

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

EUROPE ÉCOLOGIE LES VERTS
Groupe local Eure-Seine



EUROPE ECOLOGIE LES VERTS GROUPE LOCAL EURE-SEINE

Europe Ecologie Les Verts est un rassemblement né de la volonté de tous les écologistes de fédérer leurs forces et leurs actions afin de mener ensemble des combats dans les domaines social, économique, environnemental et culturel.

Europe Ecologie Les Verts de Haute-Normandie au travers de ses militants, adhérents ou coopérateurs, souhaite apporter des propositions dans l'ensemble des champs de l'écologie politique.

Afin de travailler sur notre projet, nous avons des commissions régionales qui œuvrent sur des thèmes précis tels que les transports.

Notre mouvement est organisé sur la base de comités locaux, véritables relais de notre mouvement répartis sur l'ensemble du territoire haut-normand, qui portent les valeurs d'EELV et mènent les combats qui sont les nôtres à l'échelle de leur territoire.

Le comité local Eure-Seine couvre plus particulièrement la Communauté d'Agglomération Seine-Eure et la Communauté de Communes Seine-Bord.

Les comités locaux, les commissions régionales, les militants, sont les points d'appui de nos élus qui, sur le terrain, mettent en œuvre les solutions proposées.

Coordonnées :

Groupe Local EURE-SEINE
Europe Ecologie Les Verts. Haute-Normandie
34 - 35 quai du Havre
76 000 ROUEN
Mail : eelv.eureseine@gmail.com

DES TRAINS POUR LES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie ne peut se comprendre que dans le contexte du projet de Grand Paris, porté par le Président de la République. L'élément essentiel et basique du projet est un axe Ile-de-France - Le Havre où le port normand est censé jouer le rôle de débouché maritime de la région-capitale. L'idée pouvait sembler un peu courte, aussi les pouvoirs publics ont enrichi la ligne originale de branches et de raccordements dans le but d'éviter les revendications que n'auraient pas manqué d'émettre les principales agglomérations négligées. Bien que le projet de LNPN ne soit plus à proprement parler celui d'une ligne à grande vitesse, il garde son pouvoir de fascination sur certains décideurs publics locaux. C'est alors que la géographie impose son évidence, on ne peut satisfaire équitablement toutes les ambitions, ainsi trois scénarii permettent aux autorités locales de croire en la possibilité d'un choix.

Pendant ce temps, le trajet domicile-travail ne trouve pas de solution et les besoins des jeunes et des retraités en matière de mobilité sont négligés. Ces besoins, il faut le rappeler, ne sont pas aujourd'hui couverts par des solutions appropriées, les transports du quotidien, pour l'essentiel d'entre eux, perdurent dans le sous-développement. Seulement 7% des déplacements intérieurs à la Haute-Normandie se font par le train. La part qui revient aux lignes régulières de bus des Conseils Généraux est encore plus dérisoire. C'est avec amertume que nous constatons cette faillite des pouvoirs publics. Les usagers, depuis longtemps résignés, se contentent de cette situation et l'essentiel des déplacements de la population se fait en automobile, avec les conséquences qu'il est inutile de rappeler.

La vision technocratique qui accompagne cette LNPN, fondée sur un langage à base de pôles d'excellence et de compétitivité, nous fait oublier les besoins essentiels et fondamentaux de la population, à savoir, les exigences de déplacements nécessaires à la vie quotidienne.



Etat des lieux

La ligne Paris SL- Rouen- Le Havre à doubles voies depuis Mantes et électrifiée depuis 1967, a été l'objet de peu d'améliorations depuis cette date hormis la mise au gabarit du tunnel de Venable et la mise en place d'un court (et toujours unique) tronçon d'installation permanente de contre-sens (IPCS) aux alentours de la gare de Pont-de-Larche.

Le service voyageur assuré est une tentative approximative de service cadencé avec des « trous » de deux heures en matinée et en soirée entre Paris et Rouen.

Le dernier train TER pour remonter la vallée de la Seine, du lundi au samedi, quitte curieusement Rouen à 20h09. Le service de la ligne est constitué d'un mixage de TER et d'Intercité sans que l'on puisse clairement identifier leurs missions respectives. On peut constater en particulier que les TER Hauts-Normands desservent de façon insignifiante quatre établissements normands, à savoir: Sotteville, St Etienne-du-Rouvray, Pont-de-Larche-Alizay, St Pierre-du-Vauvray, mais plus généralement deux établissements IdF, à savoir : Bonnières et Rosny-sur-Seine. Ces remarques ne sont pas exhaustives.

