

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

**ARDIES Yvelines**



## ASSOCIATION RÉGIONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ÉCONOMIQUES ET DE LA SÉCURITÉ DANS LE DÉPARTEMENT DES YVELINES

L'Association ARDIES Yvelines, créée en 1988 par un ensemble de chefs d'entreprises du département des Yvelines avec l'appui de leurs organisations professionnelles et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles Val d'Oise Yvelines, a pour vocation de participer à la réalisation sur le territoire des Yvelines des réseaux de transport nécessaires aux entreprises et aux personnes, dans le respect de l'environnement et avec le souci de prendre en compte les besoins de l'amélioration continue de la sécurité. L'association soutient la mise en place de tous les types d'infrastructures et réseaux de transports publics par voies routières, ferroviaires, aériennes et fluviales.

### Coordonnées

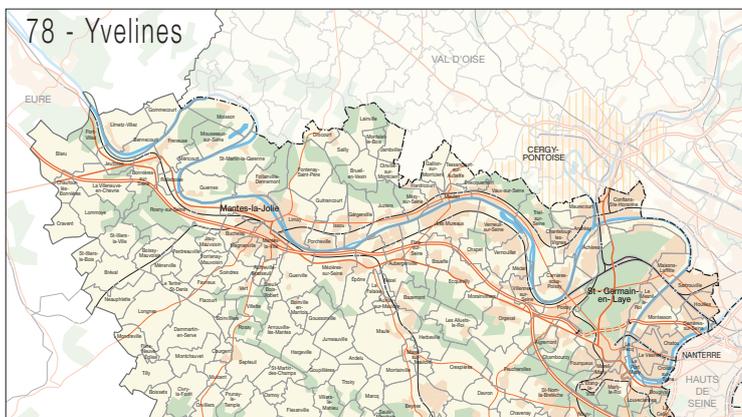
Président : Patrice-Henry Duchêne  
Secrétaire Général : Jean-Paul Rissen  
21 Avenue de Paris  
78021 Versailles CEDEX  
Mail : jprissen@orange.fr

## Les entreprises et les habitants des Yvelines attendent la LNPN

De par sa situation géographique, le département des Yvelines est le lien naturel entre l'Île de France et les Régions Normandes. Les principales liaisons entre ces régions, autoroute, voies ferrées et fleuve, y passent, facilitant les échanges de personnes et de fret. La création de la LNPN renforcera ces liens grâce à la réduction des temps de trajet, à la présence de deux gares sur le territoire des Yvelines et à un accès facile aux gares de La Défense et Paris Saint Lazare.

La création de la LNPN entre Mantes et Paris permettra également d'obtenir tous les bénéfices attendus d'EOLE quant à la desserte de l'OIN du Val de Seine et l'amélioration des services sur le RER A. L'impact sur l'environnement devra être étudié avec soin pour être minimisé au maximum. Il faut espérer que l'intérêt collectif prévaudra pour éviter les blocages trop fréquents lors de la mise en œuvre des projets d'infrastructure et pour permettre la réalisation de la LNPN dans les délais prévus.

L'ARDIES Yvelines propose d'étudier l'impact de la vitesse des trains sur les différents tronçons de la LNPN, demande qu'une liaison directe vers Roissy et le réseau TGV national (interconnexion) soit prise en considération et indique sa préférence sur les différents scénarios présentés dans le dossier du maître d'ouvrage soumis au débat public.



La LNPN irrigue le nord des Yvelines à travers le Val de Seine



## Des scénarios avec une vitesse de pointe supérieure doivent être étudiés

Deux limitations fortes existent dans le projet :

- L'utilisation partagée du tronçon Paris – Mantes par des trains à grande vitesse et par des trains de grande couronne limite la vitesse de tous les trains utilisant ce tronçon à 160 / 200 km/h.
- La vitesse à l'ouest de Mantes est limitée à 250 km/h.

Cela se traduit par des gains de temps limités et une amputation de la valeur économique du projet, comme l'indique l'étude IGN décrite dans le cahier d'acteur de l'ARDIES Val d'Oise (N° 22). **Le transfert vers la LNPN de trajets actuellement effectués en voiture sera certainement freiné si la durée du trajet par train n'est pas davantage réduite.** Pouvoir faire les trajets Paris-Le Havre ou Paris-Caen en moins d'une heure serait un argument important pour la LNPN, comme le montre l'exemple du trajet Paris-Lille.

