

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Véolia Transdev



VEOLIA TRANSDEV

VéoliaTransdev est une entreprise qui a pour volonté de proposer et de mettre en œuvre des solutions de mobilité innovantes, sûres et durables au service de l'harmonie des territoires. Le déploiement des savoir-faire de VéoliaTransdev porte sur toute la palette des offres de mobilités collectives (transports ferroviaires et routiers, urbains et interurbains, fluviaux et maritimes) et individuelles (transports à la demande, auto-partage, vélo...).

Multimodalité, intermodalité et services à la clientèle sont les trois leviers combinés par VéoliaTransdev dans le champ de la mobilité pour répondre aux attentes quantitatives et qualitatives des territoires et servir les projets d'aménagement des collectivités territoriales. VéoliaTransdev représente sur 28 pays d'implantation un chiffre d'affaires consolidé de 8 milliards d'euros, 119 000 collaborateurs, 3,3 milliards de voyageurs transportés annuellement, 60 000 véhicules et est leader en France (3 milliards d'euros de volume d'affaires, plus de 40 000 collaborateurs).

COORDONNÉES

Veolia Transdev
17, rue La Pérouse - CS 21674
75773 Paris CEDEX 16
Site : www.veoliatransdev.com/fr/
Contact : Francis GRASS – Directeur Délégué
Mail : francis.grass@veoliatransdev.com
Tél : 01 71 75 03 41

Un nouvel espace de mobilités ouvert par la LNPN

Avec près de 10 000 collaborateurs et 4 600 véhicules engagés sur les deux territoires normands et franciliens pour transporter annuellement 350 millions de voyageurs, Veolia Transdev est un opérateur de mobilité et un acteur économique particulièrement impliqué sur ces deux territoires concernés par le projet de LNPN. L'action de VéoliaTransdev s'y déploie sur les agglomérations du Havre, de Rouen, de Dieppe, Louviers et Verson ou sur les lignes régulières départementales et scolaires de l'axe Seine en Normandie ainsi que sur les réseaux de bassin du quart Nord-Ouest de l'Île de France.

Sur ces bases, VéoliaTransdev entend, par la présente contribution, apporter ses réflexions au Débat Public relatif à la Ligne Nouvelle Paris Normandie.

La LNPN est l'expression d'une nouvelle dimension du Grand Paris et de son ouverture sur la façade maritime de la région capitale. Son impact sur le corridor de mobilité de l'axe Paris-Seine-Normandie est dans ce cadre à appréhender aux échelles nationale, interrégionale, intra-régionale et urbaine.

Au-delà des caractéristiques intrinsèques du projet (tracé, offre, etc.) son « environnement mobilité » (accès aux gares, intermodalité, tarification, etc.) ainsi que la qualité opérationnelle du service rendu seront déterminants pour asseoir le rayonnement de la LNPN et son maillage avec les hinterlands nationaux, régionaux et urbains.



La définition des caractéristiques du projet au service de l'axe Paris - Seine - Normandie

Le choix du tracé constitue l'élément clé du projet d'infrastructure complexe qu'est, au regard des différents objectifs d'aménagement du territoire qui lui sont assignés, la LNPN.

Chacun des trois scénarii initialement présentés dans le dossier du maître d'ouvrage permet de répondre aux objectifs de la ligne nouvelle :

- apporter une réponse au fort accroissement de la demande de déplacements sur l'axe Paris- Seine- Normandie et répondre aux besoins de déplacements tant radiaux (Paris - Normandie) que tangentiels (Haute-Normandie - Basse-Normandie) ;
- améliorer les relations entre la Normandie et l'ensemble du territoire français par un temps de parcours compétitifs, notamment en comparaison du mode routier ;
- remédier, par l'augmentation de la capacité, à la saturation des infrastructures ferroviaires existantes (Tronçon Paris-Mantes et nœud ferroviaire de Rouen en particulier) et concourir, en complément du projet stricto sensu, au développement du transport ferroviaire, qu'il s'agisse de transport de voyageurs (RER E notamment) ou de fret (liaison Port du Havre- Ile-de-France) ;
- proposer sur les liaisons concernées des temps de parcours attractifs ;
- améliorer globalement la qualité du service offert aux voyageurs.

Parmi les différents tracés étudiés, le scénario alternatif AB, issu des premiers éléments du débat public, paraît cela étant constituer, au regard des avantages qu'il présente, une solution combinant plus particulièrement :

- dessertes proposées répondant aux besoins de déplacements tant radiaux (Paris - Normandie) que tangentiels (Haute-Normandie - Basse-Normandie) ;
- temps de parcours compétitifs, notamment en comparaison du mode routier ;
- coût global d'investissement du projet.

