

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

## Collectivités de l'Axe Seine



Le Département de l'Eure, la CODAH et la Ville du Havre, qui ayant déjà déposé un cahier d'acteurs, ne peuvent pour des raisons formelles figurer parmi les signataires officiels, s'associent également à ce cahier d'acteurs dont elles partagent le contenu.

### COLLECTIVITÉS DE L'AXE SEINE

Ce cahier d'acteurs a été coécrit par la Région Haute-Normandie, le Département de Seine-Maritime, la CREA, la Ville de Rouen et la Ville de Paris. Convaincues que le développement équilibré de l'axe Seine, de Paris à l'estuaire, représente un enjeu stratégique, ces collectivités, désireuses de bâtir ensemble l'avenir de ce territoire, se sont regroupées pour exprimer une vision partagée sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie. Elles considèrent que le projet de ligne nouvelle et de dessertes renouvelées, est à même d'insuffler une dynamique efficace.

### COORDONNÉES

La Région Haute-Normandie :  
[www.hautenormandie.fr](http://www.hautenormandie.fr)

Département de Seine-Maritime :  
[www.seinemaritime.net](http://www.seinemaritime.net)

La CREA :  
[www.la-crea.fr](http://www.la-crea.fr)

Ville de Rouen :  
[www.rouen.fr](http://www.rouen.fr)

Ville de Paris :  
[www.paris.fr](http://www.paris.fr)

## Un projet global d'amélioration de l'offre

Les régions normandes et les territoires de l'ouest francilien souffrent d'une accessibilité dégradée :

- problèmes de saturation des infrastructures ferroviaires,
- absence de fiabilité et de régularité,
- temps de parcours peu compétitifs au regard de la nouvelle géographie d'espace-temps offerte par la grande vitesse ferroviaire.

Or, l'obtention de conditions de mobilité meilleures, solidaires et durables, est déterminante pour le développement économique, l'accès à l'emploi de nos concitoyens, pour leur qualité de vie, pour la compétitivité de nos territoires et pour la protection de l'environnement.

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie offre une opportunité unique de nouvelle desserte, de création d'un itinéraire supplémentaire qui structure le territoire et de valorisation des points stratégiques du réseau.

Si le projet s'inscrit dans l'objectif initial et national de réalisation d'un Grand Paris ouvert sur la mer, il ne prendra son sens que s'il contribue à créer autour de l'axe Seine un territoire fort sur lequel une dynamique de complémentarité et d'échanges privilégiés peut s'installer.

Il ne s'agit pas de réaliser une ligne nouvelle vers Paris au détriment des dessertes actuelles ni des projets de proximité mais bien de contribuer au développement des territoires normands et franciliens, avec des liaisons fiables et rapides permettant une mobilité entre les grandes agglomérations, les pôles urbains secondaires et également les territoires les moins desservis.

*Les collectivités de l'Axe Seine partagent, sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, une même vision pour l'avenir et le développement de leur territoire. Elles ont donc décidé de mutualiser leurs réflexions en priorité sur les objectifs et conditions auxquels ce projet doit répondre. Ce cahier d'acteurs traitera donc uniquement des fonctionnalités attendues de cette nouvelle liaison sans se prononcer sur le tracé.*



## **L'urgence des enjeux capacitaires : Lever les problèmes de saturation, notamment dans le Mantois et à la traversée de Rouen**

Les collectivités signataires rappellent que leurs attentes en termes de performance sont :

- pour Paris – Caen et Paris – Le Havre : 1 h 15,
- pour Paris – Cherbourg : 2h15,
- pour Paris – Rouen : 45 mn,
- pour Paris – Evreux : 45 min
- pour Rouen – Caen : inférieur à 1 heure
- pour Rouen – Le Havre : 30 minutes
- pour Rouen – Evreux : 35 minutes
- pour Le Havre – Caen : 1 h 15

Dans cette optique, la réalisation d'une ligne nouvelle en Y, comportant un tronç commun indispensable entre Paris et Mantes, et deux branches, respectivement vers Lisieux, Caen, Cherbourg, et Rouen, Le Havre, ainsi que les raccordements permettant de relier Rouen à Evreux rapidement, constitue à ce stade des études et des scénarios proposés par le maître d'ouvrage, le meilleur compromis.

Au-delà des temps de parcours, le projet doit aussi apporter une réponse aux problèmes de saturation de l'infrastructure contraignant fortement en heure de pointe le nombre et la régularité des dessertes possibles, tant pour les voyageurs normands et franciliens, que pour le fret issu des ports de Rouen, du Havre et de Basse-Normandie.

Deux sections posent à cet égard des difficultés majeures de circulation :

### **En Ile-de-France,**

L'alternance des transiliens, avec des arrêts fréquents, et des trains normands génère de nombreux dysfonctionnements. Ainsi, la construction d'une nouvelle infrastructure entre Paris et Mantes est une priorité affirmée. Plus encore, pour résorber le point de congestion de Mantes, la réalisation de son contournement pour les trains directs et le passage à 4 voies à ses abords sont nécessaires.

