

COTER Île-de-France

Synthèse

COTER Île-de-France	
Date et lieu	Lundi 16 octobre 2017 Préfecture de l'Île-de-France 15h00 – 17h00
Invités	Présidé par Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France Services de l'Etat, Conseil régional, Conseil général, Communautés d'agglomération et communautés de communes, Acteurs socio-économiques (chambres consulaires, CESER), Parlementaires
Nombres de participants	35 participants (hors équipe projet LNPN)
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Faire un point d'actualité succinct sur l'axe Normand • Présenter les résultats des études d'approfondissement et les réponses aux sollicitations de la concertation : enjeux de la LNPN en Île-de-France, gare nouvelle de Confluence • Présenter les résultats finaux de l'analyse multicritère sur Paris-Mantes • Faire un point d'actualité sur le complexe de Paris-Saint-Lazare
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> • Composition du Comité de Pilotage • Processus de décision en fin d'étape 1 et articulation avec les Assises Nationales de la mobilité • Financement du projet et évaluation socio-économique • Optimisation des zones de passage et évolutions des impacts sur le territoire
Supports de présentation	LNPN_2017-10-16_COTER_IDF_V6sc 2017-10-16_COTER_CSO_Presentation_CDVO

Compte-rendu

Ouverture par Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France

Monsieur Yannick IMBERT propose d'ouvrir la séance de travail qui est chargée. Il salue l'assemblée collectivement et notamment Madame la Sénatrice PRIMAS. Il la remercie d'être présente aux présentations de ces travaux. Il salue pour ce comité territorial la garante du projet, Madame Anne-Marie CHARVET, Monsieur le chef de mission et Arnaud CROLAIS, l'ingénieur de la DRIEA qui suit ces sujets. Il salue également le sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye et le Président TAUTOU.

Il rappelle qu'il y a des comités territoriaux sur l'ensemble de ce tracé. Le dernier a eu lieu le 9 octobre à Rouen et a été consacré au deux autres sections prioritaires que sont Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot. Ces comités territoriaux sont tenus classiquement dans la perspective des Comités de Pilotage dont le prochain est prévu le 26 octobre. Il indique à celles et ceux qui pourraient être conviés qu'il se peut que l'horaire soit légèrement décalé à 17h. Cela sera confirmé dès que possible.

Les sujets sont nombreux avec notamment : le complexe de la gare de Paris-Saint-Lazare et le projet d'études sur sa désaturation, l'impact de la LNPN sur l'exploitation du réseau ferré francilien et sur la branche RER A de Cergy, l'étude du raccordement à Nanterre-La Garenne. Deux sujets saillants sont à relever : l'analyse des zones de passage envisagées, dont une seule pourra être retenue lors du Comité de Pilotage du 26 octobre, et l'hypothèse d'une gare nouvelle à Confluence.

Il passe ensuite la parole à Monsieur Pascal MABIRE, chef de mission LNPN, Madame CHARVET indiquant qu'elle interviendra au fur et à mesure des différents sujets.

* * *
*

1. INTRODUCTION

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

Voir diaporama associé

Monsieur MABIRE rappelle que le dernier comité dans la même configuration date du mois de février, puisque pour des raisons électorales (législatives et présidentielles) SNCF Réseau était tenu à une période de réserve. Il revient rapidement sur l'ordre du jour présenté par Monsieur le Préfet IMBERT. En introduction, il présente quelques éléments de contexte sur les Assises Nationales de la mobilité, lancées par le Premier Ministre et Madame la Ministre des Transports le 19 septembre 2017. Ces Assises ont vocation à se dérouler jusqu'à la fin de l'année en vue d'une loi de programmation relative aux infrastructures. Cette dernière sera soumise au Parlement au premier semestre 2018. Dans ce contexte, les grands projets sont gelés. Néanmoins, en ce qui concerne la LNPN, le gouvernement a donné l'autorisation d'aller jusqu'à la fin de l'étape en cours, l'étape 1, et de définir ainsi la zone de passage préférentielle sur chacune des trois sections prioritaires. Cette étape est complètement financée depuis le début des études, il y a trois ans. A l'issue de l'étape 1 et du Comité de Pilotage, le projet LNPN rentrera dans la grande moulinette des Assises. L'étape 1, phase préalable à l'enquête publique, a pour vocation de définir un fuseau de 1 à 3 kilomètres de largeur. Cela permettrait ensuite, si le projet continue sa route normalement, de passer en étape 2 et de définir le tracé de quelques dizaines de mètres de largeur qui sera soumis à l'enquête publique.

Le cycle d'études est lancé depuis 2014 avec une séquence que l'assemblée connaît bien aboutissant à la tenue du Comité de Pilotage, instance de proposition à la Ministre. Les réunions préliminaires à ce COPIL sont : les ateliers thématiques (à destination des techniciens) qui préparent les commissions consultatives pour les élus directement concernés par les zones de passage et les comités territoriaux qui ont vocation à remettre le projet dans une dimension plus régionale. Depuis mi-2016, il y a une accélération des Comités de Pilotage avec ce point d'orgue le 26 octobre 2017. Cette séquence de préparation a démarré le 14 septembre et se terminera le 18 octobre avec un Comité Technique.

« Projet de territoire » est une démarche lancée en 2016 qui a pour vocation de voir comment les projets de chaque territoire et le projet LNPN peuvent s'enrichir mutuellement. L'idée est que le projet LNPN n'a de sens que s'il répond à une demande des territoires et, à l'inverse, cette démarche doit permettre de voir comment les territoires peuvent s'enrichir de ce projet. Une synthèse a été réalisée : il s'agit d'un document d'une soixantaine de pages, en cours d'impression. Il sera remis en primeur au Comité de Pilotage du 26 octobre 2017. Monsieur le Préfet PHILIZOT, Délégué Interministériel au Développement de la Vallée de la Seine a fait l'honneur de réaliser la préface. Une plaquette de 4 pages complète ce document et sera diffusée plus largement.

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France demande s'il y a des commentaires ou des souhaits d'expressions à ce stade. Il propose ensuite de rentrer dans le vif du sujet : le complexe Paris-Saint-Lazare.

Questions / Réponses :

NEANT

* * *
*

2. ACTUALITE DU COMPLEXE PARIS-SAINT-LAZARE

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

Voir diaporama associé

Le chef de mission informe l'assemblée que, sur ce sujet, il se fait l'écho d'un projet piloté par ses collègues de la Direction Générale d'Île-de-France depuis l'été. Il rappelle qu'historiquement ce sujet était porté par LNPN, notamment dans le cadre de l'étude d'un saut-de-mouton et d'un décroisement des Groupes V et VI. Dans les suites de l'abandon de l'option de gare nouvelle à Nanterre-La Défense (ou Nanterre-les Groues), le sujet du complexe Paris-Saint-Lazare (PSL) a émergé et est devenu un sujet prioritaire. Sur ce point, il y a le consensus des deux régions.

Le 12 octobre 2017 dernier, s'est déroulé un Comité de Pilotage PSL sous l'égide du Préfet PHILIZOT. Le complexe de Paris-Saint-Lazare est nommé « complexe » comme le montre la vue aérienne proposée. La diapositive du complexe PSL à l'horizon EOLE, représente en bleu les trains normands et en rouge, les trains franciliens qui passent par la rive droite (ligne J6). Il apparaît un fort enjeu de cisaillement avec une contrainte d'exploitation importante. Le complexe de Paris-Saint-Lazare est à prendre en compte jusqu'à six kilomètres en amont de la gare pour résoudre un certain nombre de sujets. A l'horizon 2024, date d'arrivée d'EOLE, plusieurs voies seront libérées sur le Groupe V en gare de Saint-Lazare.

Trois chantiers sont engagés au sein de ce complexe de Paris-Saint-Lazare. Premièrement, il est prévu le diagnostic du système Paris-Saint-Lazare dont il sera présenté les résultats avec des actions de court et moyen termes. Le deuxième sujet est celui des Groupes V et VI (représentés en rouge et bleu sur le schéma précédent) et du saut-de-mouton permettant de les décroiser. Il s'agit d'une étude préliminaire sur laquelle le travail est en cours avec la réalisation d'un cahier des charges. Le dernier

LNPN COTER Île-de-France / 16 octobre 2017

4

chantier est la construction d'une vision à plus long terme des évolutions à prévoir sur le complexe : la rationalisation du plan de voie qui est une démarche engagée par tous les gestionnaires d'infrastructures, pour avoir des aiguillages moins nombreux et pris à plus grande vitesse, à l'horizon 2030. Il y a un lien avec la régénération du poste d'aiguillage qui contrôle les entrées et sorties de la gare.

Il est ensuite présenté des éléments sur le diagnostic du système de Paris-Saint-Lazare. Quatre thèmes ont été dégagés. L'idée est de recapitaliser sur un certain nombre d'études antérieures menées au sein de la SNCF dans sa grande diversité, que ce soit avec Mobilités ou avec le gestionnaire d'infrastructures. Le premier axe est la planification. En effet, entre la planification théorique et la réalité, il est constaté une robustesse différente. Un certain nombre de grilles sont refondues en lien avec Île-de-France Mobilités pour rendre l'exploitation plus robuste. Deuxièmement, le système des trains au départ est très sensible aux aléas. Il y a beaucoup de trains qui prennent plusieurs minutes de retard au départ. Ces quelques minutes ne paraissent pas grand-chose et quand il s'agit de grandes lignes, les trains peuvent parfois arriver à rattraper leur retard. En l'occurrence, quand il s'agit de trains franciliens, le nombre de trains ne permet pas de rattraper ce retard. C'est un effet boule de neige bien connu en Île-de-France. Le troisième axe concerne la notion de pilotage global, avec une définition commune de la performance du système, tant pour le gestionnaire d'infrastructures que pour Mobilités. Pour finir, le dernier axe touche à l'aspect opérationnel avec des flux, des échanges et des pratiques de conduite qui ont été réalisés avec des actions coups de poing et qu'il faut pérenniser avec encore plus de rigueur vu les contraintes de ce complexe.

