

COMMISSION CONSULTATIVE Paris - Mantes

Synthèse

Commission consultative Paris - Mantes	
Date et lieu	Mercredi 4 octobre 2017 Mantes 18h00 – 20h00
Invités	Communautés d'agglomération et communautés de communes, Maires Présidence : Stéphane GRAUVOGEL, sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye
Nombre de participants	24 participants
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter les résultats des études d'approfondissement sur la section Paris-Mantes : Gare nouvelle de Confluence, Enjeux de la LNPN en Île-de-France • Présenter les résultats finaux de l'analyse multicritère sur la section Paris-Mantes • Présenter les actualités sur le complexe Paris-Saint-Lazare
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> • Liste des participants aux groupes de travail (SAFER,...) • Questionnement sur l'articulation avec les différents transports ferroviaire franciliens : RER E, RER A, T13,... • Articulation entre les projets de territoire et la LNPN
Support de présentation	LNPN_2017-10-04_Commission_consultative__PM.v0.5sc

Compte-rendu

Ouverture de la commission consultative par Stéphane GRAUVOGEL, sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye

Monsieur GRAUVOGEL, sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye remercie l'assemblée et s'excuse de son retard.

Il indique que la concertation du projet reprend après une dernière réunion en février, en raison des campagnes électorales : présidentielle, législative et même sénatoriale. Ces campagnes étant terminées, l'objectif est d'arriver à une décision lors d'un Comité de Pilotage en fin du mois d'octobre. Ce Comité doit permettre d'examiner les dernières études faites sur les zones de [passages](#) et d'écouter les remarques des uns et des autres sur les différentes hypothèses émises.

Intervention par Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP

Madame CHARVET salue l'assemblée et note qu'il s'agit d'une réunion importante puisque la Maîtrise d'Ouvrage va présenter un point assez approfondi, ayant mis à profit la période de réserve pour étudier un certain nombre de questions : soit demandées lors des différentes réunions, soit évoquées lors du COPIL et pour lesquelles il avait été passé commande à Monsieur MABIRE et à SNCF Réseau. Ces réponses doivent permettre de compléter les informations transmises et de lever au maximum les interrogations pouvant encore subsister sur les différents secteurs prioritaires mais également à l'horizon cible, puisque c'est toujours l'objectif final.

Pour le tronçon abordé lors de cette réunion, Madame CHARVET précise que théoriquement de nombreux points vont être approfondis et demande aux participants, s'il y a des questions complémentaires ou de nouvelles questions, de les évoquer. Elle précise qu'il n'y sera peut-être pas répondu directement ce soir, mais cela permettra que la Maîtrise d'Ouvrage en prenne connaissance en vue du COPIL devant se tenir au mois d'octobre et du COTER du lundi suivant. En tout état de cause, pour le COPIL décisionnaire qui doit se tenir le 26 octobre, il sera porté à connaissance la totalité des questions posées et des réponses ayant pu y être apportées, afin d'éclairer les décisions des membres décisionnaires siégeant lors de ce COPIL.

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Monsieur MABIRE remercie Madame CHARVET pour son intervention. Il rappelle que les participants s'étaient retrouvés dans cette configuration le 14 février 2017.

Le chef de mission présente l'équipe qui répondra plus en détails aux questions qui seront posées : Madame CUCHET, responsable des relations institutionnelles, de la concertation et de la

communication, Monsieur PAPIN et Madame BOCHATON qui représentent la partie études d'infrastructures, Monsieur LOISELAY pour les études environnementales et Monsieur HURISSE pour les études générales, études de trafics et de socio-économie.

Il propose de présenter, comme cela a été dit, les points d'approfondissement menés pendant le printemps et l'été, à la fois sur des sujets liés directement aux sections prioritaires, mais également sur des sujets abordés habituellement dans les étapes ultérieures. Il sera ainsi notamment vu le sujet de la gare nouvelle de Confluence ou encore celui des enjeux Île-de-France, un élément qui **émerge est particulièrement monté en puissance** cette année. Il sera restitué les résultats de l'analyse des zones de passage avec un support distribué en séance. Si le temps le permet, il est proposé de faire un point d'actualité succinct sur le complexe Paris-Saint-Lazare, qui offre l'avantage d'être le point de rencontre naturel entre les franciliens de l'ouest et les normands.

* * *
*

1. Introduction

Voir diaporama associé

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Monsieur MABIRE revient sur un élément de contexte connu de tous, les Assises Nationales de la mobilité lancées le 19 septembre dernier par Monsieur le Premier **Ministreministre** et Madame la Ministre des Transports. Ces Assises vont se dérouler jusqu'à la fin de l'année 2017. L'idée est d'avoir une assez large concertation, avec des ateliers, dans le but de définir une Loi de Programmation relative aux infrastructures qui sera soumise au Parlement courant du premier semestre 2018. Le contexte **global** est un contexte de gel affiché des grands projets d'infrastructures, notamment au vu des annonces faites à l'été par Madame la Ministre des Transports. Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, contrairement à d'autres grands projets, a la chance d'avoir eu l'autorisation gouvernementale afin de finaliser l'étape 1 et de tenir le Comité de Pilotage d'octobre, qui représente l'achèvement de trois **annéesannées** d'études publiques. Une fois le choix des zones de passage préférentielles réalisé, le projet LNPN rentrera dans la grande moulinette de l'analyse et la poursuite du projet sera confirmée ou non **envers la** mi-2018.

Monsieur MABIRE rappelle le processus LNPN des temps de rencontre et de concertation, tant avec le grand public qu'avec les institutionnels, notamment via les commissions consultatives comme pour cette réunion, l'atelier préparatoire avec les techniciens qui a eu lieu le 18 septembre et la tenue **à venir** le 16 octobre du Comité Territorial d'Île-de-France. Ce dernier a lui aussi vocation à préparer le COFIL décisionnel. Le COFIL du 12 juillet était un Comité de Pilotage intermédiaire, sans décisions, et c'est pour cela que ce Comité n'a pas été sollicité. Comme précisé par Monsieur le sous-préfet, SNCF Réseau a également tenu compte des sénatoriales dans le processus final de la

concertation. Pour la région Normandie, il y a également des sujets de cohérence avec le SRADDET, moins présents en Île-de-France.

Concernant le dernier point introductif, « Projet de territoire » est une démarche initiée sur 2016 et tout début 2017, dont l'idée était d'identifier les projets des territoires, que la ligne nouvelle se fasse ou non, et de voir si l'ensemble pouvaient converger et s'enrichir mutuellement. Un document de synthèse d'une soixantaine de pages est presque en cours d'impression. Il a vocation à restituer le travail et les interventions des différents territoires. Il a été préfacé par Monsieur le préfet PHILIZOT, président du COPIL et Délégué Interministériel au Développement de la Vallée de la Seine. Un flyer sous format d'une plaquette de quatre pages est également prévu, résumant les principaux résultats. Ce dossier de synthèse sera remis en primauté à l'ensemble des membres du COPIL et ensuite aux différents contributeurs. Une diffusion plus large pourra se faire en fonction de la demande, sachant que la plaquette de quatre pages pourra, elle, être diffusée plus largement aux personnes qui le demanderont.

Il est proposé de poursuivre, sauf s'il y a des remarques sur ces éléments d'actualité, et de présenter les différentes séquences. Il est prévu un temps d'échange sur chaque point d'approfondissement, ~~so~~avec l'accord de Monsieur GRAUVOGEL.

* * *
*

2. Points d'approfondissement Paris-Mantes :

Voir diaporama associé

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Les points d'approfondissement sont présentés avec les différentes gouvernances associées. L'idée n'est pas de détailler forcément chacun des groupes de travail puisqu'ils seront abordés dans la suite de la réunion avec leurs principaux résultats. Au moyen de groupes de travail et/ou d'approfondissements spécifiques sur les portions communes à toutes les zones de passage, il a été possible de bien partager les enjeux avec le territoire et de préparer au mieux l'étape 2. Cela passe par exemple par : le domaine de l'environnement en approfondissant les données bibliographiques sur l'agriculture, l'intégration de données d'urbanisme supplémentaires, l'analyse des enjeux de jumelage avec l'autoroute A13, élément structurant du territoire. Un point sera particulièrement illustré : le raccordement de Nanterre - La Garenne, sous la houlette de Monsieur PAPIN, responsable des études d'infrastructures LNPN.

