

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

Réunion Publique Locale

Houilles, le 1^{er} décembre 2011

Commission particulière du débat public

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

Maîtrise d'ouvrage

- Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission LNPN — RFF
- Philippe ADAM, adjoint au directeur de la mission LNPN — RFF
- Sylvie RUSSELLE, Chef de Projet, Direction régionale Ile-de-France, RFF

La séance est ouverte à 19 H 05 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Bonsoir. Nous allons commencer cette réunion. Monsieur le Maire a accepté de nous dire quelques mots d'accueil, ensuite, Marie-Françoise CORNIETI qui est membre de la Commission Particulière du Débat Public, présentera le débat public, RFF présentera le projet, et la discussion sera ouverte.

Monsieur le Maire, vous avez la parole.

MOT D'ACCUEIL

Alexandre JOLY, Maire de Houilles : Mesdames, Messieurs, je voudrais tout simplement vous souhaiter un bel accueil dans cette salle à Houilles, remercier la Commission et son Président, Olivier GUÉRIN, d'avoir accepté d'organiser ce débat et cette concertation sur Houilles, ce qui n'était pas gagné d'avance, tout comme Éole, mais c'est vrai que les transports et toutes les modifications ont une incidence sur la Boucle de Seine, et avec le Président de la Communauté de Communes et mes collègues maires, nous portons, effectivement avec tous nos concitoyens, une attention particulière à tous les transports et toutes les évolutions que cela aille du Grand Paris en passant par Éole, l'arrivée du T2 ; c'est un sujet d'actualité dans une Boucle de Seine qui est enclavée et très urbanisée.

Merci Monsieur le Président, merci aux membres de la Commission, merci aux représentants de RFF qui sont chargés de la mission de la Ligne Paris-Normandie, et je crois que tout peut

être dit à partir du moment où c'est dit avec courtoisie, pour que l'on puisse s'entendre les uns et les autres.

Merci.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Maire.

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Marie-Françoise CORNIETI, membre de la CNDP : Bonsoir. Nous vous accueillons ce soir pour un débat sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, la LNPN. Le but de cette réunion est de vous permettre de poser des questions, d'obtenir des réponses, donc de vous informer et de donner votre avis sur ce projet.

Ces débats – celui de ce soir, ceux que nous organisons par ailleurs – sont organisés par la Commission Nationale du Débat Public, en application du Code de l'Environnement. Cette Commission Nationale du Débat Public a nommé notre Commission Particulière, dont font partie cinq membres. Trois d'entre eux sont présents ce soir :

- Olivier GUÉRIN
- Pierre-Gérard MERLETTE
- Moi-même

Cette Commission Particulière est indépendante du maître d'ouvrage, c'est-à-dire de Réseau Ferré de France, et des acteurs du projet qu'ils soient politiques, économiques ou autres. Par ailleurs, notre Commission est neutre, c'est-à-dire qu'à aucun moment elle ne donne d'avis sur le projet, à aucun moment elle n'exprime d'opinion sur ce projet. Notre rôle est de veiller à ce que ce débat fonctionne le mieux possible, que vous ayez toutes les réponses aux questions que vous pouvez vous poser, dans la transparence la plus totale.

Vos avis, vos critiques, vos suggestions sont, en effet, extrêmement importants, parce que nous en rendrons compte à la fin de ce débat qui prend fin le 30 janvier par la réunion de clôture de Caen, et nous avons ensuite à réaliser une synthèse de ce qui s'est dit. Nous allons rendre compte avec l'exactitude la plus précise des avis, des observations, des suggestions qui ont été exprimés tout au long de ces débats. Notre compte rendu va servir à Réseau Ferré de France pour qu'il décide au final de ce qu'il va faire de son projet :

- Va-t-il le garder tel quel ?
- Va-t-il le garder, mais en l'améliorant de vos propositions et suggestions ?
- Va-t-il y renoncer ?

Vous voyez à quel point votre intervention, votre participation est importante.

Ce débat, nous l'organisons depuis le 3 octobre dernier jusqu'au 3 février prochain.

Il porte sur :

- ✓ L'opportunité du projet : faut-il ou non réaliser ce projet ?

- ✓ Ses objectifs : les objectifs sont nombreux : ponctualité, fréquence, gains de temps, transports de marchandises. Vous voyez s'afficher sur cet écran quelques-uns des objectifs qui sont recherchés par ce projet.
- ✓ Ses grandes caractéristiques : parmi les grandes caractéristiques de ce projet, il y a les tracés. Vous avez sans doute vu dans les documents qui vous ont été remis, que vous avez pu prendre dans l'entrée de cette salle, qu'il y a différents tracés qui sont proposés entre Paris et Mantes d'une part, entre Mantes et la Normandie, d'autre part. D'autres solutions sont-elles proposées ? Cela fait aussi partie des caractéristiques du projet.

Ce débat public est organisé dans le respect de trois grands principes :

- la transparence : toute l'information est mise à votre disposition ;
- l'équivalence : chacun peut exprimer son point de vue dans les mêmes conditions. Il n'y a pas de différence de traitement en fonction du statut des intervenants ;
- l'argumentation : il est très important que les positions qui sont prises par les uns ou par les autres soient argumentées. Pourquoi ? Pour que l'on puisse en discuter.

Dans le cadre du débat, nous avons des réunions.

➤ Les réunions publiques

Nous avons 25 réunions en tout, celle de ce soir est la quinzième. Vous voyez sur l'écran s'afficher le déroulé de ces réunions.

Des réunions locales en bleu, par lesquelles nous avons souhaité commencer pour être au plus près des questions, des préoccupations du public que nous rencontrons localement comme ce soir.

Ensuite, nous allons avoir (vous les voyez en rouge) des réunions thématiques. Nous les avons placées à la suite des réunions locales pour qu'elles puissent être nourries des préoccupations qui se seront exprimées au cours des réunions locales. Ces réunions thématiques, comme il est peut-être difficile à tout le monde de pouvoir s'y rendre (vous voyez que différents thèmes sont proposés), sont diffusées en direct sur internet. Cela veut dire que, de chez soi, relié par internet, on peut poser des questions et obtenir des réponses comme si on était présent dans la salle. Je vous donne donc dès à présent rendez-vous à ces réunions thématiques.

➤ Le site internet

Non seulement nous organisons des réunions comme celle de ce soir, mais la Commission a un site internet. Le site internet du débat. Vous voyez qu'un grand nombre de personnes, et un nombre grandissant de personnes donnent son avis sur ce site internet. C'est ouvert à tous, il suffit de se connecter et d'aller sur le site de la Commission.

Vous pouvez également poser des questions et vous recevrez des réponses. Nous veillons à ce que toutes les questions obtiennent des réponses.

Sur ce diagramme, vous avez une idée du type de questions qui sont posées par les internautes.

➤ Les cahiers d'acteurs

Enfin, nous avons des cahiers d'acteurs. Vous avez vu dans l'entrée, posées sur la table, un grand nombre de publications rédigées par des personnes morales qui ont la possibilité de rédiger ce que l'on appelle « les cahiers d'acteurs » : 30 à ce jour, d'autres sont en cours de validation. Elles expriment des points de vue particuliers, mais nous veillons, là aussi, à ce que ces points de vue soient argumentés.

Ce débat évolue en fonction de ce qui se dit au cours des réunions locales, et nous en tenons compte. C'est ainsi que nous avons relevé qu'un grand nombre d'intervenants s'interrogent sur l'opportunité de réaliser le projet tel quel, notamment, en raison de son coût, et se demandent s'il ne vaudrait pas mieux, s'il ne serait pas plus opportun d'améliorer ce qui est existant. C'est pourquoi nous avons lancé une étude complémentaire portant sur l'amélioration de la ligne actuelle, du point de vue du coût des travaux, avec une étude qui est demandée sur le ratio entre le coût des travaux et les performances attendues. Nous devrions recevoir cette étude vers le 15 janvier.

Que se passe-t-il après le débat public, c'est-à-dire après les 30 janvier, notre dernière réunion ?

Nous publions un compte rendu. Ensuite, le Président de la Commission Nationale du Débat Public établit un bilan. Et enfin, le maître d'ouvrage qui reçoit ces documents rend publique sa décision. Il a trois mois pour rendre publique sa décision définitive. Vous voyez que les choses sont enserrées dans des délais assez brefs.

Je passe la parole maintenant aux deux représentants de Réseau Ferré de France qui vont vous expliquer, vous donner des informations sur le projet tel qu'il a été conçu, et bien sûr, le débat commencera ensuite.

PRÉSENTATION DU PROJET LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

Jean-Damien PONCET, Responsable de la mission Ligne Nouvelle Paris Normandie (RFF) : Bonsoir. Nous sommes, Philippe ADAM et Jean-Damien PONCET, responsables de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à Réseau Ferré de France.

Réseau Ferré de France, si vous avez pratiqué les réunions du débat public Éole, vous savez ce que c'est, mais je le rappelle quand même : c'est l'établissement public qui gère le réseau ferré national, c'est-à-dire qui l'exploite, qui l'entretient, qui le développe, et sur ce réseau circulent des trains des entreprises ferroviaires qui paient des péages pour utiliser les voies ferrées.

Nous allons vous présenter le projet en commençant par les objectifs.

Les objectifs sont déterminés par une situation actuelle : celle du réseau entre Paris et la Normandie, réseau que vous connaissez bien dans sa partie francilienne et sur lequel se posent un certain nombre de problèmes.

La saturation :

Il y a d'abord une capacité insuffisante : c'est un réseau qui fonctionne aux limites de ses capacités, on peut dire aussi au bord de la saturation. Aujourd'hui, 14 trains par heure et par sens peuvent utiliser cette voie ferrée du Groupe 5. Avec Éole, le nombre pourra passer à 16, mais l'ensemble des besoins identifiés compte tenu de la croissance de la demande est évalué jusqu'à 36 trains par heure et par sens.

La ponctualité :

C'est un réseau sur lequel on observe une ponctualité insatisfaisante. On cite ici les arrivées du matin qui sont en retard à raison de 25 % des trains – je parle des retards de plus 5 minutes – à Paris, et à raison de plus de 35 % ; voire 40 % pour les trains du soir sur respectivement Le Havre et Cherbourg, une grande partie des problèmes rencontrés par ces trains se situant sur la partie Paris-Mantes.

Les vitesses :

C'est un réseau, également, sur lequel les vitesses plafonnent. Ce petit schéma qui montre symboliquement qu'on a atteint un sommet en 1970 avec l'électrification des lignes, et depuis, cela a plutôt tendance à régresser.

Bref, c'est un réseau ancien utilisé à ses limites et qui ne donne plus satisfaction.

On peut citer deux grands objectifs du projet qui sont largement indissociables :

Le premier grand objectif est d'améliorer les déplacements du quotidien : il s'agit de permettre des déplacements plus fluides vers les grandes villes, entre les villes normandes et Paris, en particulier. Il s'agit aussi à l'occasion de cet exercice ou de ce projet de permettre un développement des transports express régionaux et une amélioration ou un développement des RER en Ile-de-France.

Le deuxième grand objectif est une des conséquences du projet du Grand Paris, c'est un des volets du projet du Grand Paris, consistant à chercher à mieux tirer parti de la présence des ports de l'estuaire de la Seine pour le développement de la région Ile-de-France, pas forcément pour concentrer encore plus l'activité, mais pour, au contraire, essayer d'imaginer un partenariat, un ensemble qui fonctionnerait d'une façon complémentaire au bénéfice de l'ensemble des territoires. Il s'agit, à la poursuite de cet objectif de développement du territoire, principalement, du point de vue du projet dont nous parlons ce soir, de réduire les temps de parcours, c'est-à-dire d'améliorer les possibilités d'aller d'un endroit à un autre pour y travailler, pour y habiter, pour y faire du tourisme.

Vu de la Normandie, il s'agit de venir plus vite à Paris, et en particulier, de venir aussi plus vite vers certains points stratégiques ou d'intérêts supérieurs – pour faire court – tels que La Défense ou Roissy.

Il s'agit aussi, à travers ce projet, d'assurer des connexions meilleures entre les villes normandes elles-mêmes, avec tout le tissu de villes moyennes qui sont assez nombreuses sur les territoires auxquels nous nous intéressons.

Ces objectifs ont été précisés dans le cadre d'un Comité de Pilotage qui a réuni les élus des principales collectivités territoriales d'Ile-de-France, de Normandie, Haute et Basse, ainsi que les représentants du monde économique.

Le Comité de Pilotage a décliné des objectifs quasiment fonctionnels pour le projet sur la base desquels RFF a élaboré le projet, qui sont :

- Des objectifs de dessertes : on parle là de trains qui sont plus ou moins des trains directs, des trains de dessertes locales, des trains semi-directs. Combien de trains ? S'arrêtant dans quelles gares ? Avec quelle fréquence ?
Des objectifs de ce type ont été définis.
- Des objectifs de qualité de services en termes de ponctualité, de places assises, de confort.

Derrière ces deux premiers objectifs se cache toute la question de la capacité déjà évoquée.

- Des objectifs de temps de parcours : là, on est plutôt dans la question de l'accessibilité et du développement. Les objectifs de temps de parcours ont été définis pour les principales liaisons telles que Paris-Le Havre en 1 h15, Paris-Caen en 1 h15, Paris-Rouen, en 45 minutes.
- Des objectifs concernant le fret : il s'agit, à l'occasion de ce projet qui est fondé sur l'idée qu'il faut s'appuyer sur le développement portuaire, de s'assurer que précisément ce développement pourra avoir lieu ; or, il est en partie conditionné par la possibilité de desservir ces ports par des liaisons ferroviaires performantes pour transporter les conteneurs, notamment ; des liaisons performantes, cela veut dire que les voies ont les capacités suffisantes pour que ces trains puissent passer, bien souvent en plus des trains de voyageurs. Il faut que les sillons utilisés par ces trains soient fiables, de bonne qualité et leur permettent une vitesse moyenne correcte.

Sur la base de ce cahier des charges, on a commencé par regarder ce qu'il était possible de faire avec le réseau actuel. Le réseau actuel, cela fait maintenant 20 ans que l'on a commencé à esquisser des projets pour surmonter les difficultés rencontrées, qui ne sont pas tout à fait nouvelles. Nos aînés n'étaient pas forcément plus bêtes que nous, et on est arrivé à peu près à la même conclusion que ce n'était pas avec le réseau actuel qu'on allait y arriver. Donc, nous proposons, c'est l'objet du débat, une Ligne Nouvelle qui réorganise le réseau. Il ne s'agit pas de faire une ligne qui va intervenir en parallèle et de façon indépendante du réseau actuel, mais il s'agit d'une ligne qui permet de réorganiser l'ensemble des dessertes sur le réseau en question, pour les voyageurs et pour le fret.

Cette Ligne Nouvelle qui va apparaître sur l'image sous la forme d'une colonne vertébrale ou d'une arête de poisson rouge, Philippe va maintenant vous préciser en quoi cela consiste,

quels sont les scénarios et dans quelle mesure votre territoire en particulier est concerné puisque si nous sommes ici, c'est aussi pour donner suite à des choses qui ont été dites il y a à peu près un an maintenant.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie, RFF : Bonsoir. Effectivement, ma tâche, maintenant, va être de vous emmener un petit peu dans le détail du projet tel que nous l'avons conçu en essayant de vous amener à comprendre les grands tenants et aboutissants, et un certain nombre de points techniques qui nous ont paru importants.

Ma présentation sera en trois parties : je vais vous parler un petit peu de la Normandie, de façon très brève, mais évidemment, s'il y a des questions, on pourra y revenir. Puis, on viendra en Ile-de-France où j'expliquerai à la fois quel est le projet en Ile-de-France, et ce qu'il peut apporter, à notre sens, à ce territoire. Et l'on fera un petit zoom sur La Défense qui est un territoire proche, sur lequel il y a une perspective de desserte nouvelle au travers de cette ligne.

La partie normande

Sur la Normandie, nous avons conçu trois scénarios qui se distinguent par le point où les deux lignes se détachent : une vers Rouen et Le Havre, l'autre vers Caen. Ces trois scénarios ont des coûts qui sont proches pour les deux premiers et beaucoup plus importants pour le troisième, puisque ce troisième scénario suppose une traversée nouvelle de l'estuaire au niveau du Havre et donc un certain nombre d'ouvrages qui sont coûteux à cet endroit, mais aussi au niveau de Rouen.

