

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Groupe socialiste au Conseil régional d'Île-de-France



GRUPE SOCIALISTE AU CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

Le groupe socialiste au Conseil régional Île-de-France compte 61 élus et est présidé par Guillaume BALAS. Premier groupe de la majorité régionale, l'action du groupe socialiste s'inscrit dans les valeurs de solidarité, de justice sociale, d'innovation économique et d'écologie.

Les transports constituent la priorité de la Région Île-de-France : le groupe socialiste considère en effet qu'il est urgent de rénover le réseau existant, notamment les RER, mais aussi de développer une offre nouvelle (bus, tramways, etc.).

Dans ce cadre, le développement du réseau grande vitesse auquel participe la LNP répond pleinement aux exigences de meilleure desserte et de maillage du territoire francilien. C'est pourquoi, le groupe socialiste soutient pleinement le développement de la Ligne nouvelle Paris Normandie.

COORDONNÉES

Groupe socialiste
Conseil régional Île-de-France
57, rue de Babylone
75007 Paris

La Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNP) au service d'une meilleure desserte du Nord Ouest francilien et du développement de ce territoire

Le projet de SDRIF adopté le 25 septembre 2008 par le Conseil Régional d'Île-de-France présente un schéma global et ambitieux de développement des transports régionaux et interrégionaux. Il retient notamment le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie comme une véritable opportunité de desserte nouvelle du territoire de la vallée de la Seine – en reliant efficacement Paris, le secteur Confluence, Nanterre, Mantes, Caen, Rouen, Evreux et Le Havre.

Le groupe socialiste du Conseil régional d'Île-de-France estime que le projet LNP, tant par ses effets directs qu'indirects, relève d'une triple nécessité : locale en améliorant la desserte francilienne entre Mantes et Paris d'une part et en permettant des liaisons de proximité sur le territoire normand d'autre part ; régionale en améliorant la desserte entre l'ensemble du Bassin Parisien et les régions normandes voisines ; et internationale en développant les connexions vers l'Europe du Nord, l'accès à l'aéroport de Roissy et en ouvrant l'Île-de-France sur la façade maritime normande.

Le groupe socialiste du Conseil régional d'Île-de-France se prononce pour des gares de la LNP qui permettent une réelle desserte de la Région Île-de-France : une gare dans le secteur de Confluence, une gare à Mantes et une desserte « en ligne » dans le secteur de Nanterre-La Défense.

Le groupe socialiste considère que **les possibilités de nouvelles dessertes en Île-de-France permises par la LNP sont une nécessité pour la désaturation du réseau** de l'ouest francilien. Il souhaite donc qu'elles soient très largement exploitées.

Le groupe tient particulièrement **aux implications sociales et économiques de ces nouvelles dessertes pour le territoire du nord ouest francilien**.



Des gares pour la LNP qui permettent de desservir l'ouest de l'Île-de-France

Le groupe socialiste se prononce pour l'implantation d'une gare Confluence

A ce stade des études techniques, la localisation de la gare à Achères Grand Cormier est favorisée pour le maillage qu'elle permettra avec le réseau existant.

Une gare au cœur du réseau francilien

- La Confluence Seine Oise est un atout majeur pour l'axe de la Seine et le Grand Paris.
- Une gare Confluence sera associée à un pôle d'échange multimodal qui sera relié aux RER A et E, ainsi qu'à la tangentielle Ouest.
- Elle permettra un accès à la grande vitesse, non seulement pour la Normandie mais aussi à un grand nombre d'habitants du Val d'Oise et des Yvelines.
- Elle reliera par ailleurs les grands aéroports que sont Roissy et Orly.

