentés pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

S'agissant de l'axe des objectifs d'aménagements, le projet Éole veut répondre à deux grands objectifs :

Un objectif de transports au soutien de projets de développement urbain. Il s'agit principalement de l'opération d'intérêt national de Seine-Aval dans le Mantois, d'une part ; et d'autre part, de soutien bien sûr au développement du territoire et d'opérations internationales de Seine-Arche, et plus généralement du territoire de La Défense.

Deux études ont été faites en parallèle cette année, d'une part par nos collègues de la SNCF avec l'université de Paris I, et d'autre part par le STIF avec l'Institut d'Urbanisme de la région parisienne. Toutes les deux, en termes d'analyse et d'accessibilité ont conduit au résultat que le projet Éole permet un gain d'accessibilité à l'emploi de plus de 250 000 personnes en moins d'une heure. Voilà un bénéfice du projet Éole en termes de développement territorial.

Le deuxième axe sur lequel le projet Éole se construit est celui évidemment qui a des objectifs de transports à satisfaire, et singulièrement, c'est un objectif qui existait déjà depuis 20 ans dans la première tranche du RER E, c'est-à-dire la décharge du RER A. Le RER E permet un temps de transport équivalent entre Val-de-Fontenay et La Défense, selon que l'on prenne le RER E ou le RER A, et donc avec cette fonctionnalité : la décharge du RER A sera de l'ordre de 12 % selon les dernières études de trafic.

Le projet Éole permet aussi, puisque les trains Paris-Mantes, comme cela a été dit, vont rentrer demain dans le tunnel, de libérer de la capacité en Gare Paris-Saint-Lazare au bénéfice demain, soit de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, soit d'objectifs de transports franciliens *stricto sensu*.

Le projet établit également une liaison directe en un quart d'heure entre La Défense et le pôle de transport nord Europe-Gare du Nord-Gare de l'Est. Du coup, il permet aussi d'améliorer l'accès et la relation avec l'aéroport Charles de Gaulle pour les usagers. Bien sûr, il améliore la qualité, puisque c'est aussi un objectif – le projet est bien sûr un projet de RER, mais en même temps c'est la porte d'entrée aujourd'hui de la Normandie en attendant la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, et donc, dans la grille de desserte Éole, il y a l'objectif d'améliorer également la qualité de la desserte normande.

Enfin, le projet ouvre une réflexion nouvelle sur l'organisation du transport et de la desserte sur la partie est, mais dans un deuxième temps, une fois que cette première phase sera réalisée.

Présentation du projet Éole à Nanterre

Ici sur la carte, en pointillé, il y a le projet Éole, donc le tunnel de 8 km qui arrive avec une station souterraine sous le CNIT, l'objectif étant d'avoir une proximité entre le RER E et le RER A pour permettre une décharge facilitée entre ces deux grands axes est/ouest de demain.

À partir de la station, de la gare sous le CNIT, le tunnel émergera vers Nanterre et arrivera à Nanterre-La Folie où une deuxième gare sera réalisée avec en plus des retournements sur cet axe de façon à ce que les trains repartent vers l'est. La distance entre les deux gares est à peu près équivalente à la distance sur le RER A entre la gare de Nanterre-Préfecture et la gare de La Défense.

Vous voyez ici le territoire de Nanterre, avec les aménagements qui seront réalisés pour le projet de RER E, donc à droite, la gare de Nanterre-La Folie qui sera une gare en surface, enterrée de 3 mètres – on le verra l'image suivante – de façon à être encaissée, ce qui permettra ensuite aux aménageurs urbains de travailler dans des conditions plus confortables pour réussir la couture entre cette partie, les deux branches du territoire.

Il y a des aménagements à prévoir pour permettre aux rames de se garer, donc des garages de rames, et la ligne continuera vers la bifurcation dite de Bezons où un ouvrage d'art sera réalisé pour permettre le raccordement de cette ligne venant du tunnel vers la ligne Paris-Mantes.

Voilà deux images pour préciser un peu les idées de ce que serait la gare Éole à La Folie : une gare en surface, avec une possibilité effectivement de traversée. Vous voyez en perspective une idée, bien entendu, il ne s'agit pas du projet architectural à ce stade, il s'agit uniquement d'une idée pour illustrer ce que peut représenter cette gare à l'horizon 2020, mais on peut concevoir les choses différemment : vous voyez une gare qui est située au nord du faisceau au lieu d'être en traversée et on a une autre idée et d'autres images de la gare Éole.

Donc la gare Éole est positionnée aujourd'hui sur le faisceau ferroviaire, elle est encaissée et la réflexion se poursuit maintenant avec nos collègues du Grand Paris, qui, sur cette base, réfléchissent à l'implantation des gares du Grand Paris.

Merci.

Olivier GUÉRIN : On prend le relais avec la Société Grand Paris. Merci.

PRÉSENTATION DU PROJET « GRAND PARIS »

Isabelle RIVIERE : Bonsoir à tous. Je reste cette fois-ci pour vous faire une présentation vraiment succincte puisque l'objet est la LNPN et non pas de vous parler du Grand Paris, mais quelques mots pour revenir à la genèse de ce projet du Grand Paris qui date de 2007. C'était un diagnostic partagé sur le fait qu'il fallait absolument rendre plus attractif l'Ile-de-France, avec une priorité présidentielle à l'époque.

Cela a commencé par un discours en juin 2007. En décembre 2007 s'en est suivi une consultation internationale des dix équipes d'architectes urbanistes qui débouchera sur l'AiGP. En mars 2008, la création du Secrétariat d'État à la région capitale avec Christian Blanc. En avril 2009, un projet pour le Grand Paris et enfin, le 3 juin 2010, la loi sur le Grand Paris.

La loi sur le Grand Paris

On en a entendu beaucoup parler, et derrière le Grand Paris on met beaucoup de choses. Qu'est-ce qui était inscrit dans cette loi du Grand Paris ?

Tout d'abord, c'est un projet urbain, social et économique qui promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois, avec :

- ✓ la création d'un réseau de transports publics par métro automatique,
- ✓ la création de la Société du Grand Paris, un EPIC, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial, Maître d'Ouvrage du réseau de transports,
- ✓ la création des contrats de développement territorial (CDT), un nouvel outil d'urbanisme,
- ✓ la création de l'Établissement Public de Paris Saclay, l'EPPS.

Un projet global

- un projet de transport public, mais pas uniquement,
- un projet de développement urbain,
- un projet de développement économique,

à l'échelle de la région capitale.

Les ambitions du Grand Paris

- organiser une métropole unie et multipolaire,
- relier le Grand Paris aux ports, aux aéroports, aux gares TGV, et réunir l'offre et la demande d'emploi,
- construire 70 000 nouveaux logements chaque année, en priorité dans les secteurs dont l'attractivité sera portée par le nouveau métro,
- renforcer l'identité des territoires par une signature économique forte appuyée sur des clusters d'excellence et reliés entre eux,
- développer le développement durable de la métropole.

Sur cette diapositive, vous voyez le projeté du réseau tel qu'il avait été présenté en débat public en septembre 2010. Je me souviens d'une réunion dans cette salle, avec un projet concurrent à l'époque qui était Arc Express. Ce projet n'est plus celui que l'on a retenu aujourd'hui après le débat public. On retrouve toujours une ligne rouge, une ligne verte, une ligne bleue, mais avec quelques changements que je vais vous expliquer un petit peu plus loin.

La question des transports – le (s) débat (s) public (s)

Tout d'abord, un débat public pour le Grand Paris, hors du commun, de septembre 2010 à janvier 2011 : 72 réunions, 20 000 participants, 250 cahiers d'acteurs...

(Intervention inaudible hors micro dans la salle)

Ne vous inquiétez pas, cela prend 5 minutes.

... qui a contribué au rapprochement des projets ; une synthèse, des propositions du STIF Arc Express et la SGP ; une vision globale des investissements nécessaires pour préparer l'avenir tout en investissant dans le fonctionnement quotidien des RER, et dans le développement des lignes locales.

Il y a eu un accord entre l'État et la région le 26 janvier 2011, avec un plan 2010-2025, avec 32,5 milliards d'euros qui sont consacrés à la modernisation des réseaux existants – ce qui

était tout à fait demandé pendant le débat public – et au nouveau réseau de métro automatique, et aux projets également complémentaires de tramways, de bus en site propre et de prolongement des lignes existantes. Un schéma d'ensemble a été validé par décret en Conseil d'État du 26 août 2011.

Je sais que Monsieur CATOIRE le sait, mais peut-être que pour ceux qui sont dans la salle cela peut être intéressant de le rappeler.

Le schéma d'ensemble qui a été validé, que vous voyez sur l'écran, avec effectivement des changements par rapport au projet initial. Une seule ligne traversante à La Défense et par contre, deux lignes en correspondance à Nanterre, ce qui vous intéresse peut-être aujourd'hui.

Les caractéristiques du réseau de transport de la Société du Grand Paris

- ✓ 170 km,
- ✓ 2 millions de passagers par jour,
- ✓ plus de 60 km/h de vitesse commerciale,
- ✓ une cadence d'un train toutes les 90 secondes,
- ✓ une interconnexion avec le réseau existant
- ✓ 57 gares sous Maîtrise d'Ouvrage de la Société du Grand Paris,
- ✓ 72 gares en tout pour le réseau du Grand Paris Express.

Deux gares, à La Défense et à Nanterre, en interconnexion avec les autres modes. Une gare à Nanterre La Folie, que vous voyez en haut, et une gare à La Défense. L'objectif est de travailler ensemble avec le projet Éole, avec RFF, de façon à ce qu'il puisse y avoir une intermodalité qui soit la meilleure possible entre les deux modes, donc entre celui d'Éole et celui du Grand Paris, sachant que l'objectif également, initial pour le projet du Grand Paris et qui est renforcé encore aujourd'hui, qui était de désaturer les réseaux existants, dont la ligne A, et favoriser la robustesse du système de transport par la possibilité d'emprunter d'autres lignes que celles que vous connaissez aujourd'hui.

Merci de votre attention.

Olivier GUÉRIN : Je vous remercie. Ces présentations ont été peut-être plus longues que d'habitude, mais nous souhaitons que vous ayez une vue d'ensemble à la fois sur la LNPN et les problématiques locales, et sur ces autres projets qui viennent ensemble.

Nous allons passer maintenant au débat. Il est structuré en deux phases :

Dans une première phase, comme on l'a fait dans les dernières réunions, ce sont uniquement les questions. Vous intervenez pour poser des questions, et les intervenants qui sont RFF sous différentes casquettes, la Société du Grand Paris et aussi la SNCF que je remercie d'être représentée ici par plusieurs responsables, pourront répondre à vos questions.

Dans une seconde phase seulement, on passera aux interventions un peu plus argumentées, aux avis.

Vous pouvez poser des questions, intervenir oralement. Vous demandez la parole et je désignerai successivement les personnes qui interviendront. Vous pouvez aussi poser des questions par écrit, on vous a donné un imprimé à l'entrée, vous pouvez le remplir. Nous

essayerons de vous y répondre ici, ou de toute façon vous aurez une réponse par courrier qui sera mise sur le site internet.

On passe aux questions, uniquement les questions. Monsieur le Maire.

Gilles CATOIRE, Secrétaire général et Maire d'Ile-de-France, Co-président de la Commission transport du syndicat Paris-Métropole, membre du Conseil d'administration de l'Atelier Architectural d'Urbanisme, Architecture du Grand Paris : Ma question est la suivante : j'ai assisté en tant que maire, je crois que Monsieur GRUMBACH est là, à une présentation effectivement puisque c'était dans les 10 projets du Grand Paris, je pense qu'on est tout à fait d'accord, je ne voudrais pas rallonger la présentation, mais je pense que c'était bien de présenter cela comme un ensemble, de prolonger Paris jusqu'à la mer comme le souhaitait Alphonse Allais, ensemble. C'est le point d'ensemble, mais peut-être que ce sera aux interventions ultérieures de démontrer qu'il y a tout un projet urbain, de donner une cohérence au projet urbain depuis la ville du Havre jusqu'à Paris.

Ma question est beaucoup plus précise, elle porte sur la partie entre La Défense et la Gare Saint-Lazare. On a bien compris – et on est pour – que le RER E va alléger le trafic.

Olivier GUÉRIN : Votre question précisément, Monsieur le Maire.

Gilles CATOIRE : Ma question précisément : on n'a pas abordé, et je le dis en tant que commune riveraine, la question de l'augmentation du trafic sur la section Asnières-Saint-Lazare qui est saturée. L'étude que nous allons faire en termes de plan de bruit, c'est le plus...

Olivier GUÉRIN : Votre question, Monsieur le Maire.

Gilles CATOIRE : Excusez-moi, Monsieur, mais je vais m'en aller si vous ne me laissez pas parler. Monsieur, on ne m'interrompt pas.

Oliver GUÉRIN : Monsieur, s'il vous plaît. Il y a des règles.

Gilles CATOIRE : Il y a des règles, Monsieur, mais j'ai participé à toutes les concertations, je ne suis pas n'importe qui, Monsieur, et...

(Réactions dans la salle.)

Oliver GUÉRIN : J'ai rappelé...

Gilles CATOIRE : J'ai l'habitude de faire avancer les projets...