En face de ces coûts, des trafics qui sont relativement équivalents : 30 millions de voyageurs par an, ce qui est un trafic important pour une Ligne Nouvelle. C'est un trafic qui somme tous les trafics, c'est-à-dire qu'il y a des trafics Paris-Normandie, des trafics à l'intérieur de la Normandie, et il y a des trafics à l'intérieur de l'Ile-de-France, qui s'ajoutent pour cette ligne un petit peu atypique, comme je vais vous l'expliquer.

Donc, 30 millions de voyageurs se comparent à 20 millions de voyageurs aujourd'hui. Si l'on ne réalisait pas le projet, à l'horizon 2025 on arriverait à 26 millions de voyageurs, et le projet apporte 4 millions de voyageurs supplémentaires, dont les trois quarts sont des voyageurs qui aujourd'hui prennent leur voiture et qui grâce à l'apport du projet préféreraient le train.

La partie francilienne

En premier, le postulat de base, la question fondamentale, est de séparer les trains normands et les trains franciliens.

Aujourd'hui, sur la ligne qui passe ici à Houilles, qui va de Paris à Mantes-la-Jolie, vous avez les 14 trains dont parlait Jean-Damien, qui sont des trains différents :

- certains ne s'arrêtent pas entre Paris et Mantes, ou en tout cas, aimeraient bien ne pas s'arrêter, parfois ils s'arrêtent, mais ce n'est pas volontaire ;

- des trains franciliens qui desservent les villes intermédiaires et qui, eux, évidemment, s'arrêtent dans un certain nombre de gares et je crois savoir qu'on aimerait bien que certains s'arrêtent plus.

Le projet qui vient immédiatement, c'est le projet d'Éole que vous connaissez probablement tous. Il s'agit là, pour mémoire, de raccorder, de créer un tunnel entre Hausmann-Saint-Lazare et puis la zone de Nanterre. À partir de Nanterre, on retrouve la ligne actuelle, et les trains poursuivent jusqu'à Mantes-la-Jolie. Cela veut dire que l'on a réglé une partie du problème avec Éole, puisque l'on a séparé ces trafics entre Paris et Nanterre, et c'est une partie extrêmement importante puisqu'une grande partie des problèmes qui se posent sur la ligne est due à l'exploitation un peu compliquée de Paris-Saint-Lazare et ce mélange de trains de banlieue et de trains plus grande ligne à cet endroit-là.

Donc, le prolongement d'Éole à l'ouest, LNPN arrive ensuite et vient s'occuper de la deuxième partie de cette séparation, c'est-à-dire à l'ouest de Nanterre, pour créer une Ligne Nouvelle jusqu'à Mantes qui permet que les trains qui n'ont pas d'arrêt entre Paris et Mantes utilisent une Ligne Nouvelle où il n'y a pas de gare, ou disons peu de gares – on va y revenir – et sur la ligne actuelle, le RER qui se trouve dégagé de l'ensemble de ces trains qui n'ont pas d'arrêt à y faire, permet donc de développer de nouveaux services sur cette ligne.

Ces nouveaux services, quels sont-ils ?

Je vais vous décrire quelles sont toutes les possibilités que l'on entrevoit. Il est clair que la définition précise du service qui sera offert reste à travailler. Ce sera le travail du STIF avec, bien sûr, la SNCF et avec RFF, mais c'est un travail qui reste devant nous. En tout cas, ce que je peux vous expliquer ce soir, c'est toutes les potentialités qui sont offertes au travers du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

- Le RER E

Le premier sujet est celui du RER E puisqu'à l'horizon de la mise en service de ce projet, on aura une trame de six trains par heure Paris-Mantes, et la question peut se poser de développer ce trafic au-delà, donc avec de nouvelles possibilités offertes par le fait que les trains de grande ligne ne sont plus sur la ligne, qui sont assez importantes. C'est le premier point : augmenter la fréquence sur ce RER E.

Le deuxième point, et je crois que vous êtes ici particulièrement sensibles à cette question, c'est celle des points d'arrêt. Les points d'arrêt aujourd'hui du RER E sont ceux-là. Vous savez que les trains ne peuvent pas, pour des raisons techniques, justement à cause de ce mélange de trains normands et de trains franciliens, s'arrêter entre Poissy et Nanterre, notamment à Houilles-Carières, et donc le fait de les enlever permet d'imaginer – on l'a vérifié – qu'un certain nombre de trains s'arrêtent dans les gares de la Boucle de Montesson, éventuellement à Achères, de manière à compléter la desserte permise par le RER E.

Évidemment, cela supposera une réorganisation un petit peu complète des dessertes, puisque les gens de la Mantes-la-Jolie ne souhaiteront pas forcément s'arrêter à toutes les gares, mais le fait que l'on puisse augmenter les fréquences et avoir un certain nombre de trains

supplémentaires permet d'envisager des trains avec des missions différenciées qui permettent de satisfaire, je crois, un maximum de voyageurs.

- Les Tangentielles

Le troisième point est celui des tangentielles. Vous savez qu'il y a dans cette partie ouest de l'Ile-de-France deux grands projets de lignes tangentielles, c'est-à-dire des lignes qui ne sont pas des lignes radiales allant vers Paris. La Tangentielle Ouest entre Saint-Germain-en-Laye, Versailles d'un côté, et Achères, Cergy de l'autre ; et plus près d'ici, la Tangentielle Nord, au départ de Sartrouville vers Argenteuil et jusqu'à Noisy-le-Sec dont ma collègue, chef de projet vous parlera un peu plus abondamment tout à l'heure. Donc, le fait de pouvoir arrêter les trains du RER E dans ces gares va permettre d'assurer des connexions entre le RER E et ces tangentielles, et du coup, d'offrir des possibilités de déplacements : aller des Mureaux jusqu'à Argenteuil sera possible alors que ce n'est pas possible facilement, il faut passer par Paris, au moment où le RER E sera mis en service.

- Le RER A

Enfin, par ricochet, une réflexion sera menée sur l'amélioration de l'offre du RER A. Il y a des besoins très importants au niveau de Cergy qui aujourd'hui ne trouvent pas leurs solutions, et au travers du projet, on va réfléchir à un certain nombre de solutions.

Vous voyez, nous avons conçu le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie de manière à ce que l'ensemble des territoires qui sont traversés en Normandie, en Ile-de-France, puissent bénéficier de ce projet et qu'il ne s'agit pas d'un TGV qui traverse le territoire entre les grandes métropoles sans bénéfice pour les territoires traversés.

Concrètement, comme cela se passe-t-il ?

La première chose qu'il faut dire est que le Terminus de tous ces trains reste Paris-Saint-Lazare. Donc, les trains vers la Normandie restent Terminus à Paris-Saint-Lazare. D'autres solutions avaient été évoquées, mais l'intérêt de desservir Paris-Saint-Lazare fait que l'on reste dans cette gare.

Depuis Paris-Saint-Lazare, on emprunte jusqu'à la zone avant Nanterre la ligne existante où là les scénarios de Ligne Nouvelle se déploient. On arrive dans la zone de Mantes et là, des trains pourront aller jusqu'à Mantes en reprenant la ligne actuelle qui serait doublée à cette occasion, et les trains qui n'ont pas d'arrêt à faire à Mantes-la-Jolie, contournent Mantes par un contournement à réaliser par le sud et ils poursuivent vers l'ouest.

- Des gares nouvelles prévues :

- Une gare nouvelle à Nanterre-La Défense, j'y reviendrais plus particulièrement
- Une gare nouvelle du côté d'Achères, au niveau de la Confluence qui serait utile pour des trains plutôt TGV qui, venant de Normandie, iraient ensuite vers d'autres régions françaises sans passer par les gares parisiennes.

- Quatre scénarios :

Un scénario plus au nord que l'on a appelé « Confluence-Les Mureaux », je vais revenir un peu plus précisément sur ces tracés, « Confluence-Chanteloup », « Confluence-Poissy » — ces trois premiers scénarios passent par Confluence et se distinguent par leur passage au-delà, et un scénario plus direct, qui ne dessert pas la gare d'Achères-Confluence.

Je vais me permettre de corriger ce qu'a dit Madame CORNIETI : il ne s'agit pas de tracé aujourd'hui. À ce stade, nous n'avons pas de tracés précis, nous avons ce que l'on appelle « des options de passages », c'est-à-dire des bandes dans lesquelles nous chercherons, si nous poursuivons le projet au-delà du débat public, des tracés. Mais il s'agit aujourd'hui de bandes plus ou moins larges en fonction des contraintes que nous avons, dans lesquelles les futurs tracés s'inscriront et nous ne connaissons pas, à ce stade du projet, le point de passage précis d'une ligne. On est vraiment aux prémices et il y a tout un travail d'étude qui sera nécessaire pour aller plus loin.

Scénario « Confluence-Les Mureaux »

Ce premier scénario, depuis Nanterre, suit approximativement le tracé de la ligne actuelle, donc il ne passe pas très loin de Houilles. On arrive dans la zone d'Achères et il se poursuit et retrouve la ligne actuelle et poursuit ensuite soit vers Mantes, soit par le contournement.

J'ai oublié de préciser un point sans doute important pour vous. Vous avez deux couleurs plus ou moins sombres : en sombre, c'est que l'on est plutôt en souterrain, et en clair, c'est qu'on est à l'air libre. Donc, dans la première partie du projet, et ça, dans les quatre scénarios, on est sur un tracé souterrain. Évidemment, la densité urbaine ne permet pas d'envisager une ligne aérienne dans cette première partie de l'Ile-de-France.

Scénario « Confluence-Chanteloup »

Le second scénario suit la même trajectoire jusqu'à Achères et coupe tout droit, sort en aérien dans la boucle de Chanteloup, et poursuit ensuite vers Mantes et son contournement.

Scénario « Confluence-Poissy »

Le troisième scénario, avec également le même début, essaie de retrouver le plus vite possible l'autoroute A13 pour essayer d'être le plus proche possible de cette infrastructure, pour générer le moins de nuisances supplémentaires, donc jusqu'à Mantes d'une part, et au-delà.

Scénario « Mantes Direct »

Ce dernier scénario est un tracé plus direct qui, en souterrain, arrive jusqu'à la zone d'Orgeval et poursuit le long de l'autoroute.

Quelques éléments de comparaison de ces quatre scénarios :

✧ Le coût

Le coût s'étage pour les scénarios entre 3,9 et 4,9 milliards d'euros : 3,9 est celui qui sort dans la Boucle de Chanteloup ; 4,9 celui qui va plutôt plus au nord traverser Les

Mureaux, auquel s'ajoute le contournement de Mantes qui est chiffré à 0,5 milliard d'euros.

✧ Les temps de parcours

Le temps de parcours Paris-Mantes est relativement équivalent dans les quatre cas. Le troisième, dont vous voyez le tracé un peu plus alambiqué, est un petit peu plus long puisque le linéaire de ligne est plus long également.

Ce que l'on peut voir ici, c'est que ce n'est pas en Ile-de-France que le projet gagne du temps vers la Normandie, puisque le temps Paris-Mantes est aujourd'hui de 30 minutes, et à l'horizon du projet, on est à 26 minutes. On gagne un petit peu de temps, mais nous avons cherché en Ile-de-France plutôt à gagner de la capacité de manière à ce que nous puissions véritablement faire en sorte que tous les trains normands, y compris ceux qui sortent à Mantes et qui vont jusqu'à Vernon – qui sont des trains qui vont rester des trains lents, qui ne rouleront jamais à des vitesses très élevées – puissent utiliser cette ligne. Donc, sur cette ligne, on circulera à 160 km/h, peut-être dans un futur plus lointain à 200 km/h si tous les trains, à cet horizon, même ceux qui ne vont pas très loin, sont capables de rouler à cette vitesse, mais on est sur une portion du projet qui est véritablement ici pour la capacité, et la question de la vitesse est plutôt les scénarios vers la Normandie où là on roule à une vitesse de 250 km/h.

✧ Les enjeux environnementaux

D'un point de vue environnemental, très résumé, on a quelques enjeux :

- les enjeux de traversée de la Seine, même si l'on est en souterrain, on a un certain nombre de nappes qu'il faudra bien évidemment respecter ;
- des enjeux plutôt urbains sur le tracé nord qui est proche de la ligne actuelle et donc proche de zones plutôt plus agglomérées ;
- des enjeux plutôt agricoles dans les autres scénarios qui s'éloignent de la Vallée de la Seine et donc s'établissent sur des terroirs plutôt agricoles ;
- la Vallée de la Vaucouleurs qui présente un enjeu particulier qu'il faudra bien traiter.

Zoom sur Nanterre-La Défense

➤ Pourquoi desservir Nanterre-La Défense ?

C'est un point de concentration d'emplois qui est extrêmement important. Vous voyez là la concentration des emplois. Le premier point, celui qui ressort le plus, est celui que l'on appelle « le quartier central d'affaires » qui est autour de la gare Saint-Lazare, d'où l'intérêt d'aller à cette gare Saint-Lazare, mais le deuxième, c'est La Défense.

La Défense, c'est aussi un point de concentration de transports avec des lignes très importantes : le RER A, le RER E qui permettraient, venant de l'ouest en s'arrêtant là, d'aller facilement dans un certain nombre d'endroits à l'est de Paris ; c'est aussi le futur métro automatique qui doit permettre à l'ensemble des habitants de l'ouest de venir à La Défense chercher un moyen facile et fréquent, performant, d'aller à Roissy, notamment.

Nous avons envisagé une gare la plus proche possible de la Grande Arche, mais pour un certain nombre de raisons, cela fonctionne mal, donc notre scénario préférentiel est plutôt une gare située au niveau de La Folie, la gare RER A Nanterre-Préfecture n'est pas très loin. Vous voyez là, matérialisées, les gares du Grand Paris, donc on est bien à la recherche d'un lieu qui soit évidemment à la fois un lieu où techniquement les choses sont possibles, mais aussi un lieu où ces connexions avec les transports lourds sont assurées au mieux.

- Comment dessert-on Nanterre-La Défense ?

La desserte en ligne

Dans le projet, il y a deux possibilités. Une possibilité que nous avons appelé « en ligne » où vous avez en noir la ligne actuelle, en jaune le quartier d'affaires. Vous voyez que l'on ne passe pas très loin aujourd'hui. La première idée est que les trains plongent au niveau d'une gare qui s'appelle « Les Vallées », et passe à La Défense où l'on dessert cette gare et ensuite on poursuit en souterrain, donc vers l'ouest. C'est ce que l'on appelle la desserte en ligne puisque Paris-Saint-Lazare et La Défense sont desservies successivement.

La desserte en fourche

La seconde possibilité est d'avoir une ligne qui se détache plutôt du côté de la gare de La Garenne-Colombes, qui plonge à ce niveau-là et poursuit vers l'ouest, et d'imaginer une branche qui parte de La Défense et qui la rejoigne pour aller vers l'ouest. Donc là, on voit tout de suite que d'un point de vue fonctionnel, c'est assez différent puisque dans le premier cas, tous les trains peuvent desservir les deux gares et là, nous avons des trains différents qui partent d'une gare ou qui partent de l'autre gare.

Le coût de cette fonction de la desserte de La Défense par rapport à une solution où l'on serait simplement sur ce raccordement est d'environ 1 milliard d'euros.

Jean-Damien PONCET : Je prends la parole juste quelques secondes pour rappeler les deux grandes ambitions déjà dites. C'est peut-être un peu moins pertinent de le rappeler ici, mais dans d'autres réunions ça l'était.

Il s'agit de contribuer au développement des territoires, des notions plutôt de vitesse et de répondre aux besoins de déplacements du quotidien, des notions à la fois de vitesse, mais surtout de capacité.

J'insiste sur les déplacements du quotidien. On s'est efforcé évidemment de prendre en compte non pas seulement les usagers d'aujourd'hui déjà connus, mais également les usagers de demain qui pourraient être en principe plus nombreux compte tenu des questions énergétiques sur lesquelles je n'insiste pas.