➤ Groupe de travail « Raccordement de Nanterre – la Garenne »

Les objectifs de ce groupe de travail sont d'accompagner le Maître d'Ouvrage spécifiquement sur les enjeux d'intégration physique, puisque ce secteur est celui où le tunnel est susceptible de plonger. La faisabilité de ce tunnel est une condition de réalisation du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie. L'idée a été de partager les variantes techniques imaginées par SNCF Réseau avec les différents acteurs concernés : les conseils départementaux, la délégation de la Vallée de la Seine, les EPIC, les transporteurs (Île-de-France Mobilités, RATP), l'université de Paris-Nanterre, l'aménageur de La Défense, etc... La séquence de réunions de travail a commencé le 11 mai avec le partage des objectifs et la présentation des variantes techniques étudiées. Elle a été suivie d'un ~~second~~ **deuxième** échange avant la trêve estivale afin de bien repartager les solutions, notamment celle proposée par le groupe de travail, et d'aborder le sujet de l'analyse multicritère. L'objectif de la prochaine réunion du 10 octobre est de partager les études d'interfaces externes et de restituer l'analyse multicritère spécifique finalisée.

Le fond de plan présenté a volontairement été un peu atténué afin de ne pas accentuer la complexité du secteur, cependant restent représentés les grands enjeux : la Seine, le réseau autoroutier, les transports en commun : à la fois les trains (groupes 3 et 5) et le RER A de la branche de Cergy. **La première variante**, appelé **variante « Houilles »** est asymétrique. Dans le sens pair (province vers Paris), le tunnel ressort en rive droite de la Seine vers Houilles et, dans l'autre sens, il plonge avant l'autoroute A86. Il est à relever un sujet ~~mineur~~ de signalisation avec EOLE nécessitant le déplacement d'une aiguille. **La deuxième variante** étudiée par SNCF Réseau, appelée dans l' « **Axe du groupe V** » et située dans le secteur du raccordement de la Folie, est légèrement en quinconce. Cette variante présente des enjeux ferroviaires, notamment de maintenance des voies de trains SNCF qui viennent se garer dans ce coin et de garage de trains EOLE. **La troisième variante** est dans l' « **axe du groupe III** ». En effet, le complexe de Paris-Saint-Lazare, comme cela sera présenté en fin de séance, est organisé par ~~groupe~~ **groupes**, ce qui est important dans les aspects de régularité. Cette variante est dans l'axe du groupe III (Paris-Saint-Lazare/Nanterre-Université) mais là, avec une sortie des deux tubes qui impacte assez sensiblement le secteur du pont de Charlebourg et pose la question de fondations des bâtis existants. Il y a en effet beaucoup de fondations profondes dans le secteur. En plus de ces trois variantes imaginées par SNCF Réseau, le groupe de travail a proposé une quatrième variante, mixte entre la première et la troisième, baptisée variante « Houilles et axe groupe III » qui permet de n'avoir plus qu'une seule voie vers Charlebourg, point présenté comme assez complexe, ~~par~~ **Par** contre cette variante est en interaction avec le projet du prolongement du tramway T1 à l'ouest.

Suite à ce groupe de travail, il a été proposé de faire une analyse multicritère, dont l'idée, assez classiquement, est de vérifier la faisabilité technique et la performance tout en incluant des critères d'insertions environnementaux et techniques. En fonction des variantes, ce ne sont pas forcément les mêmes solutions, les mêmes coûts. La facilité d'insertion compte également : émergence répartie ou concentrée, facilité de réalisation de ces émergences, linéaire de travaux en aérien dans les emprises SNCF Réseau ou au contraire dans le tissu urbain. Il est à noter également le besoin d'optimisation de l'utilisation du réseau ferroviaire, puisqu'il faut permettre à la fois les garages des trains EOLE et la maintenance du réseau classique. Il est bien sûr regardé l'environnement et le milieu urbain, élément important dans cette zone où il y a beaucoup de réseaux (électrique, chauffage,...). Il y a globalement beaucoup de contraintes en surface et aussi en sous-sol. Pour finir,

le cadre de vie est pris en compte, car Nanterre est une grande ville, une préfecture. Tout cela sera présenté en groupe de travail du 10 octobre, il s'agit d'une piste de travail de SNCF Réseau qui n'est pas encore validée définitivement. Pour bien partager les enjeux et montrer l'attention qui est portée sur ce point, il est à noter que Monsieur le préfet PHILIZOT, qui avait présidé le dernier groupe de travail, a proposé d'animer également celui-ci et met donc un point d'honneur à ce que des solutions soient trouvées. Sur ces quatre variantes, l'ambition, qui reste à confirmer, est de n'en proposer plus que deux variantes au prochain Comité de Pilotage, ce qui permettrait ensuite de les approfondir si le projet se poursuit.

Il y a la même problématique et la même démarche menée de l'autre côté, au **raccordement de l'est de Mantes-la-Jolie**. Les acteurs sont similaires. Les travaux de ce groupe de travail ne sont pas détaillés car ce groupe est un peu moins avancé, ce qui ne veut pas dire que les enjeux sont moindres. Le travail a là aussi commencé avec les territoires : GPSeO grand acteur local, les différents représentants de l'Etat, de la région, la SANEF avec l'autoroute A13. La partie regardée est indiquée sur la carte présentée en séance. Il y a trois possibilités communes à toutes les zones de passage : un premier raccordement qui pourrait s'imaginer dans le secteur de Flins, les deux autres dans le secteur d'Epône, avec une variante Epône et sud d'Epône. Il y a là aussi une volonté d'éclairer, et surtout de préserver, de travailler avec les territoires sur les enjeux d'insertion de la ligne nouvelle.

Questions / Réponses :

Monique POCCARD-CHAPUIS, adjointe au maire de Mézy-sur-Seine, précise qu'elle n'a pas de gare mais qu'elle est là quand même. Elle demande si les agriculteurs sont représentés au sein des groupes de travail par ce que cela lui semble être quand même quelque chose de très important et la SAFER n'est pas dans la liste présentée.

SNCF Réseau précise qu'à ce stade, il s'agit d'un premier « défrichage » technique avant présentation aux agriculteurs. SNCF Réseau essaie d'abord de faire le tri entre les sujets **ferroviaires**, routiers, autoroutiers, de façon à avoir des choses un peu partagées au moment de présenter et de discuter avec les agriculteurs. C'est sans doute un travail qui sera réalisé par la suite.

Monique POCCARD-CHAPUIS, adjointe au maire de Mézy-sur-Seine, insiste que le fait que ce n'est pas tout à fait normal que les agriculteurs ne soient pas invités. Elle pense qu'ils peuvent avoir des idées et ajoute qu'il n'y a pas que l'autoroute et les routes qui comptent. Elle précise qu'à Flins et Epône, il y a beaucoup de terrains agricoles et pense donc que les agriculteurs devraient tout de même avoir la parole.

SNCF Réseau précise que l'EPCI dont Monsieur HEMONET fait partie est présent dans le groupe de travail avec la Communauté d'agglomération de la Boucle de la Seine dont il y a des représentants dans la salle. Monsieur PAPIN (responsable des études d'infrastructures) rappelle qu'il s'agit d'une infrastructure nouvelle, dont la partie à gauche sur le plan présenté est en souterrain. La fin du tunnel est représentée sur le schéma par un rond jaune et donc la connexion avec les réseaux

Mis en forme : Non souligné

existants n'est pas faite du fait de la profondeur. La ligne nouvelle remonte petit à petit jusqu'à rejoindre les rails du réseau existant. Au-delà de l'émergence du tunnel, il y a une succession d'ouvrages, tranchée couverte puis tranchée ouverte, dont le linéaire peut faire plusieurs kilomètres. Ce linéaire varie d'une variante à une autre et peut même être dédoublé comme c'est le cas pour la variante 02 « Axe groupe V ». L'objectif est de faire émerger le tunnel dans l'emprise ferroviaire existante, et ce malgré une configuration complexe (présence d'un ouvrage existant à démolir ou réduire au niveau du raccordement de la Folie). L'émergence de la variante 1 « Houilles » se ferait juste après l'autoroute A86 en interface effectivement avec le projet de prolongement du tramway T1. Cette option passe en souterrain sous les voies ferrées et émerge ensuite, pour se poursuivre en direction de Nanterre jusqu'à la Boule et Rueil-Malmaison. SNCF Réseau précise que c'est un point dur et qu'il y a donc nécessité d'échanges techniques assez précis avec le département et le STIF. Monsieur PAPIN précise que ces éléments font partie des critères d'évaluation de cette variante. Dans ce cas, si ces deux projets se télescopant présentent une séparation trop complexe à réaliser, la Maîtrise d'Ouvrage proposera de ne pas conserver cette variante. La variante 3 « Axe groupe III » émerge entièrement dans les emprises ferroviaires et impacte potentiellement des éléments ferroviaires existants (garage de rames Transiliens, zone de garage du RER A sur le site du Marteau). Il y a partout des contraintes existantes ou en projet. Monsieur PAPIN lui propose dans le cas de nouvelles questions de le contacter directement ou de se retourner vers sa représentante, Madame BERGERON.