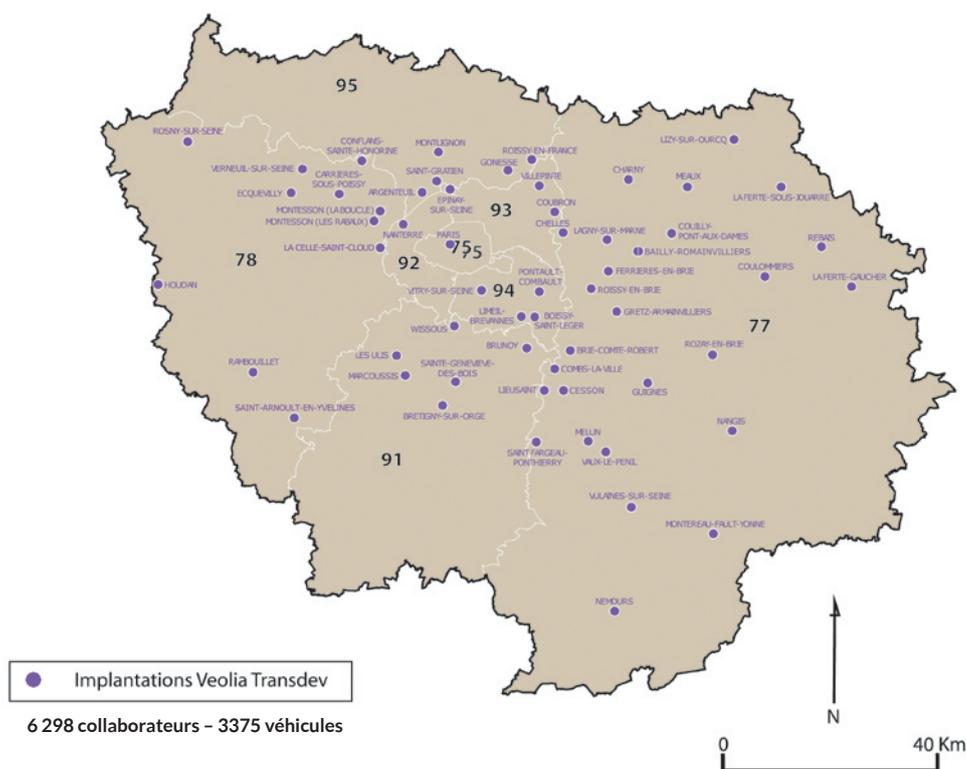
Parallèlement au choix du tracé lui-même, la détermination des sites d'implantation des gares intermédiaires est un élément essentiel du projet. Ces gares, au-delà de leur insertion dans le tissu local devraient en effet, à chaque fois qu'une solution technique le permet, garantir des **connexions efficaces** avec le réseau ferroviaire existant. En ce sens, les gares nouvelles prévues à Rouen (gare Saint-Sever), à Evreux, à Nanterre-La Défense et, en option, à Achères (gare Confluence) devraient être, chacune dans leur environnement propre, connectées aux réseaux TER, RER, Transilien, Tangentielle Ouest et/ou Grand Paris Express. Plus particulièrement, l'implantation de la gare Confluence devrait être techniquement compatible

avec un raccordement de la LNPN au réseau des LGV via les infrastructures existantes, et ce indépendamment de la réalisation du barreau Nanterre-La Défense - Saint-Denis - Roissy, dont la programmation reste à arrêter.

Cette compatibilité, qui nécessiterait cela étant des aménagements complémentaires sur l'infrastructure existante (grande ceinture), permettrait la mise en service de trains à grande vitesse intersecteurs dès l'ouverture de la LNPN.

Au-delà de la seule infrastructure nouvelle, la LNPN prendra pleinement sa dimension d'aménagement du territoire si les trains l'empruntant assurent une **irrigation fine du territoire normand**. En ce sens, la modernisation (électrification, relèvement de la vitesse, adaptation de la signalisation en vue de l'accroissement du débit) de tronçons de voies ferrées classiques (Rouen - Dieppe, Saint Lô - Coutances, Trouville-Deauville - Dives-Cabourg) constituerait le complément naturel du projet de ligne nouvelle.





Principales implantations de VEOLIA TRANSDEV en Ile-de-France

La prise en compte de « l'environnement mobilité » du projet

Le traitement des différentes problématiques portant sur « l'environnement mobilité » de la LNPN et non sur le seul volet relatif à l'infrastructure est à prendre en compte et interpelle à de multiples égards le cœur de métier de VéoliaTransdev.