Pour atteindre ces deux grandes ambitions, ce que nous proposons, c'est bien de redessiner un réseau. Vous avez vu à quel point le projet LNPN s'imbrique et conditionne les possibilités de développement sur le réseau existant – c'est vrai en Ile-de-France, c'est vrai également en Normandie – et nous nous efforçons de proposer un projet adapté au territoire. C'est donc un projet innovant qui, du coup, pose tout un tas de questions qui peut-être ce soir vont se présenter.

En tout cas, c'est un projet qui est né dans la concertation puisque le Comité de Pilotage dont je parlais tout à l'heure a permis d'en dresser les grands objectifs. Il a permis aussi de valider, en quelque sorte, les hypothèses qui sont soumises au débat. Et cela se poursuit dans la concertation puisque ce projet bénéficie de la « procédure » de l'exercice du débat public pour essayer de l'améliorer et de faire en sorte de lui donner toutes ses chances d'être un jour réalisé.

Nous sommes une petite équipe à votre disposition, ce soir, mais également sur le site internet pour répondre à vos questions. N'hésitez pas.

Olivier GUÉRIN : Merci. La présentation va être complétée en ce qui concerne ce secteur par une présentation de la Tangentielle Nord, par Madame Sylvie RUSSELLE qui est Directrice régionale Ile-de-France, RFF. Merci, Madame.

PRÉSENTATION DU PROJET TANGENTIELLE NORD

Sylvie RUSSELLE, Chef de Projet, Direction régionale Ile-de-France, RFF : Bonjour. Je ne suis pas directrice, mais chef de projet Tangentielle Nord. Je ne suis pas tout à fait dans les mêmes délais, puisque nous avons fini le débat public. En fin de compte, la Tangentielle Nord est le premier grand projet de rocade. C'est la première tangentielle, effectivement, qui va permettre d'aller d'ouest en est, sur la région parisienne.

On voit ici le tracé. Effectivement, on reliera à terme de Sartrouville à Noisy-le-Sec, en passant par toutes les gares : Sartrouville, Argenteuil, Epinay, vous allez sur Pierrefitte, Stains, Dugny-La Courneuve, Le Bourget, Noisy-le-Sec.

On s'aperçoit qu'en fin de compte, au niveau de la relation par rapport à Paris, nous ne passons plus par Paris, mais nous pourrions aller directement d'est en ouest. Au plus loin de Paris, on est autour de 14 km par rapport à la capitale, et sur Noisy-le-Sec, on arrive à être vers 3 ou 4 km au nord de la capitale. Donc, c'est vraiment un projet qui est au niveau d'une zone 3. Si vous prenez votre passe Navigo, cela vous donne à peu près la latitude par rapport à la région parisienne.

Pourquoi ce projet a-t-il été fait ?

Comme on le disait tout à l'heure, comme déjà beaucoup d'intervenants l'ont dit, il est très important pour tous les Franciliens de pouvoir améliorer leur vie quotidienne pour les déplacements. On souffre tous, effectivement, des retards de trains, des correspondances, de devoir passer par Paris ; trois changements pour aller travailler, c'est compliqué.

D'autre part, vous avez vu par rapport au tracé, il y a des territoires, en particulier sur le nord de Paris, qui ont besoin d'être revitalisés, qui ont besoin de se déplacer facilement. On a tous lu dans les journaux que certaines fois, des adresses ne plaisent pas sur un Curriculum Vitae, par exemple. Donc, ce projet de tangentielle va servir à ces populations de pouvoir être redynamisées, donner de la vie aux quartiers, remettre des commerces, améliorer tout ce qui est urbain. On s'aperçoit en particulier que l'on travaille beaucoup avec les communes pour leurs projets urbains, parce que quand on amène une ligne de trains, avec des arrêts, les projets urbains suivent derrière. Cela est très important au niveau de ces territoires.

On va voir après qu'en fin de compte, on construit 28 km de ligne complètement dédiée à la Tangentielle. Il y aura 14 gares desservies. On a parlé tout à l'heure d'arrêts facultatifs ou non. Au niveau de la Tangentielle Nord, tous les arrêts seront systématiquement desservis. Il n'y aura pas d'arrêts optionnels ou non, donc en fin de compte, quand on arrivera dans une gare, on sait que tous les arrêts seront desservis, il n'y aura pas besoin de regarder les panneaux. D'autre part, on va le voir après quand on va reprendre carte, cette nouvelle ligne va permettre de s'interconnecter avec les cinq RER : A, B, C, D, E ; trois lignes de Transilien ; deux lignes de tramway, le T1 et le T8. C'est vraiment une ligne de rocade qui permet de s'interconnecter avec un très fort maillage avec les autres lignes franciliennes, et cela est très important pour les populations.

D'autre part, il a été prévu, et tout le concept repose sur le fait que c'est une ligne un peu style métro, avec une fréquence très régulière puisque les voies seront dédiées. En heures creuses, vous aurez un train toutes les dix minutes dans chaque sens ; en heures pleines, du lundi au samedi, vous aurez un train toutes les cinq minutes dans chaque sens. Ce que l'on dit aux habitants, c'est que cela va être comme métro : vous allez arriver, au pire vous allez perdre 4 minutes et demie, et un train arrivera. C'est donc très intéressant, si vous avez raté votre train, de ne pas attendre 12 minutes sur le quai. Ce sera vraiment une desserte type métro.

Quelques dates

On a commencé la réalisation sur le tronçon que l'on appelle « tronçon central », entre Epinay et Le Bourget, on est dans les phases de terrassement, de génie civil.

On considère que la mise en service sera autour de la fin 2014, on est donc dans des dates un peu plus rapprochées que LNPN puisque l'on a commencé il y a plus longtemps, la déclaration était publique en date du 28 mai 2008.

Les tronçons Est et Ouest sont en phase d'avant-projet et l'on prévoit une mise en service dans les horizons 2018.

Comment faire 28 km de ligne dédiée ?

En fin de compte, on utilise ce que l'on appelle « l'emprise », donc les terrains qui appartiennent à RFF, qui sont autour de la Grande Ceinture. Vous avez la ligne de la Grande Ceinture qui transporte du fret actuellement, qui existe, et on colle la Tangentielle Nord le long de la Grande Ceinture. On dit souvent qu'on rentre « au chausse-pied ». Effectivement, on a très peu de place. La Grande Ceinture prend de la place elle-même, et donc on essaie, tout le long du tracé, de s'accoler à la Grande Ceinture. Des fois, on s'amuse un peu, on fait des sauts de mouton, on en fait passer une par-dessus l'autre, on crée beaucoup d'ouvrages d'art, mais on arrive à tout caser sans causer trop de problèmes au niveau urbain, c'est-à-dire qu'on fait des expropriations, on est obligé de le faire, mais on a essayé au minimum d'impacter tous les riverains. On est dans un environnement fortement urbanisé puisque l'on est vraiment en proche banlieue, donc on a beaucoup travaillé sur le fuseau pour éviter de trop exproprier, soit des entreprises, soit des habitants.

On voit sur le photomontage ce que cela donnera. Là, c'est le Parc de La Courneuve. Vous voyez les deux lignes de la Grande Ceinture sur votre droite, les deux lignes tangentielles qui

existeront, et là on coupe la Grande Ceinture et les deux lignes de la TLN. Et on a innové, on a fait un porte-caténaire un peu joli pour que cela s'intègre mieux dans le paysage urbain.

Les acteurs du projet

Nous sommes deux maîtres d'ouvrage : Réseau Ferré de France pour tout ce qui est infrastructures et coordination. Le second maître d'ouvrage est SNCF Transilien qui va s'occuper du matériel roulant, de tout ce qui est atelier de remisage, la maintenance. Un poste de commandement va exister à Noisy-le-Sec, qui sera commun entre Transilien et Réseau Ferré de France. Donc, dès la première phase du projet, on construit les ateliers à Noisy-le-Sec, parce que les rames partiront de là tant que le tronçon Est ne sera pas construit.

Les bâtiments voyageurs

Là, vous avez un exemple de bâtiment voyageurs. On a tenu, puisque l'on fait une nouvelle ligne, à lui donner une image de marque pour qu'elle s'intègre bien dans tout ce qui est urbain. Transilien a beaucoup travaillé sur le sujet : on a pris des cabinets d'architectes, et l'on propose des gares qui seront toutes du même type et qui seront modulables. Donc, suivant la grandeur de la gare, on ajoute des modules et il y aura une image de la Tangentielle Nord qui sera respectée. On a 14 gares dont 6 gares nouvelles, et de cette façon il y aura un concept associé, architectural, lié à la ligne.

Le matériel roulant

Le matériel roulant est un matériel que l'on utilise déjà sur d'autres lignes en France. C'est ce que l'on appelle Tram-train Dualis. Sachant que nous, nous ne traversons pas du tout de l'urbain, on ne sera pas comme un tramway, on est entièrement en ligne ferroviaire dédiée, il n'y a donc pas les contraintes du tramway.

La vitesse peut aller jusqu'à 100 km/h, ce qui va donner une vitesse commerciale moyenne de 50 km/h. On fera Sartrouville-Noisy-le-Sec en 33 minutes, ce qui est assez intéressant.

L'environnement

Il est très important de noter que l'on supprime tous les passages à niveau. Cela pose beaucoup de problèmes actuellement aux riverains puisqu'on les a tous fermés sur le tronçon central, mais il faut imaginer que lorsqu'un train passera toutes les 5 minutes dans chaque sens, il leur faudra attendre toute la journée que s'ouvre le passage à niveau, il n'est donc pas possible de les garder. On ferme donc tous les passages à niveau.

Dans ce tronçon central, sur 11 km, en fin de compte, on construit 41 ouvrages d'art, ce qui est énorme : on fait des ponts-routes, on fait des ponts-rails, on fait des passages souterrains pour les piétons, on fait des passerelles. Cela va complètement changer l'environnement, d'autant plus que toutes les nouvelles gares sont faites pour les personnes à mobilité réduite. On assure les correspondances dans les gares où il y en a, avec des correspondances au minimum, c'est-à-dire des correspondances que l'on appelle à quai quand on peut le faire, et tout est fait pour les personnes à mobilité réduite.

Au niveau de l'environnement, on a un petit peu innové : on pose énormément de protections acoustiques. Pourquoi ? Parce que non seulement on a pris en compte le projet de la Tangentielle, sachant que ce sont des trains qui sont assez silencieux, mais on va traiter tous les points noirs bruits qui existent actuellement au niveau de la Grande Ceinture. Les trains de fret sont des trains lourds, ils font du bruit, ils passent souvent la nuit, donc les gens les entendent, il n'y a pas de protection. En fin de compte, grâce à l'arrivée de la Tangentielle, on s'est engagé, lors de l'enquête publique, à mettre des protections acoustiques pour prendre en compte le bruit de la Grande Ceinture. D'ailleurs, la plupart des protections acoustiques sont mises le long de la Grande Ceinture.

On fait également beaucoup d'aménagements paysagers. Ce sont des banlieues qui en ont besoin, et en plus, par rapport à la loi Grenelle, on essaie de respecter – mon collègue en a parlé – tout ce qui est nappe phréatique, on fait des bassins de rétention. On va faire en plus le Parc de La Courneuve. C'est une chose que j'ignorais : c'est le plus grand parc d'Ile-de-France, et comme on le traverse de bout en bout, on a pris en compte, par exemple, un petit héron qui s'appelle le Blongios nain, qui est protégé ; donc on lui met des arbres spécifiques pour qu'il puisse prendre son envol sans toucher les caténares. Réseau Ferré de France s'attache toujours à prendre en compte l'environnement.

De plus, ce qui est très important dans tous ces territoires, c'est qu'il y aura une sécurisation complète de l'accès aux voies. Actuellement, les gens ont un peu tendance à traverser les voies de part en part, même les collégiens, les lycéens ; tout le monde traverse.

L'interconnexion TLN-LNPN

Le maillage avec le RER E à Sartrouville, comme mes collègues l'ont dit tout à l'heure, au départ, les trains Paris-Mantes ne s'arrêteront pas forcément à Sartrouville lors de la mise en service du RER E, par contre, après, l'interconnexion sera possible lors de l'arrivée de la LNPN. Cela permet de compléter l'offre : des trains qui vont aller vers la banlieue, des trains qui vont aller vers la province, et des trains qui vont permettre de faire une radiale.

Olivier GUÉRIN : Merci, Madame.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. C'est l'heure maintenant de notre débat.

Quelques règles pour que le maximum de personnes puissent prendre la parole :

Dans un premier temps, nous allons donner la parole aux gens qui ont une question à poser, et une question brève puisqu'ils doivent pouvoir la poser dans le temps d'une minute. Une question, une réponse de RFF.

Ensuite, dans un deuxième temps, ce sera le moment pour les interventions, les prises de position et les questions pour ceux qui auront à nouveau une question à poser au cours de la deuxième partie de la soirée. Et là, les personnes auront trois minutes maximum pour poser leur question. Je vous demande bien vouloir vous plier à des règles qui, je le reconnais, sont contraignantes, mais qui sont faites pour que le débat public puisse fonctionner le mieux possible.

Nous commençons pour des questions dans un temps de 1 minute. Les hôtesse vont donner les micros. Monsieur, pour une première question.

Jean-Claude PARISOT, CADEB, Sartrouville : C'est une question sur la Tangentielle Nord. Je pense que ce n'est pas le sujet ce soir, mais comme vous êtes là, on passera à un autre sujet après.

Ma question est double : a-t-on idée du nombre de voyageurs qui à Sartrouville sera intéressé par une correspondance directe avec le RER E quand la Tangentielle Nord sera mise en service, donc en 2018 ? C'est donc ma première question : le nombre de voyageurs potentiellement intéressés par une correspondance directe dans la gare de Sartrouville.

(Intervention hors micro dans la salle.)

C'est cela, donc les correspondances avec le RER E vers Paris et vers Poissy et Mantes, dans les deux sens, effectivement.

Pouvez-vous nous dire un mot, quand même, du financement ? Je sais que pour la LNPN c'est prématuré, mais là, pour la Tangentielle Nord il y a déjà une partie de financement, sur notre secteur, sur les prolongements, et l'on s'inquiète un peu du financement. On sait qu'il y a des petits bouts qui sont arrivés, mais pouvez-vous nous en dire un petit peu plus ?

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Brièvement, parce que ce n'est pas vraiment l'objet de la réunion de ce soir. On va essayer que les prochaines portent sur plus directement sur notre projet.

Sylvie RUSSELLE : Je crois que pour la correspondance avec le RER E, je laisserai Monsieur FAUSSURIER répondre parce qu'il a peut-être plus les chiffres que moi.

Par rapport au financement de la Tangentielle Nord, tout le tronçon central est entièrement financé. Au niveau des deux tronçons Est et Ouest, les avant-projets sont financés, une partie des projets sont financés, et l'on est en discussion avec les financeurs, avec l'État, la Région, les Conseils généraux pour trouver le reste des financements pour faire la réalisation du projet. Je pense qu'il y a quand même un fort soutien des maires, des communes, du préfet pour que ce projet se fasse parce que c'est vraiment très important pour cette banlieue.

Monsieur FAUSSURIER, je vous laisse répondre sur le RER.

JeanFAUSSURIER, Directeur du projet Éole,RFF : Je vais vous emprunter le micro juste pour dire,Monsieur PARISOT connaît parfaitement la réponse, puisque nous l'avons évoquée la semaine dernière, nous n'avons pas aujourd'hui – cela fait partie sans doute des études qu'il faut mener – les informations précises sur le nombre de personnes qui viennent le matin du RER E, par exemple de Mantes, pour aller ensuite soit à Epinay et réciproquement, bien entendu. Mais vous connaissiez la réponse déjà, de toute façon.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. J'ai oublié de vous dire tout à l'heure de bien vouloir, quand vous prenez la parole, de donner votre nom et votre commune, parce que dans le compte rendu qui va être établi, il est important que l'on sache qui a posé la question.

Je crois qu'il y a une autre question. Monsieur.

Jean-François BEL, Maire de Montesson : Aujourd'hui, Paris à ce que vous appelez Confluence, c'est deux fois une voie. Demain, il faudra deux fois deux voies. Les deux voies supplémentaires, où passent-elles et comment à travers la Boucle de Montesson ?

