

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

CESER Ile-de-France



CESER ILE-DE-FRANCE

Seconde assemblée régionale, le Conseil Économique Social et Environnemental Régional (CESER) est une instance consultative composée de membres de la société civile organisée. Placé par la loi auprès du Conseil régional, il « concourt, par ses avis, à l'administration de la région ».

Les mondes de l'entreprise, des organisations syndicales et de la vie collective et associative organisés en commissions thématiques et une Section de la prospective, débattent ensemble des grands sujets qui préoccupent, au quotidien, les habitants de la région.

Directement concerné par les sujets de société et de la qualité de vie des habitants, le CESER Ile-de-France s'est mobilisé, depuis sa création, il y a quarante ans, sur le grand dossier de l'aménagement du territoire régional et du Bassin parisien.

Coordonnées

CESER Ile de France
29 rue Barbet-de-Jouy
75007 Paris
Tél. : 01 53 85 66 25
Mail : ceser@iledefrance.fr

1. Objectifs du projet LNPN

La création d'une liaison rapide entre l'Ile-de-France et la Normandie (LNPN) en répondant aux objectifs de la Loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement met en évidence de réels besoins :

- Amélioration des liaisons « voyageurs » Paris-Normandie grâce à une réduction des temps de parcours mettant Rouen à 45mn, Le Havre à 1h30, Caen à 1h15 et Cherbourg à 2h15 de Paris,
- Volonté de développer l'axe Seine dans le cadre du Grand Paris, offrant ainsi une ouverture du Bassin parisien et de la région Ile-de-France vers sa façade maritime, l'une des portes d'entrée de l'Europe du Nord-Ouest,
- Maillage des villes normandes favorisant les échanges et l'essor économique des régions Basse et Haute Normandie entre elles, et avec l'Ile-de-France,
- Valorisation des sites touristiques et culturels grâce à une meilleure accessibilité,
- Coopération accrue entre les pôles universitaires normands et franciliens,
- Renforcement de l'attractivité des ports normands par une amélioration de la desserte ferroviaire, aujourd'hui pénalisée par la saturation du réseau.

Le CESER reconnaît l'importance stratégique et économique d'un tel projet qui favorise le développement indispensable de l'axe Seine dans une perspective interrégionale, nationale et européenne.

De plus, pour le CESER, ce projet revêt un intérêt particulier pour le Nord Ouest francilien et, plus particulièrement, pour le Mantois dont les liaisons avec le centre de l'agglomération parisienne sont proches de la saturation.



2. Le projet en Ile-de-France

Sur la portion francilienne, l'intérêt du projet porte moins sur un gain relatif des temps de parcours que sur un désengorgement de la ligne actuelle Mantes-la-Jolie-Paris, aujourd'hui proche de la saturation avec pour bénéfices attendus une amélioration de la fréquence, de la régularité, de la fiabilité et de la ponctualité.

Pour les Franciliens, la possibilité de disposer de nouveaux sillons permettant de renforcer les dessertes locales doit apporter sur le trajet Mantes-la-Jolie – Paris une densification et une diversification de l'offre complétant le réseau francilien actuel.

2.1 Les quatre scénarios

Le CESER n'est pas favorable au scénario « Mantes direct » qui prévoit que la ligne nouvelle venant de Normandie soit essentiellement dédiée à une desserte directe à destination de Paris, libérant, certes, des sillons pour le trafic « Transilien » ou le fret mais diminuant les possibilités de diversification.

Les trois autres scénarios proposent la création d'une gare dite « Confluence » (sur le secteur d'Achères). Celle-ci doit faciliter, par un raccordement aux autres réseaux de transport, une meilleure desserte du bassin de vie et d'emploi de Cergy-Pontoise et du Val d'Oise, département aujourd'hui à l'écart du projet Grand Paris Express.

L'étude de ces scénarios montre que les sites retenus présentent des différences importantes. Le CESER rappelle l'absolue nécessité de définir des critères d'appréciation afin de choisir au mieux le tracé à retenir ainsi que les sites d'implantation des futures gares.

Dans ce cadre, il lui semble important de prendre en compte :

- La qualité de service de la ligne nouvelle et des lignes existantes. À ce titre, le CESER considère que ce critère de qualité (confort, vitesse commerciale...) offert aux futurs voyageurs doit guider le choix des modalités d'exploitation du réseau, du matériel, de l'aménagement des gares et des correspondances,
- L'implantation urbaine des gares afin d'attirer un maximum de voyageurs,
- Les possibilités de correspondances avec les lignes de transports collectifs,
- L'efficacité financière (rapport coûts – avantages),
- Le moindre impact environnemental.