Le graphique d'occupation des voies (GOV) concerne les modalités de l'occupation par les trains des 27 voies de la gare Paris-Saint-Lazare. Ici, sont concernées les voies 13 à 27. Les trains normands (représentés en bleu sur l'histogramme) utilisent les voies 18, 19 et 21 à 27. En vert, il s'agit des Groupes V et VI. Il est regardé l'option de dédier des voies aux trains normands, ce qui est une demande émise par les élus normands lors du groupe de travail du mois de juillet 2017. Actuellement, les deux tiers des trains IC/TER sont positionnés sur les voies 22 à 27. SNCF Réseau n'arrive pas à tout regrouper, alors que précédemment, il a été vu que 9 trains sur 10 étaient compris entre les voies 18, 19 et 22 à 27. Si les voies 22 à 27 ou 22 à 26 étaient dédiées aux trains normands, 8 trains sur 10 pourraient être arrêtés sur ces quais. A ce stade, il est constaté que la capacité n'est pas suffisante, il y aurait une fragilisation du GOV qui est considéré comme non acceptable en termes d'exploitation. L'objectif est de rechercher une optimisation du GOV pour maximiser les arrivées et départs des trains normands sur les voies 22 à 26, sans dégrader la robustesse. Une mise à jour de l'étude est à intégrer avec l'arrivée des OMNEO en 2020. Il sera fait une hypothèse annuelle sur 2018, avec l'arrivée d'EOLE, en 2024 quand les plans de transports seront stabilisés puisque les études sont en cours.

Questions / Réponses :

LNPN COTER Île-de-France / 16 octobre 2017

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France donne la parole à l'assemblée en précisant que les intervenants ne doivent pas oublier de se présenter et d'utiliser le micro.

Bernard GOBITZ, Vice-président de la FNAUT d'Île-de-France, demande ce qu'est un GOV.

SNCF Réseau précise que c'est un acronyme. Il s'agit d'un Graphique d'Occupation des Voies. Pascal MABIRE, chef de mission LNPN, revient sur son intervention et la complète. Ce qu'il faut retenir selon lui, c'est que le sujet avance et qu'il s'agit d'un travail de longue haleine sur plusieurs années d'études. Sur la première phase d'étude, le diagnostic, SNCF Réseau a pour objectif de rendre plus pédagogique ce matériel un peu brut du Comité de Pilotage du 12 octobre 2017.

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France souhaiterait des éclairages sur les éléments qui avancent. Au vu des tableaux de synthèse, il se demande quelles solutions autres pourraient être mises en place, entre le schéma présentant une capacité insuffisante et les deux autres schémas qui montrent une fragilisation du GOV. De plus, il s'interroge sur les délais de réalisation de ces études.

SNCF Réseau indique, au nom de ses collègues d'Île-de-France qui pilotent ce sujet, que dans un premier temps il s'agit de se poser la question de ce qu'il est possible de mettre en place comme mesures d'exploitation et comment, à différents horizons, l'exploitation peut être améliorée. En effet, l'arrivée d'EOLE en 2024 est un horizon très proche du point de vue ferroviaire. En termes d'amélioration, il faudra également identifier ce que permet les voies libérées par EOLE sans infrastructures de type saut-de-mouton.

Le chef de mission précise que les durées de ces études sont de 6 mois à un an pour ce diagnostic. En prérequis, il faut aussi regarder le service annuel sur 2018 et le stabiliser. De plus, à ce jour, les grilles OMNEO 2020 restent également à stabiliser. Il est donc difficile de faire des simulations : les grilles sont en cours et devraient être finalisées pour la fin de l'année.

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France retient que les sujets sont à l'ordre du jour et qu'il y a un comité dédié sur Paris-Saint-Lazare que préside le Préfet PHILIZOT. Il indique qu'il serait bien que la Direction Générale d'Île-de-France de SNCF Réseau dise où en sont l'avancée des études et de leur durée comprises entre six à douze mois.

Il revient sur la durée des études qui lui paraît longue, même s'il imagine que c'est un sujet complexe. Il précise que pour le calendrier décisionnel global du projet LNPN, le sujet de désaturation est assez important. Il demande au chef de mission LNPN comment les études sont articulées.

SNCF Réseau répond que, comme cela a été clairement indiqué et pour qu'il y ait du sens, il faut avoir une approche système. Il est nécessaire d'intégrer aussi l'approche Mobilités avec les aspects Transilien et les hypothèses de refontes de leurs garages du côté de Batignolles. Les six à douze mois
LNPN COTER Île-de-France / 16 octobre 2017

de délais sont prudentielles. Aujourd'hui, la logique est plutôt autour de six mois, pour le printemps, et si tous les acteurs sont réunis autour de la table. Cela semble réaliste pour SNCF Réseau.

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France imagine donc qu'il y aura un prochain COTER dans le premier trimestre de l'année prochaine. Il note qu'il y a en général deux Comités de Pilotage par an, soit un par semestre et en conclut donc que le suivant sera en juin-juillet 2018, soit des comités territoriaux en mai-juin, dans la perspective que le projet se poursuive en étape 2. Dans tous les cas, il précise que, sur ce point-là, il faudra la présence de la Direction Générale d'Île-de-France de SNCF Réseau pour la prochaine réunion. Il demande à avoir la confirmation du démarrage de ces études. Il rappelle que la durée des études est une chose mais qu'il reste à savoir si elles sont commandées, attribuées, que les marchés sont prêts et qu'un démarrage est possible en début d'année prochaine

SNCF Réseau confirme que ces trois marchés sont en cours puisqu'il y a eu une restitution intermédiaire. Le cahier des charges sur les études du saut-de-mouton est en cours de finalisation. Il devrait faire l'objet d'une restitution à l'automne. Le chef de mission ajoute que le lancement des attributions pourra se faire à Noël. Sur la rationalisation du plan de voie, le cahier des charges est en cours de finalisation en interne SNCF Réseau et du Comité de Pilotage PSL. Il y a également les prises en compte des besoins des autres autorités de transports qui sont en attente, il y a en effet beaucoup d'acteurs dans ce secteur : Transilien, autres composantes de SNCF Réseau, Île-de-France Mobilités, besoins des normands et des franciliens. Il espère que le démarrage sera en fin d'année. Après le Comité de Pilotage Paris-Saint-Lazare du 12 octobre 2017, le document est en cours de finalisation.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, rappelle que le COPIL du 26 octobre 2017 est déterminant puisqu'il « clôture » cette étape. Au regard des réserves exprimées qui dépasse tout le monde largement, elle pense que les éléments énoncés par Monsieur le Préfet doivent être inclus et précisés dans la présentation du COPIL du 26 octobre 2017. Pour elle, il s'agit d'un apport, d'une part, important et rassurant sur la solidité de l'engagement de SNCF Réseau. Ils constituent le début et la fin de beaucoup de choses. Cela permettrait à l'ensemble des membres du COPIL – qui représente les deux régions à la fois administrative et politique décisionnaire – de voir une perspective et surtout une appétence sur tout ce qui concerne le complexe Paris-Saint-Lazare.

Elle précise que Paris-Saint-Lazare étant un enjeu de référence, il fait partie intégrante du rapport qui sera remis notamment au Ministre. Il doit apparaître, ainsi que les enjeux associés des usagers, des franciliens et des normands. Elle précise qu'il s'agit d'une proposition car sa crainte est que, tout le monde n'assistant pas aux comités territoriaux et les échanges se déroulant dans les réunions internes qui sont pour certaines d'entre elles pilotées par le Préfet PHILIZOT, tous les éléments ne soient pas facilement disponibles. Elle souhaite que les échéances et surtout les rendus et les avancées soient au moins communiqués même cela n'est fait qu'à deux - trois mois.

L'objectif, en attendant la décision ministérielle, est de confirmer que SNCF continue de travailler sur cet aspect bien spécifique de la gare de Paris-Saint-Lazare. Pour sa part, cela a d'autant plus de valeur que jusqu'à présent ce point ne faisait pas partie du projet LNPN. C'est en approfondissant le projet que SNCF s'est rendu-compte que cela pourrait fonctionner, avec l'abandon de la gare de La Défense.

Cela renforcerait également le projet LNPN et permettrait de motiver à la fois les normands et les franciliens. C'est une proposition qu'elle formule en sa qualité de garante et elle souhaite que cela soit mis au compte-rendu si Monsieur le Préfet en est d'accord.

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France précise qu'il faut intégrer ce sujet à l'ordre du jour du COPIL comme un point d'étape.

SNCF Réseau acquiesce et précise qu'en général ces points sont mis à l'ordre du jour quand il y a des résultats d'études. Il n'est pas sûr qu'il y ait matière à l'ajouter au COPIL. Il le proposera au Président du COPIL.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP précise qu'il ne s'agirait que de deux ou trois slides résumant les propos de Monsieur MABIRE. Elle pense qu'il est important de faire un compte-rendu sur ce qui a été dit et qu'il y ait une traçabilité de ces études. Les politiques puissent avoir un aperçu. Elle soumettra également au Président du COPIL.

* * *
*

3. POINT SUR LE GROUPE DE TRAVAIL « APPORTS DE LA LNPN SUR L'EXPLOITATION DU RESEAU FERRE FRANCILIEN »

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

Pour plus de lisibilité, le chef de mission précise qu'il s'agit d'une représentation. Les rectangles indiquent le nombre de trains en terminus sur chacune des lignes : Ligne N (2 trains), ligne J, avec une variante passant par la rive droite et la rive gauche de la Seine : 2 à 3 trains. Les trains directs sont représentés en orange.