Philippe ADAM : Je reviens peut-être plus précisément sur les schémas. Vous avez les différents tracés que j'ai montrés tout à l'heure. Effectivement, il n'est pas inutile de préciser où se trouve la Boucle de Montesson pour que tout le monde comprenne bien.

Vous avez ici la ligne actuelle, Houilles-Carières se trouve ici, Sartrouville ici et Maisons-Laffitte, nous nous situons donc dans ce périmètre. Comme vous le voyez, la ligne traverse le territoire en souterrain puisque nous sommes dans un environnement extrêmement urbanisé où il n'est pas question de construire une Ligne Nouvelle en surface. C'est ce qui fait le coût de ce projet en Ile-de-France puisque nous avons, depuis la bifurcation qui se situe ici, en fonction des scénarios, disons une quinzaine de kilomètres de souterrain qui permet d'arriver dans une deuxième partie de l'Ile-de-France à l'ouest de Poissy où là, nous avons des opportunités, notamment le long d'infrastructures existantes, que ce soit des voies ferrées ou des autoroutes, de construire plutôt à l'air libre.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Il y a Monsieur au fond de la salle.

Michel FERRAN, Confédération de Défense des Handicapés et des Retraités, Houilles : Ce projet peut être intéressant, mais on parle beaucoup de déplacements et l'on ne parle pas de bassin d'emploi. On parle beaucoup de déplacements, ce qui veut dire que les gens vont beaucoup se déplacer, même ceux qui pourraient avoir à proximité du travail.

Ce projet a-t-il été mis en relation avec les bassins d'emploi, les entreprises et d'autres acteurs ?

Jean-Damien PONCET : L'initiative du projet, l'origine du projet, est l'amélioration des dessertes avec la Normandie, et vu à cette échelle-là, il y a en effet un dispositif tout à fait innovant, lui aussi, pour ne pas dire exceptionnel, qui est la mise en place par le gouvernement d'un Commissariat général au développement de la Vallée de la Seine pour réfléchir aux projets de développements qui pourraient être favorisés, facilités, déclenchés par le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Ensuite, il se trouve que l'on a cherché effectivement à ce que ce projet ait un maximum d'utilité en mutualisant des fonctions, et en ce qui concerne le territoire dans lequel on est aujourd'hui, on a cherché à répondre à des attentes qui s'expriment déjà. Ces attentes correspondent d'ailleurs plus à la situation effective d'aujourd'hui des déplacements qu'à des perspectives qui seraient liées à des évolutions dans la répartition des emplois et de l'habitat.

Gérard MOULIN, Membre du CADEB, Houilles : Comment s'interface ce projet dans le cadre du Grand Paris ? Y a-t-il des projets de développement de transports dans le périmètre concerné, aux approches de Paris ? Première question.

Deuxième question : Pourquoi vouloir faire venir dans le cadre, justement, d'un développement du Grand Paris, tous les trains jusqu'à Saint-Lazare ou La Défense ? Effectivement, n'est-il pas temps de penser de les arrêter dans la ligne du Mantois, à Achères, Orgeval et autres ?

Jean-Damien PONCET : La relation avec le Grand Paris et le volet Axe Seine du Grand Paris, donc la relation entre le projet de transport et le projet de développement – c’est ce que j’évoquais juste précédemment –, les démarches se rencontreront au mois de février, enfin au printemps plus exactement, puisque l’on aura en même temps le bilan du débat public et les conclusions du Commissariat général au développement de la Vallée de la Seine qui permettront de valider globalement l’opportunité et peut-être aussi la manière de poursuivre le projet.

Il y a l’interface physique entre la LNPN et le Grand Paris, et on a présenté le dispositif de correspondances qui en l’espèce se ferait à Nanterre-La Folie, c’est-à-dire que c’est bien à Nanterre-La Folie que le projet LNPN peut rencontrer les projets du métro automatique du Grand Paris qui ne passe pas à Saint-Lazare. D’ailleurs, si l’on arrêta le projet LNPN plus tôt, on n’aurait pas cette possibilité de correspondances avec le métro automatique du Grand Paris qui est quelque chose de tout à fait important puisque d’une part, vu des Normands, cela leur permet d’accéder dans de bonnes conditions à Roissy, et d’autre part, cela permet – et effectivement, cela va dans le sens de ce qui vous disiez – d’offrir aux voyageurs normands une diversité de correspondances sans avoir besoin d’entrer dans la gare Saint-Lazare.

Ceci dit, la gare Saint-Lazare reste quand même le lieu de destination le plus fortement demandé par les Normands puisque les choses se sont structurées autour du fait qu’il existait une gare Terminus à Saint-Lazare, donc des habitudes sont prises et les usagers d’aujourd’hui ne sont pas disposés à en changer, et on les comprend.

Enfin, j’ajouterais – peut-être que Philippe voudra encore compléter – qu’on a à faire passer des flux de voyageurs jusqu’à certains points, et la plupart du temps des points de correspondances, puisque même Saint-Lazare est un dispositif de correspondances avec les métros ; d’ailleurs, il y a une offre très riche à ce niveau-là. On a donc à faire passer un certain flux et je ne suis pas sûr que l’on gagnerait beaucoup à faire descendre les Normands plus tôt pour les mettre dans les RER. De toute façon, on ne pourrait pas le faire sur les deux voies existantes, il y aurait besoin de faire quatre voies.

Après, la question est : fait-on descendre des gens pour leur faire changer de système alors que de toute façon il faut deux fois deux voies sur toute la longueur ? Il nous semble que le mieux est d’emmener les gens directement ou le plus proche possible de là où ils veulent aller.

Jean-Paul MAYANT, Association le CADEB, Sartrouville : Trois petites questions :

Dans le dossier, il est dit que la Ligne Nouvelle permet un développement du trafic fret vers les ports. À Sartrouville, il y a une liaison vers la Grande Ceinture, fret, donc. Quel serait le trafic fret à Sartrouville vers la Grande Ceinture ?

Une question sur le tunnel, en prolongement de la question du passage dans la Boucle de la Seine : avez-vous déjà une idée sur le type de tunnel ? C’est-à-dire, s’agit-il d’une tranchée couverte à fleur de sol ou d’un tunnel en profondeur ? Je sais bien que c’est le débat préalable, mais avez-vous déjà une idée ?

Troisième question : le dossier annonce aussi pour Sartrouville la possibilité de faire un quai. Pourrait-on avoir des précisions sur ce quai et sur son implantation ?

Merci.

Marie-Françoise CORNIETI : Bravo pour votre concision ! Trois questions en 38 secondes !

Jean-Damien PONCET : Le projet s'assure – et à l'occasion des études et du dimensionnement des choses, on a effectivement pu le vérifier – qu'avec ce projet, auquel s'ajoute le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, on est capable de faire passer le nombre de trains que les ports eux-mêmes souhaitent pouvoir faire passer et sont en mesure de produire, parce que ce n'est pas facile de produire des trains de fret. Les ports s'organisent pour augmenter le nombre de trains de fret qui les desservent, et ils sont capables – et ils l'ont fait –, de formuler des prévisions et nous savons qu'avec l'opération Serqueux-Gisors plus le fait que la LNPN déleste le réseau existant, l'ensemble de ces trains de fret pourront passer.

Ensuite, puisque j'évoque Serqueux-Gisors qui n'arrive pas par la Vallée de la Seine, il y aura donc une répartition entre les itinéraires d'aujourd'hui et ce nouvel itinéraire qui pourrait être, en gros, celui des trains du port du Havre, ceux qui augmenteront le plus sur le nouvel itinéraire, et les trains du port de Rouen sur l'itinéraire actuel, soit Groupe 5 ou 6 le long de la Vallée de la Seine, et ensuite la Tangentielle. Cela va se ventiler entre plusieurs itinéraires et il n'est pas possible tout de suite de répondre le nombre de trains de fret à telle échéance sur telle partie de la Grande Ceinture. Ce que l'on peut dire, c'est que l'on recherche des solutions pour que puissent passer des trains de fret pendant la journée, c'est-à-dire soit aux heures creuses soit y compris aux heures de pointe voyageurs de façon à ne pas être obligé de faire passer tous les trains de fret la nuit. C'est cette orientation : à la fois plusieurs itinéraires pour avoir des marges d'adaptations et de répartitions qui peuvent être aussi en fonction des travaux, en fonction d'un certain nombre de paramètres, et puis essayer de faire passer un maximum de trains la journée.

Jean-Paul MAYANT : Est-ce une obligation légale de faire passer les trains le jour ?

Jean-Damien PONCET : Je ne pense pas que ce soit une obligation légale, mais si l'on évoque l'aménagement d'une section quelque part pour faire passer des trains de fret, en termes de concertation c'est plus confortable de dire qu'on s'efforcera de les faire passer la journée que de les faire passer la nuit.

Marie-Françoise CORNIETI : Sur la question des tunnels ?

Philippe ADAM : Pour les gens qui ne sont pas spécialistes, il y a deux façons de construire un tunnel : soit le construire avec ce que l'on appelle un tunnelier qui est une sorte de chenille qui creuse sous la terre, donc sans incidence en surface – évidemment, il faut vérifier que cela ne crée pas un peu d'instabilité en haut – ou alors on creuse à partir du haut, on fait un trou, une grande tranchée, on fabrique un plafond, on remet de la terre et le tunnel est fait.

Évidemment, je ne peux pas avoir de certitude, puisque l'on n'est pas dans ce degré de détails, mais il nous paraît assez clair malgré tout que le tunnelier est la meilleure solution technique pour réaliser un tel ouvrage dans une zone aussi urbanisée.

Sur la question du quai à Sartrouville : aujourd'hui, il se trouve qu'en gare de Sartrouville, presque toutes les voies longent un quai, sauf la voie qui va de Paris à Mantes, dans le sens Paris vers Mantes, qui n'a pas de quai. L'idée est de construire un quai le long de cette voie et qui se ferait, pour ceux qui connaissent la zone, en encorbellement au-dessus de la voirie. On a vérifié que c'était quelque chose de réalisable.

Marie-Françoise CORNIETI : Une autre question ?

Jean-Paul MAYANT : Le futur port d'Achères sera plus important, à terme, que celui de Gennevilliers aujourd'hui. Y a-t-il une connexion à cette ligne ?

Jean-Damien PONCET : Il n'y a pas de connexion avec la Ligne Nouvelle qui est dédiée aux voyageurs, *a fortiori* lorsque l'on s'approche de Paris puisque, de toute façon, si on mettait les trains sur cette ligne, on les amènerait à La Défense ou à Saint-Lazare. En revanche, les trains qui seront générés par ce nouveau port entrent en ligne de compte dans le décompte des trains de fret dont je parlais tout à l'heure. La première chose à faire est effectivement d'assurer un raccordement entre le port en question et le réseau qui passe à Achères-Grand Cormier, et à partir de là, de vérifier, comme pour tous les autres trains de marchandises, que l'on est capable de les acheminer en direction de la Grande Ceinture, pour ceux du moins qui veulent aller dans cette direction-là.

Olivier GUÉRIN : Vous précisez donc que la nouvelle ligne est une ligne voyageurs uniquement ?

Jean-Damien PONCET : Disons que l'on n'a pas complètement conclu là-dessus, mais pour l'instant, on n'a pas de motifs suffisamment forts pour imaginer que la ligne soit mixte voyageurs-fret, et quand je dis suffisamment forts, c'est-à-dire à hauteur des surcoûts que cela induit. Effectivement, quand on veut que des trains de fret puissent utiliser une même ligne que des trains de voyageurs, cela implique une géométrie très différente. Pour être un peu plus précis, on peut faire prendre des pentes relativement fortes aux trains de voyageurs ; quand il s'agit de fret, ce n'est plus le cas, et donc cela a beaucoup d'incidence sur le tracé, cela rend le tracé plus difficile à insérer et cela a également des incidences sur le coût parce que la ligne doit être plus résistante, cela induit beaucoup de surcoûts de maintenance également. Face à ces surcoûts, on n'a pas aujourd'hui de raison majeure de les envisager. Même si des études complémentaires peuvent encore infléchir cette position, la ligne sera vraisemblablement réservée aux voyageurs, sachant que son effet pour le fret est de délester de façon significative le réseau existant.

Olivier GUÉRIN : Il y a une exception, quand même, en ce qui concerne un des scénarios en Normandie ?

Jean-Damien PONCET : Effectivement, le scénario C, parmi les trois proposés, est celui dans lequel le Y, la séparation entre la direction de Caen et la direction du Havre se fait au-delà de Rouen, et du coup on traverse l'estuaire de la Seine à l'est immédiat du Havre. On se

dit que c'est l'occasion de proposer au port du Havre un débouché ferroviaire plus direct que celui dont il dispose aujourd'hui qui implique de passer par Paris pour aller dans le sud-ouest. En voulant faire cela, on obtient le résultat suivant : le tunnel coûte 600 millions de plus que si l'on se contentait de faire passer les voyageurs. Voilà un exemple sur lequel on voit que le fait de vouloir faire passer le fret sur la même ligne induit des surcoûts importants. Vraisemblablement, ce surcoût n'est pas justifié : 600 millions, c'est un ordre de grandeur tel que quand vous considérez que les trains peuvent déjà le faire, certes avec un parcours un peu plus long, vous aboutissez assez rapidement à la conclusion que l'on n'est pas dans le bon ordre de grandeur.

Richard ROUSSEAU, Versailles : Je ne l'ai peut-être pas entendu, mais vous l'avez peut-être dit : quel est le calendrier de la décision de la Commission Particulière du débat public sur ce débat ? Et quel est le calendrier pour la décision du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France consécutive aux conclusions de la CPDP ?

Olivier GUÉRIN : Je rappelle la loi : les échéances, c'est deux mois après la clôture du débat, donc après le 3 février pour la publication du compte rendu fait par la Commission Particulière et du bilan établi par le Président de la Commission Nationale, et après cette publication, un délai de 3 mois pour que RFF prenne sa décision qui sera communiquée.

Je précise que ce sont des délais maximums, mais ce sont les délais légaux.

Marie-Françoise CORNIETI : Quelqu'un d'autre demande-t-il la parole ?

Réginald MASSON, Houilles : J'avais une question notamment sur le tronçon Nanterre-Paris-Saint-Lazare. Si je comprends bien, *a priori*, les TGV utiliseront les voies actuelles. Y a-t-il déjà ou y aura-t-il une amélioration des infrastructures ? Au niveau de la Gare Saint-Lazare également, y aura-t-il de nouvelles voies, de nouveaux points d'arrivée ?

Ma deuxième question concerne l'augmentation des trains de fret : jusqu'où iront-ils ? Est-ce qu'ils vont jusqu'à La Défense ? Est-ce qu'ils vont jusqu'à Paris-Saint-Lazare ? Ou est-ce qu'ils s'arrêteront à Achères ?

Philippe ADAM : Un premier point : vous avez parlé de TGV. En fait, ce que l'on vous propose, ce ne sont pas des TGV. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire qu'aujourd'hui il y a un modèle du TGV. Cela fait 30 ans que l'on construit finalement le même modèle qui est un train qui roule à 300 km/h, qui s'arrête plutôt dans les grandes villes, et qui est adapté à des distances qui vont de 250, 400, 1 000 kilomètres. On n'est absolument pas dans ce modèle puisque là on est sur des distances de 150, 200, 250 kilomètres, on est sur une desserte fine à prévoir avec un certain nombre de villes moyennes, on est sur des déplacements domicile-travail qui sont d'ores et déjà très importants, notamment depuis Rouen, Évreux ou Mantes-la-Jolie, puisque l'on prend en compte la desserte de Mantes-la-Jolie, donc nous ne sommes pas sur un TGV, nous sommes sur quelque chose de nouveau, quelque chose à inventer, en tout cas en France. C'est quelque chose qui existe plutôt en Allemagne où vous avez aussi une densité urbaine, des villes et des trains qui circulent à des vitesses intermédiaires comme là, 250 km/h. Nous sommes véritablement sur quelque chose de nouveau, adapté à cette région. Cela ne veut pas dire que le TGV est une mauvaise idée pour d'autres régions, bien sûr, mais nous avons vraiment cherché à adapter le sujet.