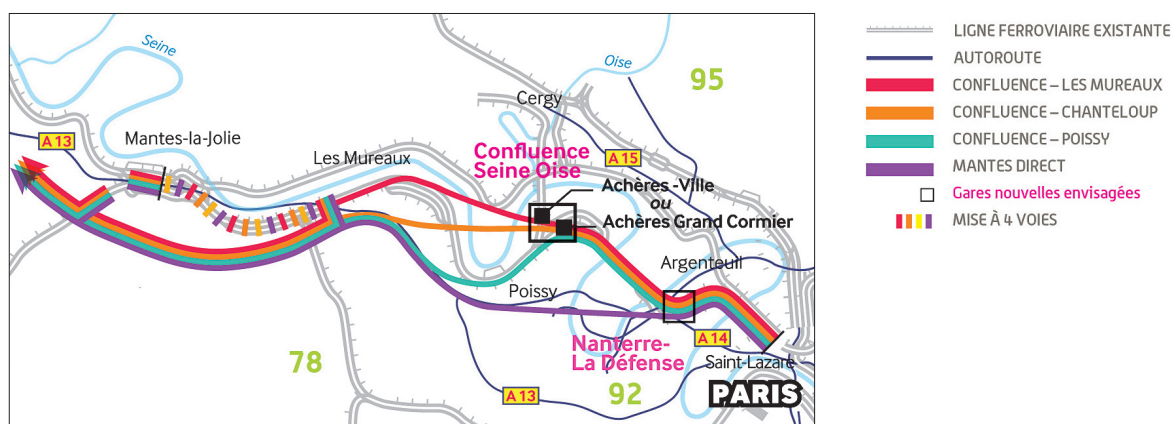
L'implantation des gares doit être déterminée en fonction de la répartition entre les besoins de la desserte locale et des correspondances (par une identification des usagers potentiels) en étroite concertation avec les acteurs du territoire.

En l'état actuel et faute d'informations plus précises, le CESER d'Ile-de-France n'est pas en mesure de se prononcer sur le choix d'un tracé, ni sur celui de la localisation de la future gare dans le secteur de Confluence.

Le CESER demande qu'une attention particulière soit portée à la gestion des mouvements à l'intérieur des gares, notamment dans les cas de correspondances : la qualité du cheminement en station est un élément important d'attractivité pour le voyageur, pour lequel elle revêt une importance primordiale. En effet, plus on conçoit de grandes gares d'échanges, plus on modifie notablement la durée réelle du trajet en contradiction avec l'ambition de gain de temps escomptée.

Il prône l'implantation de parcs relais de stationnement (voiture, moto, vélo) à moins de 300 mètres de la gare et à moins de 5 minutes à pied du milieu urbain dans le respect des objectifs du PDUIF (Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France).

Les scénarios entre Paris et Mantes-la-Jolie (source : carte RFF)





2.2 Les gares

- Le CESER préconise le choix de la **Gare Saint Lazare comme gare terminus** : Il souhaite que le choix des gares franciliennes soit cohérent avec les projets de prolongement du RER E et de création du réseau Grand Paris Express pour favoriser un élargissement de l'offre de déplacements et une accessibilité aisée à l'ensemble du réseau.
- Le **secteur de La Défense** est desservi par deux gares : La Défense et Nanterre Préfecture. Constatant que la gare « La Défense » du RER A est déjà fortement saturée, le CESER estime judicieux de retenir le site de Nanterre-la-Folie pour accueillir la future gare du projet de LNPN, d'autant plus que les projets de prolongement du RER E et de réseau du Grand Paris Express y prévoient une correspondance.
- Le projet de **contournement de Mantes-la-Jolie** : Tout projet de contournement de Mantes-la-Jolie implique la création d'une gare nouvelle. Son implantation doit s'inscrire dans un plan global d'urbanisme associé à une desserte performante par les transports collectifs locaux.
- L'accès direct à l'aéroport de Roissy semble privilégié dans de nombreux projets. Le CESER estime qu'un risque de saturation de la gare de Roissy n'est pas à exclure. Il demande donc qu'une étude soit réalisée de manière à rationaliser toutes les propositions au regard des autres projets envisagés.