SNCF Réseau précise que les trains de la ligne nouvelle emprunteront le Groupe V.

Mis en forme : Non souligné

Gilles LECOLE, adjoint au Maire / Délégué d'Aubergenville, délégué aux Travaux et aux Transports, résume le projet comme étant un projet dont les TGV s'arrêteront en gare de Houilles et dans toutes les gares proposées par le RER E pour reprendre les voies du Groupe V. Il précise que le RER E leur est vendu avec un cadencement nettement plus soutenu et amélioré et que le Maître d'Ouvrage fait arriver les TGV au milieu des trains du RER E.

SNCF Réseau rappelle que le projet LNPN est totalement étanche, c'est-à-dire que les réseaux ne se croisent pas bien qu'ils soient géographiquement proches. L'intérêt de la ligne nouvelle Paris-Normandie est d'avoir une étanchéité complète entre les différents types de circulations sur la section Paris-Saint-Lazare / Mantes-la-Jolie. Dans le cas de la Variante 01 « Houilles », il faudra modifier légèrement le RER E et déplacer une aiguille pour permettre la totale indépendance des réseaux. Monsieur PAPIN précise que si l'appellation de la Variante 03 « Axe groupe III » peut laisser penser qu'il y a une interférence avec le groupe III, il s'agit plus en réalité d'un repérage géographique. En effet, elle ne vient pas tangenter comme les autres variantes le groupe V, elle est plus dans l'axe du groupe III, mais sans se connecter à celui-ci. L'objectif est de bien se connecter au groupe V.

Mis en forme : Non souligné

Intervention par Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, souhaite rebondir sur l'observation de Madame POCCARD-CHAPUIS et précise ce qu'elle a évoqué en aparté avec le chef de mission le fait d'organiser un échange entre l'équipe LNPN et la SAFER avant le COPIL du 26 octobre afin de faire un point général et de confirmer qu'il n'y a pas de problèmes majeurs ayant été évacués trop rapidement ou non identifiés.

* * *
*

➤ Gare nouvelle de Confluence

Voir diaporama associé

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Le chef de mission rappelle que la gare nouvelle de Confluence est un sujet majeur. Les zones de passage PM-Centre-A et PM-Centre-B permettant une gare nouvelle ont été retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016. La zone PM-Sud, également retenue, ne permet pas de gare dans ce secteur. Il existe deux localisations de gare possibles : Achères Ville (compatible avec la zone de passage PM-Centre-A) et Achères Grand-Cormier qui est compatible avec les deux zones de passage. Le Maître d’Ouvrage informe l’assemblée que les enjeux ont été regardés via trois aspects. Le premier point concerne l’interconnexion possible entre les sites d’Achères Ville / d’Achères Grand-Cormier et le réseau francilien existant, en l’occurrence avec le RER A. Des discussions sont en cours avec Île-de-France Mobilités sur des reconfigurations possibles, notamment à l’horizon EOLE concernant des branches du RER A. Il est présenté ici de façon anecdotique les temps de marche pour resituer les deux gares par rapport au cœur de ville. Il est probable que plutôt que de faire 24 minutes de marche à pied d’Achères ville, des moyens plus rapides seront utilisés. Il est important de relever les temps pour rejoindre le RER A : 12 min pour Achères Ville et 7 minutes dans le cas d’Achères Grand-Cormier. La gare nouvelle de Confluence a été étudiée selon trois aspects dans le cadre d’un groupe de travail, piloté par Monsieur le préfet PHILIZOT. Les différents participants sont suivants : les EPCI, les acteurs régionaux avec les deux régions, l’Etat et Île-de-France Mobilités anciennement le STIF. Trois volets ont été étudiés. Le premier concerne la partie investissements, le deuxième est l’accessibilité et les trafics et le dernier la combinatoire des deux permettant d’avoir des éclairages socio-économiques. Il s’agit d’études socio-économiques différentes de celles précédant la Déclaration d’Utilité Publique. L’idée ~~était~~ est d’éclairer les enjeux pour les décideurs.

Les coûts d’investissement ont déjà été présentés et sont rappelés ici. Pour la localisation, il s’agit également d’un rappel de février 2017. Les rectangles rouges représentent la « boîte » et la position des gares dont le profil se situe sous la carte. Dans le cas d’Achères Ville, par rapport au RER A, la correspondance piétonne se fait à 400 mètres. Initialement c’était 700 mètres. Sur Achères Grand-Cormier, l’objectif était de réduire l’impact en surface et donc d’être en tranchée couverte sur deux kilomètres.

Depuis la commande qui a été passée à SNCF ~~réseau~~ Réseau lors du débat public, confirmée par la commande ministérielle de novembre 2013, est étudiée une fonctionnalité intersecteur. La fonctionnalité intersecteur correspond aux TGV ne passant pas par les grandes gares de Paris pour aller d’un secteur à un autre. Dans le cas particulier de cette fonctionnalité, indépendamment des coûts de la gare, il y a des aménagements supplémentaires à prévoir. Dans le cas d’Achères Ville, il y a création d’un nouvel itinéraire avec une voie en tunnel sous la forêt pour se raccorder au groupe V

et avoir ensuite un itinéraire via un nouveau raccordement à Sartrouville. En complément, une modification de la bifurcation de Stains dans le département de la Seine-Saint-Denis est recommandée. Dans le cas d'Achères Grand-Cormier, il y a une déviation des itinéraires intersecteurs un peu plus courte et la même problématique d'itinéraire et de raccordement à Sartrouville. Le coût de ces deux variantes est à ce stade, à dire d'expert, de 350 M€ pour Achères Grand-Cormier et de 550 M€ pour Achères Ville. La différence de coût est due principalement à la différence de linéaire.

Pour mémoire, les zones de passage sont prévues à l'horizon prioritaire (2030) et les gares nouvelles à l'horizon post 2030. Le chef de mission rappelle ce qui avait été présenté en début d'année 2017. Dans le cas où il n'y a pas de gare, l'infrastructure est un tunnel d'une profondeur de 25 à 30 mètres. Dans le cas d'une gare, pour optimiser les coûts et les correspondances, il est nécessaire de créer le tunnel, une tranchée couverte et la boîte. Dans ce cas, il y a des trains qui s'arrêteront et d'autres qui passeront en vitesse à 200 km/h. Dès l'horizon prioritaire, il faut le génie civil qui intègre ces éléments. Depuis ces études, les solutions ont été chiffrées en prenant en compte la tranchée couverte et les voies principales directes :

- L'estimation des coûts du génie civil de la gare est de 560 M€ (Achères-Ville) ou 535 M€ (Achères Grand-Cormier)
- L'estimation de la ligne nouvelle sans gare (soit juste le tube du tunnel) est de 160 M€ (Achères-Ville) ou 135 M€ (Achères Grand-Cormier)

Le différentiel est donc de 400 M€, quel que soit l'emplacement de la gare nouvelle. Ce surcoût est à intégrer dès la phase prioritaire. A l'horizon cible, il faut ajouter 100 M€ pour le bâtiment voyageur et les travaux de voie.

En conclusion, le coût de la fonctionnalité intersecteur, prenant en compte le raccordement et la gare nouvelle est compris entre **850 M€** et **un peu plus d'un milliard d'euros** (CE 01/2016).

Intervention de Jacques TANGUY, conseiller municipal d'Achères, se pose la question de la gare devant se faire entre le Chêne Feuillu et le Technoparc.

SNCF Réseau répond que la gare de Chêne Feuillu avait pour objectif de permettre une correspondance entre le futur RER E et ce qui était appelé la TGO (Tramway T13 Express). Cette correspondance avait lieu dans ce secteur dit du Chêne Feuillu. Cela était dû à l'itinéraire historique que le projet TGO empruntait, via l'ancienne grande ceinture. C'est à cet endroit que la TGO croisait le Groupe V sur lequel circulera le RER E. Plusieurs variantes ont été évoquées, dont une gare. Cette gare n'était possible que si les trains du RER E pouvaient s'arrêter et cette potentialité n'était envisageable qu'à l'horizon LNPN. Le projet du Tramway T13 Express devrait passer par Poissy, la variante étudiée en DUP modificative, et devrait bientôt démarrer selon Monsieur le sous-préfet. Pour Monsieur PAPIN, elle recueille l'aval des territoires, ce qui est un euphémisme, car dans ce cas la correspondance entre le projet de Tramway T13 Express et le RER E se ferait dans le centre-ville même de Poissy grâce à un itinéraire urbain. Il n'y aurait donc plus besoin de cette gare nouvelle à Chêne Feuillu. Il s'agit d'un sujet Île-de-France Mobilités.