Olivier GUÉRIN : J'ai rappelé tout à l'heure...

Gilles CATOIRE : [...] 1 h 20 avant de donner la parole à la salle, je trouve que c'est beaucoup trop long. Excusez-moi, mais j'ai assisté à toutes les concertations ici, cela ne durait pas aussi longtemps, c'est vrai que c'est du remplissage, donc je vous dis les choses actuellement, cette ligne est saturée, il y a une suroccupation, donc la question est : s'il doit y avoir une augmentation de la capacité, est-ce qu'il y aura des mesures anti-bruit et de protection de prises dans la partie du tronçon qui est saturé et qui est actuellement un lieu de pollution sonore beaucoup plus important que tout le reste, dans toutes les études d'ailleurs que nous a demandé l'IAURIF et la région. Donc, ma question est précise : c'est sur le

traitement de cette portion entre La Défense et Saint-Lazare : est-ce que l'on va avoir des quais à Saint-Lazare, une augmentation aussi de l'espace utilisé qui irait à l'encontre de nos projets urbains puisqu'hier, je viens de recevoir le prix national de l'architecture pour un parc de 6 ha venant de cette voie ?

Olivier GUÉRIN : Donc, le traitement des nuisances sonores sur ce tracé.

Jean-Damien PONCET : Avant d'en arriver au traitement des nuisances sonores, il faut rappeler que le projet n'amène pas de trains supplémentaires sur cette section de ligne. Donc, je propose de faire une réponse courte qui est celle-là.

Olivier GUÉRIN : Merci. On va passer à autre question.

Arnaud THIÉRY, SNCF : Je suis en train de rédiger un papier pour une revue qui s'appelle « Arrêt Passion » sur le sujet qui nous réunit ce soir. Est-ce que l'on pourrait parler de dates d'échéance de mise en circulation de la ligne, s'il vous plaît ?

Merci.

Olivier GUÉRIN : Quelques indications par rapport aux autres projets qui ont été présentés ?

Jean-Damien PONCET : Oui. Le calendrier type d'une opération comme celle-ci, à compter de la fin du débat public, si l'on regarde ce qu'il s'est passé sur des opérations antérieures, c'est environ 10 ans. On peut optimiser, on peut réduire ce calendrier dans les dispositifs législatifs d'aujourd'hui, moyennant une organisation *ad hoc* et éventuellement il entre dans les missions du Commissaire général au développement de la Vallée de la Seine, de proposer y compris des formules législatives qui permettraient quant à elles de réduire les temps de procédures. Si de telles mesures pouvaient être prises, on pourrait aussi réduire un peu les délais en jouant sur les durées de procédures.

Ceci dit, l'ordre de grandeur est celui que je viens de donner, et par ailleurs, s'agissant en particulier du secteur dont on a parlé longuement ce soir, on a vu que l'opération LNPN suppose que l'opération Éole soit réalisée et ait libéré les quais de la gare Saint-Lazare de façon à non seulement pouvoir le cas échéant augmenter du coup – même si cela n'augmente pas le nombre de trains globalement sur la ligne dont on parlait à l'instant –, mais augmenter le nombre de trains normands, de façon à pouvoir réaliser les travaux dont on parle, de façon aussi à pouvoir stationner les trains normands aux environs de la gare.

Les échéances, disons que l'on peut considérer une mise en service de tout ou partie du projet qui pourrait être envisagée aux alentours de l'année 2020.

Olivier GUÉRIN : Merci. Des questions ? Monsieur.

Patrick BOLLI, Élu à Courbevoie : Ma question porte plutôt sur le financement. En ces temps de rigueur et de disette budgétaire, 32,5 milliards d'euros pour le Grand Paris, 14, 15 milliards d'euros pour la Ligne Paris-Normandie, est-ce qu'on verra réellement le jour de ces deux grands projets ? Est-ce que l'on ne risque pas de tomber justement avec la perte de notre triple A, qui risque d'être inévitable...

Olivier GUÉRIN : Merci. Votre question est donc sur le financement ?

Patrick BOLLI : C'est donc sur le financement.

Olivier GUÉRIN : Merci. Vous pouvez donner des indications ? Sachant qu'une réunion sur le financement sera spécifiquement tenue à Paris le 17 janvier sur cette question.

Jean-Damien PONCET : Je répondrai en grande masse, si vous le voulez. Avec une question en filigrane qui est celle de savoir si, quand on a des problèmes économiques, on arrête d'investir ou si au contraire on investit pour surmonter la crise. Je laisse de côté cela, mais je constate que le projet de schéma national d'infrastructure de transports qui est toujours en cours d'élaboration, mais dont une nouvelle version vient d'être publiée – en tout cas, j'y ai eu accès, je suppose qu'elle est publique ; on trouve cela sur le site du ministère de l'Équipement, anciennement ministère de l'Équipement, excusez-moi – donc, ce projet de schéma national d'infrastructure de transports prévoit des infrastructures nouvelles notamment dans le domaine ferroviaire.

Si ma mémoire est bonne, le total des développements d'infrastructures doit être chiffré à 140 milliards dont 77 % pour le ferroviaire, cela nous amène à plus de 100, environ 110, et dans un avant-propos qui a été ajouté par rapport aux versions antérieures, et dont l'objet est précisément de resituer cette nouvelle version dans le contexte que vous évoquiez, on prend moult précautions de langage, mais on finit par dire que d'ici 2020, 2030, environ 60 % de ce programme pourrait être réalisé, donc si j'étais à 110, cela fait 66 milliards. Mais il faut être dans les premiers pour être dans les 66 milliards, et donc la question se résume à : comment ce projet va pouvoir être plaidé et trouver des justifications, alors même qu'aujourd'hui il en a déjà beaucoup puisque je vous rappelle qu'il a été relancé dans le contexte du Grand Paris.

Olivier GUÉRIN : Pourriez-vous être un peu précis sur les financements ?

Jean-Damien PONCET : Ce n'était pas tout à fait la question, Monsieur le Président. Je vous propose que l'on attende une question suivante qui ne manquera pas de venir.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez quand même donner ces indications avant la question suivante.

Jean-Damien PONCET : Le financement des infrastructures ferroviaires s'appuie sur deux sources : l'une, c'est les usagers et l'autre c'est les contribuables. Les voyageurs contribuent à travers un dispositif en cascade, en quelque sorte : ils paient un billet à un transporteur qui lui-même paie un péage à Réseau Ferré de France. Dans les schémas habituels – et on n'est pas forcément ici dans un schéma habituel puisque j'ai dit tout à l'heure que c'était un projet qui se distinguait à maints égards des lignes à grande vitesse qu'on a fait depuis 30 ans –, mais dans le schéma habituel, le voyageur gagne du temps, beaucoup de temps, donc il accepte de payer son billet plus cher. Le transporteur fait une marge qui est supérieure à celle qu'il faisait lorsqu'il transportait les usagers sur l'ancien réseau, et en réalité RFF prend cette marge à travers les péages, et c'est cette récupération de marge qui permet à RFF d'apporter sa part au financement du projet, sachant que RFF ne peut pas payer plus que les suppléments de péages qu'il va pouvoir engranger du fait de la mise en service du projet. C'est une règle de bonne gestion d'un établissement public qui a été créé avec un certain nombre de dizaines de milliards d'euros de dettes et dont l'objectif n'est pas d'aggraver cette dette. C'est la partie voyageurs.

En règle générale, sur les projets de ligne à grande vitesse, une seule exception a été le cas de la première qui a été faite, et finalement il était assez logique que ce soit la première, qui était

Paris-Lyon : les voyageurs ont finalement, à travers le prix du billet, payés la totalité de l'infrastructure. Sur tous les projets qui sont venus derrière, les voyageurs n'ont pas payé la totalité, et par conséquent, la part des contribuables à travers l'État, les collectivités et également, le cas échéant, à travers l'Europe, sous certaines conditions, cette part des contribuables a été en augmentant.

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur MOURANCHE.

Daniel MOURANCHE, Association des Usagers des Transports : Je voudrais passer du financement à la concertation, mais à La Défense ce soir, on voit que le passage est assez évident puisque qu'on voit que la contribution de La Défense, LNPN nous a dit au passage, un milliard pour la Gare des Groues.

Ce que je voudrais dire, c'est que...

Olivier GUÉRIN : Monsieur MOURANCHE, une question s'il vous plait. Les observations, ce sera après.

Daniel MOURANCHE : Tout à fait. La concertation a été brutalement interrompue entre le 26 janvier et le 31 janvier, fin des débats publics, on a eu cinq jours pour parler du compromis. Elle n'a pas repris depuis. L'an dernier, je crois que c'était le 18 novembre, il y avait eu la bonne idée d'organiser une réunion commune entre Arc Express, Grand Paris et ÉOLE, si je ne me trompe pas.

Olivier GUÉRIN : Monsieur MOURANCHE, je me permets d'insister.

Daniel MOURANCHE : J'y arrive de façon évidente. Aujourd'hui nous sommes dans le bleu complet pour les travaux de la Société du Grand Paris en termes de concertation, nous avons ce schéma que Madame RIVIERE n'a pas montré où on a notre rocade rouge qui devient radiale par La Défense. J'ai hâte qu'on rouvre enfin une concertation sur l'ensemble des nouvelles gares à La Défense et des nouveaux projets dans le cadre, par exemple, où l'on pourra reparler de façon un peu plus précise de la liaison La Défense-Roissy et la relation des Normands avec Roissy, mais ce qui m'intéresse c'est la possibilité de rouvrir une concertation globale sur la gare de La Défense dans un proche avenir, compte tenu des milliards en jeu.

Olivier GUÉRIN : Monsieur MOURANCHE, je regrette que vous interveniez pour ne pas poser une question. C'est un autre débat, vous pourrez intervenir dans un second temps. Je me permets de rappeler les règles que nous avons souhaitées à la suite de protestations qu'il y a eu lors de certaines réunions : le premier temps de cette discussion, ce sont les questions. Et des questions seulement, donc très courtes. Après, les observations, les avis, les critiques ou observations des uns ou des autres, nous les entendrons, mais le premier temps est celui des questions.

Hermann SCHNEIDER, Europe Écologie Les Verts, Responsable de la Commission transports Ile-de-France : Je profite de l'occasion pour ne pas faire de commentaires, mais recommander à la lecture notre cahier des charges où l'on explique largement notre position qui a été confirmée aussi avant-hier par Cécile DUFLOT au Havre et qui est clairement...

Olivier GUÉRIN : Votre question, s'il vous plait.

Hermann SCHNEIDER : Oui. Si vous me permettez dix secondes, Monsieur le Président, vous seriez aimable. Merci. J'ai trois questions, Monsieur le Président.

La première concerne la desserte de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle qui était affichée comme un objectif important. Je souhaiterais avoir des clarifications : est-ce qu'il s'agit de changer de mode du train au ...

Olivier GUÉRIN : La seconde question ? Vous dites que vous avez trois questions. La première, c'est la desserte de Roissy. La seconde ?

Hermann SCHNEIDER : J'aimerais que l'on discute aussi des marchandises. C'était affiché comme un point important. Actuellement...

Olivier GUÉRIN : Et la troisième ?

Hermann SCHNEIDER : Oui, Monsieur le Président. Comment gérer un chantier ? Également, nous avons déjà un problème quand nous évacuons des débris pour une station de métro, comme c'est le cas de la...

Olivier GUÉRIN : Merci. Donc, vous avez trois questions...

Hermann SCHNEIDER : Merci pour votre intervention.

Olivier GUÉRIN : ... la desserte de Roissy, le fret et la gestion des chantiers.

Jean-Damien PONCET : La desserte de Roissy : on a un petit schéma qu'on peut montrer, mais j'ai dit que le projet qui est aujourd'hui présenté au débat public, qui avait été élaboré dans le cadre d'un Comité de Pilotage par RFF, la question de savoir si ce projet allait permettre d'aller à Roissy sans rupture de charge s'est évidemment posé. Finalement, la réponse qui a été donnée est que dans un premier temps et le projet que nous étudions permet d'accéder à Roissy via le système de transports du Grand Paris dont on parlait à l'instant, d'où l'intérêt d'avoir des correspondances efficaces dans le secteur de Nanterre-La Folie. Voilà quelle est la commande à laquelle nous répondons. On peut peut-être donner quelques éléments supplémentaires.

Philippe ADAM : Il y a deux façons aujourd'hui pour les agglomérations de province d'accéder à Roissy : soit c'est de façon directe, au travers de ce que l'on appelle dans le jargon ferroviaire des TGV inter-secteurs, c'est-à-dire qui viennent d'un secteur de la France pour aller vers un autre secteur de la France et dont certains, au passage, desservent des gares franciliennes dont la gare de Roissy. La deuxième façon d'accéder est d'y accéder par correspondances dans l'Ile-de-France.

Depuis la Normandie, comme Jean-Damien PONCET, l'a rappelé, l'idée d'aller directement à Roissy depuis la Normandie n'était pas dans périmètre du projet, néanmoins, c'est une préoccupation que l'on sent. Dans un premier temps, les choses sont possibles au travers d'infrastructures existantes, mais c'est tout de même très compliqué parce qu'il faut utiliser la Grande Ceinture, il faut y accéder, ce qui n'est pas évident, et certainement pas possible en heures de pointe. Dans un second temps, il y a des réflexions autour de roclades qui sont commencées et qui permettront d'améliorer fortement ce type de desserte.

