

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Contribution de la Région Île-de-France - Janvier 2012



Principal financeur, **la Région s'engage quotidiennement dans la modernisation des transports franciliens avec les collectivités, le STIF et l'Etat.** Elle défend ainsi un vaste Plan de mobilisation en faveur des transports qui vise à améliorer et moderniser en profondeur le réseau existant :

modernisation des RER, désaturation de la ligne 13, prolongement d'Eole jusqu'au Mantois et Tangentielle Ouest jusqu'à Cergy.

La Région Ile-de-France et l'Etat ont récemment signé une Convention spécifique sur les transports prévoyant la mise en œuvre d'un premier volet de ce plan de mobilisation.

La Région, acteur du développement du ferroviaire

La Région Ile-de-France aujourd'hui au cœur du réseau européen à grande vitesse et c'est un enjeu important de développement économique et de mobilité durable des franciliens, ce qui lui confère une responsabilité particulière dans la connexion des lignes entre elles (rocares TGV) et la distribution des autres régions, y compris européennes. A ce titre, elle soutient la création de nouvelles gares hors de Paris et de lignes nouvelles dès lors qu'elles contribuent à l'amélioration du réseau francilien.

Le corridor ferré Paris – Mantes-la-Jolie souffre aujourd'hui de nombreux dysfonctionnements, entraînant retards et irrégularités. Cette situation a des conséquences lourdes non seulement pour les usagers franciliens, mais également pour les voyageurs empruntant les trains Paris-Normandie ou encore pour le transport de marchandises. Ce constat est largement partagé : c'est la raison pour laquelle la rénovation de cet axe ne peut plus attendre.

Des solutions sont aujourd'hui mises en œuvre. Dans le cadre du Plan de Mobilisation en faveur des transports porté par la Région, les départements franciliens et désormais l'Etat, Eole (le RER E) va être prolongé à l'ouest. Cette nouvelle liaison permettra d'accroître la fiabilité du réseau et d'améliorer la desserte de l'ouest francilien ; le secteur de Nanterre-La Défense et du Mantois seront ainsi directement reliés à Paris centre par la Gare Saint-Lazare et Haussmann Saint-Lazare.

Pour autant, le prolongement d'Eole à l'Ouest ne répondra pas à lui seul à l'ensemble des attentes légitimes des usagers. Il est indispensable de trouver des solutions pérennes. Une amélioration plus significative passe en effet par la séparation des flux entre les trains directs, les missions régionales, et les trains de marchandises. C'est la cohabitation de ces flux, aux besoins et aux vitesses différentes, qui est la source de la plupart des dysfonctionnements. Un flux doit désormais correspondre à une fonction.

Dans ce cadre la Région Ile-de-France soutient le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN). Dans une logique de proximité, cette ligne nouvelle permettra d'améliorer les déplacements internes à la région mais aussi les relations quotidiennes entre l'Ile de France et la Normandie traversés par le projet.

Dans le cadre du projet de maillon Ouest, porté par la conférence des huit régions du bassin parisien, la Région Ile-de-France sera également attentive aux nouvelles fonctionnalités fret sur cet axe.



1 – Un projet qui doit mettre fin aux dysfonctionnements le long de l'axe Seine

Les dysfonctionnements aujourd'hui subis sur ce secteur n'ont pas les mêmes conséquences selon les territoires et doivent être traités de manière spécifique.