Poursuite de la présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Le second volet concerne les enjeux de trafics et d'accessibilité. L'accessibilité a été regardée sous quatre modes : la marche à pied, le vélo, la voiture et les transports collectifs. La comparaison a été faite entre les deux gares et est représentée en utilisant les couleurs du vert au rouge (du plus favorable au plus défavorable).

Sur la marche à pied, la gare nouvelle d'Achères Grand-Cormier est plutôt défavorable car elle se situe sur un site en marge de l'urbanisation, dans un faisceau ferroviaire au cœur de la forêt domaniale de Saint-Germain. Achères Ville est, quant à elle, plus proche de secteurs urbanisés, à moins de quinze minutes à pied. Pour le vélo, le site d'Achères Grand-Cormier permet de mieux couvrir les secteurs au sud et à l'est de la forêt de Saint-Germain avec un temps de trajet de trente minutes jusqu'à Maison Laffitte. Cela reste néanmoins un temps de trajet à vélo non négligeable. Il s'agit d'éléments travaillés classiquement avec l'IAU. Pour Achères Ville, c'est encore mieux car certaines communes de la rive droite sont desservies : Conflans, Maurecourt, Andrésy. Pour la voiture, les résultats des deux sites sont équivalents avec la proximité de la RN184, un axe structurant bien connu de l'ouest francilien. Sur les transports collectifs, Achères Grand-Cormier est à 7 minutes de la branche de Poissy du RER A. Achères Ville permet une correspondance à la fois avec le RER A (Cergy) et la ligne J vers Paris-Saint-Lazare.

Le deuxième volet est, comme lors de l'étude menée en 2016 sur Nanterre La Défense, les apports aux normands concernant l'accès aux territoires franciliens. Les trajets allongés sont représentés en orange sur la carte et ceux plus court en vert foncé. Pour accéder à Paris centre et aux aéroports (Roissy et Orly), il faut privilégier les accès par Paris-Saint-Lazare. Le temps d'accès pour La Défense est équivalent : RER A à Confluence, RER E à Haussmann Saint-Lazare ou en prenant le Groupe II (la ligne Saint-Nom-la-Bretèche – Versailles à Paris-Saint-Lazare). L'amélioration est indéniable pour les normands souhaitant se rendre à Cergy ou Poissy via le RER A avec un gain de temps supérieur à 20 minutes. Par ailleurs, la logique des gares interconnexions est d'être desservie exclusivement par des trains à grande vitesse. Les trois autres gares existantes en Île-de-France sont Marne-la-Vallée-Chessy TGV avec l'effet Disneyland et six millions de voyageurs (2015), l'aéroport Charles De Gaulle 2-TGV (4,2 millions de voyageurs en 2015) et Massy-TGV, un cran en dessous, avec 1,9 millions de voyageurs (2015). Pour cette dernière gare il s'agit de voyageurs d'affaires principalement alors que les précédentes présentent une forte composante « loisirs » avec les accès aux aéroports et à Disneyland. Il a été regardé à la fois les voyageurs qui fréquentent les gares et les voyageurs en transit.

Le potentiel de trafics intersecteurs se situe entre 0,4 et 0,6 million de voyageurs par an et à l'horizon cible du projet :

- 50 % entre l'Île-de-France et la Normandie
- 50 % entre l'Île-de-France et les autres régions.

Pour comparaison, à Massy-TGV, l'ordre de grandeur est de 1,9 million de voyageurs. Les effets attendus sont un gain de temps d'accès à l'Île-de-France, que ce soit en transport en commun ou en voiture particulière, et des temps de trajet en train généralement réduits pour les voyageurs qui viennent ou vont en Normandie. Pour les voyageurs d'autres régions, les temps de parcours sont



plutôt allongés. Pour les voyageurs en transit, le chiffre estimé se situe entre 0,5 et 0,7 million par an. L'avantage est qu'ils n'ont pas de correspondances entre grandes gares parisiennes.

Lors du dernier groupe de travail du 27 septembre, l'analyse finale a été restituée. La fonctionnalité se situe autour d'un milliard d'euros : de 850 M€ pour Grand-Cormier (CE 2016) à 1050 M€ pour Achères Ville (CE 2016), soit respectivement 1075 M€ et 1250 M€ (valeur actualisée) selon les calculs de bilan socio-économique. Le bénéfice qui correspond à cette charge est limité dans le meilleur des cas à 50% des coûts d'infrastructures.

Pour finir, se faisant le porte-parole du Groupe Public Ferroviaire (GPF), le chef de mission rappelle l'organisation de la SNCF : SNCF Réseau (dont l'équipe LNPN fait partie), SNCF Mobilité qui fait rouler les trains et l'EPIC de tête qui a une vision système et qui arbitre les ~~différents~~ entre les deux EPIC filles.

Pour rappel, il y a déjà eu des expérimentations dans les années 2010 avec des TGV intersecteurs Le Havre-Strasbourg et Cherbourg-Dijon qui ont été abandonnées car en déficit (pas assez de monde dans les trains). Aujourd'hui, il y a un TGV intersecteur, qui fonctionne plutôt bien, Le Havre – Marseille, et qui s'arrête en gare de Mantes-la-Jolie. Il y a du monde dans le train mais malgré tout l'équilibre économique reste fragile. Un intersecteur passe d'un réseau à grande vitesse à un autre réseau à grande vitesse et nécessite de connaître les conditions de passage associées. Ce qui est vrai aujourd'hui est qu'il n'y a pas de réseau performant relié au réseau Atlantique et Confluence ne permettrait pas de l'améliorer. Pour l'accès au réseau Paris-Sud-~~Ouest~~Est (Lyon, Marseille), l'itinéraire actuel (en vert sur la carte) est plus court et performant puisqu'il fait 30 kilomètres de moins que l'itinéraire qui passerait par Confluence pour un gain de temps de 20 minutes dans tous les cas. Pour les réseaux est et nord, l'itinéraire actuel passe par Conflans-Fin-d'Oise, le gain de temps serait assez minime, de l'ordre de deux à trois minutes en passant par la LNPN. L'analyse faite par SNCF GPF est que, même si SNCF-Réseau ~~ou d'autres exploitants mettent en~~proposait à la vente ces sillons pour cet itinéraire intersecteur, les frais d'exploitation (péages gare liés à la gare nouvelle) seraient plus élevés et pèseraient sur le compte des transporteurs. Pour eux, l'équilibre socio-économique paraît très difficile à atteindre.

~~Enfin, il est à noter que le projet de ligne nouvelle Paris - Normandie est un projet de grande envergure qui nécessite une attention particulière de la part de tous les acteurs concernés.~~

NEANT

* * *
*

➤ Enjeux Île-de-France

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Voir diaporama associé

Le dernier sujet avant de passer aux zones de passage concerne les enjeux de la LNPN en Île-de-France. Monsieur le préfet PHILIZOT est grandement impliqué dans ce groupe de travail. Il s'agit d'un groupe de travail restreint aux acteurs franciliens. Le chef de mission rappelle la situation actuelle (2016) : RER A, ligne L vers Cergy et Nanterre-Université en partant de Paris-Saint-Lazare, groupes V et VI et trains rapides (3 à 4 trains par heure pour des trajets de 30-35 min). Il y a également la ligneline N, anecdotique, qui rejoint le réseau Montparnasse. Les temps de parcours sont moyens et la régularité n'est pas optimale, sans parler des conditions de transport.

La première étape est le projet EOLE (2024) qui consiste à prolonger le RER E vers l'ouest en créant un nouveau tunnel de Haussmann à Nanterre-la-Folie et se poursuit par l'aménagement des voies existantes de Nanterre à Mantes-la-Jolie. EOLE crée trois gares nouvelles : Porte Maillot, Nanterre-La-Défense et Nanterre-la-Folie. Il reprendra les sillons de la ligne J actuelle et compte-tenu du renforcement des dessertes par des trains directs, on peut dire que l'ensemble de la capacité de la rive gauche de l'infrastructure sera mobilisée.

Après EOLE, en 2030, il n'y aura plus de marge de capacité. Le système sera à sa limite : six trains par heure et avec des trains plus rapides. L'apport d'EOLE est l'ajout de deux trains par heure Paris-Mantes. Cependant, EOLE ne résout pas tout et c'est la LNPN à l'horizon 2030 qui permet la séparation complète des flux. L'idée est de réorganiser tout le réseau ouest francilien pour répondre durablement aux attentes des voyageurs, à la fois sur la régularité, la fréquence et le temps de parcours. La création de la LNPN associée à un matériel roulant en vitesse 200 km/h (OMNEO Premium commandés par la région Normandie) permet d'avoir un train direct supplémentaire, avec une fréquence appréciable étant à environ 60 kilomètres de Paris-Saint-Lazare, et d'avoir un temps de parcours inférieur à la demi-heure pour les trains directs.