Cela dit, il faut voir que l'on reste sur des dessertes relativement peu fréquentes : des villes comme Nantes et Rennes, aujourd'hui, qui sont des agglomérations importantes, ont l'une et

l'autre quatre relations inter-secteurs directes jusqu'à Roissy. Il faut avoir un peu de chance pour que cela tombe juste au moment où l'on veut prendre l'avion. Ce qui est, à notre sens, intéressant au travers du projet LNPN, c'est d'ouvrir la possibilité de cette correspondance à La Défense-La Folie vers le métro du Grand Paris Express et donc vers Roissy, parce que la qualité de cette desserte sera grande et sa fréquence sera grande, puisque si l'ensemble des trains normands s'arrêtent au passage, à chaque fois on a un métro qui permet d'aller à Roissy. Donc on a véritablement des possibilités de connexions qui nous semblent répondre au problème.

Olivier GUÉRIN : Quelques indications sur le fret.

Jean-Damien PONCET : Sur le fret : voilà une image qui fait un peu mal, mais qui montre qu'au départ des ports d'Anvers, de Rotterdam vraisemblablement qui est représentée ici, il y a un certain nombre de navettes ferroviaires – et là, on ne voit pas les fréquences – vers des destinations éloignées de l'arrière-pays ou de l'hinterland, et en ce qui concerne le port du Havre en particulier, puisque là il s'agit de navettes ferroviaires transportant des conteneurs, au départ du port du Havre, on n'est pas tout à fait au même niveau. L'ambition est d'y parvenir. Ceci pour introduire le fait que quand on parle de fret sur le réseau normand, on parle en fait du fret des deux grands ports que sont Rouen et Le Havre. Dans ce fret, ce qui se développe beaucoup, c'est le transport de conteneurs.

Le tableau suivant donne des indications où l'on voit que sur Le Havre la route est encore très dominante. Le pourcentage du rail est faible et il a même diminué au cours des décennies précédentes. Le pourcentage du fleuve, par contre, s'est bien consolidé, ce qui montre que les transports massifiés et les modes doux peuvent réussir moyennant, quand même, un certain nombre de conditions. On voit que les grands ports de Rotterdam, Anvers et Zeebrugge ont des moyens de pénétrer très profondément dans l'hinterland grâce, soit au fleuve pour les uns, soit au rail pour les autres. Le rail est particulièrement développé du côté d'Hambourg et Brême.

Les ports de Rouen et du Havre ont bien l'intention – convaincus qu'ils sont que leur avenir passe par ce type de transports de longue distance – de développer le nombre de trains, et nous ont fourni des prévisions de trafic en nombre de trains qui sont évidemment cohérentes avec les efforts d'organisation et d'équipement qu'ils font à l'intérieur de leur propre périmètre, je pense en particulier au terminal multimodal qui est en cours d'élaboration et bientôt de construction sur le port du Havre. Donc, l'exercice que l'on a eu à faire était de vérifier que ces flux émis par les deux grands ports pouvaient de façon certaine, à des horizons 2030, passer sur le réseau compte tenu des opérations d'aménagements qui sont prévus sur ce réseau.

Les opérations d'aménagement, finalement, il y en a deux : l'une est la modernisation de l'itinéraire passant par Serqueux et Gisors qui est l'itinéraire que l'on voit à droite sur la carte, et la deuxième est la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, dans la mesure où cette ligne permet de libérer des capacités sur le réseau existant. Disposant à la fois des capacités nouvelles sur Serqueux-Gisors et des capacités restituées sur l'itinéraire existant, on est en mesure de faire face confortablement aux croissances de trafics annoncés et collectivement souhaités.

Quand je dis confortablement, c'est-à-dire avec des marges de sécurité que l'on a prises assez amples pour tenir compte du fait qu'il faut distinguer entre les capacités en ligne et les

capacités à tracer des sillons de bonne qualité sur des itinéraires longs. Aujourd'hui, on a effectivement vérifié ces points-là.

Olivier GUÉRIN : Sur la gestion des chantiers, vous donnez quelques indications ?

Jean-Damien PONCET : Sur la gestion du chantier, je peux dire qu'au stade du débat public qui est très en amont de l'élaboration et de la vie d'un projet, on est encore bien loin d'avoir tout à fait réfléchi à ces questions. Après, le débat public, si l'opportunité du projet pouvait être confirmée, s'engagera une phase d'études de plusieurs années, qui d'ailleurs ne sera pas seulement une phase d'études, mais sera une phase d'études et de concertations – la loi l'exige, et c'est un bon principe – et au fur et à mesure de ces études, on abordera des questions de faisabilité, de techniques, et à un moment donné, effectivement, la question de la manière de réaliser les ouvrages se posera, mais soyez sûr qu'on trouvera bien des méthodes, les entreprises le cas échéant trouveront des méthodes pour y parvenir et l'on s'efforcera de ne pas les mettre dans des situations impossibles.

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur a une question ? C'est bien une question, Monsieur ?

Jacques PANCERA, Vice-président de l'Association AUDE : Bonsoir. AUDE est l'association des utilisateurs de La Défense qui réunit 60 % à peu près des grandes entreprises de La Défense, et qui est l'expression de la société civile.

Le but du jeu étant celui des questions, je reformulerais une question.

Nous constatons que beaucoup de nos cadres et de nos visiteurs empruntent le réseau ferroviaire européen. Nous soutenons depuis notre naissance la création de la ligne qui va rejoindre et permettre aux régions normandes de rejoindre Paris. Nous pensons que la Gare Saint-Lazare en situation de gare Terminus ne remplit pas complètement, et même certainement pas, les perspectives générales de fonctionnement des régions normandes et du quartier d'affaires de La Défense dans la mesure où il manque une relation directe avec le réseau ferroviaire européen, donc direct et non pas par la voie de transfert métro et autre.

Question : Ne pouvez-vous pas à nouveau réétudier cette problématique à l'horizon 2020 et au-delà, et, compte tenu des enjeux d'investissements que cela représente, qui permettrait que la fourche que vous avez envisagée ne soit pas une fourche Défense-Gare Saint-Lazare, mais Gare Saint-Lazare et la liaison nord Europe des TGV, Angleterre et autres ?

Olivier GUÉRIN : Merci. On revient sur les liaisons avec les LGV.

Jean-Damien PONCET : On a dit tout à l'heure que le cahier des charges de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie misait sur la correspondance avec le système du Grand Paris, mais j'entends bien votre question, donc j'ajoute par rapport à la réponse qui a été faite tout à l'heure que quel que soit le schéma dans lequel on s'inscrira, ce schéma doit permettre, le cas échéant, qu'ensuite se greffe un embranchement pour la réalisation d'une rocade à grande vitesse qui permettrait d'aller vers Roissy. Ce projet en tant que tel n'est pas dans le périmètre de notre projet. Il faut bien définir un périmètre de projet, sinon vous n'avez plus de projet. C'est-à-dire que notre projet n'est pas le schéma national d'infrastructures de transports, donc aujourd'hui, il est défini tel qu'on l'a montré, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'autres démarches qui puissent être conduites sur la question que vous posez. En l'occurrence, c'est bien le cas puisque depuis deux ans, et c'était à l'initiative des régions du bassin parisien – ce n'est pas exactement le terme sur lequel elles se définissent...

Olivier GUÉRIN : Le C8, je crois.

Jean-Damien PONCET : Le C8, c'est la conférence, je crois, des régions. Une première étude très sommaire a été faite par Réseau Ferré de France, et une deuxième étude a démarré qui donnera ses résultats dans peut-être environ six mois, qui sont des études, quand même, au stade de l'opportunité, et d'ailleurs, le secteur d'études permet d'envisager des hypothèses assez contrastées entre soit une rocade qui serait effectivement de type Défense-Pleyel-Roissy, soit une rocade beaucoup plus large qui pourrait partir du secteur de Confluence, par exemple, et qui du coup n'assurerait pas les mêmes fonctions. Cette étude est bien en cours et je pense que l'on pourra réintégrer ses conclusions à la réflexion LNPN, d'autant plus que LNPN s'attachera à ne compromettre aucune des possibilités en la matière.

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur, et après Madame.

Jean-Philippe CLEMENT, Secrétaire général Association « Naturellement Nanterre » : Cette association s'intéresse aux questions d'écologie urbaine. Ma question porte sur une préoccupation exprimée par Daniel MOURANCHE précédemment, par rapport à une gare en particulier qui est la gare de La Folie – qu'on l'appelle la Gare de La Folie, la Gare de Groues, on parle bien du même site. Il se trouve qu'il y a trois jours, le directeur général de l'EPADESA a présenté dans le quartier des Groues un certain nombre d'aménagements qui étaient prévus dans l'immédiat, et à la fin de cette réunion, il a évoqué les grands projets de transports qui concernaient le quartier. Son intervention a consisté à nous décrire une gare des Groues où il y avait la superposition de trois gares. Celle qui est le plus au niveau du sol, comme l'a décrit Monsieur FAUSSURIER, c'est bien évidemment le prolongement d'Éole...

Olivier GUÉRIN : Votre question, s'il vous plait, Monsieur.

Jean-Philippe CLEMENT : La deuxième, c'est le Grand Paris, comme cela a été exposé par Madame RIVIERE ; la troisième est vraisemblablement la gare de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. En le sollicitant un peu, il y en a une quatrième qui se profile, à savoir une gare pour le prolongement de la ligne n° 1 du métro, qui est à l'étude, qui ne fait pas partie d'un projet aujourd'hui.

Ma question est simple : est-ce que vous avez commencé un peu – je me doute bien que vous n'avez pas un profil en long défini à ce stade des études – à étudier, à vous préoccuper de questions topologiques ? Comment va fonctionner ce monstre de quatre gares superposées ?

Jean-Damien PONCET : On a commencé à le faire, mais très, très peu parce qu'effectivement, comme vous l'avez très bien compris, il ne s'agit plus d'un sujet qui ne concernerait que nous, et l'on ne peut pas travailler sur ce sujet sans en parler avec les autres Maîtres d'Ouvrage ici présents. La question est suffisamment cruciale pour que le Secrétaire d'État aux transports ait confié au Directeur régional de l'équipement – je dis de l'équipement encore une fois, je suis un peu vieille école, mais c'est le DRIEA – une mission de coordination de l'implantation de ces gares. Je propose qu'on lui passe la parole.

Olivier GUÉRIN : Oui, si vous pouviez intervenir à ce sujet.

Bruno DICIANNI, DRIEA (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement) : Effectivement, notre directeur s'est vu confier par le ministre une mission de coordination des différents projets proche gare qui vont être

réalisés dans le secteur. C'est bien tous les projets que vous avez évoqués : LNPN, Éole, Le Grand Paris. À ce stade, deux réunions techniques ont eu lieu avec les porteurs de ces projets, mais également la Société du Grand Paris, RFF, et aussi avec les exploitants des réseaux existants, donc la SNCF, la RATP, et également le STIF, autorité organisatrice et les aménageurs : l'EPADESA et le gestionnaire des espaces à savoir, Defacto. Tous les partenaires techniques sont autour de la table. C'est un lieu qui permet de s'assurer que toutes les contraintes sont bien prises en compte et qu'il y aura une optimisation des différents projets, et que les projets ne se réaliseront pas en s'ignorant les uns les autres.

À ce stade, ce sont des réunions qui sont restées techniques. Il y aura très prochainement une réunion à laquelle les élus du secteur participeront et seront informés de ce qu'il s'est dit dans ces réunions.

Olivier GUÉRIN : Madame avait demandé la parole.

Aurore GILLMANN, Conseillère régionale et administratrice de l'EPADESA : Bonsoir. Je suis ravie d'intervenir juste après la question de Monsieur, puisque j'avais l'intention d'aborder le même thème. Effectivement, je m'interroge fortement sur la superposition qui semble assez logique de trois gares sur un même lieu, notamment au regard du coût et de la technicité de cette gare. C'est très bien que l'État coordonne les différents intervenants puisque c'est très complexe, mais est-ce que l'on a d'ores et déjà une idée de l'économie ? Est-ce que ce serait moins cher si on superpose les trois gares ou pas ? Même si effectivement les travaux techniques sont encore devant nous, je serais effectivement ravie que les élus puissent être informés du contenu de ces réunions, cela nous intéresse au plus haut point.

J'ai une autre question sur l'option tracé fourche ou tracé direct. Pour comprendre un petit peu la différence, en termes de coût – cela a peut-être été mentionné, mais je n'ai pas saisi s'il y avait une différence financière entre les deux, est-ce sensible ou pas ? Et également, sur le tracé fourche, est-ce que cela permettrait de faire quelque chose en termes de desserte de fret du secteur ? Je m'explique : on réfléchit, à quelques-uns, à faire quelque chose autour des sites anciennement reliés au réseau ferroviaire – je pense au site des papeteries, au site des Guillaeries. Y aurait-il une amélioration, avec la gare ferroviaire desservie, des possibilités fret en termes de retournement des wagons ou ce genre de choses ? Quid de l'avenir de la gare ferroviaire si le tracé fourche n'est pas retenu ?

Merci.

Olivier GUÉRIN : Il y a une question écrite qui est un peu similaire.