Les conclusions sont qu'aujourd'hui, en direction des Mureaux/Poissy, avec les trains venant de Montparnasse (ligne N) et les directs avec la ligne L, la performance est moindre avec un temps de trajet de 1h10. En heure de pointe, les trains directs Paris-Mantes mettent 35 minutes. Les trains de la rive droite sont moins performants, il y a moins de trains et ceux-ci mettent autour de 1h10 entre Paris et Mantes.

L'arrivée d'EOLE, en 2024, est un projet qui consiste à prolonger le RER E vers l'ouest par la création d'un nouveau tunnel entre Haussmann et Nanterre-la Folie, l'aménagement des voies existantes entre Nanterre et Mantes-la-Jolie et la création de trois gares : Porte Maillot, la Défense et Nanterre-la Folie. Les sillons de la ligne J5 seront repris. Sur la représentation, la partie vert clair est remplacée par le RER E. Il va renforcer la desserte par plus de trains à Mantes-la-Jolie. Cela va mobiliser l'ensemble de la capacité de l'infrastructure en rive gauche.

A l'horizon LNPN, 2030, il est créé des voies nouvelles. Il y aura une étanchéité complète des flux entre les circulations franciliennes et normandes. Cela permettra de la régularité et point qui sera évalué en étape 2 avec la notion d'augmentation du point de régularité du RER E. Un point de régularité c'est 450 M€ d'effet positif sur la socio-économie. La minute gagnée entre Paris et Mantes est de l'ordre de 250 M€ avec le matériel roulant OMNEO (vitesse de 200 km/h). Il y a un effet sur Mantes-la-Jolie puisque le temps de parcours des trains deviendra inférieur à la demi-heure, cumulé à l'ajout d'un train de plus par heure.

Il a été aussi regardé, dans le cadre de ce groupe de travail, ce qu'apporte la LNPN sur le réseau historique. La potentialité dépend du besoin et de l'offre qu'envisage Île-de-France Mobilités. Il s'agit de séparer les trains normands du RER E, tout en créant de nouveaux arrêts. Il y a des possibilités de raccordements avec les projets de tramways Express T11 et T13 à Achères ou Sartrouville ainsi que de renforcements d'arrêts existants. Il y a également la possibilité de rajouter des trains, avec LNPN il est possible de passer de 6 à 12 trains RER E par heure de pointe.

Une fois le RER E reconfiguré et sa desserte de Poissy, les deux branches du RER A peuvent être reconfigurées également. Île-de-France Mobilités, indépendamment de la LNPN, étudie pour 2019 des possibilités à l'arrivée d'EOLE de permuter la branche Poissy du RER A en faisant arriver la ligne L de Poissy et en renforçant la branche Cergy. Ce qui est dit, c'est qu'avec la LNPN, il est possible sur ces sujets des renforts du RER A vers Cergy et du RER E vers Poissy. Les décisions prises par le dernier groupe de travail, réuni sous la présidence du Préfet PHILIZOT, le 5 septembre, sont le partage des enjeux entre les différents partenaires internes au groupe ferroviaire, la Région et Île-de-France Mobilités. Il faudra également associer d'autres partenaires comme la RATP et Transilien dans la logique de dessertes en 2018, avec un pilotage transmis et confié à la Direction Générale d'Île-de-France de SNCF Réseau. Un premier bilan de la nouvelle grille du RER A et de la ligne L3 est prévu pour janvier 2018. Cela permettra d'avoir les premiers retours et aussi le schéma directeur de la ligne J qui sera présenté au conseil d'Île-de-France Mobilités en début 2018. Il a été convenu de se réunir à nouveau en début d'année prochaine.

Questions / Réponses :

Hervé GENINASCA, Sous-Directeur des Mobilités, Département des Yvelines souhaiterait revenir sur les slides précédentes. Il voudrait avoir des précisions sur les horizons 2024 et 2030 et les hypothèses des trains directs. Il pose la question sur le dénombrement du nombre de trains directs qui desserviront Mantes.

SNCF Réseau précise qu'à ce jour, la mission LNPN s'est basée sur les études d'avant-projet EOLE. A la connaissance de la mission LNPN, il y avait encore des réflexions entre les deux Autorité Organisatrices sur la desserte définitive et notamment le sujet des trains qui s'arrêtent aux Mureaux. La mission a eu mandat pour partir des études d'avant-projet validées. M. HURISSE, responsable des Etudes Générales, ajoute que les six missions correspondent à celles de la mise en service d'EOLE en 2024. Pour les autres missions, qui assurent des relations directes entre Paris-Mantes et au-delà vers la Normandie, à l'horizon 2030, les hypothèses ont été fondées sur la concertation LNPN de 2015 et les études dans le cadre de LNPN. La concertation de 2015 a été réalisée avec les collectivités, SNCF Mobilités et le STIF. Ils ont bâtis des hypothèses de dessertes et des schémas de dessertes aux différents horizons : projet cible, projet prioritaire. Il y a des sensibilités en volumétrie. Ce qui est affiché, ce sont les hypothèses de desserte, assez prudentes, à l'horizon LNPN prioritaire. Il y aurait donc six trains qui marqueraient l'arrêt à Mantes. Pour information, en tout, il y aurait une douzaine de trains à l'horizon prioritaire dont la moitié marquerait l'arrêt à Mantes-la-Jolie. Cela constitue donc un renfort d'offre pour Mantes-la-Jolie dès l'horizon 2030.

Lionel CROIXMARIE, Conseil départemental du Val d'Oise, souhaite revenir sur la diapositive 23 « Potentialités sur le RER E ». Il voit qu'il y a une possibilité de desserte avec un nouvel arrêt avec juste la mention connexion à Achères et une connexion entre le Tramway T13 Express et le RER A et souhaite savoir si SNCF Réseau fait référence aux potentialités de créer un arrêt au lieu-dit Achères-Chêne Feuillu, avec des réserves foncières prévues dès la phase 2 du tramway T13 ou s'il s'agit encore d'autre chose. Cet éclaircissement est nécessaire car le Val d'Oise est très intéressé par ce point. Selon lui, cela permet avec une correspondance de profiter des dessertes du RER A et surtout du RER E directement et de façon plus efficace et plus rapide qu'à Poissy, puisqu'a priori la correspondance sera moins aisée, efficace qu'avec Achères Chêne Feuillu.

SNCF Réseau précise qu'il s'agit à ce stade d'une hypothèse. C'est effectivement à clarifier et à voir avec l'Autorité Organisatrice. C'est l'hypothèse qui est prévue ici avec cette jonction.

Margot CLAVEL, Chambre du commerce et de l'Industrie d'Île-de-France pose une question sur la slide 22 « Horizon 2024, EOLE ». Elle souhaite bien comprendre si le projet LNPN permettrait d'obtenir une VAN de 450 M€ avec la création des nouvelles voies sur le RER E.

SNCF Réseau précise qu'il s'agit de l'effet de levier sur la VAN du point de régularité. En effet, la LNPN permet de gagner de la capacité ce qui permet, soit de gagner de la régularité sur la ligne historique qui sera occupée en l'occurrence par le RER E, soit du renfort de l'offre sachant que cela n'est pas exclusif. Ils ont évalué, dans ce cas, ce que permet la LNPN sur le RER E. Il est vrai que, sur la branche ouest, un point de régularité est de l'ordre de ce montant. Le projet LNPN le génère par effet indirect.

* * *
*

4. POINTS D'APPROFONDISSEMENT PARIS-MANTES

➤ Raccordement de Nanterre-La Garenne

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

Voir diaporama associé

Le chef de mission LNPN rappelle que, suite au dernier Comité de Pilotage, l'équipe LNPN a mis à profit la période de réserve électorale et étudié des approfondissements techniques indépendants des choix de zones de passage, ce qui est le cas dans ce secteur de raccordement de Nanterre-la Garenne. Pour ce faire, SNCF Réseau a piloté un groupe de travail depuis le mois de mai. La dernière séance s'est tenue le 10 octobre dernier. Le Préfet PHILIZOT fait tout son possible pour y participer. Il est présenté les différents participants à ce groupe : acteurs étatiques et locaux aux niveaux des EPCI, l'Université de Paris-Nanterre, les transporteurs (RATP)... L'objectif de ce groupe de travail est de partager les variantes techniques. Il est vérifié les impacts potentiels sur le territoire et sur les autres projets des partenaires. Il s'agit d'un secteur très dense avec beaucoup de projets. Pour LNPN, cela permet de mettre à jour la base de connaissances sur ces projets. L'idée, au final, serait de démarrer l'étape 2 (consistant à réaliser les tracés) sur des bases solides et partagées avec le territoire.

Sur la carte présentée, l'assemblée peut voir qu'il s'agit d'un territoire dense avec les autoroutes A86/A14, les faisceaux ferroviaires (Groupes III, V) et l'université en plein milieu.

SNCF Réseau avait regardé différentes variantes. La première variante est dite « Houilles ». L'idée est d'avoir une sortie asymétrique : un tunnel et son émergence avec le débouché du tunnelier. Il y a une partie en tranchée couverte (en vert) : pour faire simple c'est un tunnel qui affleure la surface puis une partie en tranchée ouverte qui correspond à la remontée du tunnel ou à l'inverse à son enfouissement. A chaque fois, il est identifié les interfaces associées. Cette variante est asymétrique avec un tunnel qui ressort en rive droite de la Seine à Houilles dans le sens pair (Province-Paris) et l'autre qui plonge juste avant l'autoroute A86. Il y a un sujet de signalisation au niveau du saut-de-mouton d'EOLE. Le chef de mission propose, en cas de questions plus détaillées, de se rapprocher de Monsieur Cédric PAPIN, responsable des études d'infrastructures.

La deuxième variante « Axe groupe V » est constituée de deux tubes dans l'axe du Groupe V dans le secteur du raccordement dit de la Folie. Les points d'exclamation montrent les différents enjeux. Il y a des sujets sur le garage des trains EOLE et sur un site de maintenance et travaux des voies de Paris-Saint-Lazare.