Une gare au cœur d'un pôle économique

- La Confluence Seine-Oise regroupe 350 000 habitants et 150 000 emplois : le poids de ce territoire charnière le positionne comme l'un des quatre grands pôles de l'axe Paris Normandie.
- La gare serait située dans l'aire d'influence de Cergy qui compte 200 000 habitants et 100 000 emplois. Le territoire de l'agglomération de Cergy est un territoire stratégique du SDRIF et constitue un pôle de rayonnement économique international à conforter.
- Le potentiel économique de ce secteur est fort : Cergy-Pontoise est doté de quatre grands parcs d'activités, automobiles - équipementiers, aérospatiale - défense, technologies numériques et cosmétiques santé adossés à un pôle de recherche et d'enseignement supérieur. S'y ajoute le potentiel économique de Confluence avec les usines Peugeot à Poissy et les éco-industries de la boucle de Chanteloup.
- La constitution au sein de la Confluence d'un pôle logistique de premier ordre, lié à la mise en service du canal Seine-Nord et du port multimodal « Seine Métropole » (à Achères) à l'horizon 2017-2020, ouvre par ailleurs des perspectives majeures de développement qu'une gare ne peut que renforcer.

Le groupe socialiste se prononce pour une gare dans le Mantois et la Seine Aval

Un arrêt impératif à Mantes-la-Jolie, en amont de la bifurcation entre la Haute et la Basse Normandie

- Le passage à Mantes est impératif et doit répondre à un double objectif : offrir un accès à la liaison rapide et décharger la liaison RER EOLE pour permettre des renforts d'offres. La liaison LNP complètera le maillage intermodal qui articule les réseaux locaux en total développement dans le secteur (futur TZEN notamment).
- Le Mantois et plus globalement le territoire de la Seine Aval sont des territoires en plein développement en termes de constructions de logements et de créations d'emplois. La LNP confortera sa place de territoire pivot de l'axe de Seine.

- Le groupe socialiste sera très vigilant quant au contournement – déjà envisagé – de cette future gare. L'objectif pour le développement du Mantois est que la LNP puisse bel et bien desservir cette gare de façon régulière et quotidienne.

Le groupe socialiste se prononce pour une desserte « en ligne » dans le secteur de Nanterre – La Défense et pour une gare à Nanterre - La Folie

Une desserte en « ligne » à privilégier

- La desserte en « ligne » doit permettre les arrêts consécutifs dans le secteur de La Défense puis à Saint-Lazare.
- Elle permettra donc d'augmenter les arrêts dans le secteur de la Défense.



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.

Gares en ligne (Source RFF)

Une gare à Nanterre – La Folie pour promouvoir un rééquilibrage territorial entre Nanterre et La Défense

- Le territoire de Nanterre - La Défense est un territoire stratégique du SDRIF.
- Une gare à Nanterre-La Folie permettra de répondre à la nécessité de réguler de façon globale les implantations économiques à l'échelle de Nanterre - La Défense : déconcentration des emplois de la Défense vers Nanterre.
- Une gare à Nanterre-la Folie s'avère plus facile pour des questions d'emprises territoriales et d'exploitation. En conséquence, le coût sera nettement moindre à celui d'une gare à La Défense même.
- Elle permettra le maillage avec le RER E et le réseau Grand Paris Express et un accès facile vers Roissy notamment.
- Si Nanterre-La Folie est retenue, trois gares seront implantées dans ce secteur : gare du réseau Grand Paris Express, gare d'Eole et gare LNP. Une coordination sera nécessaire pour permettre la mise en œuvre de ces trois gares de façon efficace et sans surcoût.

Le groupe socialiste se prononce pour que le terminus de la LNP se situe en gare Saint-Lazare

La gare Saint-Lazare comme gare terminus de la LNP, maintenue dans son rôle de grande gare parisienne desservant la Normandie

- L'arrivée de rames TGV en gare Saint-Lazare nécessiterait l'allongement des quais actuels.
- L'aménagement de la gare Saint-Lazare doit donc faire l'objet d'études et de débats.



