

COTER Paris – Mantes

Synthèse

COTER Paris - Mantes	
Date et lieu	Mardi 30 juin 2015 Préfecture de la région d’Ile-de-France, Préfecture de Paris, 14h30 – 16h30
Invités	Présidé par Paul-Emmanuel GRIMONPREZ, Adjoint au secrétaire général pour les affaires régionales Paris / Ile-de-France, Services de l’Etat, Conseil régional, Conseil général, Communautés d’agglomération et communautés de communes, Acteurs socio-économiques (chambres consulaires, CESER), Parlementaires
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Informer sur l’avancement des études • Informer sur les résultats de la vague 1 de la concertation • Présenter la garante de la concertation : Anne-Marie CHARVET • Focus sur la section Paris-Mantes
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> • Interconnexions / Liaisons intersecteurs • Fret / Serqueux-Gisors • Intérêts et enjeux des gares Nouvelles de Nanterre-La Défense et Confluence • Mieux comprendre l’articulation, les fonctionnalités et les horizons de mise en service des projets EOLE (RER E) et LNPN
Support de présentation	Diaporama LNPN_2015-06-30_COTER_PM_V1.pptx

Compte-rendu

Ouverture du COTER par Paul-Emmanuel GRIMONPREZ, Adjoint au secrétaire général pour les affaires régionales Paris / Ile-de-France,

L'adjoint du préfet de Paris accueille les participants au nom du préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris.

Il rappelle que la section Paris-Mantes est une section prioritaire de la ligne Nouvelle Paris-Normandie. Il précise que cette réunion s'inscrit dans le deuxième cycle des comités territoriaux, en parallèle des comités Mantes-Evreux-Caen-Cherbourg et Rouen-Yvetot qui se tiennent le 29/06 et 01/07 respectivement. Il souligne l'importance de ces comités afin de faire le point et d'informer sur l'état d'avancement des études, de restituer les premières expressions de fonctionnalités et de présenter les enjeux du territoire identifiés.

Il salue le travail qui est réalisé par SNCF Réseau.

Le projet de la ligne Nouvelle Paris-Normandie est inscrit au Contrat de Plan Interrégional de la Vallée de la Seine (CPIER) pour un montant de 98 M€ qui financeront à la fois des études et les mesures conservatoires EOLE. Ce CPIER a été signé le 25 juin 2015 par les conseils régionaux de Haute-Normandie, Basse-Normandie et d'Ile-de-France. Il permet ainsi d'avoir un cadre global et sécurisé pour la première phase des études et des travaux conservatoires.

Présentation par SNCF Réseau, Emmanuèle Saura, chef de mission LNPN

Voir diaporama associé

SNCF Réseau rappelle qu'il a à cœur de mener une concertation continue et fournie et que ce COTER est l'occasion d'informer sur l'avancement des études et de recueillir les réactions des différents participants.

La présentation se déroule en trois parties :

- Introduction générale retraçant les grandes lignes du projet
- Restitution des Etudes de Fonctionnalités & Recueil des expressions
- Restitution du recueil des Etudes environnementales & Recueil des expressions

* * *
*

Questions/Réponses :

Gilles LECOLE, Conseiller municipal de la ville d'Aubergenville, désire savoir s'il existe des interconnexions entre la ligne Nouvelle Paris-Normandie avec les autres réseaux ferroviaires (LGV Nord par exemple).

SNCF Réseau : précise que sur la section Paris-Mantes, il n'est pas prévu de Gares Nouvelles à l'horizon de mise en service du projet prioritaire, avant 2030. Deux gares sont envisagées ultérieurement : la gare nouvelle de Nanterre et la gare nouvelle de Confluence. La première permettrait notamment une interconnexion avec le RER E (projet EOLE) et le Grand Paris. S'ajoute à cela l'interconnexion avec la gare Paris-Saint-Lazare.

En ce qui concerne les liaisons dites « intersecteurs », c'est-à-dire les liaisons TGV Province-Province, le bureau d'études doit étudier la faisabilité de ces itinéraires de manière prioritaire en liaison avec les deux gares nouvelles citées plus haut.