Considérations sur le 276

Il existe comme dans toute région, trois niveaux d'autorité organisatrice des transports (AOT). Il s'agit du Conseil Régional pour les TER, des Conseils Généraux pour les transports départementaux et transports scolaires, des Communautés d'agglomérations pour les transports urbains. Aucune recherche de multimodalité concernant les horaires et les correspondances n'a été tentée en Haute Normandie. La situation de la gare routière de Rouen à deux arrêts de tramway de la gare SNCF ou le point d'arrêt des bus CG de Val-de-Reuil à 15mn à pied de la gare de cette même ville sont des absurdités qui perdurent.

Retour sur le passé

La ligne Paris SL- Rouen-Le Havre constitue dans les années 30, la colonne vertébrale d'un réseau de voies ferrées en capacité d'irriguer parfaitement les départements de l'Eure et de la Seine-Inférieure.

Le développement de l'automobile privée, les restrictions budgétaires concernant les services publics, le conformisme en la matière des pouvoirs publics et l'indifférence des élus locaux, ont rapidement mis un terme à cette remarquable situation.

Il reste aujourd'hui de ce réseau un squelette aux branches plus ou moins mortes dont il ne serait pas stupide pour certaines d'envisager la réanimation.

Nous décrivons rapidement ci-après, de Vernon au Havre, la situation actuelle, mélange d'abandon, de renoncement et d'occasions manquées.

Lignes fermées au service voyageur ou abandonnées :

- **Vernon - Giverny - Gisors.** Pont sur la Seine détruit en 1944, ligne définitivement fermée en 1964.
- **Vernon - Pacy-sur-Eure - Dreux.** Ligne fermée en 1939 et déclassée.
- **St Pierre-du-Vauvray - Les Andelys.** Pont sur la Seine détruit en 1944, ligne fermée et déclassée.
- **St Pierre-du-Vauvray - Louviers - Evreux.** Dernière desserte voyageur sur Louviers en 1969, fermeture à tout trafic depuis avec arrêt total de l'entretien, projet de réouverture aujourd'hui abandonné. Concernant le dossier de maître d'ouvrage de RFF, la mention sur la carte page 40 d'une bifurcation de Louviers nécessitant une vigilance dans l'élaboration des horaires est pour le moins surprenante.
- **Pont-de-Larche - Charleval - Etrépagne - Gisors.** Ligne en sursis incertain encore ouverte au fret jusqu'à Etrépagne, fermée au-delà. (Pour mémoire, ligne Charleval - Serqueux déclassée).
- **Pavilly - Duclair - Le Trait - St Wandrille - Caudebec.** Service voyageur disparu en 1949. Le tronçon terminal est déclassé en 1978. L'infrastructure existe encore sans entretien et sans projet. Une plate-forme multimodale existe pourtant à St Wandrille et une autre envisagée au Trait.
- **Motteville - St Valéry.** Ligne abandonnée et sans entretien (bus de substitution).
- **Bréauté-Beuzeville - Lillebonne - Gravenchon.** Belle infrastructure électrifiée sans projet voyageurs.

Lignes ouvertes au service voyageur :

- **Oissel - Bernay - Caen.** Service modeste et mal cadencé avec des « trous » de trois heures.
- **Rouen - Serqueux - Lille.** Service très modeste avec « trous » de quatre heures.
- **Rouen - Dieppe.** Ligne modernisée à moindre frais en supprimant la double voie sur l'essentiel du parcours. Services voyageurs convenable mais avec « trous » de deux heures.
- **Bréauté-Beuzeville - Fécamp.** Services voyageurs convenable mais avec « trous » de deux heures.
- **Le Havre - Montivilliers.** Desserte intelligente et remarquable, un exemple unique mais à suivre.

Le projet LNPN

Le projet d'une ligne nouvelle, de par son ambition, s'inscrit dans une perspective lointaine.

Il ne tient pratiquement pas compte des besoins de déplacement locaux et ne satisfait qu'une frange de la population, celle qui occupe les postes clefs des « pôles de compétitivité ».



C'est un produit élitiste, ségrégué qui répond à un désir de prestige régional et d'émulation interrégionale.

Il empêche le développement de projets régionaux (ex. Rouen - Evreux) en asséchant la capacité d'investissement des finances publiques, et ne répond pas en cela à l'urgence sociale et environnementale qui appelle des réponses rapides des pouvoirs publics.

À Rouen par exemple ce sont 8000 déplacements vers Paris contre 900 000 intra agglomération. Comme le mentionne l'étude RFF, il y a 5000 trajets domicile travail journaliers de Rouen vers l'Île-de-France tandis qu'il y en a 7200 vers Louviers - Val-de-Reuil, 2500 de Val-de-Reuil vers Evreux et 1800 de Rouen à Evreux : ces trois derniers trajets sont assurés en automobile au vu de la médiocrité des transports publics sur ces liaisons (ils assurent, toujours selon l'étude RFF environ 1% du trafic).