Vous avez parlé de la Gare Saint-Lazare. Effectivement, la ligne entre le point d'émergence, donc après La Garenne-Colombes et Paris, sera rénovée, mais on reste dans les infrastructures existantes. La Gare Saint-Lazare, il y a deux sujets pour l'adapter à l'arrivée de la LNPN :

- ✧ Peut-on allonger les quais, avec un objectif d'allongement qui doit permettre d'avoir des trains qui emportent plus de voyageurs ?
- ✧ Peut-on les élargir ? Aujourd'hui, la Gare Saint-Lazare, sur les voies grandes lignes, on est sur des quais qui sont peu larges et qui sont peu adaptés à l'arrivée de flux importants de voyageurs.

Est-ce que l'on peut recevoir à la Gare Saint-Lazare actuelle tous les trains de la LNPN, mais aussi des trains franciliens supplémentaires ?

On a parlé de la ligne sur laquelle nous sommes aujourd'hui, mais il y a d'autres lignes : la ligne, dans notre jargon on parle des Groupes 4 et 6, c'est-à-dire vers Argenteuil, Conflans, Pontoise, sur lesquelles il y a aussi des besoins d'augmentation. Il faut que tout cela coexiste, il ne s'agit pas d'avoir une foire d'empoigne de tous ces trains qui arrivent à la Gare Saint-Lazare.

Nous avons vérifié qu'il était possible effectivement d'allonger, d'élargir les quais. Je vais vous expliquer comment l'on se propose de procéder.

Là, vous avez les voies les plus longues qui sont situées à l'est de la gare, et vous avez ici un entonnoir qui est le Pont de l'Europe. L'idée est d'élargir l'entonnoir en utilisant un espace au-delà des culées du Pont de l'Europe, et de faire passer des voies par là, ce qui libère de la place dans l'entonnoir et ce qui permet d'allonger les voies. C'est un travail de génie civil pas forcément évident, mais on arrive quand même à avoir 6 voies de 400 m, c'est-à-dire, par rapport à une limite qui est aujourd'hui à 300 m, 30 % de capacité supplémentaire dans les trains. On passe sous un certain nombre d'immeubles, mais on pense que c'est gérable. En tout cas, on ne détruit pas d'immeubles en faisant cela.

Est-ce que l'on peut recevoir les trains de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et les trains franciliens supplémentaires à l'heure de pointe ?

Il faut rappeler qu'aujourd'hui nous avons 14 trains par heure et par sens, en mélangeant 8 trains Normandie et 6 trains franciliens Mantes par Poissy. À l'horizon du prolongement du RER A à l'ouest, on enlève les 6 trains et on en rajoute un normand, donc nous avons plus que 9 trains à l'heure.

À l'horizon LNPN, nous avons deux niveaux de trafic possibles : revenir à 14 trains, ce qui est réalisable, on l'a vérifié, et on a regardé ce qu'il fallait faire pour passer à 16 trains, ce qui serait vraiment un maximum, un objectif de très long terme par rapport au trafic, une montée en puissance progressive ; cela nécessite là un certain nombre d'adaptations du réseau et de l'exploitation qui restent encore à vérifier. En tout cas, dans un horizon de mise en service et au-delà, cela nous paraît tout à fait faisable.

Marie-Françoise CORNIETI : Il y avait une autre partie à la question.

Jean-Damien PONCET : L'autre question était sur le fret. Le fret n'arrive pas par la Ligne Nouvelle, puisque sur la Ligne Nouvelle, on n'a que des voyageurs. Le fret arrive par le réseau classique, soit par la Vallée de la Seine, et là il y a plusieurs possibilités, soit par la ligne Serqueux-Gisors qui va être modernisée d'ici 2018.

La première chose est que les trains de fret qui viennent du Havre, ceux qui peuvent éviter de passer dans l'Ile-de-France et se diriger sur Amiens, Valenciennes, pour aller vers l'est de la France, il faut qu'ils le fassent et c'est bien ce qu'ils font. Néanmoins, le réseau étant ce qu'il est, l'une des nécessités est que les trains de fret venant de la Vallée de la Seine, la plupart d'entre eux en tout cas, arrivent à rejoindre la Grande Ceinture. Une fois qu'ils sont sur la Grande Ceinture « ils sont sauvés » puisque c'est un itinéraire qui est dédié au fret.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Y a-t-il encore des questions ?

André ROULLEAUX DUGAGE, Conseiller municipal, Houilles : Bonjour. Je rappelle l'existant concernant la gare de Houilles-Carières où nous sommes confrontés à des inconvénients locaux qui sont flagrants. Je suis usager de cette gare régulièrement, donc je le sens directement. On a des dessertes qui ont été supprimées au niveau des trains bleus en février 2008 vers Paris-Saint-Lazare et qui passaient par Nanterre-Université, dessertes qui ont été supprimées en périodes creuses, et l'on a une desserte un peu discriminante au niveau du RER A en période pleine, c'est-à-dire en période de demandes importantes pour la ville et pour les alentours : Houilles-Carières, Bezons, Montesson, etc., au niveau du RER A.

Marie-Françoise CORNIETI : Votre question ?

André ROULLEAUX DUGAGE : Je sais qu'elle est limite hors sujet, je ne vous le cache pas, mais je vais revenir...

Marie-Françoise CORNIETI : Elle est limite hors du temps.

André ROULLEAUX DUGAGE : Je vois bien que le projet tel qu'il est prévu à l'heure actuelle vise à dégager, à libérer les lignes du réseau classique en vue de le faire passer ailleurs de manière plus efficace, en contrepartie est-il prévu un effort, justement dans le cadre de la libéralisation de ces dessertes et l'augmentation de leurs fréquences, un effort au niveau du RER A et des petits trains bleus omnibus vers Paris-Nanterre-Université ?

Olivier GUÉRIN : Qui répond ? Monsieur FAUSSURIER ?

Jean FAUSSURIER : Je vais répondre sur la question posée parce qu'il se trouve que l'on a eu une réunion la semaine dernière pour clairement poser le sujet. Sur le RER A, Sylvain ALONSO complètera si besoin.

Il y a un schéma directeur qui est en préparation, il y a la livraison de nouveaux matériels roulants qui arrivent progressivement à partir de 2012, donc il y a des efforts qui sont faits sur le RER A aujourd'hui. C'est la première réponse à votre question.

La première question que vous avez soulevée est en réalité une question intéressante parce que les trains qui ont été supprimés, donc qui vous pénalisent de ce point de vue là, ont été supprimés précisément parce qu'il y avait derrière une question pour laisser passer les trains

de fret aussi en heures creuses, et donc on est au cœur d'un dilemme auquel on est en permanence confronté sur ces questions. L'arbitrage effectivement n'est pas en faveur des voyageurs en heures creuses, mais il visait précisément l'objectif de permettre le passage des trains de fret.

Je ne sais pas si j'ai répondu entièrement à vos questions ?

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Une autre question avant que l'on ne passe aux prises de position ?

Michel PAPE, Maire adjoint, Sartrouville : Ce sera très simple. Aujourd'hui, Sartrouville : 20 000 voyageurs par jour ; combien en plus sur la Tangentielle Nord en 2018 ? Notre RER A est déjà saturé, vous nous parlez de la LNPN, vous n'avez pas parlé de calendrier.

Marie-Françoise CORNIETI : Question sur le calendrier de la Ligne Nouvelle et également de la Tangentielle. Qui va répondre à la question de la Tangentielle ?

Michel PAPE : Combien de voyageurs sur la Tangentielle ? Vous ne savez pas ?

Olivier GUÉRIN : On commence par le calendrier de la LNPN.

Jean-Damien PONCET : Qui est la seule question qui concerne la LNPN dans les deux que vous avez posées.

Le calendrier de la LNPN est lié à des délais d'études et de procédures. Il est également lié à la mise en place d'un financement – aujourd'hui, le financement reste à réunir, on pourra en reparler si vous le souhaitez –, mais en l'espèce, il est également lié à la mise en service d'ÉOLE, c'est-à-dire que l'on peut dire, en gros, que la LNPN ne peut pas être mise en service avant ÉOLE. Combien de temps après ? Je ne peux pas répondre précisément. L'objectif, en tout cas, des régions qui se sont réunies dans le Comité de Pilotage pour faire porter ce projet au débat public le plus vite possible, c'est de continuer le plus possible. On ne fait pas un débat public quand on a l'intention *a priori* de faire un projet en 2040.

(Intervention hors micro)

Jean-Damien PONCET : On ne peut pas le faire avant le projet Éole. Il se passe des choses.

Michel PAPE : Vous aurez 30 000 voyageurs/jour à Sartrouville, pas de RER E, pas de LNPN à court terme, et je ne parle pas le matin lorsque les gens vont monter à Houilles. On les met où ? Au troisième étage du RER A ou au deuxième étage, pardon ?

Jean-Damien PONCET : Je ne connais pas tout aussi bien que vous, mais il n'y a pas d'autre solution que de faire une nouvelle infrastructure. C'est ce que l'on propose à la fois avec le prolongement du RER E et la LNPN afin qu'il y ait une infrastructure complètement nouvelle sur toute la longueur. Ceci prend nécessairement du temps.

Sylvain ALONSO, Chargé de Projet à la Direction Régionale RFF, Ile-de-France : Comme le disais Jean FAUSSURIER tout à l'heure, on aura du nouveau matériel sur le RER A, du matériel MI 09, donc du matériel à deux niveaux. C'est-à-dire que l'on va supprimer

l'ensemble des trains à un seul niveau qui vont sur les branches de Poissy et Cergy, on va les remplacer par du matériel deux niveaux.

À côté de cela, on a une démarche qui est la démarche du schéma directeur du RER A qui vise à fiabiliser la grille actuelle et à diminuer le nombre d'incidents et le nombre de situations perturbées. Pour cela, on va réaliser des investissements d'infrastructure afin de pouvoir gérer au mieux les situations perturbées et faire en sorte de pouvoir préserver et fortifier la grille du RER A.

En parallèle, dans le schéma directeur du RER A sont également abordés des travaux qui sont des travaux de réflexion sur l'allocation de la capacité qui sera laissée disponible par la mise en service de la LNPN. Que fait-on de cette capacité disponible ? Est-ce qu'on l'affecte au RER A, ou Groupe 3, à Éole ? Il y a donc des réflexions qui sont en ce sens, mais c'est au STIF de répondre, et je suis certain que le STIF répondra à ces questions en concertation avec les populations à la fois de Montesson, mais aussi de Cergy et des zones de Poissy.

Olivier GUÉRIN : Merci. Sur la fréquentation de la Tangentielle Nord ?

Sylvie RUSSELLE : Par rapport à la Tangentielle Nord, ce que je n'ai pas dit tout à l'heure, c'est qu'au départ, quand on va mettre en service le tronçon central, on sera sur ce qu'on appelle « en unité simple », donc juste une voiture. Et dès qu'on ouvrira un deuxième tronçon, on passera en unité double, donc on aura deux rames accrochées. Après, il est prévu d'augmenter de la desserte, donc on est capable de descendre jusqu'à 3 minutes $\frac{1}{2}$ entre chaque train dans chaque sens. Je ne sais si cela répond, Monsieur, à votre question ?

Michel PAPE : *Grosso modo*, cela fait 10 000 voyageurs qui arriveront à Sartrouville avec, certes, un RER A nouveau à deux étages, mais quand il arrivera cela mettra simplement les voyageurs d'aujourd'hui à niveau.

Olivier GUÉRIN : S'il vous plaît, on n'est pas...

Michel PAPE : Alors, que va-t-on faire de ces 10 000 voyageurs ? Il n'y a pas le RER E, la LNPN c'est très bien, on ne va surtout pas critiquer, mais c'est pour après-demain. Demain, ce sont les voyageurs qui vont être sur nos quais.

Luc ROBERT, SNCF Transilien : Juste une petite précision. Une des fonctions essentielles de la Tangentielle Nord est justement d'éviter que des gens qui actuellement prennent le RER A, pour aller via Paris pour remonter vers le Nord, prennent cette rocade qui évite de charger le RER A en allant vers Paris. Alors bien sûr, il y a des gens qui vont aussi en profiter pour aller vers La Défense, mais il y a quand même une grosse décharge du RER A qui va se faire et cela on le constate sur tous les systèmes en rocade : c'est vrai pour la Tangentielle Nord, ce sera vrai pour le métro automatique du Grand Paris. C'est une des fonctions importantes de décharger des radiales à l'intérieur de l'arc.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Sylvie RUSSELLE : Je peux répondre à la question sur la Tangentielle ?

Marie-Françoise CORNIETI : Une dernière précision.

Sylvie RUSSELLE : Je ne suis pas allée encore jusqu'au bout de nos projets. En fin de compte, ce que l'on a fait actuellement, c'est que l'on a prévu des quais pour deux rames, on a pris de mesures conservatoires pour allonger les quais à trois rames. Donc, en plus, on pourrait passer à 3 minutes et demie, et trois rames.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Sur notre projet LNPN, Monsieur.

Daniel MOURANCHE, Association des Usagers des Transports, FNAUT Ile-de-France : Notre association a déposé ou va très produire son cahier d'acteur, avec une idée, c'est que l'on a l'impression que l'on n'a pas exploré toutes les solutions pour faire presque aussi bien pour beaucoup moins cher, donc plus rapidement avec moins d'aléas.

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

Daniel MOURANCHE : Je viens sur la question. Merci, Monsieur le Président, mais les gens sont là pour écouter les questions et pas seulement les réponses. Excusez-moi, Monsieur...

Olivier GUÉRIN : Votre question ?

Daniel MOURANCHE : Monsieur le Président, on est en débat public, donc j'arrive à la question...

Olivier GUÉRIN : Vous interviendrez plus longuement après.

Daniel MOURANCHE : ... mais je l'introduis. Laissez parler, c'est tout de même la moindre des choses, on est là pour cela. On croit avoir des idées pour faire un peu moins bien et beaucoup moins cher, et parmi celles-ci, il y a justement une plus grande part de récupération d'infrastructures existantes. Vous venez de dire, Monsieur ADAM, que pour satisfaire les besoins de trafic il fallait des infrastructures nouvelles sur Paris-Mantes. Il se trouve que sur Saint-Lazare-Mantes-La Défense on a la chance de ne pas en avoir besoin grâce au RER E, on dit partout qu'entre Épône et Mantes, le passage à 4 voies suffira.

Ma question est simple. J'ai cherché dans le dossier, mais je n'ai rien trouvé de déterminant, de convaincant, pour montrer qu'il était impossible de faire face au trafic futur avec peut-être quelques limitations aux ambitions finales de 16 trains par heure à Saint-Lazare, par exemple, de la LNPN. Quelles sont les principales raisons qui vous ont fait rejeter l'augmentation du nombre de voies entre Nanterre et Épône dans les différents scénarios ? J'ai bien regardé la gare de Houilles par laquelle je suis arrivé tout à l'heure, il semble possible d'élargir de part et d'autre. S'agit-il de questions de coûts, de questions de nuisances, de questions foncières parce qu'il y aurait trop d'expropriations ? Je n'ai pas très bien compris pourquoi la solution qui consiste à augmenter le nombre de voies sur l'infrastructure existante – ou d'autres d'ailleurs, puisqu'il y en a plusieurs – ne figure pas dans le dossier.

Olivier GUÉRIN : On voit que vous connaissez bien la voie, Monsieur MOURANCHE !

