

COTER Paris – Mantes

Synthèse

COTER Paris – Mantes	
Date et lieu	Lundi 19 septembre 2016 Préfecture de la région d’Ile-de-France, Préfecture de Paris, 15h00 – 17h00
Invités	Présidé par Yannick IMBERT, Préfet, secrétaire général pour les affaires régionales d’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
Nombre de Participants	42 participants
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer une sélection de zones de passage • Informer sur les résultats de la vague 2 de la concertation et sur les modalités de la vague 3 • Informer sur l’avancement du projet : GN Nanterre, Paris-Saint-Lazare
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> • Abandon Gare Nouvelle de La Défense • Gare nouvelle de Confluence • Articulation des dessertes en Ile-de-France, notamment avec le RER E • Fret
Support de présentation	Diaporama LNPN_2016-09-19_COTER Paris-Mantes VF.pptx

Compte-rendu

Ouverture du COTER par Yannick IMBERT, Préfet, secrétaire général pour les affaires régionales d'Ile-de-France,

Le préfet remercie les participants pour leur présence. La présentation proposée par SNCF Réseau sera réalisée par chapitre avec un temps de respiration entre chaque afin de recueillir les questions de l'assistance.

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

Le chef de mission SNCF Réseau LNPN rappelle que la dernière réunion dans cette configuration s'est tenue il y a un an maintenant.

Il précise les points à l'ordre du jour :

1. Les grands objectifs de la LNPN
2. Bilan de la 2^e vague de concertation
3. Conclusion du COPIL LNPN du 04/05/16 sur la GN de Nanterre
4. Présentation du processus des études appliqué au choix des zones de passage
5. Proposition de zones de passage et scénarios de projet
6. Préparation de la vague 3 de concertation
7. Complexe Paris-Saint-Lazare

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

Mme CHARVET rappelle qu'à l'issue de la décision du maître d'ouvrage de poursuivre les études, un garant de la concertation a été désigné. Elle souligne qu'elle suit depuis bientôt deux ans les évolutions de ce projet avec des présentations proposant des synthèses de très bonne qualité et un bon avancement du projet. Elle témoigne du fait que la maîtrise d'ouvrage fait son maximum pour que non seulement les élus mais également le public et les associations soient associées aux différentes étapes et études d'approfondissement menées sur les trois sections prioritaires.

Elle note que l'on aborde une période plus délicate avec des fuseaux plus étroits. Elle considère le projet comme novateur à plus d'un titre, notamment avec la démarche projet de territoire.

Elle a reçu de nombreux courriers cet été concernant EOLE et son articulation avec LNPN. Un point crucial lui semble être l'évocation de Paris-Saint-Lazare.

Enfin, dans le cadre de sa mission pour la CNDP, elle a demandé la tenue d'études complémentaires sur la modernisation du réseau existant pour la section Mantes-Evreux. Dans ce cadre, un groupe de travail réunissant les différentes parties du monde agricole doit se réunir au mois d'octobre. Cette commission doit regrouper des représentants du monde agricole, des syndicats, des agriculteurs et un nombre limité d'élus.

Au travers des différentes réunions, elle a identifié un « débat dans le débat » au niveau des élus notamment sur l'opportunité du projet et rappelle qu'un débat public s'est déjà tenu avec un compte-rendu de la CNDP suivi d'une lettre ministérielle.

Concernant les questions récurrentes sur l'apport de la LNPN par rapport au projet EOLE, elle indique que ce sujet doit être abordé très sereinement et qu'il faut que les deux projets se complètent.

Elle invite les participants à poser leurs questions tout en gardant à l'esprit qu'il ne faut pas se perdre dans les débats.

* * *
*

1. LES GRANDS OBJECTIFS DE LA LNPN

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

Voir diaporama associé

SNCF Réseau rappelle les limites du système ferroviaire existant et fait ressortir que la section jusqu'à Mantes est particulièrement dense.

Il est souligné que le projet LNPN n'est pas un projet hors-sol et qu'il s'inscrit dans la démarche Vallée de la Seine, nécessaire pour retrouver la qualité de service perdue au fil du temps. Les différentes étapes de cette démarche sont à court terme le plan impact, à moyen terme les projets EOLE et Serqueux-Gisors, ainsi que le renouvellement du matériel roulant. Le saut suivant de performance est la LNPN qui doit permettre l'étanchéification totale des flux franciliens et normands.