Par ailleurs, le scénario d'une desserte en fourche pour les gares de La Défense et de Paris Saint-Lazare risquerait d'une part, de compliquer l'exploitation future de la ligne et, d'autre part, de réduire la fréquence des trains au départ ou à destination de la Défense et de Paris ce qui pénaliserait les correspondances nationales et métropolitaines.

Ainsi, la réalisation d'une ligne, desservant successivement et sans bifurcation Mantes - Achères (pour les TAGV inter-

secteurs), La Défense puis Saint-Lazare, pour la majorité des services, est à privilégier.

Les conditions d'exploitation avec EOLE devront faire l'objet d'une analyse détaillée sur les secteurs de Mantes (avec son contournement) et de Vernon.

### **A la traversée de Rouen,**

Des deux variantes étudiées par RFF, seule la solution avec un tunnel sous la Seine (via le site de Saint-Sever) permet les gains de temps, de capacité et de régularité attendus. Le maintien de la traversée via le site de Sotteville par le pont d'Eauplet et les voies actuelles sur la rive droite n'offre pas ces avantages, car elle ne double pas les itinéraires et n'assure pas la séparation en exploitation entre les trains de grandes lignes et les trains omnibus et fret.

## **Desservir le territoire au plus près des habitants et réaliser des gares stratégiquement positionnées**

Trois critères sont importants dans le choix des emplacements des gares :

- privilégier des gares de centre ville,
- être connecté au réseau de transport urbain et régional, pour s'intégrer dans une architecture multimodale de transports,
- s'inscrire dans des quartiers qui concentrent des opportunités de développement urbain multifonctionnel (résidentiel, loisirs, tertiaire...).

### **A Paris Saint-Lazare,**

Si le dimensionnement des quais à 400 m était retenu pour toute la LNPN, d'importants et coûteux travaux de réaménagement seraient nécessaires à Saint-Lazare. Pour assurer la pleine réussite de ce nouveau système de transport sans porter préjudice à l'exploitation de cette gare, il est nécessaire d'évaluer de façon approfondie toutes les possibilités, y compris le recours à des trains moins longs, en respectant les objectifs fixés en termes de capacité, de fiabilité et de confort pour les voyageurs.

### **A La Défense,**

L'emplacement de la Gare de la Défense doit permettre d'assurer une correspondance efficace pour les voyageurs entre la LNPN et le réseau de transports francilien, dont le futur Grand Paris Express.



## A Achères,

Le principe d'une gare dans le secteur de la Confluence Seine Oise pour les trains à grande vitesse intersecteurs est essentiel pour bénéficier d'un accès facilité au réseau national et européen à grande vitesse. Son positionnement à Achères, au sud du pôle de Cergy-Pontoise et à proximité du futur port multimodal, en connexion avec les RER A et E, et la tangentielle Ouest, est stratégique pour assurer une inscription forte de ce territoire dans la dynamique de l'axe Seine.

La construction de cette gare au niveau de la gare actuelle d'Achères Grand Cormier faciliterait en outre l'utilisation du triage d'Achères comme base travaux et réduirait le risque de voir se développer une urbanisation en « tâche d'huile » autour de ce qui doit rester une gare d'interconnexion.

## A Rouen,

La réalisation d'une nouvelle gare sera nécessaire pour accueillir la ligne nouvelle Paris-Normandie. Seule la solution d'une gare sur le site de Saint-Sever, site central qui est apparu comme le plus opportun aux acteurs locaux en conclusion d'études approfondies menées entre 2003 et 2009 et d'une concertation publique, répond à ces trois critères.

Depuis le site de Saint-Sever, les modes doux et les transports en commun permettront un accès en moins de 10 mn au centre de l'agglomération, où se concentrent les habitants et les emplois.

Ce n'est pas le cas pour le site de Sotteville, situé à trois kilomètres du cœur d'agglomération, dont l'accès dépendrait quasi exclusivement de la route alors que Saint-Sever est desservi par les transports en commun.

## Au Havre,

Terminus ferroviaire de la branche Nord de la LNPN, quel qu'en soit le tracé retenu, de l'actuelle ligne, de la ligne transitant par Serqueux, Gisors et du contournement Nord de Paris, Le Havre et son agglomération se préparent à l'amélioration et à l'accroissement du transit voyageurs d'une part, et d'autre part à l'augmentation du fret ferroviaire, élément déterminant du développement de l'Estuaire dans le cadre du projet Axe Seine.

Le territoire travaille actuellement à son adaptation en tenant compte non seulement des besoins actuels des populations et de l'économie locale, mais encore des développements urbains et métropolitains prévus pour les prochaines décennies.

Parallèlement, la Ville, la Communauté d'Agglomération, la Région, RFF et le GPMH préparent et mettent en œuvre, dès à présent, les modalités et aménagements nécessaires au développement du fret ferroviaire en lien avec l'intermodalité des flux économiques faisant effectivement du Havre et de l'Estuaire, le Port de Paris.