La LNPn au service du développement économique de notre territoire : les enjeux en matière de fret

Le groupe socialiste considère que les enjeux fret de la LNPn sont majeurs pour l'Île-de-France

La LNPn : un levier pour la dynamique économique du territoire

- La LNPn doit permettre de dynamiser l'économie normande et francilienne qui représente 34 % du PIB national.
- Elle doit permettre de répondre à deux défis majeurs que sont l'affirmation de la région Ile-de-France dans la compétition des métropoles mondiales en la dotant d'une façade portuaire et maritime ; et la compétitivité des ports du Havre, de Rouen et de Caen en les reliant plus efficacement aux zones économiques de l'Europe du Nord et au bassin d'emplois francilien.

La LNPn : les incidences positives en matière de fret

- La dimension fret du projet est essentielle pour la compétitivité des ports de l'axe Seine, notamment le Havre mais aussi pour l'Île-de-France qui a besoin d'une liaison plus performante avec la Basse Seine.
- La Commission Européenne propose de retenir l'axe Paris – Rouen – Le Havre dans le noyau central du réseau transalpin ; la future ligne nouvelle Paris-Normandie concourra au dynamisme de cet axe fret, en pleine cohérence avec le projet de transport de marchandises baptisé « maillon ouest », soutenu par les 8 Régions du bassin parisien.
- Dans cette logique, il apparaît nécessaire de travailler à une desserte fine en fret sur les territoires stratégiques, comme la Défense Seine Arche, où la mobilisation d'infrastructures en voie d'abandon pourrait être envisagée (notamment dans la zone dite des Guillaeraies (port de Nanterre Rueil) et des Papeteries (Nanterre)) et de raccorder le secteur de la Défense au sens large au réseau fret que la LNPn permettra de développer.
- Concernant le projet d'ouverture de la ligne Gisors / Serqueux, aux trains de fret, des informations complémentaires sont demandées sur les mesures de protection environnementale et de protection contre les nuisances pour les zones habitées qui seront traversées (Cergy-Pontoise, Herblay, Argenteuil, etc.).

La LNPn offrira des solutions de desserte nouvelle de l'ouest francilien

Le groupe socialiste est favorable à la LNPn en Île-de-France pour l'amélioration du réseau qu'elle induit dans notre région

Une situation actuelle tendue qui engendre une mauvaise fiabilité du réseau

- Le système ferroviaire est actuellement utilisé aux limites de ses capacités, tant en matière de matériel roulant (avec des taux d'occupation moyen supérieurs à 90% et la diminution du nombre de places assises) que d'infrastructures.
- A Mantes, les trains normands s'insèrent dans la trame de circulation Transilien avec de nombreux conflits de circulation et des trafics hétérogènes.
- Sur les mêmes circuits, circulent donc des trains très différents (très rapides sans arrêt ou omnibus assurant une desserte locale).



L'intermodalité offerte à La Défense et à Saint-Lazare (Source RFF)

La LNPn doit permettre de répondre à la saturation des infrastructures ferroviaires existantes et de densifier l'offre régionale de transports

- La libération de voie induite par la LNPn doit permettre de dédier la ligne actuelle à Eole et de répondre aux besoins d'accroissement de l'offre dans l'ouest francilien en permettant de renforcer l'offre du RER A sur les branches qui le nécessitent en lien avec le nombre de voyageurs.
- Ce projet a donc des retombées directes sur l'Île-de-France avec l'opportunité de renforcer la desserte du Mantois Seine-Aval et du Val d'Oise.
- L'objectif est ainsi de pouvoir répondre aux sollicitations exprimées lors du débat public Eole, en particulier celles de Houilles, Sartrouville, Maisons-Laffitte.
- Une grille de desserte renforcée permettra la circulation de trains marquant l'arrêt à Sartrouville, en correspondance avec la tangentielle Nord, à Houilles, permettant de restituer la diminution de l'offre dans la boucle de Montesson, et à Maisons-Laffitte.
- Cela renforcera la desserte du pôle financier de la Défense par le RER A et le RER E.
- A plus long terme, la LNPn doit permettre l'accompagnement du Mantois-Seine Aval avec davantage de trains directs ou semi-directs pour Mantes, Les Mureaux et Poissy. Une meilleure utilisation de l'infrastructure du groupe VI (Paris Mantes par Conflans) permettrait de renforcer cette offre.
- Elle pourra permettre de renforcer la desserte de Cergy-Pontoise, en basculant les missions du RER A de la branche Poissy sur la branche de Cergy, ce qui représenterait un doublement de l'offre. Ce basculement pourrait être compensé par un développement de l'offre Eole à Poissy. Cela aurait d'autant plus de sens qu'il y a environ 70 000 voyageurs jours sur la branche Cergy contre environ 20 000 sur la branche Poissy.
- Une gare du RER E à Confluence est par ailleurs souhaitable dans le cadre d'une gare LNPn à Confluence.
- La LNPn s'inscrit dans le futur maillage des transports franciliens en assurant la connexion avec le réseau Grand Paris Express.