Le chef de mission cite les trois principaux objectifs du projet LNPN et évoque les objectifs de temps de parcours associés.

Le projet LNPN est un projet en deux temps, la première phase portant uniquement sur les trois sections prioritaires suivantes : Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot. Un projet de ligne nouvelle est toujours trop long pour ceux qui l'attendent et, pour ces sections prioritaires, l'enquête publique doit être réalisée fin de cette décennie. La première étape de préparation de cette enquête doit permettre le choix d'un faisceau de 1 à 3 kilomètres. L'étape 2 avance elle vers les choix d'un tracé proprement dit au sein de ce fuseau.

Suite à la précision des apports spécifiques à la section Paris-Mantes, une animation est présentée en séance. Le calendrier de gouvernance et de concertation est représenté.

Questions / Réponses :

Lionel CROIXMARIE, Conseil général du Val-d'Oise - Chargé de la mission ferroviaire à la direction des transports, note qu'il est présenté le nombre de trains sur la ligne J actuelle et de RER E à l'horizon EOLE et LNPN. Il s'interroge sur les autres transports.

Bernard GOBITZ, FNAUT Ile-de-France, se demande si le point de jonction entre EOLE et LNPN est déjà défini.

SNCF Réseau : précise que sur la ligne J des hypothèses communes ont été prises, sur la base du schéma directeur LAJ. Les hypothèses actuelles sont travaillées avec le STIF et la DG Ile-de-France de SNCF Réseau. Le projet LNPN permettrait un doublement des fréquences d'EOLE de 6 à 12 trains.

Ces hypothèses doivent être confrontées aux différentes autorités administratives des Transports, les éléments présentés correspondent à ce qui peut être proposé.

Il est également indiqué que le projet EOLE prend bien toutes les mesures conservatoires nécessaires au projet LNPN sur le nœud de Mantes.

* * *
*

2. BILAN DE LA VAGUE 2 DE CONCERTATION

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

Voir diaporama associé

L'objectif de la vague 2 était la mise au point des zones de passage. Dans ce cadre, a été mis en place une consultation du grand public, via l'outil CARTICIPE.LNPN et la tenue de six rencontres avec le public, et une concertation avec les institutionnels. Il est précisé les différentes réunions qui ont eu lieu ainsi que le processus d'études et de concertation tenu de septembre 2015 à octobre 2016.

Cette succession chronologique a permis de rentrer dans un processus de sélection des zones de passage afin au final de proposer trois zones de passage par section à la rentrée 2016.

* * *
*

3. GARE NOUVELLE DE NANTERRE

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

Voir diaporama associé

Le choix concernant le maintien ou non de la gare nouvelle de Nanterre est l'une des grandes décisions du dernier comité de pilotage de mai 2016. Le comité de pilotage avait demandé de regarder ce qui pouvait être réalisé sur la gare nouvelle de Nanterre avec trois hypothèses de travail : réalisation d'une gare en ligne, d'une gare en fourche et situation sans gare.

Cette analyse a été confiée à un groupe de travail piloté par l'Etat avec la participation de SNCF Réseau, de l'EPADESA, aménageur de la zone.

L'analyse se base sur quatre critères détaillés en séance : réponses aux fonctionnalités attendues du projet LNPN, coûts et impacts associés, les conséquences sur les dynamiques et le développement territorial et enfin les impacts à long terme sur les systèmes ferroviaire.

Les éléments présentés dans le diaporama correspondent à quelques exemples des éléments présentés en comité de pilotage du 4 mai 2016 dont le support est disponible sur le site WWW.LNPN.FR, dans l'onglet « s'informer » puis « les réunions de la gouvernance ».

La conclusion de l'aménageur était que quelle que soit la technique utilisée, cette gare induirait un déficit sur le bilan de la ZAC.

Les différents éléments ont été présentés en COPIL et au regard des apports et coûts de cette gare, le Comité de Pilotage a donné l'autorisation au projet LNPN de poursuivre ses études avec l'hypothèse d'absence de gare à Nanterre.

Questions / Réponses :

Bernard GOBITZ, FNAUT Ile-de-France, s'interroge sur le fait que l'éclatement des voyageurs dans les différentes correspondances d'Ile-de-France n'ait pas été pris en compte pour les apports de cette gare car cette gare devait desservir les Groues mais également permettre une diffusion via le RER E et le GPE. Il indique que La Défense n'est pas le seul intérêt de l'Ile-de-France.