Quelques éléments de socio-économie sont apportés en anticipation de l'étape 2. SNCF Réseau trouve importants de partager avec l'assemblée le poids du gain d'une minute sur le trajet Paris-Mantes sur la Valeur Actuelle Nette (VAN) qui est l'indicateur de rentabilité et d'investissements-des investissements. Ainsi, une minute gagnée permet un gain de 250 M€ de retour sur investissements pour la collectivité. Le gain associé à un point de régularité du RER E sur la branche ouest n'est pas loin du demi-milliard d'euros. Pour le RER A, l'effet d'un point de régularité est proche du milliard d'euros. Il y a réellement de gros enjeux franciliens en termes de régularité et de gains de temps-et de régularité.

Intervention par Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, se demande s'il serait possible sur les tracés qui explicitent les propos du chef de mission de mettre le nom des différents éléments car elle trouve difficile de faire la différence. Il est intéressant de voir ce que serait la LNPN à l'horizon 2030, ce que serait EOLE par rapport aux branchements avec le RER E afin d'être parfaitement clair. Elle indique que pour quelqu'un de non-initié c'est un peu compliqué. Elle propose de faire un code couleur ou de rajouter un petit cartouche.

SNCF Réseau précise que la situation actuelle pour les trains allant vers Mantes-la-Jolie est la suivante : 3 trains par heure par la rive gauche via le groupe J V (vert foncé) qui passe Mantes-la-

Mis en forme : Couleur de police : Accent 1

Mis en forme : Non souligné



Jolie, Poissy et Paris. Le passage par la rive droite correspond au groupe J VI (vert clair). Les trains directs sont en orange et sont au nombre de 3 à 4 trains par heure, avec un temps de parcours compris entre 30 et 35 minutes. Il y a également la ligne N qui passe vers Montparnasse en bleu turquoise.

Intervention par Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, assume sa difficulté de compréhension et demande d'ajouter des éléments de lecture immédiate. Il ne lui semble pas évident d'identifier les groupes V et VI. Ces ajouts lui semblent intéressants dans une perspective d'information au grand public qui n'a pas suivi tous les groupes de travail et qui n'est pas au courant de tous les éléments.

SNCF Réseau reprend son explication : en vert clair, le groupe V, le groupe J VI est représenté en vert kaki. Les trains rapides sont représentés en orange et en dessous la frise rappelle à la fois la fréquence et la durée. Par exemple, la ligne N, en bleu présente un temps de trajet de 1h10 avec 2 trains par heure.

Anke FERNANDES, maire d'Ecquevilly, indique qu'elle n'a pas de gare et que ce n'est pas grave. Elle s'aperçoit de quelque chose qui est une source d'inquiétude forte chez tous les élus (et pas que ceux qui sont côté Meulan), c'est la ligne J. Elle se demande s'il est fait exprès que de l'autre côté la ligne verte soit presque effacée (diapositive horizon 2024 EOLE) et ajoute que cela ne présage rien de bon. Pour elle, il s'agit seulement de relancer la discussion de ce côté-là parce que, côté Ecquevilly, ils sont ravis d'avoir plein de trains mais il reste toujours une discussion sur le problème de la traversée de la Seine, ce qui est un point de discussion récurrent à GPSeO. Selon elle, il y aura toujours cet énorme soucis de voir comment faire pour amener des voyageurs d'un côté plutôt que d'un autre : quand il n'y a que deux trains d'un côté et cinq de l'autre, c'est bien sûr beaucoup plus intéressant d'aller à la gare des Mureaux que d'aller prendre le train de l'autre côté avec les bouchons en plus.

SNCF Réseau remercie **MmeMadame FERNANDES** pour son intervention. Il explique qu'actuellement et même à l'horizon EOLE, il y a un Groupe VI qui est moins performant en termes de temps de parcours pour rejoindre Mantes et c'est factuel. L'intérêt du groupe de travail est notamment d'échanger avec Île-de-France Mobilités, anciennement le STIF, et, dans la réflexion globale, d'identifier les projets sur le schéma directeur de la ligne J et donc de la ligne J VI. Ce point est traité par Île-de-France Mobilités. La LNPN s'occupe de la rive gauche mais n'oublie pas le reste et si des éléments ont été atténués, c'est pour essayer de montrer ce qu'apportait EOLE et en l'occurrence EOLE apporte sur le Groupe V. L'idée est de voir ce qu'apporte chaque projet par rapport à la situation actuelle. Si l'on regarde les temps de parcours, la régularité de la desserte, EOLE apporte beaucoup de choses, mais ne résout pas tout. EOLE restera limité à 6 trains par heure. En cas d'absence de besoins supplémentaires, il n'y a pas de soucis. Dans le cas contraire, si la volonté est d'aller plus loin, comme le montre la diapositive à l'horizon 2030, la LNPN permet d'ajouter trois trains. EOLE permet 1 train direct de plus. C'est aussi cette séquence après avec LNPN qui permet de rajouter encore 1 train et de faire gagner à tout le monde, à Mantes mais aussi au-delà, plus de 5

Mis en forme : Police :Non Gras, Non souligné

minutes. Au regard du monde qu'il y a dans les trains, SNCF Réseau indique qu'il s'agit d'un point majeur avec des enjeux socio-économiques vraiment importants.

Pour le RER E, la LNPN permet de renforcer le terminus aux Mureaux, soit plus 4 trains par rapport aux hypothèses précédentes et plus deux trains à Mantes-la-Jolie. Il peut donc potentiellement être envisagé de passer de 6 à 12 trains sur l'ouest avec les trains normands déplacés sur la ligne nouvelle. Il s'agit donc du premier apport : libérer et améliorer de la capacité, c'est-à-dire de l'espace sur les lignes. Deuxième point, déjà cité précédemment, le tramway express T13 (TGO) à Achères et Poissy et le tramway express T11 (TLN) présentent des connexions possibles avec les lignes A et L à Sartrouville. Il pourrait même être densifié la desserte et créer un effet de maillage : l'arrêt des trains fait perdre de la capacité et donc s'il y a des trains rapides qui attendent c'est plus compliqué. Il peut aussi être créé des nouveaux arrêts ou renforcé des dessertes existantes comme par exemple celle de Houilles. C'est un travail avec Île-de-France Mobilités sur les potentialités qui le permettra. Le travail est le même avec le RER A via des réflexions menées avec Île-de-France Mobilités sur l'arrivée d'EOLE sur Poissy. Il peut être remplacé les 6 trains du RER E et couper la branche de Poissy pour renforcer Cergy, indépendamment de la LNPN. Il serait possible de réaliser des rééquilibrages, comme basculer Poissy sur Cergy tout en renforçant l'offre à Cergy et à Poissy. Ce travail n'en est qu'à son début, il doit être documenté. Le groupe en est au partage des enjeux, sachant qu'il y a quand même un accord sur le renforcement de la branche de Cergy qui est très chargée. Cela présente un intérêt pour l'Île-de-France, ~~c'est possible sans la LNPN, mais à la place de Poissy.~~ Avec LNPN c'est gagnant-gagnant pour chacun.

Ce sont les conclusions que Monsieur le Préfet PHILIZOT a tiré du groupe de travail. Le dernier a eu lieu début septembre. L'idée est de bien partager entre les différents partenaires y compris en interne SNCF (Direction Générale Île-de-France, mission LNPN, SNCF Mobilités) et avec la Région Île-de-France. Il est nécessaire d'associer à ce travail d'autres partenaires comme la RATP et Transilien, l'idée étant de lancer une étude globale de desserte de l'ouest francilien, donc de ne pas prendre qu'une seule branche. Le pilotage est attribué à la Direction Générale d'Île-de-France de SNCF Réseau, avec l'appui de la mission LNPN, à la fois attentive et active pour les aider dans la rédaction d'un cahier des charges qui sera présenté lors d'un prochain groupe. Il est également prévu un premier bilan, début d'année prochaine sur la nouvelle grille du RER A vers Cergy et sur la ligne L3. Il a été convenu que le schéma directeur de la ligne J serait présenté au conseil Île-de-France Mobilités début 2018. Un prochain groupe de travail est prévu en début 2018 pour un point de convergence.