- A l'échelle interrégionale :
En raison de l'absence de fiabilité de la ligne, les temps de parcours entre Paris et la Normandie se sont rallongés et les conditions de transport sont aujourd'hui incompatibles avec une desserte correcte des territoires concernés. La réalisation d'une voie nouvelle a donc un double intérêt :
 - o Faciliter les relations économiques entre l'Ile-de-France et la Normandie : cette liaison, plus encore que les gains de temps, améliorera la régularité vers la Gare Saint-Lazare et le cœur de l'agglomération grâce aux correspondances possibles depuis cette station
 - o Accéder aux grands pôles de l'Ile-de-France comme La Défense, Cergy-Conflance (et aux autres secteurs qui y sont reliés, notamment dans le cadre d'une gare dédiée aux TGV intersecteurs) et à terme à la plateforme aéroportuaire de Roissy grâce au projet de Rcade LGV.
- A l'échelle régionale :
La ligne nouvelle entre Paris et le Mantois, permettra de conforter la desserte des secteurs directement concernées par le projet (Mantes-la-Jolie, Conflance, Nanterre-La Défense) et d'améliorer les fonctionnalités des dessertes de l'Ouest du territoire (RER A et E). Ainsi, grâce à la libération de certains sillons, les gares situées sur le groupe 5 (Sartrouville, Houilles...) pourraient bénéficier d'une meilleure desserte et d'une plus grande variété de missions.

Une attention particulière sera portée sur le matériel roulant qui circule sur la voie nouvelle pour deux raisons :

- o Dans une logique de connexion à termes (rocade LGV) la LNPN devra utiliser un matériel compatible avec des voies à grande vitesse.
- o Le matériel actuellement utilisé sur la ligne classique devra être rénové de manière à pouvoir rouler également sur la LNPN, sans la contraindre en termes d'exploitation.

La problématique du fret

En reliant l'Ile-de-France au port du Havre, la ligne nouvelle devra accueillir des trains de fret et améliorer le débouché maritime de l'Ile-de-France. Une réduction du trafic poids lourds est attendue sur les routes franciliennes.

Ces aménagements permettront de créer un axe à haut niveau de service pour les trains de marchandises entre le port du Havre et la grande ceinture de l'Ile-de-France. La première étape consisterait en l'aménagement de la ligne Serqueux-Gisors et la réactivation du raccordement direct de Serqueux. Cette solution correspond à l'idée de maillon ouest porté par la conférence du bassin parisien, en vue de contourner le nœud ferroviaire francilien.

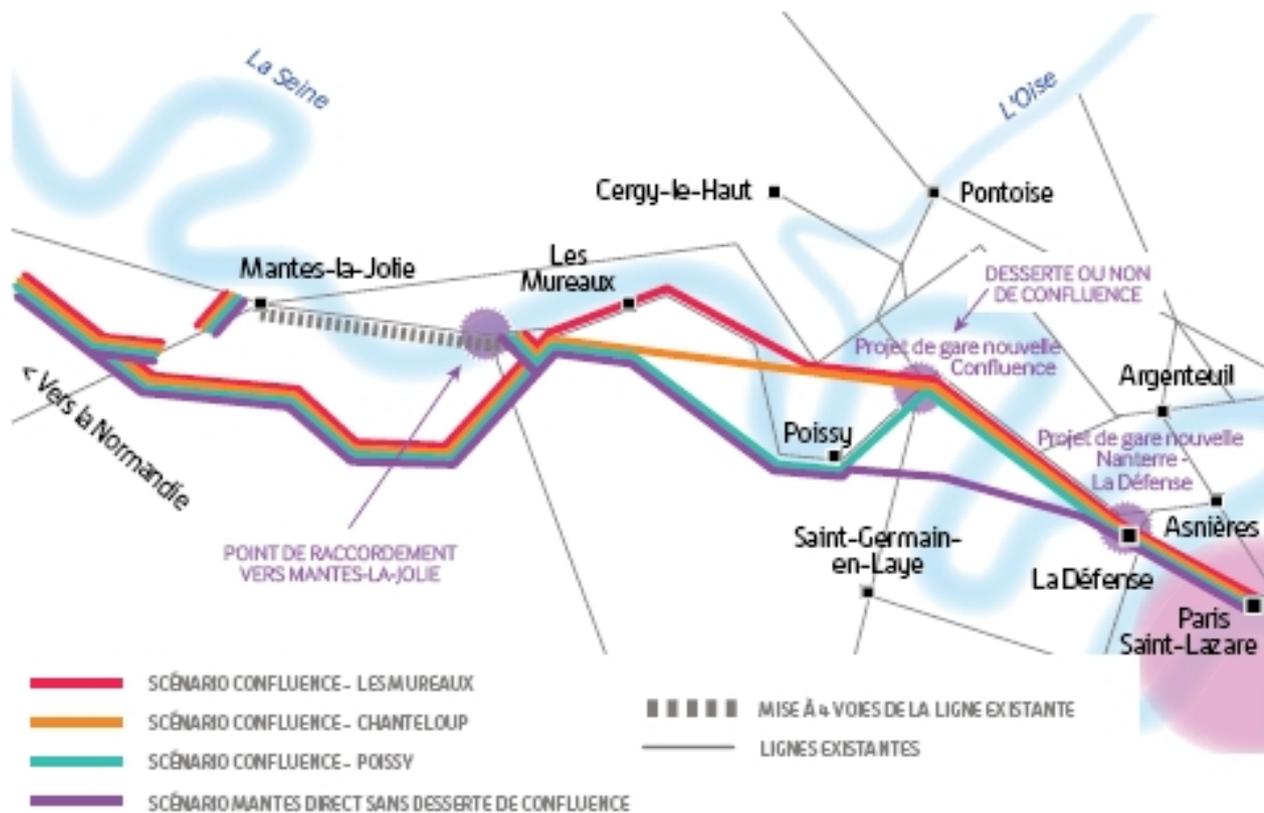
Mais la réalisation effective de la LNPN implique deux conditions :