Le coût global du projet LNPN est estimé entre 11 et 15 milliards d'euros, soit 25 millions d'euros le kilomètre et 500 millions d'euros par minute gagnée.

Pour son financement, à cette étape de l'étude, rien n'est officiellement dévoilé. Nous pouvons cependant entrevoir la mise en œuvre d'un PPP (partenariat public privé). L'Etat obligera les collectivités proches ou éloignées de ce projet à s'endetter. Ca ne suffira pas, aussi le reste sera demandé au privé qui empruntera et qui en contre partie recevra soit un loyer de RFF, soit la totalité des recettes, et ceci pendant 25 ou 40 ans selon la formule. Les tarifs pratiqués ne seront pas négociables et seront définitivement très éloignés des 2€ tant prônés par certains élus.

Le financement de la nouvelle gare sur Rouen St Sever est évalué à 250 M€ par RFF et à 400 M€ de plus que la variante Sotteville d'après l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine Eure; comprenez qui pourra. Le tunnel de franchissement de la Seine suivi de la remontée sur le plateau, toujours en souterrain, n'est pas pris en compte dans l'étude qui nous est soumise. Le coût de cet ouvrage d'art reste inconnu bien qu'il soit la solution de continuité indispensable à la mise en œuvre des variantes A et B. L'évaluation version très basse du franchissement sous fluvial de la variante C à 1,5 G€ devrait nous rappeler les réalités.

Réseau Ferré de France est chargé de la construction de la LNPN en tant que maître d'ouvrage. Il sera chargé par la suite de l'entretien des installations fixes et de la gestion des circulations ferroviaires.

À la mise en service de la ligne, RFF décidera des vitesses limites permises par l'infrastructure en fonction du tracé et de la signalisation. Il sera en mesure de proposer une grille de desserte en fonction des possibilités de la ligne, des vitesses envisagées par l'exploitant, des possibilités d'accélération et de freinage du matériel envisagé aussi par l'exploitant et en tenant compte des périodes nécessaires aux travaux d'entretien de l'infrastructure.

Réseau Ferré de France n'est pas exploitant ferroviaire. A ce titre, RFF ne peut pas s'engager sur un modèle d'exploitation. Seul la future entreprise exploitante, SNCF ou autre, aura

pouvoir de définir le futur service en fonction de l'estimation du marché.

Le dossier du maître d'ouvrage présente à ce titre une carence notable. Il est donc nécessaire de joindre à ce dossier, l'expertise motivée de la future entreprise exploitante.

Ce que nous attendons

Nous, écologistes, optons pour un scénario pragmatique : offrir une offre de transport ferroviaire au plus grand nombre qui soit fiable et construite dans des délais raisonnables, avec des coûts d'investissement qui ne vont pas siphonner la totalité de la capacité d'endettement des collectivités locales pour 25 ans.

Ce qu'attendent les usagers c'est un transport public, de préférence ferroviaire, confortable, bien cadencé, respectant ses horaires, intégrant les normes d'accessibilité et dispensant dans la mesure du possible de l'usage de l'automobile pour le rejoindre.

Ce qu'il faut aujourd'hui exiger en matière de grille horaire

- Une large amplitude (l'activité humaine tend vers 6h-24h).
- Un véritable cadencement sans « trous ».
- Des correspondances intramodales et intermodales (IC, TER, busCG) adaptées et respectées.

Désengorger le Mantois

Sur ce tronçon de Mantes en direction de Paris, la création d'une ligne nouvelle apparaît comme incontournable. En ce qui concerne la Normandie, la destination terminus Paris St Lazare devrait être maintenue avec ou sans desserte de La Défense dans la mesure où le service banlieue de Mantes est reporté sur la ligne du RER E, allégeant en conséquence les groupes V et VI de Paris St Lazare.

La desserte d'Evreux

Evreux est sans doute la seule sinon l'une des rares capitales départementales à ne pas être connecté à sa capitale régionale Rouen. Le projet de liaison TER a été gelé à l'occasion du débat public sur la ligne nouvelle. Force est de constater que les différents scénarii prennent peu ou mal en compte la problématique du bassin de vie situé entre Rouen et Evreux (Pont-de-l'Arche-Alisay, Val-de-Reuil, Louviers, Acquigny...Gravigny). Pourtant le potentiel de déplacement est considérable. Il n'est pas envisageable de sacrifier ces agglomérations sur l'autel de la vitesse. Si le projet, tel qu'il est présenté actuellement, ne donne pas de garantie à ce niveau, il doit impérativement être complété par une desserte de type TER, plus proche des problématiques locales par réutilisation complète ou partielle de l'ancienne ligne. Dans cette configuration, elle devra même être engagée sans attendre une hypothétique réalisation de ligne nouvelle compte tenu de la situation actuellement très dégradée des transports publics dans cette zone.