SNCF Réseau : indique que le site était bien en correspondance avec le RER E. Il est précisé également que de manière historique, la gare s'est décalée jusqu'à être au niveau du quartier des Groues et non plus directement à la Défense. De plus, quand on est à Paris-Saint-Lazare, l'irrigation est plutôt bonne via le groupe II.

Yannick IMBERT, Préfet, secrétaire général pour les affaires régionales d'Ile-de-France insiste sur le fait qu'il n'y avait pas suffisamment d'arguments tangibles pour s'engager dans cette voie au vu du coût élevé.

Thomas DEGOS, DGS Métropole du Grand Paris, précise qu'il n'a pas d'élément sur ce qui a amené à écarter cette gare, sans doute une question de coûts et qu'il regardera les éléments mis à disposition. En 2010, la connexion à la LNPN était structurante.

* * *
*

4. PROCESSUS DES ETUDES

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

Voir diaporama associé

Les zones de passage ont été élaborées dans une méthodologie d'évitement des grands enjeux issus de la hiérarchisation des enjeux du territoire.

Ces zones de passage sont analysées suivant quatre axes majeurs, basées sur un premier jeu d'indicateurs. Ce premier groupe d'indicateurs couvre les quatre axes et sera complété avec l'avancement des études. Il s'agit dans un premier temps d'identifier les zones de passage les moins performantes au regard des indicateurs classant les zones de passage entre elles. Plus le point est vers la droite et la surface colorée importante, meilleure est la zone de passage. Il n'y a pas de pondération entre indicateurs. Ces éléments d'analyse ont été présentés en commissions consultatives de juillet 2016.

Suite à ces résultats, une « carte d'identité » de chaque zone de passage a été élaborée précisant les enjeux, les éléments d'infrastructures et fonctionnalités de chaque zone de passage. Cet été, avec l'appui d'un laboratoire spécialisé, une méthode de classification a été appliquée par SNCF Réseau à chaque zone de passage au travers de la définition de frontières pour chacun des indicateurs. Une fois cette grille de lecture définie, les zones de passage ont été classées via la méthode Electre. Cette méthode consiste à définir une synthèse par axe en fonction du nombre d'indicateur. Un exemple de cette action est proposé sur la zone de passage PM-Nord.

* * *
*

5. PROPOSITION DE ZONES DE PASSAGE PREFERENTIELLES ET SCENARIOS DE PROJET

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNP :

Voir diaporama associé

Sur la section **Paris-Mantes**, quatre zones de passage ont été identifiées avec à chaque fois le sujet de la gare de Confluence. Le site d'Achères Ville est possible pour les zones de passage PM-Nord et PM-Centre-A. Le site de Grand Cormier est envisageable pour toutes les zones hors PM-Sud. Seule la zone de passage PM-Sud n'est pas compatible avec une gare dans le secteur de la Confluence.

Il est important de garder à l'esprit que la gare nouvelle de Confluence si elle est retenue sera réalisée à l'horizon cible, elle nécessite cependant des mesures conservatoires dès l'horizon prioritaire. Il est rappelé les possibilités de correspondances RER envisagées pour chaque site.

Par ailleurs, les élus n'attendent pas la réalisation d'une gare nouvelle pour réaliser leur projet d'aménagement et sont listés sur la présentation les différents projets locaux identifiés. Sur la zone **d'Achères ville**, de nombreux projets sont représentés. De plus, la Seine située non loin implique de prendre certaines précautions et à cela s'ajoute quelques spécificités environnementales (étang du Corra, zone inscrite au PLU, ...).

Le site **d'Achères Grand Cormier** se situe déjà sur un faisceau ferroviaire, entouré par la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Ce faisceau est utilisé pour de nombreuses activités : maintenance, fret, ...

Il est rappelé également que l'implantation d'une gare nouvelle s'accompagne de servitudes (création de parking, ...) qui doivent s'intégrer dans un périmètre assez contraint.

Il est ensuite présenté les résultats de l'analyse multicritère de premier niveau par axe pour chaque section prioritaire.

Pour la section **Paris-Mantes**, la zone de passage PM-Sud est défavorable au niveau de la dynamique territoriale. La zone de passage PM-Nord est, elle, couteuse. Les zones de passage PM-Centra-A et PM-Centre-B ont des résultats similaires car elles sont assez proches géographiquement.