Alain RICHARD, Sénateur du Val d'Oise, Maire de Saint-Ouen-L'Aumône, demande si le dédoublement de ligne présenté permettra de décharger la ligne J et si oui, de supprimer le trafic de fret sur cette ligne.

SNCF Réseau : rappelle que, suite au débat public, la ligne nouvelle Paris-Normandie n'a pas vocation à recevoir du trafic fret. La création de cette ligne redonne de la capacité sur tout le réseau ferroviaire existant et permet de désaturer la circulation francilienne.

Gilles LECOLE, Conseiller municipal de la ville d'Aubergenville : En 2019 est prévue l'ouverture au fret de la ligne Serqueux-Gisors, où va le fret à la sortie de Gisors ?

SNCF Réseau : Les trains de fret en direction de l'Île-de-France auraient pour itinéraire principal : Val d'Argenteuil, Grande Ceinture Nord puis Stains, Bobigny. Des interconnexions vers Achères sont également envisageables.

Jean-Claude POUTOUX, Conseiller départemental du Val-d'Oise, Directeur général adjoint chargé de l'aménagement du territoire, rappelle que le projet Serqueux-Gisors n'est qu'un segment ayant pour objectif de développer le fret du Havre vers Paris avec une traversée de zones urbaines denses. Il insiste sur les inquiétudes fortes des riverains qui ont été remontées lors des premières réunions publiques de ce projet, vis-à-vis des passages à niveaux, de la gêne aux riverains et du périmètre restreint du projet.

François Philizot, DIDVS, note que tout le monde a conscience de l'inquiétude que suscite le projet Serqueux-Gisors auprès des riverains. Il rappelle que ce projet est une opération stratégique essentielle si l'on veut développer le report modal et l'activité commerciale portuaire de l'axe Seine.

C'est l'une des raisons pour lesquelles ce projet a été inscrit au CPIER pour 200 M€ et proposé pour un financement européen accepté le 29/06/2015.

François Philizot souligne que la concertation est dans tous les cas indispensable et que des mesures conservatoires majeures sont envisagées, notamment en termes d'isolation phonique.

L'Enquête d'Utilité Publique du projet Serqueux-Gisors se tiendra à la fin de l'année 2015 et permettra à tous de s'exprimer.

Une plateforme de travail a été mise en place afin de coordonner au mieux les approches de tous les acteurs et permettre à chacun le meilleur usage possible de la voie : maintenance, insertion des trains de fret, circulation voyageur,... Les participants sont : HAROPA, le syndicat des transports d'Ile-de-France, les deux régions, SNCF et SNCF Réseau.

Daniel JOUANNEs, France Nature Environnement, Chargé de mission transports, réitère une proposition d'itinéraire alternatif permettant d'éviter Paris : Serqueux – Abancourt – Amiens – Tergnier – Laon – Reims – Saint-Dizier – Chaumont – Dijon. Il rappelle également que la ligne Tergnier-Laon vient de faire l'objet d'un renouvellement de voie.

François Philizot, DIDVS, note que cette solution a été identifiée par la communauté havraise et a été remontée plusieurs fois. Actuellement, il existe un itinéraire permettant d'éviter Paris : Amiens-Arras-Douai-Valenciennes-Lille-Strasbourg. Par ailleurs, la section Amiens – Reims nécessiterait sans doute des travaux équivalents à ceux réalisés pour le projet Serqueux-Gisors et d'autres investissements non prévus à ce jour. Il peut de plus y avoir un intérêt technique à passer par les nœuds d'Ile-de-France. Il s'agit d'une vision à long terme sur laquelle François Philizot a demandé à SNCF Réseau des éclairages complémentaires. Les deux projets ne sont pas exclusifs et cette option ne doit pas être abandonnée, même si elle n'est pas efficace à court terme.

Paul-Emmanuel GRIMONPREZ, Adjoint au secrétaire général pour les affaires régionales Paris / Ile-de-France, demande des précisions sur les participants aux ateliers de concertation sur les fonctionnalités.

SNCF Réseau : Les participants aux ateliers fonctionnalités et les répondants aux questionnaires sont : l'ensemble des conseils départementaux de l'aire d'étude, la majorité des communautés d'agglomération (CAMY, CAPE, Rouen Métropole, Le Havre, Caen, ...), les conseils régionaux, les représentants de l'état déconcentré et le STIF.