Liliane BERMONT, Commune de MEUZANMEULAN pour le groupe GPSeO, car ils ont une réunion bientôt, souhaiterait vérifier les chiffres et les temps de trajet pour les lignes Paris-Mantes : J V et J VI. Pour elle, les chiffres annoncés ne correspondent pas à la réalité. Aujourd'hui, il y a beaucoup de perturbations. Elle espère que les chiffres annoncés et les nouveaux horaires seront bien appliqués, car elle indique avoir vu le STIF la veille et a un point début 2018 avec eux pour voir comment cela évolue, parce que les horaires connus et ceux annoncés ne sont jamais les bons.

SNCF Réseau va dans le sens de cette intervention et indique qu'il s'agit des limites du travail. LNPN, via les études générales, travaille avec les meilleurs temps de parcours pour fixer les idées et les

Mis en forme : Non souligné

enjeux avec des temps théoriques, c'est-à-dire qu'un trajet Paris – Mantes ne prend pas en compte par exemple un arrêt à l'entrée de gare car il y a un feu rouge et qu'il faut attendre que le train devant parte.

Eric ROULOT, Maire de Limay et vice-président chargé du développement durable à GPSeO, rebondit sur les propos de Madame Anke FERNANDES. Il comprend que M. MABIRE, en tant que chef de mission sur la nouvelle ligne est soit mobilisé sur ce projet qui est très important pour les citoyens du territoire. Par contre, eux, en tant qu'élus du territoire, essaient de créer les conditions pour intégrer la totalité des grandes infrastructures qui vont être réalisées (le RER E / EOLE mais également la nouvelle ligne) et de regarder ce que cela génère en termes d'aménagement du territoire. La crainte qui a été émise à plusieurs reprises et qui est aujourd'hui reprise par le Grand Paris Seine et Oise, c'est que ces investissements importants, plusieurs milliards d'euros sur la rive gauche, génèrent un renforcement du déséquilibre entre les deux rives et donc empirent la problématique de traversées des ponts. Ils précise que les élus sur la rive gauche et élus sur la rive droite sont nombreux aujourd'hui à essayer de faire des propositions pour que ce déséquilibre au naturel qui existe déjà ne soit pas renforcé par les investissements prévus à cette échelle.

SNCF Réseau entend ce point et précise que le projet LNPN travaille avec EOLE. Le chef de mission émet l'hypothèse de travailler dans des logiques peut-être plus d'aménagements et de trouver les bons rabattements.

Mis en forme : Non souligné

Hélène DEBAISIEUX-DENE, première adjointe au Maire de Triel-sur-Seine, précise que, dans les rabattements envisagés lorsqu'ils étaient dans la communauté d'agglomération des 2 rives de Seine, était prévu un rabattement bus sur la future gare EOLE. Aujourd'hui, pour elle, ce rabattement n'est même plus en adéquation par rapport à leurs projets immobiliers. Il y a 30_% de logements sociaux qui sont construits systématiquement dans leurs nouveaux grands projets. Il s'agira de gens qui n'auront certainement pas de voiture ou peu de moyens pour en avoir une et qui vont utiliser les transports en commun. Ils ne savent pas comment apporter une réponse demain. Effectivement les grands projets sont toujours intéressants pour un territoire et apportent un développement, la difficulté après est d'avoir les moyens financiers et techniques de pouvoir prévoir les rabattements autour, surtout si au fur et à mesure les usagers désertent certaines lignes. La difficulté pour les élus est de bien mettre en adéquation et de pouvoir répondre à sa population que demain effectivement ils pourront se déplacer facilement, sachant que pour un usager, au-delà de deux changements, cela devient compliqué.

SNCF Réseau répond suite à ces propos qu'il s'agit d'un projet de territoire. Le chef de mission LNPN rappelle le début de la présentation avec la démarche projet de territoire réalisée par SNCF Réseau avec une douzaine de contributions qui seront regroupées en synthèse, y compris deux interventions franciliennes. Au final, l'intérêt de cette démarche est de dire comment les projets de territoire influent sur la LNPN et réciproquement. Cela semble être typiquement le cas du projet de territoire qui a été à la fois rapporté par les deux dernières interventions et il y aura sans doute des contributions et un travail à mener. Sans la détailler ici, la conclusion qui a été faite est la suivante. Dans une logique de poursuite du projet LNPN en étape 2, la LNPN est prête à offrir le lieu « clos » et le couvert » afin

d'avoir un lieu de rencontre. L'ambition est que les territoires s'approprient la démarche et s'en emparent. Il y a déjà un fort dynamisme côté Normandie et il est vrai que peut être l'Île-de-France n'a pas encore la même dynamique. Par rapport à la LNPN, M. MABIRE pense que cela pourrait être une belle opportunité pour alimenter la suite du travail et dans le cas d'un deuxième cycle, en fonction du calendrier, il faudra voir comment travailler sur ce point. C'est l'ambition sachant que la LNPN ne porte pas tout, en tout cas il s'agit d'un lieu d'échanges privilégié.

Anke FERNANDES, maire d'Ecquevilly, ajoute qu'elle est de l'autre côté. Elle pense que cela ne concerne pas que Triel-Sur-Seine, cela concerne tout le territoire ; notamment au vu des constructions qui se font partout, Poissy est un exemple. Pour elle c'est inquiétant de voir tout ce qui est fait et construit d'un côté et que de l'autre il n'y a pas les transports en commun qui suivent : les routes sont totalement surchargées de voiturevoitures avec la SAPN. Elle cite de plus l'existence d'endroits dangereux sur l'A13. Il lui semble que c'est un tout et qu'il est important de mettre tout le monde autour de la table. Elle se rend compte que la LNPN travaille avec tout un tas d'acteurs autour de la table mais elle insiste sur le fait qu'il y a un réel problème sur ce secteur.

SNCF Réseau répond que, comme l'a dit Madame CHARVET, c'est un projet de territoire à construire. La conclusion que tire SNCF Réseau sur cette partie est le besoin d'un échange et donc la LNPN reviendra vers eux sur ce sujet.

Mis en forme : Non souligné

Intervention par Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, indique que c'est un problème si la décision est prise de geler la phase 2. En effet, c'est dans cette phase 2 que devait être abordé, d'après ce qu'a dit le chef de mission LNPN, cet éclairage sur l'équilibrage du maillage des territoires. Il est intéressant de relever au moins sur ce secteur francilien la densité de la population actuelle et future, les projets d'urbanismes en cours, les autres infrastructures existantes ou non, saturées ou à désaturer. Il lui semble évident qu'il s'agit d'un vrai problème qui devra être posé à son sens. Ce point doit être pris car c'est un vrai projet comme elle le disait d'aménagement du territoire et d'appropriation pour rééquilibrer les éléments évoqués précédemment. Cela est d'autant plus important s'il y a le risque d'accentuer le déséquilibre au regard des projets qui eux sont déjà diffusés et vont se faire. Pour elle, c'est un problème qui dépasse tout le monde et touche à un problème de fond important.

Hélène DEBRAISIEUX-DENE, première adjointe au Maire de Triel-sur-Seine, espère qu'il n'y aura pas que le coût budgétaire qui sera retenu dans le choix du tracé car il y a plusieurs projets de territoire à long terme : liaison du canal Seine-Nord qui apporte vers Conflans une nouvelle activité, le développement du bassin de Cergy : un gros bassin universitaire qui pense vraiment pouvoir se développer dans les années proches. Elle insiste sur le fait qu'il ne faut pas aussi passer à côté de cette opportunité de pouvoir alimenter le bassin de Cergy avec cette ligne.

SNCF Réseau ajoute qu'il a des points de discussion avec Île-de-France Mobilités sur le bouchon de l'ouest francilien. Il y a un point d'accord important et qui sera creusé sur Cergy : renforcer la branche A en étant gagnant sur le RER E avec Poissy. Les enjeux sont bien compris, ainsi que les

Mis en forme : Non souligné

acteurs que cela implique. Le chef de mission LNPN précise qu'il y a encore six mois il n'y avait personne à bord : beaucoup d'acteurs techniques franciliens pensaient que la LNPN ne pouvait pas apporter beaucoup de choses au niveau francilien. Le travail d'explication des enjeux a été fait pour le RER E, le RER A et Mantes. A commencer par Monsieur le Préfet PHILIZOT, il y a eu plusieurs personnes qui ont porté le sujet et fait en sorte que la dynamique prenne. Ce qui est abordé c'est vraiment l'axe de Cergy qui est un élément important et bien identifié par tout le monde.

* * *
*

3. Analyse des zones de passage Paris-Mantes

Voir diaporama associé

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Le chef de mission propose de revenir sur la partie méthodologie s'il y a des questions à la fin. Il rappelle qu'un ~~certains nombres~~ certain nombre de remarques avaient été émises lors des réunions précédentes : manque d'indicateurs sur certains critères, terminologie à adapter suivant les indicateurs et dans l'ensemble un ~~certains nombres~~ certain nombre d'éléments de méthode. Ces éléments ont été retravaillés et ont été validés par le laboratoire du LAMSADE, un expert indépendant.