Dominique SIMON : Une question écrite qui porte sur le fret. C'est une question de Monsieur GUILBAUD qui évoque les marchandises que les entreprises situées sur La Défense se font livrer ou même expédient. Actuellement, ces marchandises voyagent par la route. Il pose la question de savoir si à l'occasion de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, il serait envisagé que ces marchandises utilisent la ligne en projet.

Jean-Damien PONCET : Sur la première question, vous demandiez si l'on peut faire des économies en superposant les gares. À vrai dire, je n'en sais rien du tout. Derrière cela, il y a aussi une question d'ordonnancement des choses. Je dirais que si c'est la plus profonde qui devait se faire en premier et qu'elle ait des raisons de se faire en profondeur, les autres viendraient par-dessus, et il y aurait peut-être effectivement une économie, mais si la

première qui arrive se met en surface, cela devient quand même un peu plus compliqué pour que les autres se mettent en dessous ; ou alors, il faut préfinancer des mesures conservatoires assez considérables. Ceci dit, c'est une question qui doit être abordée dans le cadre du Comité de travail dont parlait à l'instant Monsieur DISIANI*.

Je crois que Jean FAUSSURIER voudrait ajouter quelque chose là-dessus.

Jean FAUSSURIER : Je voulais rajouter deux précisions, s'agissant d'un sujet effectivement qui nous préoccupe tous.

D'abord, il y a deux sujets : il y a celui que l'on vient d'évoquer qui est celui de la coordination entre les projets, mais il y a un autre sujet qui est celui de la coordination entre les projets de transports et le projet urbain. Et pour nous, Éole, on en voit déjà des conséquences très concrètes : par exemple, dans le détail, on est en train sans doute de décaler d'une vingtaine de mètres le faisceau pour permettre aux projets urbains de se développer par rapport aux objectifs qui sont aujourd'hui arrêtés. C'est un premier élément.

Le deuxième élément : s'agissant de la question concrète et précise que vous avez soulevée, s'agissant du coût, j'ai envie de dire que l'on n'est pas capable de vous répondre aujourd'hui. Ce que l'on est en train de mettre en place, comme le disait Bruno DISIANI, c'est une méthode. Le principe sur lequel déjà nous travaillons, je prends encore un exemple s'agissant du projet Éole : nous avons aujourd'hui un certain nombre d'études qui sont arrêtées. On est en train de convenir avec la Société du Grand Paris de permettre à la Société du Grand Paris de s'appuyer sur ces études pour pouvoir, eux-mêmes, travailler sur cette base et avoir un projet qui soit lui-même cohérent avec le Grand Paris, et la même chose pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie lorsqu'elle sera au niveau d'études suite au débat public qui sera approprié.

Voilà la démarche technique dans laquelle nous nous inscrivons avec entre les différents projets sous la tutelle de l'État.

Olivier GUÉRIN : Le fret local ?

Jean-Damien PONCET : La desserte fret de La Défense n'est pas dans notre scope. Cela ne veut pas dire que ce n'est pas une bonne question, mais vraiment, on n'a pas regardé cela de près. Ce que je disais tout à l'heure, c'est que l'on s'est assuré que les très nombreux trains des ports en particulier, puissent accéder à la Grande Ceinture, et ensuite, à partir de là, poursuivre dans un certain nombre de directions. On n'a pas cherché à amener des trains tout près de La Défense.

Par rapport à votre question : y a-t-il des perspectives de développement d'autres trafics fret que celui que vous évoquiez ? Vraisemblablement pas. L'activité qui se trouve là génère un certain flux – il faudrait regarder quels sont les volumes et avec quelques calculs assez simples on verrait si effectivement il y a matière à aller loin dans cette réflexion.

Il y avait aussi la question de l'approvisionnement des entreprises sur La Défense, je crois que ce n'est pas tout à fait la même question, et sur cette deuxième interrogation, j'aurais tendance à dire que vraisemblablement ce ne sera quand même pas des trains lourds qui vont venir desservir les entreprises de La Défense, ce ne sont pas des sites industriels, ce sont des sites tertiaires, et du coup des rames légères tout à fait compatibles éventuellement avec nos

installations pourraient le cas échéant desservir le site, par exemple la nuit. Reste encore à savoir comment on déchargerait les trains et pour aller où ensuite ?

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur, vous souhaitiez intervenir ?

Philippe ADAM : Une partie de la question à laquelle on n'a pas répondu était sur la différence de coût entre la fourche et la ligne. Un peu à notre surprise, on est arrivé à un coût tout à fait similaire, on est même légèrement moins cher sur la ligne que sur la fourche, mais c'est dans l'épaisseur du trait. C'est vrai que le scénario en fourche suppose des ouvrages assez importants, des ouvrages à l'endroit où les deux lignes se divisent, ce que l'on appelle dans le jargon « un saut de mouton » pour que les trains ne se croisent pas, tout cela est souterrain, donc relativement coûteux. Le coût des deux n'est donc pas un élément différenciant.

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur a demandé la parole.

Joël GUILBAUD, Fédération CGT des Cheminots : Ce que je trouve intéressant dans un débat public, c'est que l'on peut rencontrer différents acteurs de la société économique française, donc des entrepreneurs, des organisations politiques, des associations d'usagers, et aussi des représentants des salariés. Je voulais dire qu'on a une situation, en tant que cheminots sur la région Paris-Saint-Lazare qui est certainement connue pour un plus grand nombre, c'est que le réseau est totalement saturé. Qu'il s'agisse de l'ensemble du réseau francilien, le réseau RER A qui est connecté sur notre région, les trains TER, et les trains de proximité, donc en réalité l'ensemble des usagers souffrent de leurs transports quotidiens.

Vous proposez un scénario au débat public qui vise à des progrès significatifs à un horizon de l'ordre de 10 à 15 ans ; *a priori*, personne n'est capable de mettre une cible précise sur ce sujet compte tenu des problèmes de financement.

Ma question est la suivante : entre-temps, pour les 10 ans à venir, que proposez-vous aux usagers, aux entreprises, pour améliorer les transports quotidiens devenus invivables ?

Jean-Damien PONCET : Tout dépend si vous parlez des infrastructures ou des services qui roulent sur ces infrastructures. Je vous propose de passer la parole si vous le voulez bien, à Monsieur le Directeur Normandie Paris-Saint-Lazare de la SNCF.

Roland BONNEPART, Directeur SNCF Normandie Paris-Saint-Lazare : Je vais essayer de répondre à cette question difficile qui a tout son sens, parce qu'effectivement les infrastructures sont saturées, donc d'ici 2017, 2018 quels sont les progrès qui vont être faits ?

Ils sont de différentes natures. Je vais les citer dans l'ordre chronologique.

Sur le RER A, l'arrivée d'un nouveau matériel plus capacitif parce qu'il sera à deux niveaux, et donc il va proposer 50 % de places en plus. Ensuite, sur les lignes Transilien, là aussi, un matériel moderne plus capacitif qui s'appelle « Le Francilien », qui va arriver à partir de 2014. Puis, l'arrivée du RER E dont on a vu les avantages, à partir de 2017, 2020.

À cela vont s'ajouter quelques aménagements d'infrastructures dans le cadre d'un schéma directeur du RER A qui est actuellement en cours d'étude sous l'égide du syndicat des transports en Ile-de-France, et qui peut déboucher sur des investissements qui permettront

de désaturer partiellement ou en tout cas de donner de la robustesse et un peu de souffle en matière d'exploitation.

Pour résumer, d'ici là, outre les progrès que l'exploitant cherche à faire année après année, des matériels nouveaux qui seront plus capacitifs, à la fois sur la A et sur la L et la J, et puis des aménagements d'infrastructures limités dans le cadre du schéma directeur de la ligne A, et peut-être y en aura-t-il d'autres. Tout cela permettra effectivement d'engranger quelques progrès, mais il faut être conscient qu'en même temps, le trafic va continuer à augmenter.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur BONNEPART. Une question écrite.

Dominique SIMON : Monsieur Bolli demande : « *Dans le cadre de la réaffectation des sillons pour le fret, serait-il possible de faire circuler des trains lourds et/ou des trains longs avec la technologie de l'attelage automatique et des freins électropneumatiques ? Les industriels comme ArcelorMittal ont-ils été consultés ?* »

Philippe ADAM : Effectivement, trouver de la capacité sur les lignes ferroviaires, on peut le faire de deux façons. C'est vrai pour les voyageurs, j'en parlais tout à l'heure, c'est vrai pour les marchandises aussi.

Réseau Ferré de France et les exploitants réfléchissent à avoir des trains plus longs. C'est le cas aujourd'hui sur des lignes de la Vallée du Rhône, mais c'est aussi le cas sur une desserte du Havre. Pour dire les choses de façon simple, aujourd'hui les trains sont limités par un certain nombre de facteurs, notamment les voies de garage qui limitent la norme des trains de marchandises à 750 mètres. La réflexion est d'avoir des trains déjà de 1 000 mètres et plus longs dans un futur plus lointain, si possible.

Sur l'attelage automatique, ce sont des choses qui ont été très étudiées dans les années 70, 80, qui aujourd'hui ne sont, à ma connaissance, plus d'actualité, mais la SNCF pourra peut-être en dire plus, et pourra revenir éventuellement plus tard.

Olivier GUÉRIN : Vous souhaitez compléter en ce qui concerne l'attelage automatique ? Non ? Merci.

On va prendre encore trois questions et on passera aux interventions.

Michel MATHYS, habitant de Nanterre : Bonjour. Je vais revenir sur la gare de Nanterre-La Défense et notamment sur l'option de gare Terminal près de la Grande Arche. Il semble que techniquement ce soit difficile de réaliser cette gare qui est en dessous du cimetière de Neuilly, ce qui rend les surfaces difficiles, et surtout en dessous du projet Arena qui rend encore plus difficile l'accès en surface. C'est un constat qui pose la question de savoir : pourquoi avoir imaginé une gare là qui semble très difficile à construire ?

La deuxième question est liée à la présentation qui a été faite : Dans le scénario non pas en fourche, mais le scénario en ligne directe, avec arrêt à La Défense, puisque les temps pénalisent les cinq minutes d'arrêt supplémentaire, pourquoi n'a-t-il pas été envisagé dans la présentation que des trains pourraient ne pas s'arrêter à cette gare intermédiaire pour ne pas pénaliser dans cette solution qui semble, quand même, plus logique ?

Philippe ADAM : Je souscris complètement à vos remarques.

Pourquoi a-t-on cherché ? On a cherché parce que malgré tout, le secteur Grande Arche Cœur Transport est un secteur où l'on peut avoir des possibilités de connexions maximales, c'est-à-dire qu'on a les RER, le futur métro du Grand Paris, mais on a aussi le tram, on a aussi le Transilien – le Transilien, c'est aussi aller vers Saint-Quentin-en-Yvelines – il y a donc beaucoup de possibilités. Intellectuellement, on ne pouvait pas ne pas se poser la question d'essayer d'avoir une gare dans ce secteur. Les conditions techniques dont on a parlé tout à l'heure et que vous précisez de façon tout à fait juste, font que c'est une gare qui nous paraît à la fois très compliquée et qui, en plus, ne répond pas vraiment à la problématique d'interconnexion puisqu'elle se situe en fin de compte, du fait de ces contraintes techniques, loin des deux pôles qui sont d'un côté La Folie, et d'autre part la zone de Cœur Transport.

Est-ce que les trains s'arrêtent tous ? Effectivement, pas forcément. Par contre, ça pose un certain nombre de problèmes techniques. C'est-à-dire que sur une ligne où la densité de circulation est très forte, il est plus facile d'arrêter tous les trains ou bien d'avoir que les trains directs. Quand vous commencez à en arrêter certains et que d'autres ne s'arrêtent pas, cela devient un petit peu plus compliqué, mais dans les études ultérieures, il faudra bien peser le pour et le contre de faire arrêter tous les trains ou de n'en arrêter que certains, si possible. C'est une question qui est ouverte.

Olivier GUÉRIN : Merci. Il y avait une question par là. Monsieur.

Pablo ALTES, Adhérant à l'Association « Vermont Train de vie » : J'utilise la ligne actuelle presque tous les jours. Ma question est très simple : vous parlez du projet de Ligne Nouvelle dans lequel il y aurait certains choix à faire en fonction des sections : scénario A, scénario B, on passe par Confluence ou non. Ma question a à voir aussi avec le phasage des différentes parties du projet.

Est-ce que c'est un projet dans lequel il va falloir dire oui, on accepte ce projet dans son ensemble ou on le refuse ? Ou est-ce qu'il est prévu dès le départ qu'il y a des parties qui sont extrêmement urgentes à réaliser le plus tôt possible – c'est-à-dire si les travaux avaient pu commencer hier, ce serait formidable ! – et d'autres parties qui sont un petit peu plus négligeables, en tout cas à l'heure actuelle, même si dans un avenir elles pourraient devenir plus intéressantes ?

Ma question est : est-ce que le projet peut être découpé en tranches ? Si oui, comment et dans quel ordre réaliser ces tranches ? Ou bien, est-ce qu'il s'agit d'un projet monolithique qu'on ne pourrait pas saucissonner en fonction de l'utilité ?

Merci.