François Philizot, DIDVS, rappelle que le schéma de desserte présenté est un schéma idéal et théorique en fonction des capacités de l'axe et qu'il reste notamment à intégrer les éléments économiques.

Daniel JOUANNE, France Nature Environnement, Chargé de mission transports, demande si les 9 trains prévus entre Paris et Mantes en heure de pointe sont dans un seul sens et sur un seul itinéraire.

SNCF Réseau : confirme qu'il s'agit de neuf trains dans un seul sens empruntant un seul itinéraire sur le Groupe V.

Alain RICHARD, Sénateur du Val-d'Oise, Maire de Saint-Ouen-L'Aumône, note que le seul site de la gare Nouvelle de Confluence possible lui semble être Achères, qui est éloigné de tous les nœuds périurbains. De plus, il s'inquiète des disponibilités du foncier dans la zone d'Achères.

François Philizot, DIDVS, rappelle que le positionnement de cette gare fait partie des études à venir et que le positionnement au sein d'Achères n'est pas figé. Il reste plusieurs possibilités dont le secteur d'Achères fait partie. Dans ce cas-là, cette gare pourrait se justifier en étant un nœud entre la desserte fine de l'Ile-de-France et les longues distances, au plus proche de la gare de RER E. Le site de Grand Cormier offre quant à lui des fonctionnalités différentes.

Il est techniquement envisageable à la grande maille des études actuelles d'insérer une gare dans ce secteur.

Daniel JOUANNE, France Nature Environnement, Chargé de mission transports, revient sur la possibilité d'une liaison entre la gare de Confluence et la desserte par les trains inter secteurs des autres lignes et se demande si l'utilisation de la grande ceinture est envisagée dans ce cadre.

SNCF Réseau : confirme que deux sites restent à l'étude pour cette gare et concède que ces deux sites sont contraints. La réflexion sur la gare nouvelle Confluence va de pair avec la réflexion sur les trains inter secteurs. L'hypothèse de la grande ceinture va être étudiée, cet itinéraire est le plus proche mais est contraint par la circulation d'autres trains (fret, RER A).

Lionel CROIXMARIE, Conseil général du Val-d'Oise - Chargé de la mission ferroviaire à la direction des transports, précise que Monsieur Daniel JOUANNE parlait de la grande ceinture Ouest qui sera utilisée dans le cadre de la Tangentielle Ouest et que SNCF Réseau parlait de la grande ceinture Nord.

Serge GODAERT, Mairie de Maisons-Laffitte – Maire adjoint urbanisme, aménagement, transports, rappelle que le parc de Maisons-Laffitte est classé et représente 60% de la ville et que l'hippodrome de la ville construit en zone inondable est également un enjeu majeur.

SNCF Réseau : confirme que le parc et l'hippodrome ont été pris en compte dans les cartes détaillées des enjeux.

Daniel JOUANNE, France Nature Environnement, Chargé de mission transports, demande s'il est envisagé de jumeler le tracé de la ligne nouvelle à l'autoroute A14.

SNCF Réseau : Il n'est pas recherché de jumelage avec l'A14 et cette option technique n'est pas privilégiée.

Micheline BERNARD-HARNAULT, CESER Ile-de-France, se pose la question des zones inondables et de la prise en compte des PPRI.

SNCF Réseau : assure que les zones des PPRI ont été prises en compte dans les cartes détaillées.

Jean-Christophe RIGAL, Directeur de l'AUDAS, souhaite savoir si une approche via le paysage est envisagée.

SNCF Réseau : précise qu'un volet d'études sur le paysage est en cours afin d'identifier les zones de valeur n'étant pas à ce jour protégées réglementairement.

Raphaël CATONNET, Directeur général adjoint de l'EPADESA, souhaite avoir la confirmation que les projets futurs sont bien pris en compte dans les études, et notamment le quartier des Groues qui nécessite des études rapides.

SNCF Réseau : Les études concernant la gare nouvelle de Nanterre-La Défense sont prioritaires et menées dans le but d'être présentées au Comité de Pilotage LNPN prévu début 2016 afin d'obtenir une décision ministérielle en février 2016. Il reste à identifier l'impact de la gare sur la ZAC et les mesures conservatoires associées.