Il a été fait le choix par la maîtrise d'ouvrage de ne pas éliminer les zones de passage non structurantes pour le projet et de maintenir les grandes familles de zones de passage. Par exemple, la zone PM-Sud ne pourrait être supprimée à ce stade, même si elle ne permet pas la réalisation d'une gare nouvelle. En effet, elle est la seule zone de cette famille.

Il est proposé de **supprimer la PM-Nord**. Les PM-Centre-A et PM-Centre-B maintiennent la possibilité d'une gare nouvelle sur cette section.

Le même travail a été réalisé sur la **section C1 - Mantes-Evreux**. Il est ainsi proposé la suppression d'une zone de passage de la famille Nord et de la famille Sud. Le système de classification ne permettant pas d'aller plus loin dans la discrimination, il est soumis le maintien de quatre zones de passage pour cette zone.

Yannick IMBERT, Préfet, secrétaire général pour les affaires régionales d'Ile-de-France, intervient en soulignant que la suite du débat sur Mantes-Evreux risque d'être intéressante au vu de l'équilibre des zones de passage sur cette section.

SNCF Réseau poursuit sur la deuxième partie de la **section Mantes-Evreux**, avec le maintien des trois zones de passage préalablement identifiées.

Pour la **section Rouen-Yvetot**, six zones de passage sur trois familles ont été identifiées. La zone de passage Maromme portée par la concertation est maintenue, ainsi qu'une zone de passage de la famille Ouest et une zone de passage de la famille Est.

Les **scénarios de projet** sont un assemblage de zones de passage suivant une logique définie d'aménagement du territoire.

Le **scénario A, limitant les coupures territoriales**, utilise des zones de passage de rapprochant du réseau existant. Lorsque plusieurs possibilités ont été identifiées, il a été privilégié la solution la plus performante et moins chère. Sur Paris-Mantes, par exemple, la zone de passage PM-Centre-B longe l'A13 tandis que la PM-Sud cherche un jumelage avec la RN 13.

Le **scénario B, recherchant le développement multipolaire du territoire**, suit une logique de maillage et d'irrigation du territoire, notamment via de nouvelles gares. Il est donc privilégié les zones de passage ayant le plus de possibilité de gares nouvelles, comme la PM-Centre-A sur le secteur Paris-Mantes. Pour Mantes-Evreux, il est recherché une zone de passage permettant une gare au plus proche d'Evreux, ce que permet la zone de passage ME-C2-Sud. Pour la section Rouen-Yvetot, la gare nouvelle ne dépendant pas de la zone, il est privilégié la performance au travers par exemple de la zone RY-Ouest-B.

Le dernier **scénario C, de « métropolisation » du territoire**, cherche à relier le plus rapidement possible les grands clusters. Il n'implique pas de gares nouvelles et privilégie les zones de passage les plus performantes.

Questions / Réponses :

Jean-Claude POUTOUX, DGA Aménagement du Territoire du département du Val d'Oise, note que les sites d'Achères ville et Achères Grand Cormier ne servent pas les mêmes branches du RER A. Dans ce cas, le département n'est pas opposé à la création d'un arrêt pour servir une des deux branches du RER A.

Dans la dynamique du territoire et pour faire le lien avec les scénarios de projet, la gare de Confluence permettrait de toucher le secteur de Val de Seine avec près de 500 000 habitants. Le département du Val d'Oise souligne son intérêt pour la gare de Confluence et la création d'intersecteurs permettant d'avoir une ligne ne servant pas uniquement aux normands.

SNCF Réseau indique qu'il faudra effectivement éclairer les voyageurs attendus sur cette gare de Confluence afin d'illustrer en termes de trafics et de dynamiques territoriales les apports potentiels de cette gare.

Par rapport aux intersecteurs, la dynamique du Groupe Public Ferroviaire a évolué et ne conservera que quelques arrêts. Actuellement le train intersecteur Le Havre / Marseille fait un aller-retour par jour. Il est nécessaire de mettre en perspective les gains, les créations de mesures conservatoires nécessaires, les apports de voyageurs envisagés.