- Un phasage réaliste : comme ce fut le cas pour l'ensemble des lignes à grande vitesse, il est difficile de réaliser d'emblée la totalité du linéaire. Dans une logique d'efficacité, il semble nécessaire de débiter la réalisation du projet par le secteur qui aujourd'hui pose et engendre le plus de difficultés, à savoir Paris – Mantes-la-Jolie
- Un réel engagement financier de l'Etat : projet d'intérêt national et européen, cette ligne ne pourra pas voir le jour sans un engagement substantiel de l'Etat, garant de la cohésion nationale de notre pays.
- Le concours de fonds européens devra être activement recherché dans le cadre de la définition actuelle du futur RTE-T.
- En outre, la région Ile-de-France, sera attentive aux conséquences induites par le mode de financement sur le prix du billet. A ce titre, elle exprime ses réserves sur le recours à un partenariat public privé.



2 – Un projet de ligne nouvelle qui répond à des enjeux de territoire importants

Outils d'aménagement, la LNPN contribuera au développement des territoires desservis. Respectueuses des prérogatives des régions normandes, la région Ile-de-France souhaite se prononcer seulement sur les tracés de son territoire.



Mantes-la-Jolie doit constituer un point d'arrêt majeur de la ligne nouvelle. Véritable interface entre l'Ile-de-France et la Normandie, le secteur du Mantois doit bénéficier d'une desserte correspondant à son fort potentiel de développement.

Le contournement prévu de Mantes-la-Jolie ne doit en aucun cas, à terme, réduire la desserte du Mantois. Par ailleurs, la Région sera particulièrement attentive au respect de l'insertion environnementale et urbaine de la nouvelle infrastructure de préserver les richesses naturelles de ce secteur.

➤ Confluence

L'inscription des grands pôles de Cergy, d'Achères et de Poissy dans ce nouveau schéma de transport lié à la LNPN, repose sur la réalisation d'une gare dite de Confluence. Cette opportunité doit être conservée, étant entendu qu'elle repose sur :

- Le positionnement de cette gare dans le secteur d'Achères en correspondance avec les transports publics (notamment RER A, RER E et la tangentielle Ouest prolongée jusqu'à Cergy). Une telle gare ne saurait en effet être alimentée prioritairement par la route...
- La réalisation de la rocade LGV vers Roissy pour laquelle plusieurs hypothèses sont à l'étude. La gare de Confluence prendra alors tout son sens comme gare d'arrêt des TGV inter-réseaux qui sont en croissance constante, donnant ainsi un nouveau point d'accès au réseau national sans passer par la capitale. Ce territoire en plein développement - dans la logique des villes nouvelles - pourrait occuper une fonction de pôle d'échange régional.