Jean-Damien PONCET : On présente effectivement un projet global pour la raison que disait tout à l'heure : il y a bien deux objectifs. Vous parlez comme un usager du quotidien, mais il y a aussi l'objectif de la grande ambition de développement et d'ouverture de la Région Capitale sur la mer, et ensuite la question devient : quelle est la pondération ou quelle est la hiérarchie entre les deux ?

Je pense qu'il n'y a pas de hiérarchie. Il y a quand même une logique technique, quelque part, qui est : avant de prétendre faire des temps de parcours performants qui vont attirer forcément plus de gens dans les trains, il faut d'abord avoir réglé le problème de capacité. Il y a cette logique qui fait que vraisemblablement la question de la capacité doit arriver en premier, mais derrière, l'autre question est : est-ce que les éléments du projet dont la finalité

est plutôt le gain de temps doivent arriver tout de suite ou plus tard ? On a étudié un projet global et pour le moment on n'a pas étudié le fonctionnement d'un système phasé. Si on nous le demandait, on pourrait étudier le fonctionnement d'un système phasé. J'entends par là, par exemple, que le projet tel que nous le présentons permet d'assurer la qualité de service des trains de fret, en capacité, en fiabilité. Si on en réalise qu'une partie, il faut vérifier que cette condition continue d'être satisfaite. À la date d'aujourd'hui, je ne le sais pas.

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur a demandé la parole.

Lionel FAVIER, membre de l'association des usagers des transports : Il y a une question qui est revenue assez souvent et qui est précisément une question importante, qui est la question du fret. Il y a au moins deux gares qui se caractérisent par un faisceau, la gare d'Achères avec un faisceau qui est désaffecté pour le moment, et la gare de La Folie, avec le faisceau des Groues, qui est également désaffecté. On peut avoir peur que ces réserves foncières servent à autre chose que pour la fonction logistique, et c'est ce qui est véritablement très important, surtout qu'à Nanterre, il y a aussi la desserte du port des Guillaeries, qui a été abandonnée parce que l'on a donné la prééminence au trafic du RER.

Est-ce que, par exemple, pour le faisceau d'Achères, comme pour le faisceau des Groues, on prend des mesures conservatoires pour que l'avenir puisse être assuré afin que l'on ne se retrouve pas devant une situation où l'on ne pourrait plus rien faire ? Car en matière de fret, ce n'est pas seulement la desserte des entreprises, mais surtout aussi – cela a été beaucoup souligné auprès de l'EPADESA – le transport des déblais absolument gigantesques que vont nécessiter à la fois toutes ces nouvelles infrastructures de transport et la déconstruction et reconstruction d'au moins 16 tours, sinon plus, sur le secteur de La Défense. Il serait intéressant que des espaces puissent être réservés pour le fret, qu'ils ne soient pas systématiquement sacrifiés.

Est-ce que la forêt de Saint-Germain est comprise dans les zones de protection ? Je ne l'ai pas vu tout à l'heure.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Jean-Damien PONCET : Je pense qu'il n'y a aucun empressement à laisser partir des sites ferroviaires qui peuvent être utiles au fret. Simplement, dans certaines circonstances, il peut apparaître qu'un projet, qui présente par ailleurs de l'intérêt, a besoin de s'installer. C'est à voir au cas par cas. Sur le cas d'Achères, éventuellement on peut donner l'exemple de la réflexion en cours, en relation avec le projet de port. Je laisse la parole à Sylvain ALONSO qui est de la maison RFF.

Sylvain ALONSO, Chargé de projet RFF : Je suis particulièrement responsable des études sur le raccordement ferroviaire du port d'Achères en réseau ferré national. Deux mots pour dire que la mise en service du port aujourd'hui est prévue à l'horizon 2020, c'est-à-dire un horizon similaire à celui de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Aujourd'hui, dans les études qui sont menées, on étudie des options avec une gare de Confluence localisée sur le triage. Là, effectivement, la compatibilité entre les enjeux ferroviaire, notamment sur du port et des dégagements à la fois vers l'ouest ou vers la Grande Ceinture sont entièrement pris en compte et les études sont menées conjointement entre la LNPN et la Direction régionale d'Ile-de-France. Pour prendre un exemple assez parlant, on a même choisi de prendre les mêmes prestataires pour travailler sur ces études-là. Il y a donc

une information qui est complètement fluide et l'on est au courant véritablement de ce qu'il se passe entre les deux projets, il y a une transparence totale.

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur n'a pas demandé la parole ?

Un intervenant : J'ai déjà posé une question tout à l'heure. J'avais deux autres questions sur la concomitance des travaux entre Éole et la Ligne Paris-Normandie, pour la partie RFF et SNCF, et la même question, mais pour la station métro Grand Paris Express avec la Tour Phare. Parce que les habitants de ce secteur-là, de ce tronçon-là de la ligne, sont déjà passablement accablés par les travaux entre toutes les constructions, rénovations de tours qu'on leur fait, qui donc ont des nuisances.

Est-ce qu'il y aura une concomitance ou est-ce que les travaux vont être échelonnés de manière à ce qu'ils soient l'un derrière l'autre et qui donc s'allongent dans la durée ?

Jean-Damien PONCET : Il faut regarder au cas par cas en fonction des projets, mais dans les cas où l'on sait que pour une opération il sera nécessaire d'intervenir à tel endroit, et qu'ensuite, pour une autre, il sera nécessaire d'y revenir, à ce moment-là, on s'organise pour minimiser les nuisances. Je ne peux pas répondre plus précisément pour le secteur que vous évoquez ce soir, mais on a un cas où, entre Éole et LNPN, on prévoit effectivement que l'opération Éole intègre des mesures dites conservatoires, de façon à ce que le moment venu LNPN puisse se construire en induisant moins de gênes que si l'on faisait les deux opérations sans se préoccuper l'une de l'autre. C'est un peu le principe général.

Olivier GUÉRIN : Merci. Il y a une autre question.

Lionel MARQUANT, Asnières : J'avais deux petites questions à poser.

Tout à l'heure, on a parlé de construire des lignes nouvelles de trains le long de l'autoroute. Il y a une autoroute aujourd'hui qui part de La Défense, qui va vers la Normandie, qui est l'A14. N'y a-t-il pas moyen de mutualiser ces deux faisceaux ?

La deuxième question était que beaucoup d'argent va être destiné au tronçon Paris-Mantes – les deux tiers du budget, à peu près. Qu'en est-il de l'Axe Normandie entre Caen, Granville, surtout le Y entre Caen et Le Havre qui est concerné apparemment par le projet LNPN ? Est-ce qu'il s'agira d'une amélioration des lignes jusqu'à Granville ou autre ?

Philippe ADAM : Pour ce qui est de suivre l'A14, effectivement quand on commence à réfléchir à un ouvrage de ce type, on se pose d'abord la question des enjeux environnementaux, où est-ce qu'il y a des enjeux ; et puis l'on se pose la question de savoir où se trouvent des infrastructures existantes qui pourraient permettre d'inscrire une nouvelle infrastructure en créant le moins possible de dégâts dans l'environnement, au sens large. Le long de l'autoroute A14, on a regardé, mais l'autoroute A14 est souterraine sur une bonne partie de son parcours et elle émerge avec des caractéristiques autoroutières qui ne sont pas celles que peut avoir une Ligne Nouvelle ferroviaire, donc il n'y a pas vraiment de tracé jumelé, sauf pour dire que notre quatrième tracé, le tracé direct, reprend plus ou moins le faisceau de l'A14, mais il est entièrement souterrain jusqu'à ce que l'A14 retrouve l'A13.

Pour ce qui est de la Normandie, je vais répondre sur la question vers Granville. La question avait été posée au départ de dire : est-ce qu'il pourrait y avoir des trains Paris-Lisieux-Argentan-Granville ? On a regardé cela. Les choses sont possibles, mais supposeraient quand

même d'électrifier la ligne entre Lisieux, Mézidon et Granville, ce qui serait relativement coûteux. L'orientation est plutôt aujourd'hui de travailler sur la ligne Paris-Granville, la ligne Paris-Argentan via Granville qui va connaître un certain nombre d'améliorations, un petit peu sur l'infrastructure, beaucoup sur le matériel roulant, dans les années à venir.

La question qui est peut-être derrière est celle de l'imbrication entre les dessertes rapides du projet LNPN et les dessertes locales. On a imaginé un projet qui n'est pas un projet de TGV au sens habituel du terme où l'on va relier le plus possible de grandes villes. Là, on est vraiment sur une idée de desserte fine : là où il y a des villes qui sont aujourd'hui desservies, elles le restent à travers le projet, c'est sûr. On a beaucoup travaillé sur les nœuds de correspondances et l'un des éléments majeurs du projet est de dégager la capacité sur ces nœuds de correspondances à Rouen, notamment, et aussi créer des nœuds de correspondances à Lisieux, à Caen, de manière à ce que toutes les lignes affluentes puissent trouver des correspondances intéressantes et que l'ensemble du territoire profite de la ligne. C'était vraiment un souci constant que l'ensemble du territoire, en Ile-de-France, on l'a montré tout à l'heure, en Normandie, la Haute-Normandie, la Basse-Normandie, tout le monde trouve un intérêt à cette nouvelle infrastructure.

Olivier GUÉRIN : Merci. Je vous propose maintenant d'ouvrir le débat des interventions plus longues, dans la limite de 3 minutes que je vous demande de ne pas dépasser.

Qui souhaite intervenir ? Monsieur BOUTRY.

Yves BOUTRY, Vice-président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, Ile-de-France : J'ai trois diapositives à présenter, je remercie la Commission de bien vouloir présenter la première en ligne.

Première question : il faut répondre à l'opportunité du projet. L'association, clairement, est pour le projet, néanmoins sur des modalités sans doute un petit peu différentes et l'on va peut-être un petit peu « décoiffer », mais je pense qu'il faut des avis un petit peu différents qui s'expriment. Pourquoi ? Parce que nous pensons que le projet tel qu'il est conçu semble extrêmement cher – 4,5 milliards d'euros pour aller à Mantes – et semble également très long à construire. Monsieur FAUSSURIER nous a souvent dit qu'il fallait un an pour construire 1 km de tunnel, là, il y a 20 km de tunnel. À moins de mettre trois ou quatre tunneliers, on en a pour 10, 15 ans, sans compter les études, donc nous ne croyons pas à l'ouverture en 2020. Nous ne pensons pas que les usagers puissent continuer à supporter une dégradation telle que vous l'avez décrite en début de présentation, du 25 ou du 40 % d'irrégularité, c'est quand même phénoménal. Je connais bien les irrégularités sur le réseau RATP, je sais de quoi je parle, mais à la SNCF, c'est quand même élevé aussi. Donc il faut une solution plus rapide, il faut réfléchir à quelque chose probablement phasé, parce que l'on ne peut pas penser que l'on va tout faire tout de suite, et il faut par contre trouver une solution relativement rapide, sans trop tarder, pour améliorer la situation.

Nous avons donc réfléchi, et nous pensons qu'avec des possibilités de jumelage et des possibilités de meilleures utilisations des infrastructures actuelles, on peut améliorer les choses. Nous avons remarqué en particulier que si l'on regarde bien la ligne du Groupe 5 qui sont les voies rapides de Saint-Lazare qui vont vers Mantes, entre Nanterre-La Folie et Poissy, on constate qu'il n'y aucune gare desservie à la fois par LNPN et à la fois par Éole. Nous pensons donc que l'on peut jumeler sur cette ligne les deux services puisque l'un, le service LNPN, est de 9 à 12 trains par heure en pointe, et l'autre, le service Éole, est de 6 à 8

trains par heure en pointe, ce qui fait moins de 20 trains par heure sur une ligne où les trains possèdent la même vitesse et qui ont la même politique d'arrêts, cela passe tout à fait bien. On est capable de faire cela, il y a des calculateurs électroniques qui font cela très bien.

Olivier GUÉRIN : Monsieur BOUTRY, vous n'avez plus que 20 secondes.

Yves BOUTRY : Je sais. Dernier point : maintenant, nous arrivons à la station de Nanterre-La Folie. Pouvez-vous passer la troisième diapositive, s'il vous plaît ?

La troisième diapositive : pourquoi faire compliquer pour la gare LNPN puisqu'il existe une gare Éole ? Mixons les deux, faisons les deux, les raccordements existent. Ce sera une desserte en antenne, ce n'est pas tout à fait une desserte ni directe ni en fourche, c'est une desserte en antenne. Cela nécessite juste un conducteur supplémentaire. Mixons les deux, faisons les deux, et l'on ira beaucoup plus vite et pour beaucoup moins cher.

Merci beaucoup.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur BOUTRY. Je vous propose de faire un texte que vous pourrez communiquer sur le site, qui donnera lieu à débat. Vous avez souhaité réagir par rapport à cette proposition ?

Philippe ADAM : C'est quelque chose qui ressemble beaucoup à ce qui a pu être imaginé dans le passé au travers du projet LRNV. L'idée est effectivement de profiter du fait, comme vous le notez, qu'aujourd'hui une section longue jusqu'à Poissy n'est pas desservie par les trains franciliens et demain du RER E, et effectivement, sur cette section on peut sans doute mettre un petit peu plus de trains. Les études LRNV ont montré que, oui, on pouvait avoir un petit gain, mais que si l'on voulait véritablement avoir un progrès à la fois en termes de capacité, mais aussi en termes de ponctualité – parce que vous avez encore dans votre schéma un mélange des deux exploitations RER et grande ligne, et cela est très nocif pour l'exploitation des lignes – que si l'on voulait véritablement un saut, il fallait réaliser une Ligne Nouvelle complète de Nanterre jusqu'aux abords de Mantes.