L'ARDIES Yvelines donc demande que des études complémentaires soient réalisées pour analyser les impacts d'une augmentation de la vitesse sur les différents tronçons du trajet :

- Analyse comparative du trafic supporté entre Paris et Mantes par les trains de grande couronne limités à 160 / 200 km/h avec des solutions permettant de dédier la LNPN à la circulation de trains à une vitesse supérieure.
- Analyse des conséquences sur le coût du projet et sur les coûts d'exploitation d'une augmentation de la vitesse maximum au-delà de 250 km/h à l'ouest de Mantes.
- Analyse de l'impact de l'augmentation des vitesses sur la valeur économique du projet par tronçon et sur l'ensemble de la LNPN.

## La liaison vers Roissy CDG et le réseau TGV national doit faire partie du projet global

Le projet soumis au débat public mentionne l'importance de l'amélioration des liaisons entre la Normandie et les aéroports franciliens ; ceci est également vrai pour les liaisons entre la région de Mantes et ces aéroports.

Le projet reste flou quant aux solutions permettant cette amélioration. Seuls les tracés passant par Achères mentionnent le raccordement vers Roissy.

L'ARDIES Yvelines considère qu'une solution temporaire basée sur le partage de lignes de fret existantes n'est pas satisfaisante car la liaison sera lente, peu fiable (et les avions n'attendront pas l'arrivée des trains en retard) et impactera probablement le trafic fret dont la région a grandement besoin. Cette solution temporaire d'un intérêt limité pourrait en fait être

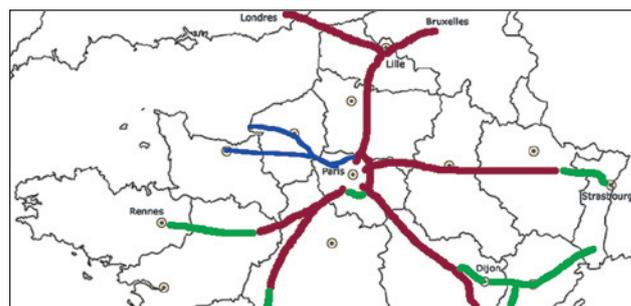
abandonnée puisque les voyageurs pourront rejoindre Roissy via la Défense et le réseau du Grand Paris Express.

La solution consistant à avoir une nouvelle liaison vers Roissy est mentionnée mais devrait être analysée en détails (tracés possibles, difficultés à résoudre, coût de réalisation) et faire partie du projet global. La réalisation de cette liaison vers Roissy pourra naturellement être faite dans une étape ultérieure.

L'ARDIES Yvelines considère également que le raccordement au réseau TGV national, en particulier vers Lille, Bruxelles et Londres, via une liaison directe vers Roissy et l'utilisation de trains TGV classiques capables de circuler à la vitesse des réseaux empruntés, est un point très important pour les habitants des zones desservies par la LNPN.

L'interconnexion avec le réseau national à grande vitesse doit devenir opérationnelle.

Aussi, l'ARDIES Yvelines demande que la rocade LGV Nord Ouest soit également validée avec un calendrier clair de réalisation.



Les lignes TGV et leurs interconnexions autour de l'Île de France

- LNPN
- En cours
- En service



## La desserte de Mantes et la liaison nouvelle entre Mantes et Paris sont les conditions de la compétitivité du territoire Seine Aval

Le passage de la LNPN par Mantes contribuera fortement au développement du territoire d'intérêt national de la Seine Aval.

Les liaisons de tout le territoire de la Seine Aval avec les agglomérations normandes seront fortement améliorées grâce au passage de la LNPN par la gare de Mantes et l'utilisation de moyens de transport locaux complémentaires, y compris le RER E.

Le doublement de la liaison entre Mantes et Paris à travers la réalisation de la LNPN permettra au réseau du RER E de remplir totalement ses objectifs à travers une meilleure fiabilité de ses missions dès lors libérées des éventuels aléas des trains normands. Il en résultera la possibilité d'augmenter les cadences des RER A vers Cergy et de se raccorder à Sartrouville à la Tangentielle Nord.

L'ARDIES Yvelines comprend la nécessité du contournement de Mantes pour les trains directs entre Paris et la Normandie. L'ARDIES Yvelines propose d'étudier s'il serait possible de faire passer la LNPN en tranchée couverte sous l'A13, ce qui minimiserait l'impact sur l'environnement.