L'implantation d'une gare à Confluence permettrait également, en liaison avec la création d'une plateforme fluviale multimodale à Achères, de favoriser le développement du fret.

➤ Nanterre – La Défense

Principal pôle économique de l'ouest parisien, le secteur de Nanterre - La Défense doit bénéficier d'une gare sur la ligne nouvelle. Cet arrêt permettra en particulier, une meilleure desserte de ce secteur qui bénéficiera, par sa connexion au futur réseau de transport du Grand Paris, de liaisons nombreuses avec les principaux territoires de l'Ile-de-France.

De plus, au-delà de ce nouveau réseau, et dans la perspective de la future Rocade LGV ouest, la Région Ile-de-France veillera à ce que soit préservée la perspective de la réalisation d'une liaison directe entre Nanterre - La Défense et la plateforme aéroportuaire de Roissy. A cet effet, la solution de la desserte en ligne est la seule qui permette la perspective d'une Rocade.

> GARES EN FOURCHE



> Dans cette configuration, des trains vont à Paris Saint-Lazare, et d'autres trains vont à Nanterre – La Défense

> GARES EN LIGNE



> Ici, un même train peut desservir les deux gares. Cette double desserte peut être appliquée à tous les trains, ou certains trains peuvent ne desservir qu'une seule des deux gares.

La Région Ile-de-France portera une attention particulière sur la gare Saint-Lazare. Le projet LNPN pourrait engendrer un redimensionnement des quais de la gare Saint-Lazare et donc une rénovation assez lourde de cette gare. Cela offrira alors l'opportunité de réorganiser le positionnement des trains et la Région sera très vigilante à ce que ce redimensionnement soit réalisé dans le respect des trains franciliens.



3 – Un projet exemplaire pour l'environnement

La Région Île-de-France sera extrêmement vigilante sur l'insertion environnementale et urbaine du projet et la préservation du cadre de vie.

De très fortes contraintes existent, notamment sur les sites bordant la Seine dans le secteur de Confluence et les vallées affluentes comme celle de l'Oise, ainsi que dans la boucle de Chanteloup. De même, comme nous l'avons déjà indiqué, le contournement de Mantes ne doit en aucun cas dégrader les riches terres agricoles qu'il aurait à traverser.

Il faudra, dans les phases ultérieures du projet, associer tous les acteurs locaux afin d'éclairer le débat sur le choix du tracé et les points d'enfouissement et de sortie du tunnel.

Ainsi, si pour des raisons de desserte du secteur Confluence, la Région n'est pas favorable au scénario « Mantes direct », les études approfondies d'insertion environnementale de la LNPN entre Paris et Mantes devront confirmer ce choix.

Parmi les critères de choix, la préservation d'un maximum de terres agricoles en Seine aval sera, en accord avec les orientations du SDRIF, une exigence de la région.



La question du bruit sera également centrale sur ce projet. Pendant trop longtemps ce point a été occulté et ce sont les riverains des infrastructures de transport qui en paient le prix fort. Vivre dans un environnement sans nuisances sonores ne doit en aucun cas être un luxe.

L'éventuelle insertion de la LNPN le long d'infrastructures existantes (A13...) sur une partie du parcours – optimisant ainsi les protections indispensables - est une éventualité à intégrer dans les choix.

La Région Ile de France, actrice de la lutte contre les nuisances sonores sera extrêmement vigilante pour que ce projet soit exemplaire concernant le bruit.