## Dans l'Eure,

Le projet doit permettre de relier les agglomérations d'Evreux et Seine-Eure au réseau à grande vitesse, au pôle de Roissy et à la Défense. La contribution du projet à la réalisation d'une liaison ferroviaire entre Evreux et Rouen est essentielle pour le développement durable de la Haute-Normandie. Par ailleurs, un point d'accès dans l'Ouest du Département (gare de Bernay) est indispensable pour irriguer l'ensemble du territoire et le relier à la Basse-Normandie.

## Offrir des conditions favorables pour le développement du fret ferroviaire

Le développement du fret ferroviaire est crucial d'un point de vue environnemental et pour la compétitivité des ports de l'axe Seine : Port de Paris, Grands Ports Maritimes de Rouen et du Havre, Port de Caen. De plus, les ports secondaires de Fécamp, Dieppe et Le Tréport bénéficient aujourd'hui d'embranchements ferroviaires insuffisamment valorisés.

La Commission européenne propose de retenir l'axe Paris - Rouen - Le Havre dans le réseau central du réseau transeuropéen. Cette proposition est à resituer dans le projet de constitution d'un « maillon » Ouest, véritable système multimodal de transport de marchandises, soutenu par les 8 Régions du Bassin Parisien (C8) et qui vise à offrir à l'Europe une nouvelle porte d'entrée maritime connectée à la façade Manche-Atlantique.

La création d'itinéraires performants de contournement de l'Île de France par le Nord et par le Sud concourra à l'élargissement de l'arrière-pays des ports. Certains tronçons de la ligne nouvelle pourraient être conçus pour accueillir des trains de fret, notamment vers le sud (« Route du blé » en desserte du port de Rouen) et vers le port du Havre, en itinéraire alternatif à l'axe historique.

D'ores et déjà, la Région Haute-Normandie participe au financement de la rénovation de l'axe Serqueux-Gisors. A terme, la modernisation de la ligne comprenant le raccordement de Serqueux, le block automatique et l'électrification permettra de disposer avec l'axe Grande Ceinture/Gisors/Serqueux/Motteville/Buchy/Le Havre d'un itinéraire aussi performant que l'axe fret historique.

La LNPN, en apportant de la compétitivité et de la capacité pour le fret ferroviaire, favorisera le développement des grands projets économiques que nos collectivités portent : « Gateway » du Havre, plateforme logistique et industrielle Seine Sud, port multimodal à Achères... Le triage de Sotteville retrouvera alors toute sa place dans ce projet ambitieux pour le fret.



## Une insertion environnementale à soigner

La Région Haute-Normandie copilote avec l'Etat l'élaboration de la stratégie régionale de la biodiversité (trames verte et bleue) qui identifiera les continuités écologiques majeures du territoire.

Le Département de Seine-Maritime pilote également un Schéma Global d'Aménagement et de Gestion Durable de la Seine Aval

(Grande Seine 2015) qui met en avant les enjeux et sensibilités, notamment liés aux espaces naturels, composant l'Axe Seine.

Une infrastructure nouvelle présentant des risques vis-à-vis des continuités écologiques devra proposer des solutions allant au-delà de la simple logique de compensation des impacts, et garantissant le maintien de la biodiversité.



## Résumé du cahier d'acteur

Le projet de ligne nouvelle constitue pour nos concitoyens et nos collectivités un réel atout. Grand projet d'aménagement du territoire d'intérêt national, il permettra de mettre en valeur la métropole parisienne, son accès à la mer et de développer les territoires normands. Sa mise en œuvre devra se construire dans des conditions techniques, économiques et environnementales satisfaisantes. La ligne nouvelle devra prendre en compte les besoins du quotidien en veillant à ne pas faire peser sur les usagers une tarification excessive qui serait contradictoire avec les objectifs sociaux et environnementaux de développement de l'usage des transports collectifs.

Nous demandons au maître d'ouvrage de s'engager fermement sur un planning de réalisation et de financement, en rappelant que ce projet ne permettra de réaliser l'ensem-

ble des fonctionnalités espérées que dans la mesure où il est mis en œuvre dans sa globalité. Les différentes branches du projet devront être engagées dès que possible sans pour autant hypothéquer le projet dans son ensemble (certains volets tels que la nouvelle ligne entre Paris et Mantes ou la nouvelle gare de Rouen ayant déjà fait l'objet d'études avancées pourraient être mis en œuvre à plus court terme).

Ce projet rencontre un large consensus, concrétisé par ce cahier d'acteur commun à nos collectivités.

Il est temps aujourd'hui d'unir les efforts des acteurs publics afin que ce projet, que les habitants des trois régions concernées appellent de leurs vœux, puisse enfin se concrétiser dans des délais raisonnables.

**CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie**

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

[www.debatpublic-lnpn.org](http://www.debatpublic-lnpn.org)

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)