Olivier GUÉRIN : Merci. Madame souhaitait intervenir.

Valérie EGLOFF, Maire Adjointe du Havre et Conseillère régionale de Haute-Normandie : Bonsoir. Merci, Monsieur le Président. Je commencerai mon argumentaire par un témoignage vécu pas plus tard que ce matin. Je devais me rendre au Salon des Maires pour la remise du label Énergie d'Avenir à la ville du Havre, prévue à 11 h. Je suis partie du Havre à 8 h en voiture, et je franchissais l'entrée du Parc des Expos à la Porte de Versailles à 11 h 20. Une collaboratrice venant elle par le train, partie du Havre à 7 h 55, m'a rejoint à 12 h. Vous pouvez rajouter à vos chiffres, Monsieur PONCET, ce matin c'était 45 minutes d'arrêt complet entre Rouen et Paris. Voilà, Mesdames et Messieurs, j'ai le regret ce soir de vous annoncer que la ville de Paris s'est éloignée du Havre et de la mer de plus d'une heure depuis 1980.

Donc, évidemment, le premier enjeu, pour nous Havrais, de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, est de revenir à une meilleure proximité ferroviaire de la capitale, soit à 1 h 15, quel que soit le tracé, mais l'ensemble du tracé. Nous avons vraiment, et nous aurons enfin envie d'abandonner nos voitures pour rejoindre la capitale et donc participer ainsi à l'enjeu individuel et collectif de développement durable. Mais évidemment, ce n'est pas uniquement le confort des usagers du train qui est l'enjeu capital de cette Ligne Nouvelle. C'est surtout,

vous l'avez dit, libérer la ligne actuelle pour le fret en sus de la ligne quasiment dédiée qui passera par Serqueux et Gisors.

Aujourd'hui, le port du Havre reçoit 2 millions de conteneurs par an, et seulement 5 % d'entre eux utilisent le ferroviaire pour atteindre l'Ile-de-France, 85 % voyagent donc par le transport routier. Vous voyez bien là aussi l'enjeu considérable de ce projet sur l'impact environnemental. Nous parlons tous aujourd'hui, dans nos communes et nos organismes, de bilan carbone. L'urgence n'est plus d'en parler, mais d'agir pour le diminuer. De plus, le Grand Port Maritime du Havre annonce aujourd'hui un doublement, voire un triplement de ce trafic dans les dix ans qui viennent grâce à des accords signés avec les armateurs et les grandes compagnies maritimes, encore cette semaine avec MSC.

Mesdames et Messieurs, dans cette salle, je pense que vous êtes tous essentiellement Parisiens et Franciliens, et que souvent vous rêvez d'espace et de qualité de vie que nous accordons encore à la province, sans intention péjorative. Alors, imaginez-vous dans quelques années, le plus vite possible je l'espère, ici à La Défense, quitter votre bureau vers 18 h 30, 19 h, et pouvoir imaginer, 75 minutes après, dîner face à la mer devant un coucher de soleil. Vous me permettrez ce jeu de mots facile : ce ne sera plus une folie, mais une réalité. Car bien sûr Le Havre est un port, et même un grand port, mais c'est bien sûr aussi la mer, la plage, les activités nautiques, la plaisance – aujourd'hui, 200 anneaux d'amarrage supplémentaires à la sortie directe de la gare – et aussi un pôle de croisières. Le Havre, c'est aussi un pôle culturel, le Musée Malraux de réputation nationale et même internationale. Je ne vous ferai pas l'affront de vous rappeler que Le Havre est le berceau de l'impressionnisme. Le Havre est aussi aujourd'hui un pôle universitaire et d'enseignement supérieur, siège entre autres de Sciences Po Asie et pôle de recherche sur la Marétique.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez conclure, s'il vous plait.

Valérie EGLOFF : Ne me volez pas mes secondes ! Je pourrais pendant de longues minutes encore vous énumérer tous les aspects positifs de ma ville, Le Havre, mais l'avez dit, Monsieur le Président, le temps est compté.

Je conclurai simplement en vous disant que ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie et son corollaire qui est l'Axe Seine, n'est pas un caprice du Havre ni de ses élus, mais qu'il s'agit d'une volonté présidentielle annoncée le 16 juillet 2009 au Havre par Nicolas SARKOZY et dont il a confié la mission à Antoine RUFENACHT, Commissaire général. Ce projet, c'est réellement l'avenir de notre capitale Paris et de sa façade maritime, mais c'est aussi et surtout celui de notre pays au sein de la compétition internationale des années qui viennent, d'où la nécessité de nos volontés communes, fortes et partagées.

Je vous remercie.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez bien sûr intervenir, mais aussi poser des questions si vous le souhaitez. Je vous demande, s'il vous plait, de respecter les trois minutes pour que les uns et les autres puissent intervenir.

Monsieur LEGOFF, Fédération CGT des Cheminots : Je serai relativement court puisque l'on a rédigé un cahier d'acteur CGT. Je vous invite à en prendre connaissance, ce sera plus facile.

Deux points sur la pertinence d'une ligne à grande vitesse :

Est-ce qu'elle répond vraiment aux besoins des usagers ? Autant sur la partie désengorgement de Saint-Lazare avec le prolongement d'Éole et la ligne Paris-Mantes, cela paraît être une évidence vu la surcharge actuelle et les besoins des usagers que nous connaissons bien d'ailleurs, et qui sont surtout demandeurs de régularité, donc de trains à l'heure, à un coût raisonnable, parce que je vous ai entendu dire aussi que la vitesse avait un coût. D'ailleurs, sur le financement, j'ai trouvé les explications un peu floues si ce n'est que RFF était déjà suffisamment endetté et que probablement il n'arriverait pas à financer la totalité du projet, donc des inquiétudes aussi.

Et une réaction sur le fret qui me laisse pour le coup dubitatif parce que c'est vrai que l'on fait beaucoup d'allusions notamment au Grenelle de l'Environnement. La réalité est toute autre actuellement. Il faut aussi la mesurer, malgré les beaux discours. Depuis 2001, le volume de transport ferroviaire en France, malgré une ouverture à la concurrence qui était soi-disant censée développer ce mode de transport, a été divisé par deux, et notamment sur les lignes normandes, avec des fermetures de triages, Sotteville et j'en passe. Donc on peut avoir la volonté de développer le fret, mais c'est des actes qu'il nous faut. Pour vous citer un exemple, l'infrastructure SNCF fait transporter ses propres rails, traverses et ballast dans des semi-remorques de sa filiale. Donc, les beaux discours, c'est une chose, les actes on les attend.

Philippe ADAM : Est-ce que je peux apporter quelques précisions ? Vous parlez des temps de parcours, la question qui est posée au débat est effectivement : est-il opportun de gagner du temps ? Juste quelques éléments d'éclairage sur ces éléments.

Aujourd'hui, nous avons une situation sur la Normandie qui est quand même extrêmement défavorable, je crois que cela a été rappelé par l'adjointe au maire du Havre. On a aujourd'hui des temps de parcours ferroviaires – hors problème et aussi hors temps d'accès des gares au centre-ville, parce que le ferroviaire a cet inconvénient qu'il faut ensuite se rendre depuis la gare à l'endroit où l'on veut – qui sont beaucoup trop proches des temps voiture pour que le train soit véritablement compétitif. Je lisais hier dans le journal que la trajectoire sur laquelle nous allions, en termes de réchauffement climatique, n'était pas 2°, mais était 6°. Pour que l'on revienne dans les 2°, il faut absolument qu'on puisse faire en sorte que les gens vivent autrement, se déplacent autrement, et comme on ne peut pas les forcer à prendre le train, il faut leur offrir des services compétitifs. L'idée, au travers de la LNPN, c'est de gagner du temps de manière à rendre le train compétitif par rapport à la voiture et à enclencher une dynamique de report modale.

Rendre le train compétitif, mais aussi permettre à l'ensemble des gens qui voudraient prendre le train, et qui pourraient être extrêmement nombreux si jamais les coûts de l'énergie ou bien si l'on se confrontait véritablement aux problématiques environnementales de CO₂, il faut de la capacité, il faut de l'efficacité sur le train. C'est ce que nous cherchons à mettre.

Dernier point spécifique cette fois à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie : pour nous, il ne s'agit pas seulement de gagner du temps en tant qu'avoir des minutes de moins de son trajet. Il s'agit de faire en sorte que les déplacements entre les différents pôles de l'Axe Seine, au sens large, puissent se faire en dessous de certains seuils de temps de parcours et en dessous de ces seuils, que des déplacements dans la journée, pour du déplacement quotidien, pour aller étudier, pour aller travailler, deviennent possibles.

La situation d'aujourd'hui, si je prends l'exemple ici : on a une ville et dans cette ville il y a un couple ; quand on est deux personnes aujourd'hui, on cherche à trouver un travail, le mieux

serait évidemment que ces deux personnes trouvent dans leur ville un travail, c'est l'idéal. Il se trouve que malheureusement ce n'est pas toujours possible et quand une personne s'installe, l'autre doit chercher et son univers des possibles est relativement limité. Si on réduit les temps de parcours et qu'on les réduit de manière à ce que l'on soit sous des seuils qui permettent d'envisager des temps de parcours quotidiens, ce sont pour les individus une multiplication du champ des possibles qui s'ouvre. Et si c'est vrai pour les individus, c'est vrai pour les entreprises. C'est-à-dire qu'une entreprise qui aujourd'hui a un bassin de recrutement qui est limité, demain, avec ces trajets de temps limités, elle a un bassin de recrutement qui devient beaucoup plus grand. Donc, on est sur quelque chose qui est spécifique au projet LNPN, qui n'est pas seulement du gain de temps, mais qui est d'avoir des temps – 30 minutes, 45 minutes, 1 heure, 1 heure 15 – qui permettent d'avoir des domiciles-travail, des domiciles-études. C'est un élément d'éclairage que je voulais apporter pour nourrir ce débat.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Didier LOURDIN, Directeur du Développement Durable et Transport pour l'EPADESA : Nous voulions ce soir contribuer au débat en disant que nous étions évidemment favorables à l'implantation d'une gare TGV, Ligne Nouvelle Paris-Normandie sur le site précisément de La Folie tout simplement pour les raisons qui ont été évoquées à la fois par la Société du Grand Paris et par RFF-Éole. C'est-à-dire que La Folie va devenir demain un grand hub de transports au niveau régional puisque l'on y croisera l'accès à la Normandie, l'accès à Roissy direct par le métro du Grand Paris, et l'accès à Éole qui va largement décongestionner les transports franciliens et surtout, également, ce qui n'a peut-être pas encore été suffisamment dit ce soir, l'accès au Mantois, d'une façon beaucoup plus rapide qui n'existe aujourd'hui.

Il faut savoir que l'on travaille beaucoup, les deux établissements publics, l'EPAMSA et l'EPADESA à renforcer nos liens à la fois sur le plan économique et sur le plan réflexion urbaine. Nous avons lancé une mission prospective sur les nouveaux emplois de demain, les emplois décarbonés. Il faut savoir que l'EPAMSA est très en avance, notamment dans la boucle de Chanteloup, sur le traitement des déchets, et que nous-mêmes sur le secteur de Seine Arche, nous avons une propre réflexion que nous venons de lancer sur les emplois dits « décarbonés », et les éco-activités. Nous pensons que l'arrivée d'une Ligne Nouvelle, qui va rendre beaucoup plus performant l'accès à Caen, à Rouen, et au Havre, va évidemment dans ce sens de renforcer les synergies économiques qui ne sont pas prévues aujourd'hui, mais que, grâce à cette nouvelle infrastructure, vont pouvoir se développer dans les années à venir.

L'autre point, c'est que nous sommes évidemment favorables à une gare dite « en ligne », et non pas « en fourche », tout simplement parce que nous pensons que même si tous les trains ne s'arrêtent pas à La Défense-Seine Arche, une grande majorité pourra s'y croiser et que là aussi, cela renforcera l'attractivité.

Troisième point : même si l'on a bien compris que cela ne faisait pas partie du débat public, c'est notre intérêt, nous sommes attachés à ce qu'un programme de liaisons en rocade soit prévu, parce qu'il est très important pour nous, un des acteurs du développement économique de ce quartier, que nous soyons reliés de façon rapide, efficace, à des villes comme Londres, le Benelux et l'Allemagne. Pour cela, nous appelons à une intensification, en tout cas, à une accélération des études sur la fameuse rocade.

Je vous remercie.

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur GRUMBACH.

Antoine GRUMBACH, Architecte du Grand Paris : Je travaille particulièrement sur Paris-Rouen-Le Havre et sur la création de la ligne depuis l'origine puisque c'est un peu notre proposition qui a donné beaucoup de dynamique à cette option.

Je veux faire simplement deux observations.