La troisième variante « Axe groupe III » (Paris-Saint-Lazare- Université) se situe dans l'axe du groupe III par rapport au tracé et au rapprochement envisagé. Elle a une sortie en deux tubes et des impacts avant le pont de Charlebourg avec des questions de fondations profondes de bâtiments dans le secteur de l'Université.

Dans le cadre du groupe de travail une quatrième variante a émergé, un mixte des variantes une et trois « Houilles et axe groupe III ». Elle permet de minimiser l'impact avec une seule voie dans le secteur de Charlebourg et est contrainte avec un système qui se heurte au prolongement du tramway T1 à l'ouest. Ce qui a été vu dans le cadre du groupe de travail était d'avoir des variantes qui se rapprochaient du réseau ferroviaire, tous les trains étant regroupés sur le Groupe V. Il y a néanmoins des points à améliorer notamment sur les variantes « Axe groupe V » et « Axe groupe III » qui étaient très contraintes pour l'exploitation. Il a été proposé d'abandonner les émergences groupées comme le montre la carte et de privilégier le principe d'émergences séparées. Sur la carte, il est retrouvé les enjeux d'émergences.

Avec le groupe de travail, il a été identifié que l'émergence au niveau de l'échangeur était trop complexe. Il y a aussi deux émergences qui sont difficiles à insérer en même temps, l'enjeu est d'en retenir une sur les deux. Est indiqué en bleu le sens Paris vers la province et en jaune la province vers Paris. L'idée est que les émergences doivent résulter d'une combinaison d'une émergence bleue et d'une émergence jaune, sachant qu'il faut que le bleu soit vers Paris. Pour résumer, SNCF Réseau continue de travailler sur le secteur de Houilles et de Nanterre La Garenne-Colombes, avec les territoires, l'EPADESA et la ville de Nanterre sur quelques unes des combinatoires.

Questions / Réponses :

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France souhaite un éclairage sur les quatre variantes, leur influence et sur les points qui seront travaillés. Il demande si des variantes seront éliminées et si c'est le cas lesquelles.

SNCF Réseau précise qu'il était recherché des émergences pour le tunnel. Cela va éliminer des variantes mais il peut y avoir des combinatoires de variantes. Par exemple, dans un cas, l'émergence peut être intéressante dès lors qu'il n'y a qu'un seul tube et non pas les deux car la sortie à deux tubes est plus compliquée à insérer sur le territoire. Il s'agit de garder des variantes avec une émergence à un seul tube. Néanmoins, il y a une contrepartie, avec un tube, il faut des émergences de secours, alors qu'à deux tubes, l'autre tube fait office d'émergence de secours. Il faut donc trouver également de la place pour des puits d'émergence. En conclusion, l'approche avec les variantes était moins pertinente

que de garder les rendus des combinatoires de localisations d'émergence. La variante quatre est éliminée pour une partie.

Jean-Claude PARISOT, CADEB et FNE d'Île-de-France se questionne sur l'adaptabilité des variantes à tous les faisceaux qui passent par Achères ou au fuseau sud.

SNCF Réseau confirme que c'est une partie commune qui se situe au tout début du secteur, avant l'élargissement de toutes les zones de passage. C'est pour cela que SNCF Réseau a pu développer ce sujet : cela ne dépend pas du choix de la zone de passage préférentielle. Il est stipulé qu'il s'agit normalement d'un travail réalisé en étape 2 mais que le COPIL avait considéré qu'au vu de la vitesse d'urbanisation du secteur, il y avait un intérêt fort à travailler en avance de phase.

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France demande le délai de ce travail. Il se demande si cela implique que la ville de Nanterre soit obligée de ralentir le rythme de certains de ses projets ou si c'est pour simplement mesurer le risque à un moment donné.

SNCF Réseau, répond qu'il n'a pas encore été fixé de date. Si le projet ne se poursuit pas à l'issue des Assises Nationales de la mobilité, le chef de mission se questionnerait aussi. Il est nécessaire de travailler avec la ville de Nanterre et avec l'ÉPADESA. Aujourd'hui, le groupe de travail se place dans un partage de différents projets. Il y a des projets de requalification en boulevard urbain et des projets avec la RATP. Les participants sont plutôt dans la phase d'élaboration d'un plan de synthèse afin que chacun puisse adapter ses projets en fonction des impératifs des autres. Ils sont dans une approche de bien partager le projet et de ne pas brusquer les acteurs. C'est un peu comme pour Paris-Saint-Lazare, ce sujet s'inscrit dans une durée d'un an, en 2018. Il faut lancer des études complémentaires d'un côté. Il n'est pas nécessaire que cela aille beaucoup au-delà, il faut au moins choisir les émergences.

➤ **Gare nouvelle de Confluence**

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

Voir diaporama associé

Le chef de mission rappelle les deux possibilités de localisation de gare nouvelle que sont Achères Grand-Cormier (compatible avec les deux zones de passage PM-Centre A et PM-Centre B) et Achères-Ville, compatible avec la Centre A. Ce qui a déjà été partagé, par rapport au cœur de ville et par rapport à la situation actuelle, (ne faisant pas mention de ce qui a été évoqué précédemment sur le basculement des branches, notamment du RER A de Poissy et sur Cergy à l'horizon EOLE), est que la gare nouvelle de Confluence est à sept minutes à pied de la gare d'Achères Grand-Cormier et dans l'autre cas, elle est à douze minutes à pied de la gare d'Achères-Ville. La gare nécessite de réaliser des mesures conservatoires dès l'horizon prioritaire. Elle est prévue à l'horizon cible, post 2030. S'il n'y a

pas de gare, il y aura un tunnel en continuité. S'il y a une gare, il faut prévoir une « boîte », une tranchée couverte, la remontée en surface et des quais à 400 mètres. Tous les trains ne s'arrêteront pas, il faut donc également prévoir la circulation des trains sans arrêt à 200 km/h en gare. Ce qui a été déjà restitué était la nécessité de faire une tranchée couverte et les voies principales. L'estimation du coût de génie civil entre les deux gares est compris entre 535 et 560 M€. Par différentiel avec le tunnel en continuité, l'écart de coût dès la phase prioritaire est de l'ordre de 400 M€. Ensuite, il y a la finalisation de la gare avec les aménagements d'avant-gare : les aiguillages et le bâtiment voyageurs. Le coût de fonctionnalité intersecteurs est compris entre 850 et 1050 M€. Il faut ajouter le coût des itinéraires pour se raccorder au réseau, déjà présentés, compris entre 350 et 550 M€.

Durant l'été, il a été regardé l'accessibilité selon quatre modes de transports : la marche à pied, le vélo, la voiture et le transport collectif. Le site d'Achères Grand-Cormier, pour la marche à pied n'est pas très favorable car il est en marge de l'urbanisation. Il y a un faisceau ferroviaire en plein cœur de la forêt de Saint-Germain-en-Laye et à moins d'un quart d'heure à pied, il ne touche pas grand monde. C'est un peu meilleur dans le cas d'Achères-Ville.

Pour Achères Grand-Cormier, à vélo, cela permet de couvrir des secteurs à l'est de la forêt de Saint-Germain-en-Laye et de rejoindre Maisons-Laffitte. Il est pris un isochrone de trente minutes. En rive droite, avec Achères-Ville, les voyageurs peuvent atteindre les communes de Conflans, Maurecourt et Andrésy.

La voiture n'est pas discriminante puisque, dans les deux cas, il y a la proximité de la route nationale 184, axe assez structurant de l'ouest francilien. Les correspondances avec les transports collectifs sont de l'ordre de 7 minutes pour Achères Grand-Cormier (branche Poissy du RER A) et de 12 minutes pour Achères-Ville (branche Cergy du RER A et ligne L).

Le deuxième sujet, un peu comme la gare de Nanterre-La Défense (les Groues) est le gain sur les temps de transport, notamment pour les normands qui voudraient accéder au territoire francilien. Du temps est perdu pour les accès à Paris centre ou les aéroports en passant par Confluence : il vaut mieux passer par Paris dans ce cas. Les temps d'accès à La Défense sont équivalents, soit en rejoignant le RER A à Confluence, le RER E à Hausmann-Saint-Lazare ou en prenant le groupe II avec la ligne Versailles / Saint-Nom-la-Bretèche à Paris-Saint-Lazare. Il y a une vraie et nette amélioration pour les normands, vers Cergy et Poissy, d'une vingtaine de minutes.

En socio-économie, à l'horizon cible (2045), les potentialités de trafic avec une gare d'interconnexion sont, au regard des voyageurs montants et descendants, estimées à un demi-million de voyageurs par an. La répartition est la suivante : pour moitié entre la Normandie et l'Île-de-France et moitié entre l'Île-de-France et les autres régions. La gare de Massy a la même typologie pour un peu moins de 2 millions de voyageurs par an en 2015. Cela permet aux voyageurs qui viennent et vont vers la Normandie des gains de temps d'accès en Île-de-France, des temps de trajet en trains généralement réduits pour les voyageurs et un temps de parcours allongé pour ceux qui vont vers les autres régions.

Pour les voyageurs en transit, c'est-à-dire ceux qui restent dans les trains et qui ne font pas la correspondance, il est estimé un potentiel de 0,5 à 0,7 million de voyageurs par an. Ils auront pour avantage, le principe des intersecteurs, de ne plus avoir de correspondance dans les grandes gares parisiennes.

La synthèse des éclairages socio-économiques est la mise en balance, d'un côté des coûts d'infrastructures de la fonctionnalité gare et intersecteurs de Confluence (de l'ordre d'un milliard d'euros) et de l'autre des bénéfiques à ce stade, en termes de temps de trajet et de correspondances (un maximum de 50% des coûts de l'infrastructure, en prenant en compte les actualisations dans les calculs socio-économiques).