Philippe ADAM : Je crois que les gens ont répondu en partie. Ce que je peux ajouter, c'est que cela fait au moins 20 ans que RFF travaille sur ce sujet. Effectivement, on a touillé la question dans tous les sens : essayer d'élargir la ligne existante dans les zones où nous

sommes aujourd'hui : Houilles, Sartrouville, Maisons-Laffitte déjà c'est compliqué quand on est entre Poissy et Villennes-sur-Seine, Vernouillet c'est aussi extrêmement compliqué. Bien sûr, on ne va pas proposer de dépenser 4 milliards d'euros par plaisir. C'est-à-dire que les 20 ans d'études qui sont derrière nous – vous avez peut-être entendu parler des projets LRNVs qui déjà visaient à désengorger ces lignes –, on s'est dit : il y a un tronçon un petit peu problématique qui est celui de Poissy-Villennes-Vernouillet, sur lequel on a deux voies, puis une gare où des trains Transilien s'arrêtent et c'est un point critique. Donc, ne pourrait-on pas faire juste un petit shunt de Poissy à Vernouillet ? On a regardé, et l'on s'est dit que ça apporte un petit plus, sauf que cela ne permet pas de franchir un véritable saut de performance, parce que sur une ligne ferroviaire on sait faire passer un nombre de trains limités. Les trains doivent se succéder avec un certain espacement. Ce n'est pas comme sur la route où l'on s'arrête quand on voit que le précédent s'est arrêté, ici, on est sur un système de signalisation sur lequel les trains doivent avoir un certain espace de sécurité entre eux, donc la limite, sur une ligne où les trains roulent tous à la même vitesse, sans arrêt, on peut aller relativement loin, on peut aller jusqu'à 16, 18, peut-être 20 trains par heure, avec des systèmes de signalisation adaptés, au-delà, cela devient impossible.

Donc, si l'on veut véritablement pouvoir développer à la fois les besoins sur le RER E où l'on passerait de 6 à peut-être 12, peut-être 16 trains dans un futur – je crois qu'il faut prévoir un futur lointain – si l'on veut, sur les relations normandes, et quand je dis normandes, c'est Mantes-la-Jolie et la Normandie, là aussi passer de 8 à 12, peut-être 16 trains, on a besoin absolument d'avoir des infrastructures nouvelles et ces infrastructures nouvelles, tout ce que l'on a essayé dans le passé nous montre que l'on n'arrive pas à les construire à côté des infrastructures actuelles.

Ce qu'il faut savoir aussi, c'est qu'on a l'impression souvent que finalement c'est plus facile de construire des infrastructures, des voies nouvelles à côté de voies existantes, et en fait, cela peut s'avérer être beaucoup plus complexe, parce que quand on travaille à proximité de voies où il faut que le trafic se poursuive, et des voies qui sont construites également dans des zones urbanisées, finalement on arrive parfois moins bien à travailler que si l'on fait une voie nouvelle. Je dirais qu'il y a un temps d'étude derrière pour appuyer le projet qui est celui de la LNPN.

Marie-Françoise CORNIETI : Y a-t-il encore quelques questions ?

Daniel MOURANCHE : Pour préciser, j'avais essayé de formuler ma question de façon très prudente en demandant : est-ce que l'on trouve dans le dossier une petite revue de ces études et de ces conclusions ? Effectivement, je n'ai peut-être pas passé suffisamment de temps sur le dossier, je n'ai pas cherché s'il y avait la liste des études complémentaires. Ma question est : trouve-t-on ces explications, la revue de ces études passées dans le dossier ?

Philippe ADAM : Il y a une conclusion qui est celle que l'on tire de ces études passées, mais leurs détails ne sont pas dans le dossier.

Marie-Françoise CORNIETI : Y a-t-il encore quelques demandes pour des questions avant que nous passions aux prises de position ?

Sylvain BRIQUET, Sartrouville : Une question sur les scénarios entre Mantes et Paris. Assez intuitivement, quand on regarde la carte, on a l'impression que le tracé le plus direct est le plus intéressant. Vous avez dit tout à l'heure qu'il y avait une bonne raison à éventuellement réfléchir à passer sur la gare Confluence pour permettre des connexions avec d'autres régions de France.

J'aimerais savoir ce que vous avez comme idée derrière tout ça, parce que cela ne me paraît pas assez évident pour connecter les trains grande ligne, grande vitesse en provenance de Normandie vers l'Atlantique, vers l'Est, le Sud-Est, etc. Cela ne paraît pas assez clair, si vous pouviez préciser.

Deuxièmement, en tant qu'utilisateur quotidien du RER A, j'aimerais en profiter pour demander quand vont être effectivement injectées les nouvelles rames ? On nous avait longtemps annoncé cela pour la fin 2011, on y est, on ne les voit toujours pas. J'aimerais savoir si, quand elles vont être injectées (j'imagine que c'est bientôt), elles seront assez facilement injectées aux heures de pointe ?

Merci.

Jean-Damien PONCET : Pour cerner la première question, il faut effectivement connaître le dispositif d'interconnexions qui permet aujourd'hui à des trains à grande vitesse venant d'une région desservie par une ligne à grande vitesse d'aller directement dans une autre région. Prenons Lille-Lyon, par exemple, sans passer par les gares parisiennes : le long de ce dispositif d'interconnexions, il y a un certain nombre de gares, une à Roissy principalement, à Massy, également, et il est intéressant dans le cadre du projet LNPN de se demander comment la Normandie veut être reliée à ce dispositif. Le territoire de Confluence qui est par ailleurs l'un des territoires à fort enjeu du Grand Paris, et qui est le seul de ces territoires à ne pas avoir d'accès au réseau à grande vitesse, a souhaité et solidairement avec les collectivités, y compris la région Ile-de-France, qu'à l'occasion du projet LNPN il puisse y avoir une gare, un arrêt, qui permette à ce territoire d'accéder à Roissy, puis au reste du réseau.

Cet accès se fera plus ou moins bien, et les trains en question, il y en aura plus ou moins, selon la qualité de service qu'ils proposeront et tout cela dépend de l'existence ou non d'une rocade à grande vitesse dans le cadran nord-ouest de Paris. Parce qu'en attendant cette rocade, cela veut dire que les trains en question prennent le même itinéraire qu'aujourd'hui, s'agissant des quelques trains qui existent déjà de type inter-secteurs avec la Normandie – en l'occurrence quand je dis au pluriel, en réalité il n'y en a qu'un – c'est Le Havre-Marseille, qui ne passe pas le cadran nord-est aujourd'hui, d'ailleurs, et il y a eu des tentatives, mais qui ont avorté par manque de remplissage finalement, et donc de solvabilité, d'équilibre économique disons, consistant à relier Le Havre à Strasbourg par un itinéraire que Philippe peut montrer, mais qui effectivement n'est pas très performant. La gare est donc liée à une perspective de rocade grande vitesse nord-ouest.

Philippe ADAM : Je peux vous montrer comment les choses se passeraient aujourd'hui. La perspective, si l'on arrive de l'ouest dans une gare située à Confluence, supposerait dans un premier temps, avant réalisation d'une rocade, que l'on ait un raccordement qui permette d'arriver sur les lignes actuelles et qui permettent d'emprunter la ligne jusqu'à Sartrouville,

puis d'emprunter la Grande Ceinture jusqu'à Stains et enfin de partir sur les lignes nouvelles, soit vers le Nord, soit vers Roissy, où là, on peut partir vers l'Est et le Sud-Est.

C'est quelque chose de relativement compliqué. On a parlé tout à l'heure de Sartrouville et du fait que les trains de fret empêchaient de faire des trains de Paris-Saint-Lazare à Cergy dans la journée, et c'est un peu ça. C'est-à-dire que là, il faut traverser les voies du RER A, donc en heures de pointe, c'est quelque chose qui est exclu, cela suppose que ça se passe en heures creuses. Il faut pouvoir insérer ces trains, c'est quelque chose d'un petit peu compliqué. C'est vrai que la perspective est plutôt la perspective ultérieure avec une très grosse flèche puisqu'aujourd'hui il y a des réflexions qui commencent sur ces questions de rocade avec deux possibilités, de façon très schématique, selon que l'on serait plus ou moins proche de Paris pour réaliser cette rocade qui pourrait donc desservir Confluence, mais aussi passer à Nanterre-La Défense. Cela fait partie des possibles, en tout cas, qui sont explorés. La réalisation de la gare de Confluence n'a sans doute véritablement de sens que dans le cas de cette rocade. En même temps, si on ne la prend pas en compte dès aujourd'hui dans la conception, le jour où la rocade arrive on ne saura peut-être plus le faire. Donc, cela veut dire que même si c'est un sujet peut-être lointain, c'est quelque chose qu'il faut envisager dès aujourd'hui.

Sylvain BRIQUET : [...] Il n'est pas certain que même dans un très long terme on fasse une rocade sud-ouest de l'Île-de-France. Je pense que l'on va, non pas insulter l'avenir, mais on va se bloquer quasiment définitivement sur un choix par Confluence, alors qu'*a priori* cela ne se justifiera pas même sur le très long terme. Alors qu'on a vu que cela coûtera 1 milliard de plus de faire les scénarios Confluence, alors que le scénario direct est à 4 milliards, alors que l'un ou plusieurs des scénarios Confluence sont pas loin de 5 milliards, il y a quand même une question de 1 milliard d'euros sur la table sur un sujet qui *a priori* a très peu de chance de se réaliser même à très long terme. C'est mon point de vue.

Jean-Damien PONCET : C'est une très bonne remarque. Il n'y a pas 1 milliard, en réalité, parce qu'il y a plusieurs scénarios qui sont compatibles avec le schéma d'une gare, mais c'est vrai qu'avant de conclure à l'implantation de cette gare, il faudra que l'on ait déjà vérifié ce que cela implique sur les tracés. Effectivement, ce n'est pas que le coût de la gare. Si pour passer par ce point-là, cela coûte 1 milliard de plus – ce qui n'est pas le cas –, mais si c'était 1 milliard de plus, vraisemblablement on ne la ferait pas.

Philippe ADAM : Simplement préciser qu'il ne s'agit pas de 1 milliard de plus puisque les trois premiers scénarios ici permettent de passer à Confluence, donc cela veut dire qu'effectivement à l'exception du premier qui est un peu plus coûteux, les autres sont dans le même ordre de grandeur que le scénario direct. Je dirais que la décision que l'on pourrait prendre n'est pas forcément aussi pénalisante par rapport au coût total du projet.

(Intervention hors micro.)

Marie-Françoise CORNIETI : Même si ce n'est pas vraiment l'objet, j'entends bien que toutes ces questions sont intriquées, et je pense que l'on peut-être apporter une réponse à la question de savoir quand arriverons les nouvelles rames sur le RER A.

Luc ROBERT : Ces nouvelles rames, c'est une question de jours. Je n'en dis pas plus, mais je pense que...

Dans la salle : Pour Noël !

Luc ROBERT : Non, avant Noël. Il se murmure que lundi pourrait être le jour J.

Marie-Françoise CORNIETI : Cela valait la peine de poser la question !

Luc ROBERT : Et je rappelle que les rames en question permettent d'offrir 2 600 places au lieu de 1 700 places pour le matériel à un niveau actuel. Là, je parle du nombre de places total, et en termes de places assises, on fait plus que doubler le nombre de places assises entre les rames à un niveau et les rames à deux niveaux.

Dans la salle : Il y a un article sur le Canard Enchaîné dessus.

Sylvain ALONSO : On peut juste compléter les propos de Luc en disant que le déploiement est prévu sur trois ans, jusqu'en 2014, et donc, il ne faut pas vous attendre non plus dès la semaine prochaine à avoir tous les MI84 remplacés par des rames nouvelles. D'abord, on va en mettre un, puis deux, puis trois, et en 2014 on aura un renouvellement complet.

Luc ROBERT : Parce que la cadence de livraison est prévue à deux rames par mois, et ça va effectivement être progressif, mais quand même, cela va tout de suite se voir très rapidement à raison de deux rames par mois.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Gérard DUMONT, Houilles : En espérant que votre nouveau matériel ne tombe pas en panne comme les Z50000.

Marie-Françoise CORNIETI : Une question, Monsieur.

Gérard DUMONT : C'est tout. C'est une remarque.

Marie-Françoise CORNIETI : C'était juste pour une remarque !

Gérard DUMONT : Actuellement, sur le nord, il y a des rames actuelles qu'on appelle Z50000 qui sont réparties chez Bombardier. Donc, il y a un problème. Espérons que les nouvelles ne fassent pas pareil, c'est tout.

Marie-Françoise CORNIETI : C'est un vœu. Y a-t-il quelqu'un pour une dernière question ?

Carmelo PICCIOTTO, Montmartre : Je pouvais éventuellement poser une question très courte. Le problème est que les études actuelles ont repris les mêmes billets qui avaient conduit à l'échec depuis 20 ans. C'est une question de méthode, en fait.

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

Carmelo PICCIOTTO : Justement, je reviens sur la question. Avez-vous pris en compte le doublement du pont sur la Seine entre Carrières-sur-Seine et La Garenne-Colombes ou Nanterre ?

Pourriez-vous envisager le passage par Courbevoie puisque je vous rappelle qu'à l'origine la ligne devait être quadruplée entre La Défense et Bécon ? Avez-vous pris contact avec la mairie de Courbevoie pour ce soit inscrit dans les documents d'urbanisme, et que vous ayez pour un prix inférieur au souterrain le passage en surface ?

Marie-Françoise CORNIETI : Le chronomètre ne s'est pas affiché, mais je pense que vous avez terminé avec vos questions ? Sur la question de prendre contact avec Courbevoie pour inscrire dans un schéma directeur, je ne suis pas très sûre que ce soit une question qui relève de RFF, mais sur la première question, sur le pont, y a-t-il une réponse à apporter de la part de RFF ?

Philippe ADAM : Je vais répondre aux deux questions.

Marie-Françoise CORNIETI : Parfait.

Philippe ADAM : Je vais vous remonter sur la diapositive quel est l'emplacement où la ligne pourrait passer. Là, c'est la ligne actuelle, donc vous avez ici Asnières, La Garenne-Colombes, Nanterre et Houilles se trouve un peu plus sur la gauche. Le pont dont parlait Monsieur, est celui-ci, et en fait on n'est pas sur le doublement de ce pont puisqu'à ce niveau-là, la ligne a déjà plongé, que ce soit dans ce scénario et *a fortiori* dans le scénario dit « en ligne », et donc on est en souterrain au franchissement de la Seine.

Par rapport à Courbevoie : Courbevoie est ici, donc on est plutôt sur l'idée d'un raccordement sur la ligne actuelle plutôt que de se placer en parallèle du Groupe 2, Paris-Saint-Cloud-Versailles qui est dans une zone extrêmement urbanisée. Construire des voies nouvelles ici n'est pas nécessaire puisque l'on a ici une ligne que l'on peut utiliser et dont on aurait tort de se priver de l'utiliser.

Marie-Françoise CORNIETI : Nous avons une question écrite. Je ne vous l'ai pas rappelé tout à l'heure, mais il y a la possibilité de poser des questions par écrit sur des imprimés que vous pouvez vous procurer auprès des hôtesses.

Pierre-Gérard MERLETTE : Monsieur BRÉARD de Houilles pose la question suivante : « *Dans la solution voies actuelles conservées, est-il prévu des protections phoniques et physiques ? Nous enregistrons 90 dBA au passage des grands trains.* »

Philippe ADAM : Je reviens sur le projet. Il s'agit de construire une voie nouvelle souterraine dans la zone où nous sommes, et la voie actuelle est conservée, donc c'est bien une voie qui est réservée au RER. Donc, on n'a pas véritablement *in fine* d'augmentation du nombre de trains par rapport à la situation d'aujourd'hui, mais on est sur un maintien du nombre de trains, mais au lieu d'avoir des trains rapides normands, on a des RER à la place.

Marie-Françoise CORNIETI : Nous allons maintenant passer à la deuxième partie des interventions. Je vous remercie de bien vouloir les argumenter pour les raisons que j'ai exposées tout à l'heure. Monsieur le Maire, je vous donne la parole.

Alexandre JOLY : Je prends la parole pour le compte de la Communauté de Communes et pas seulement pour la ville de Houilles, avec mes collègues qui m'accompagnent et qui représentent la plupart des villes de la Boucle. Sans revenir sur tout ce qui a été dit, et toutes les observations sont frappées du sceau du bon sens et je crois qu'il faudra en tenir compte, je voudrais simplement m'appuyer sur ce que vous avez dit en ce qui concerne l'amélioration des trajets du quotidien et je crois que c'est bien là où le bât blesse.