La LNPN apportera une contribution essentielle à l'amélioration de la compétitivité du territoire de l'OIN Seine Aval actuellement frappé de sous emploi comme le montre l'évolution du nombre de salariés par rapport à la situation dans l'ensemble des Yvelines et de l'Ile de France.

|                       | 1993      | 1997      | 2001      | 2005      | 2005      |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>OIN Seine Aval</b> | 83 092    | 83 092    | 83 092    | 83 092    | 83 092    |
| <b>Yvelines</b>       | 324 296   | 336 516   | 387 270   | 324 296   | 324 296   |
| <b>Ile-de-France</b>  | 3 536 576 | 3 561 216 | 3 980 360 | 3 932 501 | 4 089 892 |

Nombre de salariés (source UNEDIC)

## Le tracé entre Mantes et Paris doit comporter une gare « Confluence »

L'ARDIES Yvelines soutient l'implantation d'une gare LNPN dans la zone de Confluence.

Ce tracé permettra d'optimiser la desserte des territoires de Cergy Pontoise et Poissy via le RER A, de relier dans un avenir proche ces territoires à la Tangentielle Ouest, et bien sûr de desservir le territoire d'Achères et sa future plateforme multimodale, facilitant ainsi les échanges entre ces territoires et

les ports normands. Le territoire de Saint Germain en Laye sera également valorisé par l'arrivée de la LNPN et son lien à la TGO.

En ce qui concerne l'implantation de la gare « Confluence » Achères Ville a la préférence de l'ARDIES Yvelines car ce site bénéficie d'un environnement plus évolutif qu'« Achères Grand Cormier ». La faiblesse d'Achères Ville en ce qui concerne l'accès à Roissy en attendant la solution directe pourrait être provisoirement résolue par l'utilisation du réseau du Grand Paris Express depuis la Défense.

L'ARDIES Yvelines comprend que le projet soumis au débat public prévoit que seuls les trains en liaison avec Roissy s'arrêteraient à Achères. L'ARDIES demande que le projet prévoit également d'y faire arrêter des trains en liaison avec Paris.

En ce qui concerne le tracé entre Mantes et Achères, les 3 tracés sont équivalents quant à leur valeur économique et semblent équivalents quant à leur impact sur l'environnement; les tracés par Chanteloup et Poissy sont moins onéreux que le passage par Les Mureaux et devraient donc être privilégiés, sous réserve d'une étude approfondie sur l'environnement qui pourrait justifier un surcoût de la solution retenue si l'impact sur l'environnement est réellement minimisé.



La gare de Confluence permet la connexion au RER A et à la TGO



## La gare de Nanterre - La Défense indispensable à la connexion de la LNPN au réseau du Grand Paris Express

L'ARDIES Yvelines est favorable au principe d'une gare LNPN dans le périmètre de Nanterre - La Défense, pour desservir les nombreux emplois de ce secteur et pour connecter la LNPN aux autres moyens de transports (RER, Métros, Transiliens, Tramways, Bus) qui s'y trouvent concentrés.

Parmi les deux sites proposés, l'ARDIES Yvelines exprime sa préférence pour le site de Nanterre La Folie, qui est davantage intégré aux réseaux actuels et futurs, alors que le site de l'Ouest de la Grande Arche, situé à l'écart de toutes les autres gares de la zone, impose une gestion moins souple des trains entre La Défense et Paris Saint Lazare. Cette préférence pourra évoluer suite aux conclusions du débat public et aux études futures.

### Résumé du cahier d'acteur

- La réalisation de la LNPN sera très bénéfique pour les régions Normandes et l'Île de France, en particulier pour le département des Yvelines
- La vitesse devrait être un des principaux avantages d'une nouvelle ligne entre Paris et la Normandie, l'ARDIES Yvelines regrette les limitations du projet soumis au débat public et demande que des scénarios plus ambitieux soient étudiés
- Le raccordement direct de la LNPN avec Roissy et le réseau TGV national est fondamental et doit être analysé dans le projet initial, sa réalisation pouvant être décalée dans le temps
- L'ARDIES Yvelines supporte la desserte de Mantes et la création d'une nouvelle ligne entre Mantes et Paris permettant d'obtenir l'intégralité des bénéfices attendus de la réalisation d'EOLE
- L'ARDIES Yvelines supporte un tracé entre Mantes et Paris passant par la zone de Confluence et exprime sa préférence pour le site d'Achères-Ville
- L'ARDIES Yvelines considère que le tracé entre Mantes et Achères doit résulter d'un compromis entre impact sur l'environnement et coût du tracé
- En ce qui concerne la desserte du secteur de la Défense, l'ARDIES Yvelines exprime sa préférence pour le site de Nanterre La Folie, mieux intégré aux réseaux existants et offrant davantage de souplesse dans la gestion des trains

**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)