Une meilleure desserte liée à la LNPn aura des implications sociales et économiques majeures pour les habitants du territoire

- Voyager dans de meilleures conditions permet une gestion des temps professionnels et personnels sereine.
- Offrir une meilleure desserte, c'est permettre à chacun plus de mobilité.



- Des temps réduits vers le cœur d'agglomération et des conditions de parcours fiables auront des incidences sur le développement économique du nord ouest francilien.
- C'est rendre à la question des transports son rôle majeur en matière d'aménagement du territoire en permettant d'accompagner les efforts faits par les maires bâtisseurs en grande couronne, où se situe la majorité des réserves foncières de l'Île-de-France. C'est pourquoi ces efforts en matière de logements sont accompagnés par exemple par le GP3 à Cergy-Pontoise et en Seine Aval où la région soutient la construction de logements. Il est donc logique que des équipements structurants accompagnent la venue d'une nouvelle population afin de lui permettre de se loger et de travailler dans son bassin de vie ou autour, aux entreprises de s'installer, à la recherche de se développer...

La LNPN et ses incidences environnementales

Le groupe socialiste souhaite que la dimension environnementale soit pleinement prise en compte

- La LNPN participe aux objectifs fixés par le PDU de moins 20% d'émissions de gaz à effets de serre et de plus 20% de déplacements en transports en commun d'ici 2020.
- Elle s'inscrit pleinement dans les objectifs du Grenelle de l'environnement d'augmenter de 25% le fret non routier.
- Le groupe socialiste aura une attention particulière afin de minimiser l'impact des travaux sur les exploitations agricoles.
- La situation du projet et les gares envisagées, avec des traversées de Seine, incitent à une certaine prudence quant à la prise en compte des contraintes environnementales qui sont très fortes sur ces sites bordant la Seine et traversant les vallées affluentes comme l'Oise.
- Ces problématiques doivent impérativement être traitées en amont pour l'adoption du tracé.

Résumé du cahier d'acteur

Le projet de ligne nouvelle constitue pour nos concitoyens et les collectivités un réel atout. Faisant d'ores et déjà l'objet d'un large consensus, il permettra de compléter les investissements engagés dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, de mettre en valeur la métropole régionale, 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.

Le groupe socialiste au Conseil régional Île-de-France se prononce pour :

- **Des gares qui desservent l'Île-de-France**
 - une gare Confluence
 - une gare à Mantes-la-Jolie
 - une gare à Nanterre-La Folie
 - une desserte « en ligne » dans le secteur de Nanterre-La Défense
- **Un renforcement de l'activité fret au bénéfice de la façade maritime normande et de l'ouverture vers la mer du territoire francilien.**
 - **Une desserte plus fine de l'ouest francilien**, avec de nouveaux arrêts sur la ligne E du RER dans la boucle de Seine à Houilles et Sartrouville et à Confluence notamment.

Pour toutes ces raisons, le groupe socialiste est donc favorable à la mise en œuvre de la Ligne Nouvelle Paris Normandie.

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)