La première observation est que, travaillant sur le Grand Paris, je considère qu'aujourd'hui, quand on est à La Défense, on est à Paris. Je considère que c'est un investissement absolument inutile d'essayer d'amener la ligne LNPN à Saint-Lazare. C'est ridicule. Pour moi, c'est du gâchis d'investissement puisque quand on est à La Défense, on est à Paris, et il y a tous les systèmes avec Éole, avec le RER A, avec le métro Express. Je dis très franchement que de notre point de vue, et de mon point de vue, il est inutile d'amener les trains à la Ligne Nouvelle. C'est archaïque d'arriver au centre-ville. Le centre du monde, ce n'est pas Saint-Lazare. Le centre du monde, ce n'est pas non plus La Défense, mais comme il y a La Défense, comme il y a le carrefour Pleyel, il y a de grands hubs à la périphérie de Paris, c'est là et on est dans Paris. Tous les habitants de Paris, quand ils veulent aller à Roissy, ils ont à aller prendre le RER, le train, ils font dix minutes de métro ou de bus. Je trouve qu'il y a quelque chose qui devrait être réfléchi.

La deuxième chose, c'est que je suis très surpris – je ne suis pas intervenu tout à l'heure quand on a parlé du mille-feuille des gares superposées – parce que je voudrais ajouter encore une autre couche au mille-feuille : je suis très surpris que dans toutes les approches, que ce soit de RFF, de SNCF, la RATP, on ne parle pas de ce qui est fondamental pour les habitants d'une grande métropole : l'accessibilité au noyau d'intensification de l'intermodalité. Comment va-t-on avoir des bus, des parkings de dissuasion, des Vélib' ? Tout cela va prendre énormément de place, donc il faut absolument que l'on intègre à la réflexion des grands systèmes de transports ferrés relativement lourds, tout le système de la diffusion, de la distribution à l'intérieur des territoires. C'est une tâche de lutte contre l'exclusion sociale. Tout le monde n'a pas des voitures, il faut réfléchir en même temps qu'on réfléchit, et je trouve que la position de l'État de vouloir coordonner les choses est excellente, mais elle devrait s'étendre aussi à la distribution avec tous les systèmes. Entre autres, à La Défense, je pense que la réflexion sur cette ignoble gare de bus qui est dans les sous-sols de Seine-Arche devrait être un des enjeux fondamentaux dans l'articulation et le développement de la gare. Il faut penser à la distribution.

Voilà les deux observations que je voulais faire.

Olivier GUÉRIN : Merci.

(Applaudissements.)

Je pense que Monsieur MANSAT souhaite réagir par rapport à cette intervention.

Pierre MANSAT, Adjoint au maire de Paris : Je ne souhaitais pas spécialement intervenir, mais malgré tout, je voulais réaffirmer le soutien de la ville de Paris à ce projet de LNPN, pas seulement, comme cela a été dit, pour améliorer la qualité de service pour les usagers, mais parce qu'il y a bien un enjeu tout à fait fondamental : le développement de la

métropole parisienne vers sa façade maritime. Je crois que cela a été assez bien présenté dans l'exposé introductif et je rejoindrai, de ce point de vue là, l'adjointe au maire du Havre qui s'est exprimée avant moi.

Je dois dire satisfaction également puisque nous avons trouvé dans le projet un certain nombre de décisions qui nous vont bien : cela peut être la gare Saint-Sever à Rouen, cela peut être la gare Confluence qui nous semble tout à fait indispensable, et nous pensons qu'il est effectivement tout à fait nécessaire et moderne de faire de la gare Saint-Lazare le terminus de cette ligne grande vitesse. Tout simplement pourquoi ? Et je poserai une question peut-être : j'aimerais connaître, mais je crois que les études sont assez précises, quelle est l'origine destination des utilisateurs actuels des trains normands ? Je crois que cela mettra en évidence le fait que Saint-Lazare est pour une bonne part une forte proportion de cette utilisation. Et je crois qu'en même temps, le quartier d'affaires, le quartier central des affaires parisien est extrêmement connecté au quartier des affaires de La Défense et qu'il y a là un enjeu de développement, en tout cas une synergie qu'il faut développer, et c'est bien le sens, d'ailleurs, du choix de la gare en ligne et La Défense-Saint-Lazare.

Peut-être une question qui concerne justement la gare Saint-Lazare. L'arrivée de la LNPN à Saint-Lazare amènerait des travaux extrêmement importants, notamment sur la taille des quais, mais justement, au regard de la fonctionnalité attendue, au regard de la vitesse moyenne, est-ce qu'il n'y a pas un enjeu tout particulier en matière de matériel ferroviaire qui ne serait pas obligatoirement le matériel auquel on a l'habitude sur les lignes à grande vitesse ?

Olivier GUÉRIN : La question a été abordée tout à l'heure. Vous pouvez peut-être reprendre un peu sur ce sujet ?

Philippe ADAM : Sur le matériel roulant, effectivement, on est sur un matériel qui n'est pas le matériel habituel. D'abord, nous sommes sur une vitesse de 250 km/h, donc sur quelque chose de différent des lignes à grande vitesse où l'on roule à 300, 320 km/h aujourd'hui.

On cherchera un matériel. Je dis « on », c'est bien sûr les entreprises ferroviaires qui seront chargées de ce travail, mais c'est vrai qu'il faut avoir une réflexion intégrée et on voit bien au travers de la longueur des quais, qui sont du ressort de RFF, que tout cela est corrélé avec le matériel roulant, sa capacité d'emport, les fréquences ; tout cela est une équation qu'il va falloir travailler, mais l'idée pourrait être de chercher un matériel très capacitaire, le plus capacitaire possible, de manière à ce que les trains soient utilisés au maximum.

Olivier GUÉRIN : Merci. En ce qui concerne les transports plus locaux, est-ce que Monsieur LOURDIN accepterait de donner quelques perspectives, peut-être de réflexions de l'EPADESA sur ce sujet ?

Didier LOURDIN, Directeur du Développement EPADESA : Volontiers, Monsieur le Président. Effectivement, la question des gares à La Défense est une question extrêmement complexe, on l'a bien vu par les questions des participants.

Sur La Folie, cela a été bien éclairé ce soir. Aujourd'hui, on en est au stade des études, donc je crois que ce n'est pas la peine de s'attarder sur La Folie.

Sur la gare de La Défense-Cœur de Transport, effectivement, aujourd'hui, le grand sujet est l'arrivée du RER E sur la partie centrale du quartier d'affaires, donc il est arrêté par les

différentes autorités que le RER E aura sa station sous le CNIT, avec une gare qui sera construite sous le CNIT, avec des liaisons, des correspondances aisées avec le RER A, puisque le grand enjeu du RER E est, vous le savez tous, de décharger de façon très importante le trafic du A. Il faut donc avoir des correspondances faciles entre le E et le A, et entre le E et le réseau Transilien, ainsi que le tramway T2 dont le trafic va doubler avec l'ouverture jusqu'à Pont-de-Bezons, et par ailleurs, un accès vers Paris, côté Coupole pour irriguer toute cette partie du quartier d'affaires. Ensuite, nous avons la ligne 1 du métro dont l'automatisation est en cours d'achèvement, et dont les derniers soucis qui quelquefois embêtent les voyageurs le matin, vont disparaître au début de l'année 2012.

Troisième facteur d'amélioration sur La Défense, c'est le RER A qui d'ici un an et demi sera complètement mis à niveau avec l'arrivée des nouvelles rames : 60 rames vont être livrées d'ici deux ans, des rames extrêmement performantes, qui vont accroître la capacité du RER A d'à peu près 30 %. Cela veut dire que jusqu'à l'horizon 2018, 2019, le système de transport global de La Défense sera parfaitement en harmonie et en cohérence avec l'ensemble des voyageurs à transporter. Et l'on sera enfin prêt pour la mise en service d'Éole en 2020.

Ne pas oublier aussi dans la panoplie, dans l'offre, dans le bouquet de transports de La Défense, la ligne Paris-Saint-Lazare-La Défense-Versailles qui aujourd'hui est un peu sous-employée et je le redis souvent, et j'en profite puisque là j'ai la parole : quand on dit que des transports sont saturés à l'heure de pointe à La Défense, il ne faut pas oublier cet axe-là qui, lui, permet de voyager assis ; certes, la gare Saint-Lazare est en travaux aujourd'hui, mais dans quelques mois, ce sera une magnifique gare, où il fera certainement plaisir à y prendre le train.

Ensuite, sur les transports locaux, puisque l'on a parlé de grandes radiales, nous avons lancé deux études, pour travailler finement sur la desserte de La Défense, en direction de l'esplanade, puisque l'Esplanade est pour nous une très grande question du fait que son trafic augmente de façon considérable, et c'est une station dont le trafic va encore augmenter, et pour y répondre, nous étudions actuellement un certain nombre de systèmes – vous l'avez vu dans la presse – soit par un tapis roulant qui utilisera les infrastructures, les vides souterrains de La Défense, soit par d'autres systèmes qui sont actuellement à l'étude, éventuellement aussi par des tramways de l'air. Nous sommes ouverts à un certain nombre de solutions qui existent aujourd'hui, qui sont présentes sur le marché et qui peuvent offrir vraiment une opportunité pour soulager le trafic en direction de l'Esplanade.

Merci.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Viet Tung DINH : C'est une question personnelle. Tout à l'heure, vous avez abordé la position de Nanterre-La Folie. Est-ce que vous avez pensé à d'autres scénarios à Nanterre-Université de la ligne LNPN ? Avez-vous pensé à cela ou bien vous n'avez pas choisi ce scénario parce qu'il n'y a pas de correspondance avec Éole ou que c'est trop loin de La Défense ? Effectivement, il n'y a pas mal de correspondances avec d'autres lignes RER A, tramway, etc. Quel est l'inconvénient principal ?

Merci.

Jean-Damien PONCET : Cela faisait partie des hypothèses, mais il a été donné la priorité aux correspondances que l'on peut trouver dans cette gare de la Ligne Nouvelle Paris-

Normandie, et en particulier celle avec le métro automatique du Grand Paris, pour Roissy notamment, et l'ensemble des schémas et des projets, y compris Éole, se rencontrent à La Folie. C'est donc là que LNPN s'installera aussi.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Joël GUILBAUD, Fédération CGT des Cheminots, région Paris-Saint-Lazare : Merci de me redonner la parole. Ce que je voulais d'emblée dire, c'est que l'intérêt d'un débat public consiste à n'écarter aucune piste de réflexion. À ce titre, ce qui nous anime à la CGT, au-delà de la défense des intérêts des salariés, c'est la question du service public à la SNCF – service public ferroviaire marchandises et voyageurs –, c'est un modèle de société plus intelligent, plus juste pour les humains. Il y a ceux qui font le déplacement au quotidien, pour le travail, en dehors de leurs temps de travail, et il y a ceux qui le font dans leurs temps de travail. Vous m'avez certainement bien compris. Donc, nous cherchons à trouver des solutions qui visent à l'équilibre. Donc, nous nous posons la question à l'heure actuelle : allons-nous continuer à faire en sorte que des dizaines de milliers de personnes aient des déplacements parasites tous les jours, 200 jours par an, pendant 42 ou 43 années ? Est-ce que l'on ne peut pas réfléchir à des modèles économiques un peu plus intelligents, qui viseraient peut-être à décentrer les entreprises plutôt que tout recentrer dans des zones comme La Défense où nous avons déjà 150 000 salariés, et les objectifs visent à en avoir 200 000, 250 000, 300 000. Je vous mets ça à la réflexion.

Donc, quand on parle déplacements quotidiens, nous, on va faire référence à Monsieur PÉPY, notre Président, qui dit dans le cahier d'acteur qui est votre disposition – c'est assez rare qu'on lui fasse de la publicité, mais là on peut lui en faire un petit peu – que d'ici 30 ans, il y aura 60 % de trafic supplémentaire en Ile-de-France – d'ici 30 ans –. Donc, on peut dire d'une façon rationnelle que d'ici dix ans, il y en aura pas mal, sans donner de chiffres. La question est donc urgente. Et à question urgente, pragmatisme, nous pensons qu'il faut peut-être réfléchir à une solution alternative. Plutôt que d'imaginer dans un scénario de crise aiguë, même si nous admettons l'idée que dans le cadre de l'accroissement économique il faut faire des investissements, parce que cela crée de l'emploi, il faut se demander si l'on ne peut pas, à travers de l'infrastructure actuelle, travailler à des scénarios complémentaires ou alternatifs – on n'est pas contre le progrès, on n'est pas archaïque, à la CGT, croyez-moi – c'est l'idée de développer des infrastructures existantes, mais aussi de travailler à la question de dimensionnement de l'emploi au sein de l'entreprise SNCF, par exemple, pour avoir une maintenance de meilleure qualité pour améliorer la maintenance du matériel roulant qui est bien fatigué, qui n'est pas suffisamment entretenu, faute de moyens. Et là, on ne parle pas de milliards, on parle de centaines de milliers d'euros qui apporteront un certain confort si on le pratiquait au quotidien pour l'ensemble des usagers, tant au bénéfice des entreprises d'ailleurs, que pour les individus. Mais c'est la même question pour la maintenance des infrastructures. Si Madame dit que ce matin sa collègue a perdu 1 h ¼ entre Rouen et Mantes et Paris ou Rouen et Paris, peut-être qu'il y a eu un problème de signalisation. Peut-être que l'on peut faire de la prévention, de la maintenance préventive et curative et efficace, sans travailler à flux tendu, changer de matériel. Ce sont des choses que toutes les entreprises connaissent dans tous leurs domaines.