Pour rappel, SNCF Réseau mène depuis plusieurs années ses grands projets dans une approche de développement durable. Sur le projet LNPN, quatre axes ont été retenus :

- Favoriser les dynamiques territoriales (comme vu dans les interventions précédentes)
- Investir dans un projet soutenable et adaptable,
- Préserver l'environnement et les ressources naturelles (élément important avec la forêt de Saint-Germain),
- Offrir un service ferroviaire équitable.

Le projet LNPN a défini un CAPcap qui a fait l'objet de concertation en 2015. Il servira aussi dans la suite du projet pour vérifier que le projet répond bien à toutes ces questions qui avaient été identifiées d'un commun accord.

Il est ensuite rappelé la liste des indicateurs par axe. Il est à noter l'indicateur « Ecoconception », ~~basé~~ fondé sur l'estimation des émissions des gaz à effet de serre. La LNPN est à la pointe dans ce domaine auquel il est accordé beaucoup d'importance. L'axe ~~dynamique territoriale~~ dynamiques territoriales a été renforcé par rapport à février, notamment sur les pertes potentielles d'emplois agricoles.

Les éléments détaillés de l'analyse sont distribués aux participants.

Chacun des indicateurs a été calculé sur les douze zones de passage. Pour chaque indicateur, il a ensuite été défini quatre classes identifiées par un code couleur. Intuitivement, plus on est à gauche

dans le rouge et moins c'est bon, à l'inverse, plus on est à droite dans le vert et mieux c'est. Les règles d'associations permettent de définir la couleur de la zone de passage dans une logique de synthèse. Suite à une demande récurrente de la concertation de différencier les zones ayant la même synthèse, SNCF Réseau a essayé, lorsque cela était possible, de les classer. Cette différenciation est formalisée via le « + ». Tout ce travail a été revu et rebalayé par l'unité du CNRS, le LAMSADE, qui est la référence française en termes d'aide à la décision multicritère. Ces éléments ont ensuite été validés par le Comité Technique à l'été.

SNCF Réseau précise qu'il est restitué ici le résultat définitif des études de l'étape 1 et que c'est ce qui sera restitué/présenté en Comité de Pilotage. Le chef de mission indique que les participants repartent avec les résultats de l'analyse multicritère et qu'en cas de questions post-séance sur les indicateurs, règles ou frontières, SNCF Réseau se tiendra à leur disposition.

Sur l'axe « **Préserver l'environnement et les ressources naturelles** », la PM-Centre-A est pénalisée, principalement par l'écoconception et l'impact sur les terres agricoles, avec un impact résiduel au niveau de la ZAP de Vernouillet notamment. La PM-Sud présente quant à elle un risque résiduel moindre sur les captages en eau potable.

Sur l'axe « **Offrir un service ferroviaire équitable** », clairement, la PM-Sud est favorisée par un meilleur temps de parcours. Cela peut être deviné par l'aspect topographique et géographique, avec une zone qui est plus directe et moins longue. Il y a aussi un effet sur le coût, avec des tunnels plus courts. La PM-Centre-A présente, elle, plus de risques liés aux nuisances pour les riverains (notamment : zones de Vernouillet, Verneuill et Elisabethville).

Sur l'axe « **Favoriser les dynamiques territoriales** », la zone de passage PM-Centre-A est pénalisée par son rapprochement moindre avec l'infrastructure existante. Il peut être facilement remarqué que les deux autres zones permettent un jumelage avec l'autoroute A13. Il y a un risque résiduel de perte d'emplois agricoles fort, notamment en cas d'absence de tunnels au-delà de Vernouillet.

Le dernier axe est le **projet soutenable**. Comme vu précédemment, la PM-Sud est la moins chère avec une proportion d'ouvrage souterrain moindre et des conditions géotechniques favorables. La zone PM-Centre-B est un peu meilleure en termes d'impacts travaux. Il y a des alternatives de base travaux potentielles à Achères Grand-Cormier, avec un accès ferroviaire facilité au réseau existant facilité.

Dans le cas de la section Paris-Mantes, le chef de mission souligne que l'on se situe dans un cas assez simple car, hors sujet de la gare, la zone de passage PM-Sud est la meilleure sur tous les critères, ce qui n'est pas le cas dans les autres sections. Chaque axe doit être regardé indépendamment, il n'y a pas de pondérations entre les axes, il s'agit d'une condition méthodologique posée par le LAMSADE.

Le chef de mission rappelle que l'analyse multicritère est un élément d'information parmi d'autres, et ne donne pas directement le choix de la zone de passage finale.

SNCF Réseau précise que s'il y a des questions sur la synthèse et la couleur des indicateurs, M. LOISELAY pourra y répondre. Selon les préconisations du LAMSADE, il n'est pas additionné le nombre de rouge / orange / vert, mais est utilisée une méthodologie avec des règles d'associations scientifiques/scientifiques pouvant être expliquées très simplement.

Le chef de mission LNPN insiste sur le fait que les participants peuvent revenir vers la mission LNPN, à tête reposée, en cas de questions complémentaires. SNCF Réseau est sûr de son analyse, après trois années d'études dont presque une année d'analyse multicritère et pourra expliquer la moindre question sur ces résultats.

* * *
*

4. Actualité du complexe Paris-Saint-Lazare

Voir diaporama associé

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

SNCF Réseau propose quelques diapositives sur l'actualité du complexe de Paris-Saint-Lazare, sujet qui intéresse à la fois les franciliens et les normands.

Il s'agit également ici d'une zone très enclavée avec le beau pont de l'Europe en étoile et la gare, en tranchée ouverte, dans un secteur très urbanisé du 9^e arrondissement. L'idée n'est pas d'expliquer en détail le premier schéma, mais de montrer que, lorsque l'on parle du complexe Paris-Saint-Lazare, il ne s'agit pas uniquement de la gare et de l'entrée en gare. Ce complexe prend également en compte la séparation des groupes, représentés par différentes couleurs. Lorsque l'on parle de l'amélioration de Paris-Saint-Lazare, il faut remonter jusqu'à 6 km en amont, dans le secteur de Bois-Colombes. Accessoirement, il y a des sujets de garages et de maintenance (trains normands à Batignolles et Transilien à Levallois). Les arrivées tardives des trains qui viennent de Batignolles sont bien connues des usagers réguliers, comme le chef de mission LNPN. C'est un sujet qui est presque indépendant de la saturation de l'infrastructure.

Après cet élément de contextualisation, il est précisé qu'un groupe de travail piloté par le préfet François PHILIZOT a été mis en place. Les acteurs sont d'accord sur le programme d'études. Le périmètre de l'étude prend en compte la gare Saint-Lazare jusqu'à Bois-Colombes : la gare, l'avant-gare et les relations avec les sites techniques cités précédemment. Un premier état des lieux doit être réalisé d'ici fin 2017, pour un montant de 250 000 €, financé sur fonds propres SNCF Réseau. Il sera rebalayé l'analyse de l'exploitation, l'évaluation de la robustesse du système de départ de train, le diagnostic de l'état de l'infrastructure et la régularité. La charte de la présentation a changé car le chef de mission LNPN se fait ici le porte-parole de la Direction Générale d'Ile-de-France SNCF Réseau qui pilote ce programme de travail. Dans les études qui lui sont propres, on retrouve l'optimisation du plan de voie. Il avait été rappelé par le chef de mission l'utilisation d'aiguilles du XIX^e siècle, avec des vitesses très courtes basses à 30 km/h, plus du tout agiles dans un système d'exploitation dense. Un cahier des charges des études est en cours de définition avec les différents acteurs.

Enfin, la dernière partie concerne le décroisement des groupes V et VI, qui sont les liaisons Mantes par Conflans et Mantes par Poissy. Il a été représenté le fonctionnement par groupe de Paris-Saint-Lazare. Les groupes 2 et 3 sont en tubes, étanches, ce qui est une garantie de performance et de régularité. A contrario, sur les trains normands, avec les intercités, les TER et la ligne J6, ce n'est pas le cas. Tout cela donne des phénomènes de cisaillements, avec des trains qui attendent et donc un

système peu performant. Il a été partagé lors des groupes de travail le fait qu'il s'agissait d'un enjeu majeur et qu'il n'était pas nécessaire d'attendre plus longtemps sur ce point. Une étude de type études préliminaire est à lancer, de l'ordre de 500 K€. Dans le ferroviaire, les études sont toujours un peu longues et très complexes, il a donc eu un accord de principe, pour ne pas perdre de temps, afin de financer ces études sur le budget de la LNPN. Les financeurs normands et franciliens ont donné leur accord lors du dernier Comité de Pilotage du 12 juillet 2017.