Anne PIERQUIN, Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise – Adjointe au DGA Aménagement urbain et Patrimoine bâti, insiste sur le fait que la création d'une Gare Nouvelle à Confluence permettrait de relier deux grands bassins d'emploi et de dynamiser la Vallée de la Seine et serait un atout important pour le grand ouest. Cela éviterait de devoir repasser par Paris. Cela leur avait paru important et ils sont étonnés que cela ne vienne pas plus en avant.

Bernard GOBITZ, FNAUT Ile-de-France, se demande s'il ne vaut pas mieux réutiliser la gare actuelle pour faire l'économie d'une gare nouvelle en rase campagne.

SNCF Réseau souligne le fait le conseil départemental de l'Eure ne le voit pas de cet œil-là. Dans le débat, la demande a été faite d'étudier factuellement cette possibilité de gare nouvelle : coûts, trafics associés, ...

Thomas DEGOS, DGS de la métropole du Grand Paris, s'interroge sur l'intérêt d'une gare si les 20 minutes gagnées par la ligne nouvelle sont reperdues pour rejoindre la gare. Il insiste sur l'importance du cadencement, le besoin d'une simulation sur les horaires, et de l'intérêt d'une desserte ouest.

Jean-Claude PARISOT, Secrétaire général du CADEB, FNE Yvelines, n'a pas de préférence vis-à-vis des trois tracés. Il pense que le tracé sud doit être vu avec la Chambre d'Agriculture. Il se demande si sur le sujet de l'insertion territoriale l'ensemble des EPCI se sont exprimés et si la CA St Germain Boucle de Seine s'est exprimée.

SNCF Réseau précise qu'avec la mise en place d'une nouvelle communauté d'agglomération, il y a eu une rencontre au niveau technique uniquement. Il n'y a pas eu de positionnement explicite sur l'intérêt ou non d'une gare nouvelle. Une rencontre pourrait être mise en place prochainement.

* * *
*

6. MODALITES DE CONCERTATION EN VAGUE 3

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNP :

Voir diaporama associé

L'objectif est d'aboutir à la sélection d'une seule zone de passage début 2017, le planning est assez serré mais il s'agit de suivre la feuille de route demandée. Il est prévu de poursuivre le même type de démarche, avec notamment la tenue de comités territoriaux avant la décision du Comité de Pilotage. Des ateliers thématiques doivent se tenir sur toute la vague. Le dispositif de consultation du grand public va être relancé au travers d'une phase 2 de l'outil CARTICIPE.

* * *
*

7. PARIS-SAINT-LAZARE

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNP :

Voir diaporama associé

En parallèle de la décision sur la gare nouvelle de Nanterre, il a été réaffirmé lors du dernier comité de pilotage le caractère prioritaire du projet LNP ainsi que la nécessité d'avoir une gare de Paris-Saint-Lazare très bien connectée aux aéroports, notamment via le prolongement de la ligne 14.

L'objectif est de faire de la gare Paris-Saint-Lazare la porte d'entrée durable de la Normandie en Ile-de-France. Pour ce faire, il est nécessaire d'éclairer les conditions d'exploitation pour améliorer un service qui s'est dégradé.

Il est rappelé les divers horizons à venir allant faire évoluer la gare : mise en accessibilité des quais, régénération de la Grande Halle Voyageur, EOLE, ligne 15 Ouest, LNP, ... Une séquence est prévue tous les trois à quatre ans dans le secteur.

Ce secteur est très contraint, notamment suite à la cession par SNCF Réseau de terrains. Une cartographie représentant le champ des contraintes a été présenté en séance. La gare de Paris-Saint-Lazare fonctionne par groupe avec des cisaillements (voies qui se croisent). Avec les garages et ateliers de maintenance de Batignolles et Levallois, l'ensemble forme le complexe Paris-Saint-Lazare.

EOLE libérera les voies du groupe V et l'un des travaux du groupe de travail est de savoir quel usage en sera fait. Le coup d'après est la mise en service de la ligne 15 ouest qui doit permettre de décharger 15% des voyageurs Transiliens de Paris-Saint-Lazare.

Avant l'arrivée de la ligne nouvelle, un certain nombre d'objectifs ont été identifiés par la direction Ile-de-France de SNCF Réseau. On parle notamment de travailler sur un espace normand, qui se rapprocherait de l'esprit de la salle Méditerranée à la Gare de Lyon. L'objectif de redonner de la souplesse d'exploitation passera peut-être par l'anticipation du décroisement des groupes V et VI. L'arrivée d'un matériel roulant neuf permettra notamment de limiter les pannes sur le matériel lui-même.