Il y a quand même un certain nombre de satisfactions : je veux parler effectivement de ces nouvelles rames, je veux parler, à un moment où l'on a supprimé un certain nombre de trains qui allaient sur Saint-Lazare, des compensations sur les améliorations et des aides du STIF pour certaines lignes de bus, mais qui ne compensent pas et qui ne remplacent pas. Par contre, il y a un certain nombre d'inquiétudes ou du moins d'observations et quand on parle de l'impact de la Ligne Paris-Normandie, nous souhaiterions à la Communauté de Communes qu'il y ait une cohérence sur l'ensemble des transports.

Aujourd'hui, lorsque l'on parle de l'impact de cette ligne, on a l'impression que non seulement dans bien des cas il y a eu détérioration du service, notamment avec les fréquences des trains sur Saint-Lazare en particulier, puisque les gens s'installent dans un secteur par rapport aux commodités du secteur ; on a l'impression que l'on veut développer d'autres territoires, ce qui nous semble tout à fait normal et l'on ne s'y oppose bien sûr pas, mais par contre, quand quelqu'un s'installe dans notre région pour lui faciliter pour aller à la fac de Nanterre ou pour aller sur un certain nombre d'endroits, on a l'impression que là il y a un recul en ce qui concerne le service, et c'est une réalité : les gens ne peuvent pas se permettre de changer d'appartements sans arrêt. On a donc l'impression qu'il y a un recul. D'où la cohérence et la pertinence des connexions. C'est-à-dire que le T2 ne s'arrête pas très loin de chez nous, le Grand Paris va passer de l'autre côté de la Seine, ÉOLE, pour l'instant, n'a pas d'arrêt. On est à côté du bonheur à chaque fois, on l'a à portée de main.

Il y a 170 000 personnes qui ont des problèmes avec l'ensemble des ponts, donc avec un endroit enclavé, et l'on se dit que là on a une inquiétude, car aujourd'hui c'est normal qu'on parle de ce projet Paris-Normandie, mais j'ai bien entendu que ce n'était pas encore une certitude et c'est vrai que l'ensemble des projets compte tenu des financements, on peut se poser des questions. Dire aux habitants de la Boucle que cela va s'améliorer quand il y aura Paris-Normandie sans pouvoir être sûr de ce qui va se faire, effectivement, je crois qu'il serait bon d'avoir une discussion sur l'ensemble des transports et notamment dans les endroits qui sont déjà très urbanisés.

C'était le principal de nos questions, en disant, Madame, quand vous avez parlé de la Tangentielle, vous avez eu un succès d'estime qui ne vous a pas échappé. L'histoire disait que la Tangentielle devait être terminée dans les années 2012, il y a une dizaine d'années, et maintenant, si l'on sait que le premier tronçon se fait à l'aune de 2014, 2016, y a-t-il le financement pour terminer et quand aura-t-on la Tangentielle Nord sur Sartrouville ?

Merci.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci, Madame.

Michèle VITRAL-POUZOLET, Conseillère régionale : Lors du débat public Éole, dans cette salle, c'était exprimé de fortes attentes pour un arrêt d'Éole dans la Boucle de Seine, cette boucle de Seine qui, comme le disait fort justement Monsieur le Maire de Houilles, compte 170 000 habitants. Avec l'arrivée de la nouvelle ligne LNPN, des voies vont être libérées. Peut-on vraiment être certain que le RER E pourra les utiliser et que des arrêts seront possibles à Houilles et Sartrouville ?

Je m'engage aujourd'hui à porter cela au niveau de la région Ile-de-France, le groupe socialiste le défend à la région Ile-de-France, et nous ferons un cahier d'acteur en ce sens-là, parce qu'effectivement, oui, il y a urgence, mais à un certain moment il faut savoir aussi gérer le temps et je crois qu'il faut se placer aussi avec cette contrainte temps, et il faut prendre date. Parce que, peut-être que si nous avons pris date un petit peu plus en amont par rapport justement au RER E-Éole, nous n'en serions pas là aujourd'hui.

Marie-Françoise CORNIETI : On va privilégier les personnes qui n'ont pas encore pris la parole. Monsieur.

Florian BOHÊME, Conseiller municipal de Houilles : Bonsoir. Je m'exprimerai ce soir au nom des élus socialistes de l'ensemble de la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine, les sept villes de la CCBS.

Si, bien évidemment, sur ce débat préalable nous portons un regard positif sur l'ensemble du projet et notamment le désenclavement de la Normandie, nous avons un certain nombre d'interrogations concernant le financement de l'ensemble de ce projet, et qui impactera, si le financement entier n'est pas trouvé, le nombre de kilomètres de tunnel. Donc, une interrogation qui se pose – Monsieur le Maire de Montesson en a parlé dans une question au début – sur l'avenir de La Plaine de Montesson.

Le schéma directeur de la région Ile-de-France sanctuarise actuellement cette Plaine de Montesson, mais on sait aussi que la révision vient d'intervenir sur ce schéma directeur, elle est en cours, et donc au moment, si le financement est trouvé, de la réalisation de ce projet de nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie, il y aura probablement un nouveau schéma directeur de la région, et donc les incertitudes sur La Plaine de Montesson sont posées, notamment sur une traversée complète en souterrain de La Plaine de Montesson.

Madame la Conseillère régionale vient de le rappeler à l'instant : l'arrêt du RER E est pleinement en lien avec cette ligne nationale Paris-Normandie. Il faut bien évidemment, si cette ligne voit le jour, un arrêt du RER E – deux serait formidable. Je fais juste une incise d'ailleurs à titre très personnel : nous avons appris ce soir qu'un arrêt était prévu à Sartrouville, cela n'a pour l'instant absolument pas été annoncé officiellement et je crois que les slides de la personne représentant la Tangentielle Nord s'avancent peut-être un peu puisqu'à ma connaissance, ni Houilles ni Sartrouville, si arrêt il doit y avoir, n'ont été choisis sur ce sujet-là, et bien évidemment, nous souhaitons réclamer fortement cet arrêt.

Le dernier point concerne bien évidemment Confluence avec ce pôle de développement économique qui va être développé sur Achères et pour nos 170 000 habitants de la Communauté de Communes, un bassin d'emploi probablement certain, et donc de la part et

des villes et bien évidemment de tous les transporteurs publics, une nécessaire intermodalité à trouver à la fois entre Confluence et les villes de la boucle de la Seine.

Merci.

Christian MUREZ, Président de la Communauté de Communes : Je me permets de répondre et de vous donner un peu notre sentiment.

D'abord, le cahier d'acteur, il est bien évident que l'on va en faire un, comme l'a fait d'ailleurs le Conseil général des Yvelines, et il a rappelé que la Ligne Paris-Normandie, sans doute, allait permettre la desserte sur ÉOLE. Cependant, nous sommes en train de définir un schéma de cohérence territoriale à l'heure actuelle, et il est bien évident que nous faisons passer dans la définition de ce schéma la priorité aux transports et pour le moment, à l'heure actuelle, les situations qui sont proposées ne sont pas satisfaisantes pour de nombreuses raisons.

Nous ne comprenons pas comment à Sartrouville, en particulier, nous allons avoir l'émergence d'une ligne tout à fait importante pour le nord de Paris, et un transport quasiment impossible soit de notre communauté – 170 000habitants, la boucle dans sa totalité – soit vers l'ouest. Autrement dit, nous sommes obligés d'avoir dans la définition du schéma de cohérence territoriale une certaine frilosité quant à l'aménagement du territoire. Et cette frilosité nous pèse, non seulement sur le plan logement, mais surtout sur le plan de l'emploi. Et c'est pour dire – je suis un peu redondant et je m'en excuse –, mais il nous paraît totalement inepte de ne pas avoir d'arrêt d'Éole dans la Boucle de Seine, demain matin, car vous avez une lourde responsabilité dans le développement dit « d'une presque île » qui sans un accès plus ou moins favorable au niveau des transports en commun, ne peut pas vivre correctement.

C'est la position officielle, celle qui sera défendue. Cela a déjà été évoqué lors de l'élaboration du plan local de l'habitat ; ce sera aussi évoqué dans la délibération du plan local de déplacements lors du schéma de cohérence territoriale. Nous tenons absolument à avoir une position très ferme là-dessus.

Voilà ce que je voulais vous déclarer.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous remercie.

Jean-Damien PONCET : Vous l'avez entendu, je ne reviendrai pas, puisque ce n'est pas de ma compétence, sur le fait qu'il soit impossible aujourd'hui d'assurer ces arrêts, mais ce que permettra LNPN c'est que ces arrêts soient assurés. Évidemment, il y a encore des incertitudes, et ce n'est pas pour tout de suite, mais disons que je vous encourage à militer pour LNPN parce qu'au moins cela vous donne une garantie à terme.

Christian MUREZ : Excusez-moi, je suis d'accord. Je milite, bien sûr, le problème, c'est le temps. C'est-à-dire que vous êtes d'accord avec nous pour dire que c'est un schéma et un débat qui ne va pas aboutir avant 15 ou 20 ans. Pendant ce temps-là, notre territoire, je ne veux pas que l'on recommence la grosse bêtise qui a été faite en région parisienne, à savoir, par exemple, de construire ou d'objets à construire sans qu'il y ait de transport adapté. Je pense que ce sont des bêtises qui ont été faites dans des temps antérieurs qu'il ne faut pas

recommencer. Donc, nous ne pouvons pas développer notre territoire si nous n'avons pas un transport adapté, il faut bien le comprendre. Et je pense que vous êtes à même aussi de concevoir que nous avons raison. Je pense que tous les habitants de la Boucle de Seine et les 7 villes ont conscience tous les matins et tous les soirs des difficultés qu'ils ont pour aller travailler et cette limitation naturelle, alors que tout est fait pour que l'on puisse avoir un meilleur confort entre le travail et le logement, pour le moment ce n'est pas le cas. Le délai est, à notre avis, beaucoup trop long.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Jean-Damien PONCET : Il n'y a pas de solution sans infrastructure nouvelle, donc...

Christian MUREZ : Je le sais bien.

François BELLINI, Vice-président de la Chambre de Commerce Yvelines-Val-d'Oise : Nous travaillons sur un cahier d'acteur que nous sommes en train de finaliser. Je vais vous donner un peu le point actuel de la Chambre de Commerce.

Déjà, nous sommes tout à fait favorables, bien entendu, à la LNPN. Ensuite, concernant le fret – je vais attaquer directement par le fret – j'ai bien noté qu'éventuellement, pendant les heures creuses, il y aurait du fret sur la Ligne Nouvelle. Nous pensons quand même qu'il est plus judicieux d'utiliser la ligne Serqueux-Gisors et de mettre une priorité sur cette ligne, et surtout d'avoir une gare à Achères, au niveau fret, puisque l'on a parlé du port d'Achères à terme. Cela va être un besoin évident.

Ensuite, j'ai vu un schéma que j'ai bien apprécié concernant Confluence d'une part, et Roissy d'autre part. Nous aimerons que dès maintenant on y réfléchisse et que l'on intègre d'une manière ou d'une autre, même avec un phasage, cette liaison avec Roissy, sans remettre en cause, bien entendu l'accès à Paris-Gare Saint-Lazare, ce qui me paraît l'objectif de base. À terme, comme vous l'avez expliqué, on aura une rocade TGV autour de Paris et on parle rocade TGV, d'ailleurs, petite question technique qui sera à voir derrière : quid du TGV avec la ligne technique qu'il va y avoir, puisqu'elle n'est pas TGV, sera-t-elle compatible avec une rocade éventuelle future ?

Ensuite, en termes de gares : nous sommes favorables à une gare Confluence. Sur la gare Confluence, quel que soit l'endroit, Achères-ville, Grand-Cormier, ce qui est important c'est de ne pas oublier un parking. Cela va sans dire, mais c'est toujours mieux en le disant : le parking est souvent omis au niveau des études et c'est un point qui nous semble majeur. Et le deuxième point qui a été dit tout à l'heure de façon implicite : quid des connexions avec la Tangentielle notamment ? À terme, cela nous semble également primordial d'y penser dès maintenant et d'intégrer ce point-là.

Enfin, une étude a été faite par l'ARDIES Val-d'Oise sur trois schémas différents, notamment par l'IGN. Il nous semble intéressant, parce que l'on parlait financement tout à l'heure, de regarder, peut-être d'étudier – on n'en dit pas plus, nous, à ce niveau-là – le tracé Rive Droite qui aurait (je mets au conditionnel, bien entendu) des intérêts manifestes en termes d'amortissements économiques et pourrait peut-être être également une solution.

Merci.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Sur toutes ces questions, RFF peut-il apporter des éclairages ?

Jean-Damien PONCET : Il y a eu beaucoup de questions, mais effectivement on peut donner quelques éléments d'éclairage.

Sur le fret : en tout cas, il est bien évidemment question de raccorder le port d'Achères au réseau, on l'a déjà un peu évoqué. Dans un premier temps, en tout cas, ce qui est accessible, c'est de le raccorder à Achères-Grand Cormier pour que des opérations de fabrication de trains, y compris de fabrication de trains très longs, des trains de 1 000 mètres puissent être envisagés et pour faire le ferroviaire sur une plateforme ferroviaire existante plutôt que de recréer des choses qui seraient redondantes en bord de Seine. En bord de Seine, le but est quand même d'apporter les marchandises, les décharger et d'implanter des entrepôts avec de la valeur ajoutée et de l'emploi.

La rocade à grande vitesse est à l'étude, elle n'est pas encore dans les programmes, elle n'est pas dans le schéma national d'infrastructure de transports qui est en cours de concertation et qui devrait être publié en début d'année prochaine. Ceci dit, ce schéma a vocation à être révisé tous les 5 ans. Cette rocade intéresse aussi fortement tout le quartier de La Défense. La rocade, à partir du moment où la LNPN arriverait et peut-être commencerait à créer l'amorce de la rocade plus la gare, on voit que ce serait quand même un facteur entraînant pour une suite.

Sur la gare à Confluence, les parkings, sans doute. Ceci dit, vous avez posé la question de la connexion entre la Tangentielle et la gare en question, qui serait une gare inter-secteurs. Effectivement, c'est le premier sujet à regarder : comment on arrive à cette gare inter-secteurs, cette gare LNPN, par les moyens de transport ? Les deux sites sont très différents de ce point de vue puisque si l'on se met sur Achères Grand Cormier, il faut créer des gares supplémentaires sur les autres infrastructures, alors que si l'on se met à Achères-ville, sans créer de gare supplémentaire, il me semble que l'on arrive assez bien à accéder à cette future gare LNPN par les moyens de transports collectifs. Et évidemment, en automobile, il faudra prévoir les parkings qui vont bien.

Enfin, l'étude de l'ARDIES : cette étude repose sur une méthodologie qui certes a été mise en œuvre, en l'espèce, par l'IGN, mais qui n'a pas été conçue par l'IGN. C'est une méthodologie qui est reconnue comme utilisable par une directive ministérielle ; à côté de la méthode d'évaluation socio-économique classique des projets, le fait que cette nouvelle méthode existe dans cette directive, cela montre que l'on est conscient des limites de la méthode habituelle.

Cependant, cette nouvelle méthode n'est pas encore tout à fait fiabilisée. Nous avons commencé à l'utiliser aussi à RFF, mais avec des adaptations. En l'espèce, l'étude ARDIÉS nous paraît présenter des effets de seuil un peu excessifs, c'est-à-dire que si vous regardez les différents scénarios, de l'un à l'autre – et d'ailleurs l'ARDIÉS le reconnaît puisque dans son cahier d'acteur, on sent que finalement ils ont un peu besoin, y compris que RFF puisse discuter avec eux pour valider les résultats –, alors que les scénarios ne sont pas très, très différents, on s'aperçoit que les performances économiques au sens de cette méthode sont quant à elles extrêmement différentes. Donc, on se dit qu'il y a un effet de seuil qu'il faudrait regarder de plus près.