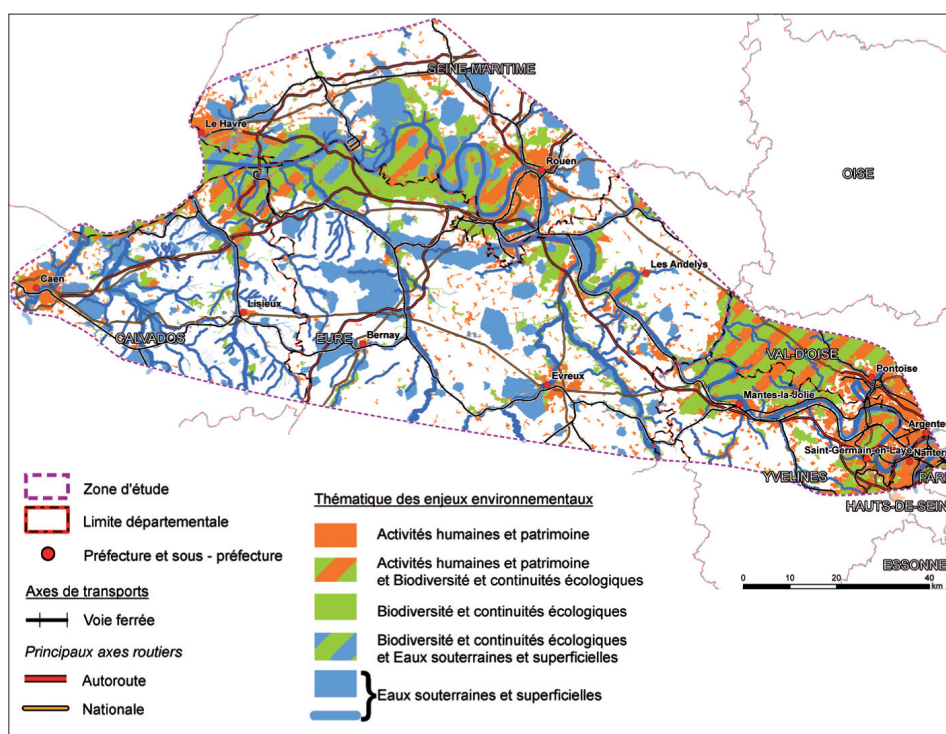
3. L'impact environnemental

Compte-tenu de la qualité des zones traversées, le CESER aurait souhaité une étude de l'impact environnemental plus approfondie.

Une attention particulière doit être portée sur :

- Les aménagements prévus à proximité du fleuve, dont les boucles de Moisson (Natura 2000), et les sources de captages,
- Les traversées en tunnel qui devront notamment protéger la forêt de Saint Germain,
- Le maintien des espaces agricoles et l'importance de la ceinture verte. Le CESER rappelle que les coupures des espaces agricoles ont des conséquences économiques fortes et négatives (parcelles in opérationnelles, notamment) ; aussi demande-t-il que des études soient engagées pour rechercher les moyens de maîtriser cette consommation d'espace avant toute décision de tracé,
- La maîtrise des nuisances environnementales (bruit, air...) et l'aménagement des conditions d'exercice et d'accès aux commerces de proximité durant la mise en chantier. Une concertation approfondie avec les populations et le monde économique devra être mise en place. La réhabilitation des sites après le chantier devra faire partie intégrante du processus,
- La lutte contre les nuisances sonores et les vibrations, pendant la durée des chantiers puis en exploitation, lors du passage des trains.

Synthèse des enjeux environnementaux de l'aire d'étude (source : Carte RFF)





4. Le fret

Pour le fret, la compétitivité des ports normands et du Havre en particulier dépend pour une part essentielle de la facilité d'accès aux axes majeurs du fret ferroviaire européen.

En conséquence, le CESER recommande que soient réalisées à la fois la ligne LNPN et la modernisation de la ligne Serqueux – Gisors qui permettent de répondre avec certitude aux besoins actuels et futurs du fret. Toutefois, il

juge indispensable de lever la réserve entre Motteville et Le Havre faute de quoi, les investissements ci-dessus pourraient ne pas produire leur plein effet.

Enfin, le CESER préconise l'élaboration d'un schéma d'aménagement des emprises foncières dédiées aux plates-formes multimodales reliées au fer en région Ile-de-France.

Résumé du cahier d'acteur

Le CESER est favorable au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Il souhaite la **prise en considération de ses recommandations en matière de tracés, gares, impact environnemental et fret** énoncées ci-dessus, **pour ce qui concerne la partie francilienne**.

Toutefois, il constate que la présentation du projet de LNPN arrive après les débats publics relatifs aux projets de prolongation du RER E à l'Ouest et de création du réseau Grand Paris Express, aussi estime-t-il **indispensable qu'un schéma**

d'ensemble mette clairement en évidence la complémentarité et la compatibilité de ces projets d'infrastructures de transports y compris dans les évaluations des coûts.

Enfin, le CESER tient à rappeler que les projets de nouveaux réseaux d'infrastructure ne doivent pas occulter la **nécessaire modernisation des réseaux existants** empruntés par les trafics régionaux qui doivent rester une priorité en Ile-de-France pour permettre un développement équilibré du territoire.

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen
contact@debatpublic-lnpn.org

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)