A l'horizon EOLE, il reste un cisaillement (croisement des voies) entre les groupes V et VI qui pourrait être éliminé à l'horizon LNPN au moyen d'un saut de mouton (Ouvrage d'Art). Il faut éclairer les enjeux d'exploitations, d'insertions liés, sans coupure de l'exploitation. La zone d'insertion envisagée est assez limitée et complexe avec notamment la prise en compte de l'ensemble de Clichy-Batignolles.

Il sera proposé au comité de pilotage une séquence de projets pour donner de la clarté au complexe Paris-Saint-Lazare. La commande des nouveaux matériels doit notamment être passée avant la fin de l'année 2016.

Questions / Réponses :

Bernard GOBITZ, FNAUT Ile-de-France, questionne SNCF Réseau sur le secteur envisagé pour le raccordement entre la LNPN et le réseau francilien.

SNCF Réseau indique que la LNPN ne sera jamais connectée au réseau francilien et que les trains de la ligne nouvelle ne croiseront pas les trains transiliens en termes de nature de trains.

Par ailleurs, l'infrastructure nouvelle recherche un raccordement de la ligne nouvelle dans le secteur de la Nanterre-La Garenne-Colombes, très proche de la Seine d'un côté et dans le secteur de Flins-sur-Seine / Mézières-sur-Seine pour l'est de Mantes. Un autre raccordement est ensuite prévu à l'ouest de Mantes pour se diriger vers Evreux avec une famille nord, vers Rosny-sur-Seine et une famille sud se raccrochant sur la ligne en provenance d'Evreux.

Anne PIERQUIN, Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise – Adjointe au DGA Aménagement urbain et Patrimoine bâti note que l'intérêt majeur de la gare nouvelle de Confluence est d'en faire un pôle multimodal avec la ligne L, la TGO et le RER A.

SNCF Réseau abonde dans le sens de cette remarque.

Annick DUPAQUIER, Mairie de Pontoise – Adjointe en charge du Logement et des Affaires Générales, indique ne pas avoir bien saisi le schéma sur EOLE concernant les groupes V et VI. Quelles sont les conséquences vers Gisors ? Vers Ermont-Eaubonne ?

SNCF Réseau précise qu'à ce jour les hypothèses ne prévoient pas de modifier le nombre de trains sur J6. EOLE libérera des voies, mais il n'existe pas d'hypothèses aujourd'hui concernant J6.

Annick DUPAQUIER, Mairie de Pontoise – Adjointe en charge du Logement et des Affaires Générales, souhaiterait savoir si des trains de fret circuleront sur la ligne nouvelle.

SNCF Réseau stipule qu'il n'y aura pas de trains de fret sur la ligne nouvelle car celle-ci n'est pas compatible avec ce type de circulation. Cependant, la ligne nouvelle libérera de l'espace sur la ligne actuelle qui pourra être réutilisé à cet usage.

Michel CULLIN, FNE Yvelines, s'interroge sur le budget nécessaire pour financer cette opération, sur le surcoût que peut représenter la gare nouvelle de Confluence et s'il existe déjà un budget.

SNCF Réseau considère qu'il s'agit d'une question très légitime. A ce jour, il existe les hypothèses du débat public. Il est difficile d'obtenir un coût consolidé sans tracés, qui viendront en étape 2. Il est possible de comparer les zones de passage entre elles, notamment avec les variations de franchissements de l'Eure,...

Concernant la possibilité d'une gare nouvelle à Confluence, une analyse doit être menée pour éclairer les trafics, les hypothèses de desserte, les coûts et mesures conservatoires associées. Sur Nanterre, cela avait permis au comité de pilotage de peser le pour et le contre.

Aujourd'hui le financement est prévu pour les études. Le financement du projet sera réalisé au moment de l'enquête publique.

Lionel CROIXMARIE, Conseil général du Val-d'Oise - Chargé de la mission ferroviaire à la direction des transports, se demande vers qui se tourner pour être intégré à cette réflexion.

SNCF Réseau indique qu'un groupe de travail ad hoc doit être constitué, sous l'égide du préfet François PHILIZOT et dans lequel il peut bien entendu siéger.

Bernard GOBITZ, FNAUT Ile-de-France s'interroge sur les montants extravagants présentés pour la gare nouvelle de Nanterre, notamment vis-à-vis du projet d'interconnexion sud (900 M€).