Questions / Réponses :

Laurence MINE, cheffe de cabinet de Mme POUZYREFF, députée de la 6^e circonscription des Yvelines, souhaiterait avoir des précisions sur la gare d'Achères-Ville et sur l'existence du projet de la gare Achères Chêne Feuillu. Elle précise qu'Achères est une ville toute en longueur avec à Grand-Cormier la forêt. Au début de la ville, il y a une gare qui a déjà la ligne RER. Jusqu'à présent, ils travaillaient sur une nouvelle gare au sud et de l'autre côté dont l'emplacement est en forêt et qui s'appelle Achères Chêne Feuillu. Elle ajoute que le tramway va jusqu'à l'autre bout, à l'autre gare d'Achères-Ville. Elle n'arrive pas à savoir si Achères-Ville est Achères Chêne Feuillu et si l'on parle d'une nouvelle gare à Achères Chêne Feuillu ou si SNCF Réseau va agrandir la gare existante qui s'appelle Achères-Ville.

SNCF Réseau, précise qu'il s'agira d'une gare nouvelle de type trains à grande vitesse.

Arnaud CROLAIS, DRIEA Chef du service de la politique des transports précise que la gare Achères Chêne Feuillu est sur le tramway T13, une petite gare de tram-train. Il s'agit de deux gares. Ici, il s'agit d'une gare en profondeur, de trains à grande vitesse. Il ne s'agit pas des mêmes gares mais elles seront interconnectées.

Laurence MINE, cheffe de cabinet de Mme POUZYREFF, députée de la 6^e circonscription des Yvelines, note qu'il n'y aura pas de gare Achères Chêne Feuillu tant que SNCF Réseau n'aura pas créé sa gare et donc qu'elles se croiseront en forêt. Elle souhaite savoir si la gare envisagée est sur l'emplacement Achères Chêne Feuillu, ce qui voudrait dire qu'un jour il y aura un arrêt de tramway, ou si SNCF Réseau utiliserait la gare existante qui est le terminus du tramway et qui s'appelle actuellement Achères-Ville.

SNCF Réseau, complète en disant que la gare se situe à l'endroit où est indiqué Chambre du Commerce et de l'Industrie au niveau des voie et du croisement d'une départementale. Ce n'est pas le même site.

Bernard GOBITZ, Vice-président de la FNAUT d'Île-de-France, souhaiterait un rappel de ce qu'est la fonctionnalité intersecteur. Il demande si c'est envisagé pour le tracé nord et s'il est envisageable un tracé par le sud, par le fuseau qui passe par Nanterre.

SNCF Réseau, répond que cela équivaut à ne pas passer par les grandes gares. Il s'agit d'avoir une gare à Confluence et sans passer par Paris-Saint-Lazare de rejoindre les aéroports. Il s'agit d'une analyse réalisée par l'EPIC de tête, le Groupe Public Ferroviaire. Par rapport aux trajets intersecteurs permettant de rejoindre l'axe sud-est, ils ont déjà un itinéraire naturel plus performant qui passe comme aujourd'hui par Versailles-Massy pour rejoindre la LGV.

Au sud, il n'y a pas d'intérêt de passer par le nord. L'intérêt est de regarder comment rejoindre les réseaux est et nord. Il y a toujours le sujet de rebroussement à Stains. Le Groupe Public Ferroviaire s'est intéressé aux améliorations par rapport à l'itinéraire classique qui est en violet. Il a considéré, pour l'aspect vente de sillons et l'intérêt pour des entreprises ferroviaires (éventuellement autre que SNCF Mobilités), que passer par cet itinéraire de fonctionnalité intersecteur était plutôt compliqué.

Le chef de mission répond qu'un passage par le fuseau de Nanterre, le troisième fuseau, vu après, n'est pas compatible avec une gare à Confluence.

Philippe TAUTOU, Président de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, rappelle que le coût de la gare est d'un milliard d'euros et que la rentabilité est de 25 à 50%. Il demande si cela est rentable ou non.

SNCF Réseau, précise que c'est compliqué à ce stade de répondre en termes de TRI ou de valeur définitive. Par rapport aux charges connues, avoir des gains au-delà de 50 % est difficilement envisageable. Il serait difficile d'être à l'équilibre au moment de faire le cumul de la socio-économie, de calculer le taux de rentabilité interne et de soumettre le projet à l'enquête d'utilité publique. Actuellement, avec la jurisprudence du projet Poitiers-Limoges, les projets se doivent d'être le plus proche possible de l'équilibre. Aujourd'hui, SNCF Réseau n'arrive pas à équilibrer les gains par rapport aux charges.

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France se pose la question de ce qui est valorisé pour estimer le gain des voyageurs (ce que récupérerait l'établissement ferroviaire) par rapport aux coûts. Il comprend le coût d'une gare, un milliard, et le gain voyageurs de 25 à 50%. Il se demande ce qui est valorisé dans ces vingt-cinq pourcent et ce qui est mis dans les gains voyageurs. Il a compris que les gains c'est d'avoir un accroissement d'un nombre de voyageurs. Ce n'est pas complètement le taux de rentabilité. Il s'agit des recettes estimées sur le trafic supplémentaire de voyageurs qui peuvent être estimées à 25 ou 50% du coût d'investissement de la gare.

SNCF Réseau, ajoute que c'est la potentialité de trafics attendue des voyageurs. Il est regardé le nombre de trains. Par exemple, sur Massy, il y a beaucoup plus de trains soit une dizaine de trains par jour. D'un point de vue des voyageurs, il est difficile de remplir ces trains. Christophe HURISSE, Responsable des études générales, complète en précisant qu'il s'agit d'éclairages et non pas d'un bilan socio-économique complet. SNCF Réseau n'a pas fait de bilans, ni pour le gestionnaire d'infrastructure, ni pour l'opérateur ferroviaire, et toutes les externalités n'ont pas été calculées. Ils n'a pas non plus été fait de bilan par acteurs, agrégé ensuite pour faire un bilan collectif. Ces éclairages sont suffisamment représentatifs pour dire qu'il y a une tendance très défavorable par rapport à l'équilibre socio-économique de cette gare. Il s'agit uniquement des coûts d'investissement de l'infrastructure et pour réaliser cette gare il faut 400 millions à l'horizon prioritaire puis 5 à 600 millions de plus à l'horizon cible. A gauche de la balance ce qui pèse le plus est les coûts de réalisation. SNCF Réseau aurait pu, dans un bilan complet, mettre les coûts pour le gestionnaire d'infrastructure, pour l'opérateur... Il n'est ni pris tous les coûts, ni tous les bénéfices. SNCF Réseau met en regard ce qui pèse le plus lourd dans les coûts d'un bilan (coûts de réalisation) et ce qui pèse le plus dans les bénéfices socio-économiques (gains de temps généralisés pour les usagers). Ce qui a été vu précédemment, en face des estimations de trafics des voyageurs, c'est bien le type d'effet attendu pour chacun des voyageurs. Pour les voyageurs en transit, le type d'effet attendu est une suppression de correspondance et d'un trajet dans Paris intramuros. Cela sera estimé avec des fourchettes (connaissances précises des gains de temps non connues). Par exemple, il sera posé que pour ces voyageurs en transit, ils gagneront l'équivalent d'une heure de temps perçu dans leur voyage. De la même façon, pour les voyageurs qui emprunteront la gare pour monter et descendre, ils auront des gains de temps d'accès et des effets sur les temps de transport.

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France remercie pour les précisions. Il est plus mal à l'aise par rapport à l'affichage : les choses sont à peu près complètes et SNCF Réseau affiche le résultat global. Ici, c'est un aspect du sujet, il est projeté un chiffre qui condamne d'une certaine manière la gare (retour de 25 à 50% maximum d'un projet d'investissement d'un milliard d'euros). Il s'interroge encore une fois sur l'analyse restituée : soit il est prévu de restituer l'analyse très détaillée auquel cas il vaut mieux attendre un peu que de produire un chiffre qui est un des aspects du sujet.

Sophie PRIMAS, Sénatrice des Yvelines, Maire d'Aubergenville, ajoute que c'est exactement ce qu'elle voulait dire. Pour elle, il est « balancé » ce graphique : d'un côté, il y a un milliard et de l'autre, soi-disant la rentabilité ou le bénéfice pour les voyageurs. Cela condamne la gare de Confluence. Elle trouve ce graphique terrible. Sauf que derrière, il y a des obligations de l'Etat pour l'ensemble de la Vallée de la Seine : urbanisation et développement de la population. Elle ne sait pas dans quelle mesure elle peut prendre ces éléments en compte mais, à date, selon elle, il ne peut pas être dit qu'une amélioration des temps de transport et des conditions de transport des passagers est la seule

évaluation de la valeur d'un service client. Elle insiste que le fait qu'une carte comme cela est dramatique et que cela condamne immédiatement le projet d'Achères-Confluence.

Michelle DEVAUCOULEURS, Députée de la 7^e circonscription des Yvelines va dans le sens de ce que vient de dire Madame la Sénatrice. Elle s'excuse d'être arrivée très en retard. Elle pense que ce projet trouve son sens dans le cadre du développement futur de la Vallée de la Seine et de l'accroissement des personnes à transporter et que si cela n'est pas pris en compte, il ne peut pas être pris la mesure économique du projet.

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France trouve qu'il y a aussi un problème de cohérence par rapport à la présentation qui est faite de l'ensemble des dossiers. Il se risque à un parallèle avec la SGP. L'appréciation d'un projet porteur comme le Grand Paris Express ne s'apprécie pas uniquement par rapport au fait qu'ils font 69 gares supplémentaires et 200 km de réseau. Il s'apprécie évidemment ce point, ce n'est pas rien de doubler le métro existant. Le sujet important c'est les 69 gares, car chacune d'elle est porteuse de projets d'aménagement et d'urbanisme. Pour lui, la preuve en est que mercredi, sera prononcé les résultats du concours « Inventons la Métropole du Grand Paris ». Il remercie SNCF Réseau pour les précisions apportées mais il demande de faire attention et d'avoir des évaluations précises des choses. Il trouve que SNCF Réseau « expédie » un peu vite quelque chose qui est présentée comme une analyse partielle du sujet. Pour lui, cela induit d'attendre des compléments. Il demande si le COPIL du 26 octobre aura à se prononcer là-dessus.