Dans cette perspective, le recours à la technologie du Tram-Train semble incontournable puisqu'il s'agit d'une réouverture de ligne et que le décret « Bussereau » interdit dans ce cas les passages à niveau. La conséquence malheureuse est la limitation de vitesse à 100 km/h des Tram-Trains en particulier sur le tronçon Rouen - St Pierre-du-Vauvray. La contrepartie positive est de permettre la réanimation sur ce trajet, des gares sacrifiées lors de la mise en œuvre du cadencement version 2009 grâce aux qualités de démarrage de ces matériels.

La gare rive gauche

Le seul site pertinent semble être celui de « Saint Sever » du fait de l'espace disponible et de l'interconnexion possible au réseau de transport en commun. Néanmoins, la nécessité de réaliser un tunnel de plusieurs kilomètres pour rejoindre la rive droite fait peser de sérieux doutes sur la faisabilité financière du projet dans des délais raisonnables. Dans ce contexte, il faut envisager de phaser le projet en fonctionnant dans un premier temps avec deux gares (Rive droite : trafic en direction du Havre, rive gauche : terminus à Rouen). L'objectif est d'éviter un blocage de l'ensemble du projet au vu du coût de réalisation du tunnel.

Le fret ferroviaire

Point positif du dossier : la volonté de développer le fret ferroviaire entre les ports du Havre, de Rouen et l'Île de France en remarquant que, jusqu'à ce jour, les pouvoirs publics français et plus particulièrement hauts-Normands ont tout misé sur le fret routier, tandis que nos voisins de Rotterdam ou d'Hambourg ont su promouvoir et prioriser le fret ferroviaire. Il n'est jamais trop tard pour bien faire.

Cependant, il n'est question que de développer l'économie portuaire au travers d'un « Seine Gateway » ce qui est une vision pour le moins réductrice du transport des marchandises.

Il n'y a plus de politique de développement des embranchements particuliers en dehors des zones portuaires.

À l'opposé de ce qui se passe outre-Rhin, le fret par wagons isolés a été condamné à disparaître au niveau national et plus particulièrement en Haute-Normandie par la fermeture du triage de Sotteville-lès-Rouen.

Les opérateurs concurrents tel ECR ne développent pas de nouveaux trafics mais vampirisent par dumping social les trains complets de la SNCF.

On attend toujours d'hypothétiques opérateurs de proximité.

Relancer le fret ferroviaire tombé au tiers de ce qu'il était en 1974 nécessite une volonté politique qui semble encore absente de l'étude qui nous est proposée.

Résumé du cahier d'acteur

La situation actuelle

La ligne Paris SL- Rouen-Le Havre se présente comme la colonne vertébrale d'un réseau de voies ferrées aux branches mortes ou peu actives. Le service voyageur, mixage de TER et d'Intercité, se présente comme une tentative approximative de service cadencé. Aucune recherche de multimodalité concernant les horaires et les correspondances n'a été vraiment tentée en Haute Normandie entre les trois niveaux d'autorité organisatrice des transports.

Le projet LNPN

Le projet d'une ligne nouvelle, de par son ambition, s'inscrit dans une perspective lointaine et ne répond pas en cela à l'urgence sociale et environnementale. Il n'est pas tenu compte des besoins de déplacement locaux. Les projets régionaux sont stoppés faute de finances publiques. Nous pouvons entrevoir avec inquiétude la mise en œuvre d'un PPP

(partenariat public privé). Le tunnel de franchissement de la Seine suivi de la remontée sur le plateau, n'est pas pris en compte dans l'étude. Relancer le fret ferroviaire nécessite une volonté politique qui semble encore absente du projet.

Notre attente

Nous voulons une offre de transport ferroviaire pour le plus grand nombre qui soit fiable, construite dans des délais et à des coûts raisonnables, un transport public offrant une large amplitude horaire, bien cadencé, respectant des correspondances intramodales et intermodales, confortable, intégrant les normes d'accessibilité et dispensant dans la mesure du possible de l'usage de l'automobile. La création d'une ligne nouvelle paraît incontournable sur le tronçon de Mantes en direction de Paris. Le bassin de vie situé entre Rouen et Evreux dont le potentiel de déplacement est considérable doit impérativement être traité par une ligne TER.

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)