SNCF Réseau précise que cela reste cohérent. L'interconnexion sud correspond à la boîte de la gare et l'entonnement. Cet objet va au-delà en prenant notamment en compte les tunnels encadrants. A l'horizon prioritaire, il n'y avait pas prévu de gare nouvelle, il faut donc imaginer à l'horizon cible un débranchement pour avoir une dérivation sur le site des Groues. A ces objets d'investissement s'ajoutent les résultats d'études urbaines qui prévoient un coût très important, notamment lié au retard sur les projets urbains.

Daniel JOUANNE, Chargé de mission transports à FNE Ile-de-France, propose d'évacuer les trains en Ile-de-France par Amiens plutôt que par Serqueux-Gisors.

SNCF Réseau indique qu'il ne lui est pas possible de prendre la parole pour le projet Serqueux-Gisors.

Michel CULLIN, FNE Yvelines, se questionne sur les possibilités de compensations concernant les nuisances d'une ligne nouvelle par rapport à une ligne à 150/180 km/h. N'y aura-t-il pas un grand écart, particulièrement sur la zone de passage PM-Nord ?

SNCF Réseau note que sur la zone de passage PM-Nord, l'un des intérêts est le rapprochement avec le réseau existant. Il s'agit cependant d'une zone assez urbanisée, avec des points durs, notamment dans le secteur des Mureaux. Le jumelage a également ses limites : en cas de différence de vitesse, les rayons de courbures ferroviaires varient, comme par exemple entre une autoroute et une route nationale. Les nuisances sont étudiées plus en détails en étape 2 avec l'apparition de tracés détaillés.

Michel CULLIN, FNE Yvelines, souhaite savoir si la zone de passage PM-Nord est définitivement écartée.

SNCF Réseau souligne qu'avec un surcoût de 30 à 40%, il est proposé de la supprimer.

Michel CULLIN, FNE Yvelines, attire l'attention sur la traversée de la ZAP dans la zone de passage PM-Centre-A et ajoute qu'il est plus facile d'intégrer une ligne nouvelle à côté des voies ferrées qu'à côté d'un aéroport.

Hervé GENINASCA, Département des Yvelines, insiste sur l'importance de la gare nouvelle de Confluence. Par ailleurs, il souhaiterait savoir s'il existe des documents présentant les parties en aérien et souterrains des zones de passage.

SNCF Réseau indique qu'il existe des fiches descriptives sur chaque zone de passage précisant les éléments en aérien et souterrains, disponibles sur le site internet LNPN.FR. Sur ces fiches, la zone la plus claire correspond à la section en souterrain et en foncé, à la section en aérien.

Il est rappelé qu'il s'agit de principes et que les émergences ne sont pas calées en détail. Pour La Garenne, le secteur étant très contraint, les possibilités sont limitées. Pour Poissy Sud, la zone d'émergence n'est pas calé et un travail plus fin est à faire avec le territoire.

Nicolas MALLIER, Mairie de Courbevoie – Directeur Adjoint du service Voirie, se demande quelles voies sont empruntées.

SNCF Réseau confirme qu'EOLE libère de la place sur le groupe V. Pour Nanterre La Garenne, l'étude de raccordement se limite au pont de Charlebourg.

* * *
*

Conclusion de Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour la CNDP : Elle note que cette réunion a permis de passer en revue les éléments disponibles et que certains points sont plus avancés que d'autres. Elle retire de la satisfaction concernant la mise en place d'un groupe de travail francilien / normand. Elle abonde dans le sens d'un travail sur Paris-Saint-Lazare et au vu de son accessibilité aujourd'hui assez difficile et de nature à ralentir les flux. Elle souhaite également rebondir sur le sujet des gares qui, au plus le temps passe, au plus déchaîne les passions et prises de positions. Elle rappelle que les gares potentielles aujourd'hui sont prévues à l'horizon cible. Il faut secteur par secteur, apporter des éléments au plus près avec des évaluations les plus exactes possibles (coûts au m²,...). SNCF Réseau sait bien ce que coûte une gare nouvelle au m², suivant les impacts de gares. Les enjeux des gares doivent mettre en balance les apports pour les usagers de la LNPN et les coûts. Au prochain atelier des réponses un peu plus précises sont à apporter pour une prise de conscience plus nette, autrement il ne sera pas possible de converger.