SNCF Réseau précise, pour rester objectif, qu'il y a à la fois le coût de la fonctionnalité et en plus par rapport aux autres zones de passage, un effet péjorant. M. MABIRE parle au nom de l'EPIC de tête, qui a un rôle d'arbitre et qui défend également l'aspect SNCF Mobilités. Si le gestionnaire d'infrastructure, indépendamment du bilan, mettait les sillons en vente, le Groupe Public Ferroviaire estime qu'il n'y aurait pas beaucoup d'entreprises ferroviaires qui les achèteraient. Pour finir, et sous le contrôle de Monsieur HURISSE, si le bilan se situait entre 60 et 80%, SNCF Réseau aurait pu se dire que les 20% manquants étaient valorisables, car il y a une ambition. Il est rappelé que le rôle du Maître d'Ouvrage est de porter ce projet avec les enjeux financiers et les gains qu'ils ont essayé d'éclairer. Cela ne pourrait pas être défendu devant le CGI et lors de l'enquête publique.

Bernard GOBITZ, Vice-président de la FNAUT d'Île-de-France revient sur un autre sujet : la gare de Nanterre-La-Défense. Pour lui, cette gare a été exécutée il y a deux ans, sans aucune explication, car quelqu'un a « balancé » un jour, le coût de deux milliards et demi d'euros, alors que personne, ni même la SNCF, sait ce qu'il y a dans ce montant. Il insiste que le fait que cela a été balancé comme ça et que tout le monde en a conclu que c'était très cher donc que cela n'était pas possible. Comme Monsieur le Préfet le sait, il rappelle que son équipe a écrit au Préfet PHILIZOT qui a eu la gentillesse de leur répondre. Il a repris les arguments du groupe de travail qui avait « exécuté » la gare de Nanterre. Ils indiquent avoir été stupéfaits, le terme n'est pas trop fort. Selon eux, il n'est pas retenu dans les

avantages : la correspondance avec le grand Paris Express où l'Etat investit des dizaines de milliards d'euros aujourd'hui, la correspondance avec le RER E où l'Etat investit près de 4 milliards d'euros. Il est tenu compte uniquement du fait qu'elle soit proche de La Défense. Ils pensent donc que les avantages ont été extrêmement minimisés, ce qui est très dommage, et que les inconvénients (le coût et les perturbations chantier en surface) ont été mis en avant. Il insiste sur le fait que ce coût de deux milliard et demi d'euros, personne ne sait d'où il vient. Il indique qu'ils ont un peu creusé le sujet et la conception de la gare et ont été stupéfaits. En pratique, à Nanterre ce qu'avait conçu SNCF Réseau est une gare souterraine. Lorsqu'ils prennent la gare d'Avignon TGV ou de Valence TGV en souterrain, ils arrivent en effet à un montant monstrueux. Pour eux, cela n'a aucun rapport avec les fonctionnalités réelles : les perturbations en surface dépendent du choix qui a été fait. Ils croient que ce choix n'est ni technique, ni raisonnable. Personnellement, en tant que FNAUT, ils pensent que le vrai modèle pour la gare de Nanterre, nécessaire et suffisante, est la gare Saint Michel Notre Dame sur le RER B (deux tunnels parallèles à voie unique sur deux cents à quatre cents mètres avec un quai pour monter et descendre). Cela est très largement suffisant à leurs yeux. La gare a été construite en 1988, sous le quartier latin, la Seine et l'île de la cité et il n'y a pas eu, à leur connaissance, de chantier gigantesque en surface, car la gare était modeste, raisonnable et entièrement adaptée aux sujets. Si la gare est monstrueuse comme à Nanterre, effectivement, SNCF Réseau tue le projet d'une gare à Confluence.

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France intervient et demande de ne pas rouvrir le débat car il a été tranché. Il dit qu'il est fait un résumé un peu abusif, et que le Préfet PHILIZOT n'est pas quelqu'un qui prend des décisions à l'emporte-pièce. Pour l'avoir suivi, il considère qu'il y avait plus d'arguments et que cela ne veut pas dire que tous les arguments ont été pris. Il insiste sur le fait qu'il ne peut pas être dit que le sujet a été exécuté de manière totalement aléatoire. Il se souvient du débat qui lui paraissait tout à fait fondé. En revanche, Il revient sur l'intervention de Pascal MABIRE, il souhaite que SNCF Réseau complète la diapositive – avec ce qui est généralement dit sur des études comparables – pour une bonne compréhension des choses et afin de tenir compte du malaise exprimé par la FNAUT sur les critères d'explication de la décision qui ont paru à certains totalement dilatoire et insuffisants, à savoir que SNCF Réseau estime que le critère gain voyageurs représente 80 % des motifs de décision. Cette analyse des apports de l'investissement a été réalisée et, à partir de là, il paraît illusoire que les autres facteurs à prendre en compte puissent se compenser. Il lui paraît important d'indiquer quels sont les autres facteurs. De plus, pour lui, il est important de dire que c'est la position de l'opérateur ferroviaire car comme le disait, Madame la Sénatrice, sur ce sujet (qui ne prend pas en compte que les seuls critères de tel ou tel opérateur) des élus peuvent s'exprimer.

Pascal MABIRE, chef de mission LNPN précise que, sur la gare de La Défense, il ne se souvient pas qu'ils aient poussé aussi loin cette analyse des contreparties positives au coût d'investissement. La mission LNPN a essayé de valoriser ce qui pouvait être mis en face de ces coûts. SNCF Réseau ne pourra

pas répondre de façon aussi quantitative mais, qualitativement, il peut être expliqué ce qui constitue la masse du bilan socio-économique. M. MABIRE se permet d'ajouter encore que, par rapport à la PM-Sud, il y a un effet défavorable supplémentaire des zones de passage PM Centre A et B : ce sont des zones de passage plus longues, en tunnels, ce qui accentue cet effet de plusieurs centaines de millions d'euros.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP profite d'être une représentante externe à Paris. Elle rappelle qu'il y a eu un débat public sur le Port Seine Métropole et notamment sur toute la zone d'Achères qui est aménagée en zone d'activités. Il y avait eu tout un débat sur l'utilisation des gares existantes Grand-Cormier ou Achères et sur les conséquences par rapport à la RN 184 dans le cas du passage ouest à est. Elle pose seulement une question – son rôle n'est pas d'arbitrer – c'est simplement de savoir si cet aspect des aménagements dans le cadre du grand Paris et de Port-Seine-Métropole a été intégré et vu dans le cadre du projet ou pas du tout. Elle indique qu'ils avaient vu que ce n'était pas neutre en termes d'impacts emplois. Il y avait eu toute une discussion très approfondie avec les maires du secteur, les établissements publics et les collectivités du secteur.

Pascale BLATNIK, Directrice adjointe du projet de port d'Achères répond qu'il y a finalement deux sujets : le sujet de la gare de Confluence en lien avec PSMO (Port Seine Métropole Ouest), à l'ouest du RER A et, en termes de fret, la gare de Grand-Cormier permettant de stationner des trains qui circuleraient ensuite dans les zones creuses géographiques voyageurs en direction du port. Cela sera plus à l'horizon 2040, quand l'exploitation de la carrière sera finie. Le trafic ferroviaire le plus important est plutôt sur un horizon lointain. Pour eux et pour les usagers du port y travaillant ou le fréquentant, mieux le port sera desservi pour le trafic de voyageurs mieux cela est. Denier point sur cet aspect-là, Mme BLATNIK indique qu'ils ont toujours été en relation avec la mission LNPN et qu'ils participent au groupe de travail Confluence pour s'assurer qu'il y a compatibilité avec la réalisation d'une gare de Confluence à proximité du site PSMO, voire même un peu sur l'emprise de PSMO. Tout cela est travaillé de façon technique et ils sont bien associés. Ensuite, le deuxième volet auquel Madame CHARVET fait référence, à l'est de la RN 184, comme cela avait été dit en débat public, ils n'ont pas de projet. Il n'y a pas de décision sur les infrastructures routières (A104) pour permettre des dessertes puisqu'il y a un gros port logistique de 300 hectares : c'est beaucoup de bateaux et de trains et de camions.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP remercie Madame BLATNIK et se sent rassurée. Là aussi, dans le même état d'esprit que ce que disait Monsieur IMBERT, il conviendrait que la mission LNPN fasse référence à cette coordination qui a été conduite, pour bien montrer qu'il y a concertation et pour répondre aux soucis des participants. Il s'agit de montrer que le projet n'exécute pas comme ça, tient compte aussi des autres projets et s'assure de la cohérence entre eux à moyen ou à long terme, à la fois en termes de fret comme cela a été dit (puisque une partie devrait servir en termes de « stationnement ») mais également en termes d'accueil à la fois des salariés et des voyageurs. Elle se permet de dire ça car là aussi il faut être au clair sur la cohérence

générale dans des secteurs qui sont quand même très urbanisés et vis-à-vis desquels les élus territoriaux sont toujours en attente par rapport à leur programme d'urbanisme.

Pascale BLATNIK, Directrice adjointe du projet de port d'Achères précise qu'effectivement les parties prenantes sont bien prises en compte.