Nous pensons qu'on peut faire de vraies marges de progrès et répondre aux besoins des populations, des citoyens au plus grand nombre, car quand on parle d'objets de l'ordre de 11 à 15 milliards d'investissements, on ne parle pas de sommes négligeables. Nous sommes tous

des gens intelligents et nous mesurons que là, nous nous inscrivons dans un scénario qui est assez utopique.

Je voulais finir en disant que la CGT est opposée à l'idée de faire un partenariat public/privé. Nous ne disons pas cela par dogmatisme, nous disons cela parce que l'on a eu des expériences anglo-saxonnes qui ont vérifié qu'on a dépensé beaucoup plus d'argent, qu'on a abaissé la qualité, la sécurité pour arriver à un inverser un peu le scénario du ferroviaire en Grande-Bretagne, par exemple. Est-ce que nous voulons aller vers ce genre de processus alors que nous avons la possibilité de financer publiquement, par l'État et les régions, et j'en termine, avec la Caisse des Dépôts et Consignations ?

Merci.

Olivier GUÉRIN : Je rappelle qu'une réunion sur le financement où ces problèmes pourront être discutés aura lieu à Paris le 17 janvier. Y a-t-il d'autres interventions ?

Christian DE PERTHUIS, Ingénieur Systèmes d'informations : Bonjour. Je voulais rebondir sur ce que nous a présenté Monsieur Yves BOUTRY. Je voulais revenir sur un ancien projet avant Éole et avant la liaison rapide Paris-Normandie, je crois, qui était le projet Eleonor qui voulait que l'on mutualise les deux infrastructures en une seule, justement, sur ce tronçon entre Mantes et La Défense ou entre Mantes et Paris.

Pourquoi ce projet a-t-il été totalement abandonné, au point aujourd'hui, qu'il y ait deux projets différents sur un même tronçon ? Est-ce qu'il ne serait pas possible de mutualiser les deux comme cela aurait été le souhait avant ? Justement, ce qui était intéressant, c'est que le projet, je pense, consistait à ce qu'il y ait des TGV Mantois qui s'intercalent dans le flux RER, à partir de La Défense pour pouvoir remonter vers la Gare du Nord, et desservir peut-être l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Je vous remercie.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous apporter des indications peut-être rapidement sur cet ancien projet et sur les perspectives actuelles ?

Philippe ADAM : Je vais effectivement répondre sur le projet spécifique Eleonor. Ce qui est intéressant quand on remet tout cela en perspective, c'est que cela fait plus de 20 ans qu'on cherche des solutions à ces lignes de l'Ouest francilien et de la Normandie : il y a eu le TGV vers la Normandie, dans les années 90, puis il y a eu LRNVS qui s'est amené avec Eleonor, et Eleonor c'était effectivement l'idée que des trains venant de Normandie auraient pu plonger dans le tunnel Éole, à Haussmann-Saint-Lazare, desservir Paris à Haussmann et Magenta, donc sur les mêmes quais qu'Éole, et puis remonter en utilisant les voies de CDG Express jusqu'à Roissy.

C'est un projet qui a été porté relativement loin et qui n'est pas allé à son terme parce que ce mélange des trains franciliens et des trains de grandes lignes est véritablement problématique. Il est problématique parce que ce sont des systèmes qui ont leur propre logique, et quand on mélange deux systèmes, les problèmes de l'un sont transposés à l'autre. C'est-à-dire que quand il y a des problèmes sur les trains Transilien, les trains de grandes lignes profitent de ces problèmes, et vice versa. La logique à laquelle on est arrivée suite à toutes ces études, c'est véritablement de chercher la séparation des flux franciliens et des flux normands.

Par ailleurs, en termes de capacité, c'était un projet qui posait un certain nombre de problèmes parce qu'on ne créait pas de capacité nouvelle en ligne puisque l'on maintenait une mixité de circulation entre Paris et Mantes, comme aujourd'hui, donc on ne créait pas véritablement de capacité et en plus on venait refaire du mélange dans les gares du RER E où il y avait en plus des problèmes de capacité des trains puisque dans les gares du RER E les quais font 225 mètres, alors que l'idée est quand même pour la grande ligne d'avoir des trains de 300, 400 mètres peut-être. C'était des trains courts, il aurait fallu rajouter des trains et cela n'était pas possible puisque l'on ne créait pas de capacité. Donc Eleonor est arrivé dans un cul-de-sac et s'est arrêté pour toutes ces raisons.

(Intervention inaudible hors micro.)

Philippe ADAM : C'est bien le cas. Aujourd'hui, on mutualise. C'est pour cela que l'on a des problèmes, que l'on est limité en capacité et que l'on a des problèmes de ponctualité puisque l'on a une mutualisation : on a deux voies, et sur ces trains on mutualise des trains normands qui voudraient ne pas s'arrêter et des trains franciliens qui, eux, veulent s'arrêter. C'est bien cette mutualisation qui pose problème aujourd'hui.

Olivier GUÉRIN : Il y avait une intervention. Monsieur ?

Patrick BOLLI, Élu à Courbevoie : Contrairement à ce que disait l'adjointe au maire du Havre, sur le flux des clients, des passagers, on est peut-être en train de prendre le problème à l'envers, parce qu'on est en train de créer – en améliorant parce qu'il faut les améliorer, certes – un nouvel appel d'air pour qu'il y ait encore plus de gens qui puissent venir travailler sur la région parisienne. Le schéma que vous avez montré tout à l'heure avec le couple, l'un travaille dans une ville, l'autre travaille dans une autre, ils sont souvent à égale distance, à une heure, une heure et quart, ce qui est fréquent en Ile-de-France – j'appelle cela la grande transhumance – ; or, est-ce qu'aujourd'hui on ne devrait pas avoir une pensée politique cette fois, pour que justement on rapproche le lieu de travail des gens de leur habitat, plutôt que de leur faire faire une grande transhumance ? Je ne suis pas d'accord avec Madame l'Adjointe au maire, parce que je ne veux pas faire une heure et quart pour aller diner au Havre alors que je peux aujourd'hui rester à une demi-heure de chez moi. On ne devrait pas créer cet appel d'air. On est en train encore de créer un appel d'air.

Pourquoi tout concentrer sur l'Ouest parisien ? Il y a aussi l'Est parisien. Marne-la-Vallée avait été entre autres créée pour être une zone également d'attractivité, que l'on a un peu abandonnée mis à part Disney. Il y a aussi le Plateau Saclay, pourquoi est-ce que l'on ne va pas plus sur le Plateau de Saclay ? Il y a d'autres zones d'attractivité que La Défense aujourd'hui, et même que Paris-Saint-Lazare. Je suis désolé, mais Paris-Saint-Lazare, aujourd'hui, c'est un cul-de-sac. Aujourd'hui, il y a déjà d'énormes difficultés, rien qu'avec les trains du Transilien, parce que la gare est en travaux, parce que etc., etc. Il faudrait peut-être penser le schéma de transports francilien, mais également vers La Manche et l'Atlantique, différemment, et ne pas tout concentrer uniquement sur Paris.

Je rejoins le Monsieur de la CGT qui disait aussi : si l'on avait entretenu le matériel, si l'on avait entretenu le réseau ? Parce qu'aujourd'hui le problème est là également : on n'a pas entretenu le matériel, on n'a pas entretenu le réseau, ce qui fait qu'on en arrive à un état déplorable. Pourquoi tous les matins, ceux qui prennent le Transilien, peu importe la ligne, y a-t-il des retards systématiques qui vont entre 5, 40, 45, 50 minutes ?

Merci.

Sylvain ALONSO : Je travaille sur le port d'Achères, mais je travaille sur le schéma directeur du RER A. J'aimerais faire deux ou trois précisions sur les investissements qui sont réalisés. Je vais parler de ce que je connais, je vais parler de la ligne A.

Sur la ligne A, rien qu'en dépenses d'entretien, en 2009, on a dépensé 17 millions d'euros. Ces dépenses sont souvent accrues de 1 million d'euros environ par an pour atteindre 20 millions d'euros prévus en 2012. Pour ce qui est des dépenses de renouvellement, donc qui viennent s'additionner à celles-ci, on a, en 2010, 10 millions d'euros, en 2011, 6,2 millions d'euros ; en 2012 on prévoit 35 millions d'euros du fait d'un renouvellement en voies ballast qui est une opération lourde, exceptionnelle, c'est vrai. Donc un renouvellement ballast de 30 millions d'euros entre Neuville-Université et Cergy-Préfecture. À cela, on ajoute aussi des démarches liées au schéma directeur de la ligne, c'est-à-dire des modifications d'infrastructures pour améliorer la régularité des trains, et faire en sorte qu'il y ait moins d'incidents et de situations perturbées.

Comprenez que pour les gens de la Direction régionale Ile-de-France, c'est un petit peu difficile d'entendre qu'il n'y a pas d'entretien, qu'il n'y a pas d'actions menées pour assurer le service des lignes.

Jean-Damien PONCET : D'une façon plus générale, je l'ai dit, l'investissement est étanche par rapport au budget de maintenance ou de renouvellement et d'entretien de RFF puisque l'investissement a été compensé par les suppléments de péages. Pour donner une autre illustration, RFF, chaque année, dépense 2 milliards d'euros dans le renouvellement de l'infrastructure et seulement 1 milliard dans les investissements neufs. Vous voyez donc qu'il n'y a pas abandon de l'infrastructure sous prétexte que des investissements neufs sont envisagés.

Sur les effets de concentration, cela peut marcher dans les deux sens. En tout cas, la LNPN n'est pas faite pour aggraver des situations, elle est faite pour donner des chances à des développements différents, précisément. J'ajoute que si l'on ne faisait rien, cela n'empêcherait pas le trafic d'augmenter, donc il faut en tout état de cause répondre à cette augmentation de trafic que nous prévoyons, Philippe l'a dit tout à l'heure, passer de 20 millions aujourd'hui, à 26 millions en 2025 si rien n'était fait, sans aucun projet. Donc il faut aussi répondre à cette croissance naturelle. Je pense, au contraire, que le projet, dès lors qu'il s'inscrit dans un projet de développement plus vaste, qui vise des finalités bien précises, à des chances d'aller à l'encontre des effets pervers que vous signalez.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Lionel FAVIER, Membre de l'AUT, Ile-de-France : Je rajouterai par rapport à tout à l'heure, que je suis également cycliste.

En ce qui concerne les gares, je voudrais juste faire une remarque : Didier LOURDIN disait que la Gare Saint-Lazare sera, après travaux, une gare agréable où prendre son train ne sera pas quelque chose qui pose difficulté. Je rajouterai une chose : c'est que ce soit également une gare où il soit agréable d'y stationner, pas seulement d'y passer le plus vite possible. Il y a une branche de la SNCF, « Gares et Connexions » qui fait un travail remarquable et des gares deviennent des endroits de vie qui participent véritablement de la qualité de l'urbanisme et

autour desquels s'organise l'urbanisme. Des rénovations ont été particulièrement réussies, je pense par exemple à la Gare de l'Est, pour ne citer que celle-ci.

Pour revenir à la Gare de La Folie, ce serait dommage qu'un manque de coordination entre les différents projets aboutisse au fait que l'on ne puisse pas définir architecturalement une gare qui ait une certaine qualité. Puisqu'Antoine GRUMBACH rappelait que La Défense fait partie de Paris, la Gare de La Folie pourrait devenir la septième grande gare de Paris puisque l'on ne peut pas dire que Bercy soit une grande gare. Il y a donc six grandes gares et cela pourrait devenir la septième s'il y a une définition architecturale de qualité qui puisse lui donner toute sa place dans la cité et dans la qualité de l'urbanisme. Je pense à ce qui a été fait à Berlin, avec l'œuvre de la Gare Centrale, de MEINHARD VON GERKAN, et là on peut espérer que ce que les Berlinois ont réussi – même si cette gare n'est pas parfaite du point de vue fonctionnel, mais architecturalement elle est réussie – les Parisiens puissent le réussir et puissent faire que la gare ne soit pas juste un endroit où l'on ne fait que passer le plus rapidement possible.

Deuxième point, comme je rappelais je suis cycliste, et Antoine GRUMBACH l'a rappelé également, le vélo est également un mode de transport à prendre au sérieux pour l'accès aux gares. Je sais de quoi je parle ici, à La Défense, puisque cela fait longtemps que les associations se battent pour que ce qui est quand même un pôle transport essentiel de la banlieue parisienne puisse être accessible aux vélos ; or, actuellement, les vélos ne sont pas strictement autorisés. Il ne faudrait pas que cet aspect des choses, déplorable à La Défense, qui tarde à être résolu, se répète dans les autres gares du projet LNPN et du Grand Paris.

Olivier GUÉRIN : Merci. Je vous propose de rester sur ces ambitions dans le futur, de saluer « Gares et Connexions » et ses réussites à la Gare de l'Est et que nous verrons bientôt à la Gare Saint-Lazare.

Je vous remercie de votre présence et de votre assistance. Notre prochaine réunion près d'ici aura lieu le 1^{er} décembre à Houilles. Nous serons avant, le 29 novembre à Vernon, et nous serons à Paris le 17 janvier sur les problèmes de financements.

Merci.

(fin à 21 h 15)