Conclusion de Pascal MABIRE, chef de mission LNPN SNCF Réseau remercie les participants pour leur présence et rappelle que le prochain comité territorial aura lieu en début 2017.

* * *
*

Liste des participants au COTER Paris - Mantes

19 septembre 2016

NOM	Prénom	Institution
ALBA	Dominique	Directrice générale de l'APUR
AUGUEUX	Cyril	Chargé d'études DRIEA
BALLARIN	Adriano	Maire de Crespières et président de la commission transports de la CC Gally-Mauldre
BELLINI	François	Membre CCI Paris IdF, CCI Versailles-Yvelines et PSN
CAPPE DE BAILLON	Céline	DDT-78 – Adjointe au chef du service planification, aménagement et connaissance du territoire
CARCASSES	Françoise	Mairie de Poissy – Directrice adjointe des services techniques
COANTIC	Amélie	UT DRIEA-92 – Service planification et aménagement durable
COURTOT	Denis	EPAMSA – Directeur de l'aménagement et du développement
VUONG	Valéry	SNCF Mobilités
CROIXMARIE	Lionel	CD 95 – Responsable de la Mission Projets de Transports
DAVID	Gilles	DIDVS – Chargé de mission
DEGOS	Thomas	DGS de la métropole du Grand Paris
DELORENZI	Martine	CC Gally-Mauldre – Membre de la commission transports
DESCAMPS-CRONIER	Françoise	Députée de la 8 ^e circonscription des Yvelines
DESPRES	Clément	UT DRIEA 92 – Chef de projet
DUPAQUIER	Annick	Mairie de Pontoise – Adjointe en charge du Logement et des Affaires Générales
FINOUS	Arnaud	Collaborateur parlementaire de Jean-Marie TETARD
CROLAIS	Arnaud	Chef du service de la Politique de Transports de la DRIEA
FRALONARDO	Caroline	Chargée de mission ATGP Préf. 78
GENINASCA	Hervé	CD 78 – Sous-directeur des Politiques de Transports et des Mobilités
GIRODOT	Jean-Louis	Président du CESER Ile-de-France
GOBITZ	Bernard	Vice-président de la FNAUT Ile-de-France
IMBERT	Yannick	Préfet, secrétaire général pour les affaires régionales d'Ile-de-France
JOUANNES	Daniel	Chargé de mission transports à FNE Ile-de-France
LACHAS	Victorien	CA de Cergy-Pontoise – Directeur de cabinet du Président
LAFFARGUE	Camille	DGITM – Chargée de mission
LE ROUX	Frédéric	Chargé de mission PSN
LEPERT	Michel	Adjoint à M. Pierre MORANGE, Député de la 6 ^e circonscription des Yvelines – Maire de Chambourcy
LEPINAY	Alexis	DDT 95 – Resp. mission Aménagement, Eco. et Déplacements
MALLIER	Nicolas	Mairie de Courbevoie – Directeur adjoint du service Voirie
PARISOT	Jean-Claude	Secrétaire général du CADEB, FNE Yvelines
PIERQUIN	Anne	CA de Cergy-Pontoise – Adjointe au DGA Aménagement urbain et Patrimoine bâti

POUTOUX	Jean-Claude	CD 95 – DGA Aménagement du Territoire
PROBST	Laurent	Directeur général du STIF
REIMBOLD	Marc	Directeur du projet Port Seine Métropole – Port d’Achères
RIGAL	Jean-Christophe	Coordinateur à la Direction Stratégie & Grands Projets
CULLIN	Michel	FNE Yvelines
TABART	Didier	CD 78 – Chargé de mission Politique des Déplacements
TAUTOU	Philippe	Président de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, Maire de Verneuil-sur-Seine
TOURNAIRE	Dominique	Mairie de Pontoise – Conseillère municipale déléguée aux transports
TRAMONI	Nathalie	EPADESA – Directrice de cabinet du DG
URSULET	Nadine	Chargée de mission transports au CESER

Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

MABIRE	Pascal	Chef de mission	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable concertation	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable infrastructures Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
KAEMMERLEN	Cindy	AMOGT Projet LNPN	IM Projet

Pour toutes questions relatives à la concertation vous pouvez joindre Céline CUCHET à l’adresse mail suivante : celine.cuchet@reseau.sncf.fr

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