Lionel CROIXMARIE, Conseil départemental du Val d'Oise, souhaite apporter un éclairage avec deux, trois diapositives à l'appui. Il précise qu'il s'agit d'une analyse territoriale qui n'a pas pour ambition d'emporter une décision. La carte à gauche montre la population en 2012 (cercles rouges) et en 2030 (cercles noirs) avec l'accroissement en poids relatifs. Celle de droite présente la même chose pour l'évolution des emplois. Il rappelle que l'on se situe sur un territoire appelé auparavant le territoire Confluence Seine Oise : Cergy, Communauté Urbaine, Grand Paris Seine et Oise Saint-Germain Boucles de Seine, voire un peu au-delà vers Val-Parisis. Leur population présente une dynamique plus forte que la moyenne de la grande couronne, Cergy-Pontoise notamment est l'un des territoires les plus dynamiques de l'ouest francilien. Sur l'emploi, la dynamique est un peu plus modérée puisqu'elle est à quelque chose près dans la moyenne de la grande couronne régionale. Il note que se retrouve toujours le fait que certains secteurs, notamment ceux de Carrières, Poissy, Achères et Conflans, sont plus dynamiques en termes d'emplois.

Une fois ces projections faites, le département bâtit des isochrones comme l'a fait Systra pour la SNCF. Avec ces résultats, apparaît une complémentarité entre la desserte routière et la desserte ferroviaire. La desserte routière permet d'atteindre les territoires périurbains et ruraux, au-delà d'ailleurs des frontières de l'Île-de-France. Ce n'est pas représenté mais l'Oise est largement concernée également. Avec l'accessibilité TC, est plus touché le cœur des agglomérations des communes urbanisées. Les dessertes présentent peu de recouvrement avec les isochrones pouvant être réalisés de la même façon sur Mantes-la-Jolie et sur Paris-Saint-Lazare.

En termes d'éléments de synthèse, il est relevé une situation relativement unique en termes de croisement de réseaux TC, avec des radiales et tangentielles telles qu'elles existent, avec notamment le tramway T13. Dans la configuration actuelle, le réseau routier est complémentaire du réseau TC et les besoins de déplacements aujourd'hui qui existent sur ce territoire sont connus. Il insiste sur le fait que ce territoire est dynamique et que des difficultés existent actuellement de saturations des réseaux routiers et TC du secteur. Il en conclut que de toute façon, LNPN ou pas, Confluence ou pas (et ils portent la gare de Confluence), ce territoire a besoin d'une amélioration de la desserte. Pour le quotidien, ils ont donc besoin d'une amélioration du réseau existant et d'une meilleure interconnexion des réseaux : que ce soit par l'entreprise d'une gare à Chêne Feuillu, par une gare nouvelle à Achères Grand-Cormier ou par une mise en réseau plus large, plus cohérente des différents pôles (Cergy-Préfecture, Saint-Germain, Poissy ou autres). Il note un vrai besoin à l'échelle régionale, non corrélé à l'aspect intersecteur, largement développé par SNCF Réseau. Ce besoin est ce qui les préoccupe le

LNPN COTER Île-de-France / 16 octobre 2017

plus, aussi bien l'amélioration de l'existant (comme vu précédemment sur Paris-Saint-Lazare et sur le réseau Île-de-France) que l'aspect plus local d'amélioration d'interconnexions par l'intermédiaire de nouvelles infrastructures ou pas. Pour recouper avec ce qui a été dit au début, pour lui on se trouve parfaitement dans l'esprit des Assises de la mobilité, sur l'amélioration des déplacements du quotidien sur ce secteur francilien. Il ne parlera pas des autres secteurs qui doivent avoir des problématiques relativement similaires. Il remercie l'assemblée pour son attention.

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France remercie Monsieur CROIXMARIE pour son intervention et a trouvé cela très intéressant. Pour lui, cela correspond bien à l'effet miroir de ce qu'il disait il y a un instant : il y a d'autres aspects à prendre en compte.

Philippe TAUTOU, Président de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise se souvient que la gare de Confluence est venue bien après les tracés de la ligne Paris-Normandie. Il n'avait pas été imaginé d'emblée qu'il y ait une gare dans cette zone. A l'époque, quand cet élément avait été travaillé, il fallait impérativement la gare de Confluence parce que justement cela correspondait à l'ensemble de besoins d'urbanisation de l'ensemble de ce secteur, y compris pour son collègue de Cergy-Pontoise. Les informations données confortent évidemment cette idée. Il comprend qu'au regard de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, cela n'a pas beaucoup de sens d'un point de vue purement économique mais cela a beaucoup d'importance pour le développement du territoire, ce qui est évidemment à prendre en compte.

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France imagine que les représentants du Val d'Oise s'exprimeront en Comité de Pilotage. Pour lui les éléments exprimés sont intéressants et ne sont pas contradictoires avec ce qui a été rappelé par Pascal MABIRE, qui prenait en compte évidemment le point de vue de l'opérateur ferroviaire. Il insiste sur le fait que cela montre bien qu'il faut présenter les choses vues sous différents angles, comme d'habitude.

Arnaud CROLAIS, DRIEA Chef du service de la politique des transports précise que cela montre l'importance aussi de tous les travaux qui ont été montrés au début sur Paris-Saint-Lazare, sur le tramway T13 et sur la refonte de l'offre. C'est un tout et ce n'est pas oublié dans les débats. C'est pour cela que ces problématiques ont été raccrochées à la LNPN.

Pascal MABIRE, chef de mission LNPN ajoute qu'il y a eu des débats dans le cadre des enjeux de la LNPN en Île-de-France et que cela a abouti à un point assez consensuel sur le sujet de renforcer l'offre vers Cergy, y compris avec les acteurs d'Île-de-France Mobilités.

* * *
*

5. ANALYSE DES ZONES DE PASSAGE PARIS-MANTES

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

Voir diaporama associé

➤ Rappels méthodologiques

Le chef de mission rappelle les éléments de lecture de la grille qui va être présenté. Pour rappel, en 2015, la mission LNPN a élaboré un cap, dans le cadre de la concertation, avec tous les indicateurs qui au cours des différentes étapes, aideront SNCF Réseau à construire le projet. Tous les indicateurs ne sont donc pas disponibles à ce stade.

M. MABIRE précise que ce qu'il faut retenir c'est que l'analyse des zones de passage a été faite selon quatre axes, traités sur un pied d'égalité. Sur l'analyse multicritère, la mission LNPN a été aidée par le LAMSADE (laboratoire du CNRS), parce que ce n'est pas le cœur de métier de SNCF Réseau. Le chef de mission insiste sur le fait qu'il n'y a pas de compétitions entre les axes, chacun étant vu comme autonome. Les quatre axes d'analyse sont rappelés. Il est précisé que sur l'axe « Favoriser les dynamiques territoriales », et suite à la concertation, SNCF Réseau a souhaité ajouter un indicateur sur le risque résiduel des pertes d'emplois agricoles.

Pour rappel, ont été analysées les douze zones de passage retenues à l'issue du Comité de Pilotage du 20 octobre 2016. Pour ce faire, à chaque fois, il y a un travail avec les experts et les bureaux d'études, validé par le LAMSADE. Il est ensuite délimité sur chaque indicateur quatre classes qui se traduisent par une couleur, du rouge pour la plus défavorable au vert pour la plus favorable. La concertation a permis d'améliorer l'analyse multicritère en distinguant deux zones de même couleur. Lorsque deux zones ont la même synthèse sur un axe, s'il y en a une qui est un peu meilleure que l'autre, elle est indiquée par l'ajout d'un « + ». Il est nécessaire de se rappeler que la couleur de l'indicateur est primordiale, avant les « + ».

Les sujets de gares nouvelles ne sont pas intégrés dans les résultats de l'analyse multicritère.

➤ Résultats

Les résultats présentés sont les résultats définitifs. Cette évaluation multicritère n'intègre pas les gares nouvelles pour ne pas fausser l'analyse et le débat sur la gare nouvelle de Confluence. Il s'agit d'un

élément d'éclairage qui sera présenté au COPIL, les éléments sur la gare nouvelle de Confluence étant un autre élément d'éclairage.

Sur l'Axe « Préserver l'environnement et les ressources naturelles », la PM-Centre-A est pénalisée par l'impact sur les terres agricoles avec notamment un impact résiduel sur la zone agricole protégée de Vernouillet. Le linéaire plus long, les tunnels et la création potentielle d'une gare qui allonge le linéaire pénalise également la zone PM-Centre-A sur l'indicateur « Ecoconception ». La PM-Sud a quant à elle un risque résiduel moindre sur les captages en eau potable

Sur l'axe « Offrir un service ferroviaire équitable », la PM-Sud est favorisée par un meilleur temps de parcours. Le linéaire est plus direct et donc le coût et les temps de parcours sont moindres. La zone PM-Centre-A présente plus de risques liés aux nuisances pour les riverains notamment au niveau des zones de Vernouillet, Verneuil et Elisabeth-Ville.

Sur le troisième axe « Favoriser les dynamiques territoriales », la PM-Centre-A est pénalisée par son rapprochement moindre avec l'infrastructure existante (autoroute A13) et un risque résiduel de perte d'emplois agricoles fort en cas d'absence de tunnel au-delà de Vernouillet.

Concernant le dernier axe « Investir dans un projet soutenable et adaptable », la zone de passage PM-Sud est la moins chère, en effet elle présente un ratio moindre d'ouvrages souterrains, des conditions géotechniques favorables et un linéaire moindre. La zone PM-Centre-B est quant à elle un peu meilleure en termes d'impacts travaux avec notamment une alternative base travaux potentielle à Achères-Grand-Cormier, avec un accès ferroviaire au réseau existant.

Questions / Réponses :

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France remercie SNCF Réseau pour son travail durant ces deux ans d'études. Pour rejoindre le souci de cohérence, il note que le raisonnement est parfaitement conforme à ce qui se fait et aux règles de l'art sur ce type de projet : ferroviaire, autoroutiers ou autres. Il retrouve des méthodologies totalement objectivée sur les critères. Il a juste un questionnement sur les « + », pour la bonne lecture des schémas. Il se demande comment se fait le passage d'une case déjà verte à un « + » et s'il s'agit d'une analyse différente entre les deux.