Quoi qu'il en soit, ce qui est mis en évidence, c'est une performance économique évaluée avec une méthode qui consiste à donner de la valeur au fait que l'on rapproche des emplois et des actifs, notamment, mais cela ne donne pas d'argent pour financer le projet. La question est ensuite : comment cette création de valeur économique la transforme-t-on en partie pour trouver des euros pour payer le projet ? Jusqu'à présent – pour dire juste un mot là-dessus – pour payer des projets de lignes nouvelles, en l'espèce c'était des lignes nouvelles à grande vitesse classiques, les euros, on va les chercher dans les poches du voyageur parce que le voyageur pouvant aller plus vite accepte de payer plus cher, et donc on récupère une partie du financement par ce biais-là. Mais quand on est dans des zones très urbanisées et quand on parle de systèmes de transports qui sont des RER, par exemple, on voit que quand on crée une ligne nouvelle on ne va pas demander plus cher aux voyageurs, et là, il y a vrai sujet de réflexion qui est un sujet pour la mission de financement qui a été mise en place et qui devra rendre ses résultats en février, que de traduire des effets – alors, qui peuvent être des effets pour les usagers en termes de régularité, par exemple ou des effets pour le fret, ou des effets d'accessibilité – de traduire tout cela en euros pour financer.

Philippe ADAM : Peut-être que tout le monde n'est pas familier avec cette étude ARDIES et tout ce que cela implique, juste quelques mots.

C'est une association qui propose au lieu de faire une ligne plutôt au sud de la Seine, de faire une ligne plutôt au nord, donc dans un secteur passant par Cergy. L'idée est de pouvoir avoir une voie qui passe par Cergy et qui dit : l'idée n'est pas de faire une ligne comme vous avez fait, c'est-à-dire une ligne où l'on roule en Ile-de-France à des vitesses qui sont faibles, mais de rouler à 300 km/h à travers l'Ile-de-France pour aller le plus vite possible en Normandie.

C'est un peu le contrepoint de la façon dont on a pensé les choses au sens où nous avons aujourd'hui sur l'ensemble de ces trains, 8 trains rapides et des trains de Grande Couronne et des trains du RER. Tout le monde aujourd'hui est sur la même ligne et si l'on construit une ligne à 160 km/h ou une ligne à 320, les conséquences sont extrêmement différentes. C'est-à-dire que si vous avez une ligne à 320, vous y mettez les trains rapides, mais tous les trains de Grande Couronne restent sur la ligne actuelle, et du coup, le développement des RER est limité. Cela veut dire, ici, à Houilles, on peut faire moins de RER, les conséquences seront assez immédiates. Si par contre, comme nous avons conçu la ligne, nous avons sur la Ligne Nouvelle des trains qui sont des trains rapides, mais qui roulent à des vitesses raisonnables, on peut aussi y mettre les trains de Grande Couronne, et du coup, on libère complètement la ligne actuelle pour que les RER E puissent se développer et que des arrêts nouveaux soient faits, etc. On a donc des conséquences, pour le territoire où nous sommes, qui sont extrêmement différentes dans la proposition qui est faite là et dans celle que nous faisons.

Jean-Claude PARISOT, CADEB : Bonjour. Je représente le CADEB qui est un Collectif d'associations d'environnement dans la Boucle de Montesson.

Je voulais dire en préalable que l'on partage le point de vue des élus qui se sont exprimés, donc de Christian MUREZ, Alexandre JOLY, Michèle POUZOULET. Notre objectif est vraiment l'amélioration de l'existant et des déplacements au quotidien. Une fois que l'on a dit cela, la position que l'on a définie dans notre collectif et que l'on avait déjà définie au moment d'Éole est la suivante : on partage le constat unanime que l'on ne s'en sort pas avec la ligne actuelle, parce qu'il y a trop de trains, c'est trop complexe. On a suffisamment de contacts

avec des gens de la SNCF ou de RFF ou de la RATP qui nous disent : on démarre le matin, ça démarre bien, mais tous les jours il y a quelque chose, donc on ne s'en sort pas, ce n'est pas possible.

Notre idée est que la Ligne Nouvelle est absolument indispensable, et là je me permets de ne pas être en accord avec notre camarade de l'AUT, sur lequel on a beaucoup de positions en commun, mais localement, je pense que c'est comme une erreur parce qu'effectivement, comme le rappelaient Monsieur PONCET et Monsieur ADAM, on a étudié depuis des années et des années ce qu'il a été possible de faire dans notre secteur. C'est vraiment impossible. Donc, nous, on est persuadé qu'il faut une Ligne Nouvelle, et que cette Ligne Nouvelle apportera des améliorations, bien sûr, aux Normands, mais également aux Franciliens. Nous sommes absolument persuadés que c'est une possibilité beaucoup plus facile d'arrêts d'Éole, dans la Boucle, qui sont absolument indispensables.

Troisième point : à notre avis, il faut bien gérer les étapes. Madame POUZOULET le disait aussi, il y a la question du temps. Actuellement, on en est au niveau de la décision de principe, donc on n'en est pas au niveau du financement des modalités, mais il faut que par rapport à cette décision de principe, on la prenne maintenant, et qu'on l'affirme haut et fort. Comme dans les années 60, on aurait pu avoir des doutes sur la possibilité de faire des RER. À cette époque-là, la décision a été prise. Maintenant, on en est à la décision de principe, et là, on souhaite que ce soit dit haut et fort par les associations qui le rediront, mais également par les élus.

Ce que l'on souhaite également, c'est que l'on continue à améliorer, que l'on apporte des améliorations au réseau existant. Il ne faut pas tout attendre de la LNPN, on n'est pas naïf, on n'attend pas un discours « demain on rasera gratis ». C'est dès maintenant qu'il faut apporter des améliorations : le RER A, la Tangentielle Nord, le T2 à Bezons.

Marie-Françoise CORNIETI :Merci.

Jean-Claude PARISOT : Donc on partage l'idée qu'il faut que ce soit dans un cadre global. On a commencé à le faire, mais c'est une réflexion dans un cadre global qu'il faut mener.

Marie-Françoise CORNIETI :Merci.

Jean-François BEL, Maire de Montesson : Je suis chargé dans la Communauté de Communes, de l'établissement du SCOT. Je suis donc solidaire des positions qui ont été prises par Christian MUREZ, Président de la CCBS, et Alexandre JOLY qui est le Vice-président chargé des transports et maire de Houilles. Je suis pour cette nouvelle ligne. Elle comporte des choses extrêmement positives. Simplement, le problème que nous avons sur le plan local, c'est le timing. Il est très clair qu'on nous a expliqué l'autre jour au STIF que finalement le RER E, c'est l'échelle de 2020. On a compris que cette nouvelle ligne c'est forcément après le RER E, après 2020, et après le nombre d'années, on ne sait pas, parce qu'on ne sait pas quand on aura les sous. Donc, il y a un certain temps avant que ce soit opérationnel.

Ce plan local cela veut dire très clairement que nous, nous avons effectivement besoin de toutes les améliorations locales de dessertes de nos lignes parce que nous sommes saturés,

mais à partir de 2020, il y aura baisse du service public dans la Boucle de Montesson parce que nous aurons moins de navettes sur la gare de Houilles et sur la gare de Sartrouville. Jusqu'au jour où il y a cette nouvelle ligne, mais à l'échelle de durée d'un SCOT, cela veut dire qu'il faut être extrêmement prudent sur l'augmentation de la population. Il est très clair qu'au niveau de la région Ile-de-France on prône une augmentation de population là où il y a une accélération et une meilleure desserte publique des transports, mais là où il y a une baisse des transports publics, *a contrario*, on pourrait imaginer une baisse de population.

Merci.

Gérard MOULIN, CADEB, Houilles : Je voudrais compléter le propos de Monsieur le Maire, Monsieur BEL, sur tout ce qui a été dit, et effectivement, que l'on tienne vraiment compte, et là, je me tourne vers les politiques, parce que c'est bien de construire parce qu'on en a besoin, mais il faut être très conscient que l'on n'a pas aujourd'hui l'infrastructure pour transporter les gens dans des conditions optimums. C'est une première constatation.

La deuxième constatation : nous, de ce que l'on a compris entre le RER E, les problèmes du RER A aujourd'hui, il y a tout un phasage d'améliorations qui est commencé – on l'a déjà dit – par les nouvelles rames, mais il y a aussi la sortie dans le mois prochain, je pense, du schéma directeur d'amélioration du RER A, avec toutes les infrastructures possibles qui peuvent être améliorées. Nous, au niveau du CADEB, on a l'intention de coller un petit peu à RFF et aux gens qui vont amener les moyens parce que d'ici le RER E, dans 5 à 7 ans, et d'ici la LNPN dans 15 ans, il va falloir voyager dans les meilleures conditions. Je voudrais que l'on tienne compte de ce constat et que tout le monde soit conscient de ce point-là.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Daniel MOURANCHE : Tout à l'heure, j'ai pris position pour une solution qui semblait effectivement économique, mais très frustrante par rapport aux espoirs que l'on pose sur LNPN. J'ai même précisé que dans le cahier d'acteur, la Ligne Nouvelle dans le secteur Nanterre-Poissy, on la prévoit tout de même dans une deuxième phase. L'idée, justement, était de reprendre le dossier d'augmentation du nombre de voies sur le secteur Nanterre-Achères pour apporter dans le délai le plus court possible des améliorations sur ce tronçon, et de façon, effectivement, à prendre acte que la Ligne Nouvelle enterrée depuis Nanterre est quelque chose qui nous amène très loin. Voilà un peu l'esprit. Simplement, dans le dossier, on n'a pas des éléments de conviction pour dire qu'il n'est vraiment pas possible d'apporter, à court terme une amélioration sur l'infrastructure existante qui permettrait effectivement à Houilles et Sartrouville de bénéficier dans un délai de moyen terme du SCOT, d'amélioration d'infrastructure.

Marie-Françoise CORNIETI : Y a-t-il encore des questions ?

Olivier GUÉRIN : Peut-être que la SNCF ou RFF peut donner des indications ? On vient d'indiquer maintenant qu'il y aurait une baisse de l'offre à horizon RER E. Pouvez-vous confirmer ou donner d'autres informations à ce sujet ?

Jean FAUSSURIER : On va répondre à cette question parce que je pense qu'il ne faut pas dramatiser la situation. La réalité, telle qu'on la voit, telle qu'on la présente est la suivante :

à court terme, il y a effectivement l'amélioration du RER A. Ce que disait mon collègue de la SNCF tout à l'heure, c'est que l'on voit quand même une augmentation de capacité avec le nouveau matériel roulant de 50 %, ce qui est un élément qui n'est tout de même pas négligeable. Plus, effectivement une très forte attente de tous les usagers du RER A d'une amélioration de la régularité du service, d'où le schéma directeur, et on est là, à très court terme, puis arrive Éole.

Éole, je voudrais rappeler qu'effectivement il y a quand même une prise de conscience des difficultés à pouvoir mettre ce service qui était demandé à l'époque du débat public, et on a bien travaillé sur le sujet depuis un an, essayé d'expliquer, de voir nous-mêmes également si l'on ne s'était pas trompé, d'expliquer pourquoi il y avait une vraie difficulté à arrêter un train du RER E dans la Boucle de Montesson. Mais je voulais rappeler en même temps dans cette affaire qu'en réalité, d'abord il n'y a pas de baisse à ma connaissance du service à Sartrouville, il y a les 18 trains de Sartrouville, il n'est pas prévu de retirer des trains à Sartrouville. À Houilles, en revanche, effectivement il y a ces fameux 3 trains qui disparaissent.

Ces trois trains en heures de pointe — pardon de revenir un an en arrière — je voudrais rappeler trois choses :

C'est une opportunité pour les usagers de la gare de prendre un train qui les amène en 11 minutes à la Gare Saint-Lazare. La réalité également est que dans tous les cas, ce train disparaîtra puisque le RER E n'ira plus à Paris-Saint-Lazare, donc cette offre de service de 11 minutes, dans tous les cas va trouver une offre de service différent puisque le train ira à Nanterre, à La Défense, Porte Maillot, Haussmann-Saint-Lazare. C'est un autre train qui apparaîtra. Ce n'est pas le même train.

Ce que l'on avait expliqué à l'occasion du débat public d'Éole : en réalité, ce train, pourquoi s'arrête-t-il aujourd'hui à Houilles ? C'est parce que les gens qui arrivent de Mantes avec ce train changent à Houilles, il y a d'importants changements à Houilles, pour prendre le RER A. C'était la fonction première d'arrêt de ce train. Il y a bien une opportunité qui est reconnue pour ceux qui utilisent le train à Houilles, je rappelle que ce sont, de mémoire, 10 % des usagers de Houilles qui prennent ce train dont la moitié de ces 10 % n'a pas pour destination finale la Gare Saint-Lazare, mais a d'autres changements en Gare Saint-Lazare. Je rappelle ces chiffres.

Je voudrais aussi dire qu'effectivement avec le RER E, ce qu'il se passe également, c'est que les gens qui aujourd'hui, sur le train Paris-Mantes arrivent à Houilles pour prendre le RER A et changer, en réalité demain ne viendront plus à Houilles parce qu'ils seront déjà dans le train qui les amènera à Paris, et au lieu de prendre le RER A ils seront dans le RER E.

Il faut faire un bilan de cette affaire. Je ne nie pas qu'il y a bien objectivement trois trains qui disparaissent avec la grille E en 2020, on ne peut pas le nier, c'est un fait, mais je voulais simplement indiquer qu'il faut situer ce fait dans un contexte dans lequel il y a des gens qui venaient à Houilles qui demain n'auront pas besoin de venir à Houilles pour faire ce changement. Le RER A, du coup, augmente en capacité.

Alexandre JOLY : Je crois que si l'on pouvait faire dans l'ordre, c'est-à-dire quand effectivement on est obligé de laisser de la place à quelque chose d'autre, pour aller dans le

même tuyau, il est bien d'améliorer, il n'est pas bien de détériorer et de nous dire : demain, c'est le bonheur. Le bonheur est le pré, mais il serait à la gare, ce serait pas mal.

La réalité du quotidien dont vous parliez tout à l'heure, c'est que le matin, quand vous êtes à la gare de Houilles, que le train s'arrête, en se disant celui-là s'arrête et qu'on ne peut pas monter, qu'on est obligé de laisser partir le train, comment voulez-vous expliquer que les choses s'améliorent ? C'est impossible. Il y a aux heures de pointe, pas besoin d'études, venez dans nos gares dès 8 h... Je sais que vous venez, mais c'est mon rôle aussi de dire quel est le quotidien. Aujourd'hui, il n'y a pas d'améliorations, bien au contraire. Je suis d'accord, quand il y aura les nouvelles rames, on va voir bientôt ce que cela va donner avec les nouvelles rames, et on sera les premiers à reconnaître si cela s'améliore, mais on a l'impression que l'on a détérioré et que l'on nous promet des substitutions et d'autres choses demain, alors qu'il y a une pression pour qu'effectivement on fasse un développement près de Paris, près des bassins d'emploi pour que les transports soient les moins longs, notamment en habitations. Je crois que les gens qui sont dans les secteurs commencent à souffrir des transports. Effectivement, nous, dans notre travail de développement du territoire, on parle aussi des nouvelles technologies pour le télétravail, pour que les gens ne se déplacent pas, on parle d'encorbellement pour qu'aller à la fac de Nanterre en 5 minutes puisse être aussi quelques personnes en moins dans le train, mais c'est pour cela que je parlais de la cohérence de l'ensemble. Mais aujourd'hui, force est de constater que c'est pire. Quand je reviens le soir de Paris parce que c'est pratique effectivement le RER, et que je vois trois trains qui vont directement sur Sartrouville ou qui vont ailleurs et qu'on attend pendant 35, 40 minutes, on ne peut pas dire aux gens de Houilles que le RER A compense largement les bénéfices des trois trains dans l'heure qui ont été supprimés. Impossible. Excusez-moi, c'est de la passion, ce n'est pas de la colère !

Olivier GUÉRIN : Monsieur le Maire, je vous remercie. On reprend ici un débat qui a déjà eu lieu il y a un an avec le RER E. Le sujet de ce soir était un peu différent ou assez différent : c'était la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et les perspectives qu'elle offrait pour la Boucle de Montesson à horizon au-delà du RER E de cette Ligne Nouvelle, et je crois que sur ce point, au moins, vous avez été rassurés sur les possibilités de cette Ligne Nouvelle.

Je vous remercie de votre présence. Nous aurons d'autres réunions qui se poursuivent maintenant sur le côté thématique du projet, notamment sur le financement dont on n'a pas spécialement parlé ce soir. Il y aura une réunion à Paris le 17 janvier.

(Fin à 21 h 35).