Pour terminer ce propos, il est abordé la localisation du saut-de-mouton (faire passer une voie au-dessus de l'autre). Il est précisé sur l'image les localisations actuelles des groupes V et VI. Cet ouvrage se situe dans une zone complexe, dense et exploitée. Il s'agit d'une partie commune à tous les groupes. La faisabilité de travaux dans cette zone doit donc être vérifiée. Il s'agissait d'études historiquement portées par la LNPN et transférées à la DG IdF.

Cette dynamique est partagée par l'ensemble des acteurs et va se poursuivre via un Comité de Pilotage PSL le 12 octobre, à Rouen, en préparation du Comité de Pilotage [LNPN](#) du 26 octobre 2017.

Cet élément avance et continuera d'avancer, indépendamment du sort de la LNPN.

Questions / Réponses :

NEANT

* * *
*

5. Conclusion

Intervention par Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP

Elle trouve qu'il s'agit d'une réunion riche en informations, notamment le dernier document distribué sur l'analyse multicritère. Il faut prendre le temps de l'examiner. Elle retient, au-delà de la décision Phase 1 / Phase 2 de la LNPN, qu'il y a tout de même un certain nombre de points qui ont permis grâce à la LNPN, et dans la phase 1, d'avancer très sérieusement : la question de La Défense, la levée sur Evreux d'un certain nombre de suspensions qui était important – même si cela concerne moins les acteurs de ce soir et même si le résultat ne satisfait pas tout le monde. Par ailleurs, grâce à la LNPN et à l'implication du préfet PHILIZOT, un chantier important va être lancé sur la coordination des territoires en Île-de-France. Elle insiste sur le fait que ce n'est quand même pas rien, s'agissant d'un point fondamental, au regard des remarques qui ont été formulées dans la salle. Pour elle, c'est véritablement d'intérêt général, à moyen, long terme, et même à court terme. Cela permettra d'assurer également une cohérence, ce dont on souffre cruellement actuellement selon elle, si l'on regarde la répartition des compétences de par la loi entre les différentes instances (communales, intercommunales, régionales, communautés d'agglomération...). Cette démarche se doit de rassembler tout le monde et permettre la mise en place d'une temporalité dans la réalisation pour

ne pas se retrouver en cul-de-sac momentané, pouvant créer de gros problèmes pour les usagers et habitants. Cette période de trois ans, qui a peut-être été un peu longue et qui a débordé par rapport à ce qui était prévu au départ, a permis de soulever et d'approfondir un certain nombre d'aspects qui n'auraient pas forcément, sans la LNPN, été abordés, sans parler bien entendu de Saint-Lazare.

Saint-Lazare est une problématique majeure, pas seulement francilienne, mais de dispatching vis-à-vis de l'ensemble du territoire, que ce soit au niveau ferroviaire, d'accessibilité aux aéroports et de coordination des différents modes de transports sur le territoire. Ce sont des réflexions très générales qu'elle formule, retour de ces trois ans passés au côté de la mission LNPN, notamment lors des différentes commissions, même si elle n'a pas participé aux débats (ce qui n'était pas son rôle). Cela a permis la rencontre de gens qui ne se seraient peut-être jamais rencontrés et certains problèmes majeurs n'auraient pas été traités. Elle trouve qu'il faut reconnaître cela à la LNPN, même si la poursuite en étape 2 reste à confirmer. En tout état de cause, notamment sur le secteur de Paris-Mantes, la LNPN n'aura pas été neutre et le travail de ces trois ans n'aura pas été sans conséquences, positives, sur les transports et l'aménagement des territoires. C'est l'analyse qu'elle en tire, avec la participation des élus sans laquelle, via les observations émises et les regards différents apportés, elle ne pense pas que l'on serait arrivé à ce résultat. Le préfet PHILIZOT, et elle lui rend hommage, y a été très sensible, c'est la raison pour laquelle il s'est emparé de ce sujet. En sa qualité de coordinateur de l'aménagement de la Vallée de la Seine, il a pris cette affaire à bras le corps pour en assurer la cohérence. En tant qu'ancienne préfète, elle trouve que cette dispersion ne permet plus de se poser, au sens réel du terme, pour approfondir les vraies questions et trouver les meilleures solutions. Elle ne pense pas que cette phase 1 a été du temps perdu.

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

M. MABIRE rebondit sur l'intervention de MmeMadame CHARVET en rappelant qu'au terme de ces trois années d'études il milite pour une fin de séquence « propre » en choisissant une zone de passage préférentielle sur chacune des sections prioritaires. Il est rappelé que le Comité de Pilotage propose au choix de la ministre et qu'il est important pour les territoires de figer ces avancées afin que l'on ne reparte pas de zéro plus tard. Il y mettra toute son énergie, en phase avec le préfet PHILIZOT, en consensus avec les élus normands et franciliens et avec la tutelle du ministère.

Il remercie les personnes présentes pour leur participations et précise que les études sont arrivées à ce niveau car, via les questions posées, SNCF Réseau a été challengé pour trouver les meilleures réponses possibles aux enjeux posés.

Monsieur GRAUVOGEL, sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye, félicite le chef de mission et l'équipe LNPN pour la qualité de la concertation, la qualité des documents fournis régulièrement et le professionnalisme dont il a été fait preuve. Tout le monde, et notamment les élus, a été sensible à la possibilité de se faire régulièrement un point de vue. Il voulait insister et féliciter la mission LNPN pour son professionnalisme.



Ligne nouvelle
Paris - Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE

* * *
*

Liste des participants à la commission consultative de Paris-Mantes

4 octobre 2017

VILLE	NOM	Prénom	Institution
ACHERES	TANGUY	Jacques	Conseiller municipal
AUBERGENVILLE	LECOLE	Gilles	Adjoint au Maire / Délégué aux Travaux et aux Transports
CARRIERES-SUR-SEINE	VALENTIN	Jean-Pierre	Maire-adjoint
COLOMBES	HEMONET	Hervé	Adjoint au Maire en charge des Transports
MEULAN-EN-YVELINES	BARBIER	Simone	Elue
ECQUEVILLY	FERNANDES	Anke	Maire
GARGENVILLE	MAILLARD	Ludovic	Conseiller municipal délégué aux Transports
JOUY MAUVOISIN	LECRUBIER	Daniel	1 ^{er} adjoint au Maire
LIMAY	ROULOT	Eric	Maire 7ème Vice-président à la CU GPSeO
LIMAY	BOCK	Nicole	Adjointe au maire
MEULAN-EN-YVELINES	BARBIER	Simone	Elue
MEZY-SUR-SEINE	POCCARD-CHAPUIS	Monique	Adjointe au maire
PORCHEVILLE	LARCHEVEQUE	Michel	Conseiller municipal
SAINT-GERMAIN-EN-LAYE	LIGIER	Arnaud	Chargé de projet Mobilités - Transports
TERTRE-SAINT-DENIS	RODA	Henri	Conseiller municipal
TRIEL-SUR-SEINE	DEBAISIEUX-DENE	Hélène	Adjointe au maire
VAUX-SUR-SEINE	LERMA	José	Conseiller municipal, délégué aux déplacements et à l'énergie
VERNEUIL-SUR-SEINE	MOLHO	Alain	Maire adjoint
VILLENES-SUR-SEINE	PONS	Michel	Maire

ORGANISME	NOM	Prénom	Fonction
Préfecture	GRAUVOGEL	Stéphane	Sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye
Département des Yvelines	SENIQUETTE	Corinne	Directrice Mobilités (SDMO)
GPSeO	BERMONT	Liliane	GPSeO / Meuzan Meulan
GPSeO	SCHLAEINTZAUER	Laurent	GPSeO, Directeur Mobilité

Mis en forme : Non Surlignage

Mis en forme : Non Surlignage

Garante de la concertation

CHARVET	Anne-Marie	Commission nationale du débat public (CNDP)
---------	------------	---

Madame CHARVET est joignable à l'adresse suivante anne-marie-charvet@orange.fr

Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

MABIRE	Pascal	Chef de mission	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable Environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable Concertation, communication et relations extérieures	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable Infrastructures Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
BOCHATON	Géraldine	Responsable adjointe des études d'infrastructures Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
HURISSE	Christophe	Responsable des études générales	SNCF Réseau
OLIVEUX	Elise	AMO Général & Technique	I.M. Projet

POST-REUNION : Pour toutes questions relatives à la concertation vous pouvez joindre Marion SIVY à l'adresse mail suivante : msivy@cscconseils.fr.