François Philizot, DIDVS, confirme que cet enjeu est bien identifié. Il est probable qu'en accord avec la préfecture d'Ile-de-France, un groupe de travail soit lancé pour accompagner au mieux l'élaboration de ce dossier. Il est bien évident que sont pris en compte dans les travaux menés les autres besoins et projets des territoires, afin de bâtir une relation la plus étroite possible.

Serge GODAERT, Mairie de Maisons-Laffitte – Maire adjoint urbanisme, aménagement, transports, se demande comment va s'articuler le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie avec le projet EOLE (RER E) et notamment vis-à-vis du passage souterrain envisagé par LNPN avant Mantes. Il s'inquiète de l'accumulation des passages : EOLE, RER A, fret, LNPN.

SNCF Réseau : Une vraie concomitance existe entre les travaux EOLE et LNPN sur l'arrivée à la gare de Mantes. Sur cette zone, des mesures conservatoires ont été identifiées afin de créer dès l'horizon EOLE les éléments nécessaires à LNPN : quatrième voie de la plateforme et aménagement de la gare.

François Philizot, DIDVS, abonde dans le sens d'une articulation technique indispensable de ces deux projets. Il précise que les deux projets fonctionnent en inversé sur cette zone : lorsque l'une est en souterrain, l'autre est en aérien. Cela permet d'avoir à terme 6 voies disponibles, voire 8 avec le groupe VI. Ces projets sont phasés et intégrés au CPIER avec 38M€ pour l'aménagement de la gare de Mantes et 36M€ pour la plateforme à 4 voies.

Serge GODAERT, Mairie de Maisons-Laffitte – Maire adjoint urbanisme, aménagement, transports, se félicite de la limite de gêne aux riverains avec un passage en souterrain, mais qui cependant n'apporterait rien de plus à cette zone. Une correspondance avec la Tangentielle Nord lui paraît être une bonne opportunité, au vu des coûts globaux des autres travaux.

François Philizot, DIDVS, note qu'il s'agit d'un sujet ancien. La première section est en cours de réalisation, et la deuxième section, d'Épinay-sur-Seine à Sartrouville n'est pas enterrée. Il s'agit d'un projet pas si simple que cela, qui nécessite de conserver les capacités de fret sur les grandes ceintures et d'un projet à long terme.

Gilles LECOLE, Conseiller municipal de la ville d'Aubergenville, demande des précisions sur ce qui est prévu dans la zone Poissy / Vernouillet, qui est un goulot d'étranglement de la ligne J avec deux voies uniquement à ce niveau-là.

SNCF Réseau : EOLE permet aujourd'hui de libérer de la capacité mais non de séparer complètement les différents types de circulation. La réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie permettra d'avoir une infrastructure dédiée aux trains interurbains et l'une dédiée aux trajets du quotidien et donc de désaturer le réseau et permettre des arrêts supplémentaires.

Sur la section Poissy-Vernouillet, un certain nombre de projets intermédiaires sont prévus. SNCF Réseau n'a pas d'informations supplémentaires en séance et fera une réponse écrite complémentaire.

Jean-Claude PARISOT, Secrétaire général du CADEB, rejoint M. GODAERT sur le problème de saturation et est d'accord qu'EOLE est une première étape mais que cet objectif ne sera pas atteint sans la réalisation de LNPN. Il insiste sur le fait que la liaison avec la tangentielle Nord n'impliquerait que la réalisation d'un quai supplémentaire à la gare de Sartrouville et serait intéressant pour le maillage du territoire.

Il note les éclairages de SNCF Réseau sur plusieurs zones et demande des précisions sur le secteur de la boucle de Chanteloup, notamment sur les impacts environnementaux.

SNCF Réseau : Suite à l'identification des enjeux environnementaux, la deuxième vague de concertation verra l'élaboration des zones de passages préférentielles qui permettra d'identifier les impacts environnementaux. Ces zones de passage seront élaborées en lien avec les acteurs du

territoire lors des prochains ateliers qui démarreront début octobre 2015, et permettront de répondre à cette question.