SNCF Réseau rappelle que la méthodologie est importante, comme l'a dit Monsieur le Préfet, et a été validée par le Comité Technique LNPN. Les « + » apparaissent quand il y a deux zones de passage équivalentes. Par exemple, sur le deuxième axe, la PM-Centre A et la PM-Centre B sont toutes les deux en vert. Elle joue dans la même catégorie, par contre, il y en a une qui est un peu meilleure car elle a

un sous-indicateur qui la place en tête. M. MABIRE rappelle qu'il s'agit d'une demande des commissions consultatives et des ateliers du mois de février, afin de pouvoir montrer quand il y avait un distinguo. Le vert foncé est le meilleur résultat. Sur cet axe, la PM-Sud est meilleure que les deux autres qui sont en vert clair. Si l'on se concentre sur ces deux zones équivalentes (en vert clair toutes les deux), la PM-Centre B est un peu meilleure. Il est précisé qu'il ne faut pas compter le nombre de « + ».

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France comprend qu'il vaut mieux être dans un vert foncé que dans un vert clair avec un « + ». Il faut regarder le « + » par rapport au dégradé de couleur.

Jean - Claude PARISOT, CADEB et FNE Île-de-France intervient et précise qu'il avait regardé, avec ses collègues de l'ensemble du territoire entre Mantes-la-Jolie et Nanterre, les aspects à la fois de protection de l'environnement et de services aux usagers (développement des transports en commun et réduction de l'usage de la voiture). Intuitivement, ils étaient plutôt favorables à la PM-Sud depuis un certain temps et il en conclut que c'est relativement confirmé par les études de SNCF Réseau.

* * *
*

6. AUTRES SECTIONS PRIORITAIRES : MANTES-EVREUX ET ROUEN-YVETOT

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

Voir diaporama associé

La section prioritaire Mantes-Evreux a été découpée en deux : de Mantes à Orgeville (C1) et d'Orgeville à Evreux (C2). Sur la première partie, les zones de passage sont réparties en deux familles : celles qui passent au nord de la forêt de Rosny et celle passant au sud. Les zones de passage sud sont globalement un peu meilleures à ce stade. Il est relevé que, sur cette partie, le franchissement de l'Eure est un élément technique important qui pourra aider à la décision du choix final de la zone de passage.

Il est rappelé que l'analyse multicritère reste une aide au choix et ne donne pas directement le choix final. Ainsi, l'enjeu sur la deuxième partie vers Evreux est le sujet d'une gare potentielle à l'horizon cible soit à Nétreville, soit au Coudray.

Sur la section Rouen-Yvetot, SNCF Réseau a travaillé durant l'été sur le débouché de la sortie de Rouen des trois zones de passage. Le résultat est une optimisation des zones, un peu plus acceptée et acceptable pour les acteurs locaux. Cela ne résout pas le sujet des terres agricoles comme sur les sections Mantes-Evreux ou Paris-Mantes. Il est à noter une zone de passage qui suit l'existant, RY-Maromme (en vert). Celle-ci est favorable sur l'environnement mais n'est pas très bonne en termes de service ferroviaire. Les deux autres zones de passage à l'est et à l'ouest de Barentin sont à peu près équivalentes, à l'exception du fait que le remembrement de l'autoroute A150 reste dans les mémoires locales. Ces éléments seront également présentés au COPIL.

Questions / Réponses

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France pense qu'à l'occasion du COPIL, François PHILIZOT gèrera ça avec toute la sagesse nécessaire.

Sophie PRIMAS, Sénatrice des Yvelines, Maire d'Aubergenville, souhaite dire qu'évidemment il y a un no man's land qui est après Mantes et avant Evreux. Il s'agit d'agriculteurs et de petites communes dont la voix est difficilement audible. Pour elle, les solutions proposées ici ne sont pas acceptables du point de vue agricole. Elle souhaite que cela soit clairement indiqué au compte-rendu. Elle pense que SNCF Réseau n'est pas arrivé au bout de la réflexion et est encore trop dans la consommation de terres agricoles. Elle rappelle que ces terres agricoles sont les plus fertiles d'Île-de-France et de Normandie et qu'il y a là un grand nombre d'agriculteurs. Au vu de la situation agricole, pour elle ce n'est pas acceptable.

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France souhaite que Madame la Sénatrice, identifie précisément la zone évoquée.

Sophie PRIMAS, Sénatrice des Yvelines, Maire d'Aubergenville, indique la zone et précise qu'il s'agit purement d'une zone agricole. Il y a à droite l'urbanisation de l'Île-de-France et dans l'espace rural entre l'Île-de-France et la Normandie, il n'y a que des petites communes dont la voix est difficilement audible.

Thomas ROBIN, Chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France remercie Madame PRIMAS d'avoir parlé d'agriculture. Il précise qu'aujourd'hui, ils ont sur le tracé, une quinzaine de Maires qui ont délibéré (dont des Maires de GPS&O) contre la LNPN. Au niveau agricole, il y aura des impacts sans retour et qui ne pourront pas être compensés.

Philippe TAUTOU, Président de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, souhaite qu'il soit apporté un soin particulier sur la présentation des transports et notamment sur le fait de justifier la ligne nouvelle Paris-Normandie au travers du réseau EOLE parce qu'il y a une confusion. Si la ligne nouvelle Paris-Normandie ne se faisait pas et bien EOLE, tel qu'il peut être conçu dans sa phase définitive, ne serait pas réalisé puisqu'il faut la ligne LNPN pour cela. Il trouve que malheureusement ce n'est pas suffisamment clair dans les présentations de SNCF Réseau. Il demande de vraiment porter l'accent là-dessus parce qu'il s'agit d'un des arguments les plus forts. La position chez GPS&O pourrait être justifiée par le fait de dire qu'il y a quelques milliers de voyageurs entre Mantes-la-Jolie et Paris et que si la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ne se faisait pas, en réalité il n'aurait pas un RER. Pour lui, c'est aussi simple que cela et il souhaite que cela soit abordé plus clairement.

7. CONCLUSION

Yannick IMBERT, Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France précise que s'il n'y a pas d'autre intervention, il propose de lever la séance. Il remercie les participants pour la bonne tenue du débat. Il remercie SNCF Réseau et l'ensemble des collaborateurs et collaboratrices pour la préparation de cette séance.

* * *
*

Liste des participants au COTER Île-de-France

16 octobre 2017

Services de l'Etat

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
IMBERT	Yannick	Préfet, Secrétaire général pour les affaires régionales d'Île-de-France
CROLAIS	Arnaud	DRIEA – Chef du service de la politique des transports
DAVID	Gilles	DIDVS – Chargé de mission
GAILLOT	Jean-Claude	Préfet, Directeur Général de l'ÉPADESA Représenté par P. LEBAUPIN
GRAUVOGEL	Stéphane	Sous-Préfet de St-Germain-en-Laye
MORIZOT	Jean-Christophe	DRIEA – Chef de projets interrégionaux voyageurs

Régions et départements

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
AUDOIN	Véronique	Région Ile de France – Chargée de mission
CROIXMARIE	Lionel	CD95 – Responsable de la mission Projets de transports
GENINASCA	Hervé	CD78 – Sous-Directeur des mobilités
GUERVIL	Leslie	CD95 – Chargée de mission

Parlementaires

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
DEVAUCOULEURS	Michèle	Députée de la 7 ^{ème} circonscription des Yvelines
MINE	Laurence	Cheffe de cabinet de Mme POUZYREFF, députée de la 6e circonscription des Yvelines
PRIMAS	Sophie	Sénatrice des Yvelines, maire d'Aubergenville
TAQUET	Adrien	Député de la 2 ^{ème} circonscription des Hauts-de-Seine

Intercommunalités

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
CARCASSES	Françoise	Maire de Poissy – Directrice adjointe des services techniques
CASELLAS	Cyril	Maire de Chambourcy – Responsable du service urbanisme et des affaires foncières
DE TOLDI	Vivien	Chargé de mission à la mairie de Chambourcy
LEPERT	Michel	Maire adjoint de Chambourcy
MONTAGNON	Laurent	Directeur général des services de la ville de La Garenne-Colombe
OLLIER	Patrick	Président de la MGP, Maire de Rueil-Malmaison
PIERQUIN	Anne	CA de Cergy-Pontoise – Adjointe au DGA Aménagement urbain et Patrimoine bâti
TAUTOU	Philippe	Président de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, Maire de Verneuil-sur-Seine

Acteurs des différents modes de transports

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
GOBITZ	Bernard	Vice-Président de la FNAUT Ile-de-France
VUONG	Valéry	SNCF Réseau – Coordinateur Grands Projets et Travaux

Acteurs socio-économiques et Agences d'urbanisme

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
BENTZ	Clara	HAROPA – Directrice des réseaux
BLATNIK	Pascale	Directrice adjointe du projet de port d'Achères
CLAVEL	Margot	CCIP – IDF – Chargée d'études transport et mobilité
CROS	Mathieu	APUR
DE MIRIBEL	Ludovic	Chambre d'Agriculture
HEMEURY	Xavier	Directeur général de l'EPAMSA
LEPOIL	Arnaud	Chambre interdépartementale d'Agriculture d'Ile-de-France, en charge du dossier LNPN
PARISOT	Jean-Claude	Secrétaire général du CADEB
RIBAUT	Gérard	Représentant du CADEB
ROBIN	Thomas	Chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France

Garante de la concertation

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
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 :

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
BOUZEMAME	Marine	Mission LNPN SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable Concertation, communication et relations extérieures SNCF Réseau
HURISSE	Christophe	Responsable Etudes Générales SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable Environnement SNCF Réseau
MABIRE	Pascal	Chef de mission SNCF Réseau
OLIVEUX	Elise	AMO Général & Technique I.M. Projet
PAPIN	Cédric	Responsable des études d'infrastructures SNCF Réseau

Pour toutes questions relatives à la concertation vous pouvez joindre Pascal MABIRE à l'adresse mail suivante : pascal.mabire@reseau.sncf.fr