François Philizot, DIDVS, renchérit sur l'importance de la participation aux différents ateliers de concertation.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation, rejoint M. PHILIZOT sur la nécessité de participer aux ateliers afin de faire remonter les attentes. Elle souligne l'évolution et le travail réalisé pour répondre aux objectifs, attentes et compatibilités entre les différents aspects.

Paul-Emmanuel GRIMONPREZ, Adjoint au secrétaire général pour les affaires régionales Paris / Ile-de-France, précise que le dossier présenté aujourd'hui ainsi que le relevé des échanges des comités territoriaux seront disponibles sur le site www.lnfn.fr.

Il remercie les participants et les invite à assister au prochain comité territorial qui aura lieu début 2017.

* * *
*

Liste des participants au COTER Paris - Mantes

30 juin 2015

NOM	Prénom	Institution
BERNARD-HARNAULT	Micheline	CESER Ile-de-France, Conseillère
BOCHATON	Géraldine	SNCF RESEAU – Mission LNP
CATONNET	Raphaël	Directeur général adjoint de l'EPADESA
CAUCHIE	Pilippe	ADAGE Environnement / AMO DD LNP
CHARVET	Anne-Marie	Garante de la concertation
CONTET	Michel	Ile-de-France Nature environnement
GORRAND	François	IAU-IDF
COSSON	Jean	SNCF – Directeur des Affaires Territoriales de Paris St Lazare, de Haute et Basse Normandie
CROIXMARIE	Lionel	Conseil général du Val-d'Oise - Chargé de la mission ferroviaire à la direction des transports
CUCHET	Céline	SNCF RESEAU – Mission LNP
FONVIELLE	Cyrille	Collaborateur parlementaire de M. Jean-Marie TETARD ; Députée des Yvelines
GODAERT	Serge	Mairie de Maisons-Laffitte – Maire adjoint urbanisme, aménagement, transports
GONCALVES	Dominique	DDT du Val d'Oise – chargé d'études
GRIMONPREZ	Paul-Emmanuel	Adjoint au secrétaire général pour les affaires régionales Paris / Ile-de-France
GUILLEMIN	Elisabeth	Mairie de Colombes, chargée de mission à la direction de l'urbanisme
HURISSE	Christophe	SNCF RESEAU – Mission LNP
JOUANNES	Daniel	France Nature Environnement, chargé de mission transports
KAEMMERLEN	Cindy	I.M. Projet / AMO G&T LNP
KIENE	Benoît	Conseil région d'Ile-de-France, chargé de mission « Transports »
LAFFARGUE	Camille	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargée de mission (DGITM)
LECOLE	Gilles	Conseiller municipale de la ville d'Aubergenville
LEGENDRE	Thierry	Collaboration de M. Alain RICHARD, Sénateur du Val d'Oise, Maire de St-Ouen-L'Aumône
LOISELAY	Julien	SNCF RESEAU – Mission LNP
MACOIN	Line	CAMY, Chargée de mission
MICHAUD	Amandine	Mairie de Maisons-Laffitte
MORIZOT	Jean-Christophe	DRIEA, Chef de projets interrégionaux voyageurs
NEBACH	Nesrine	Chargé de projet transports collectifs chez Conseil Général des Yvelines
PAPIN	Cédric	SNCF RESEAU – Mission LNP
PARISOT	Jean-Claude	Secrétaire général du CADEB

PERRIN	Jean-François	SNCF Réseau – Projet EOLE
PHILIZOT	François	Préfet, Délégué interministériel pour le développement de la vallée de la Seine
POUTOUX	Jean-Claude	Conseiller départemental du Val-d'Oise, Directeur général adjoint chargé de l'aménagement du territoire
REIMBOLD	Marc	Directeur du projet Port Seine Metropole – Port d'Achères
RICHARD	Alain	Sénateur du Val d'Oise, Maire de Saint-Ouen-l'Aumône
SAURA	Emmanuèle	SNCF RESEAU – Mission LNPN
TAUTOU	Philippe	Président de la Communauté d'agglomération des Deux Rives de la Seine, Maire de Verneuil-sur-Seine
VAN DER HEYDEN	Daniel	Chambre interdépartementale d'agriculture, exploitant agricole
VENON	Boris	Assistant parlementaire de Mme DESCAMPS-CRONIER