Pour être pleinement efficace, la nouvelle infrastructure devra intégrer les déplacements en amont et en aval : se rendre facilement et rapidement à une gare de la LNPN ; pouvoir accéder à d'autres modes de transport en gare d'arrivée. Ce sont donc de **nouvelles chaînes multimodales de déplacement** qui ont vocation à être initiées ou redessinées par la LNPN.

L'adaptation, le développement ou le redéploiement de l'offre des réseaux urbains comme des dessertes par les transports collectifs routiers interurbains constituent ainsi des leviers d'accompagnement privilégiés pour créer les conditions de continuité attendues par la clientèle. Ces différents points devront faire l'objet, dès la phase d'étude approfondie du projet, d'une approche et d'un traitement particulièrement soignés.

La puissance, la visibilité et la qualité des **interfaces** entre la LNPN et son système de rabattement ou de diffusion de la mobilité seront ainsi largement gages de la performance globale induite par ce nouvel axe lourd, notamment en termes de rapidité des déplacements.

Deux composantes importantes sont à souligner dans cette logique :

1. La première tient à la dynamique de **recomposition urbaine** qui est attachée à la conception de pôles gares sur l'axe de la LNPN.
La nouvelle gare de Rouen pourrait ainsi conduire à faire émerger un nouveau lieu de centralité, et donc de vie et d'intermodalité, dans la cité normande. La création des gares de Nanterre-La Défense, d'Achères (Confluence), de Louviers-Val-de-Reuil et d'Evreux serait également de nature à structurer les projets d'aménagement urbain de ces territoires.
2. La seconde est propre à la problématique de la tarification qui, en fonction de son niveau comme des facilités d'usage qu'elle permet, est une variable essentielle d'attractivité de l'offre de transport public autour de la LNPN. Liée aux grands équilibres économiques des dessertes, la question est certes complexe mais méritera à l'évidence d'être traitée.
Il s'agira notamment, au travers de formules d'abonnements combinés et multimodaux sur l'axe de la LNPN, de limiter les effets de « frontières tarifaires » à l'articulation des régions francilienne et normande et dont la traduction sur les pratiques de rabattement sur gare est connue.



La qualité produite au service du projet

Pour répondre à l'objectif d'un report modal significatif, la LNPN devra permettre l'augmentation de l'offre (en nombre de dessertes et en capacité), la réduction des temps de parcours, la libération de sillons sur les lignes historiques au profit des trafics TER et RER (future ligne E) en fort développement mais aussi l'amélioration significative de la qualité du service produit. Cette nouvelle infrastructure sera dans ce contexte également vecteur d'amélioration des conditions de réalisation du fret ferroviaire.

La **fiabilité du service** et, plus précisément, sa ponctualité devront ainsi apparaître en rupture avec la situation telle qu'elle est actuellement ressentie par les voyageurs.

Indépendamment de leur dimension strictement technique (vitesse maximale, capacités d'accélération, compatibilité avec la circulation sur l'ensemble du réseau des LGV, etc.), les caractéristiques du **matériel roulant** devront être définies au regard de la double nécessité d'une **capacité** élevée et d'un **confort** (espace, services, etc.) en rapport avec les attentes d'une clientèle diversifiée.

En complément de ce socle qualitatif, la capacité à promouvoir une **mobilité combinée** (LNPN + transports publics de proximité) et à mettre en œuvre une information multimodale facilement accessible et de qualité, y compris en situation perturbée, constituera un enjeu majeur dans la réussite du projet.

Au-delà de la dimension technique et commerciale du projet, telle qu'elle a été précédemment évoquée, les questions d'ordre institutionnel impactant la définition du service (coexistence de liaisons à caractère national, interrégional et intra-régional relevant d'autorités organisatrices différentes) imposeront l'**émergence de solutions garantissant la coordination de l'offre de transport et donc la cohérence d'ensemble du système de transport** dont la LNPN sera l'élément central.

Résumé du cahier d'acteur

Vecteur de l'ouverture de la région capitale sur sa façade maritime, la LNPN constitue le projet structurant du corridor Paris-Seine-Normandie.

Le choix du tracé constitue l'élément clé du projet de la LNPN. Si chacun des scénarii présentés désigne l'intérêt général du projet et répond globalement aux objectifs assignés à la ligne, les avantages technico-commerciaux propres au scénario alternatif AB semblent en faire, à ce stade des analyses, une solution intéressante. Parallèlement au choix du tracé, la détermination des sites d'implantation des gares doit garantir des connexions efficaces avec le réseau existant, y compris celui des LGV. La LNPN prendra par ailleurs sa pleine dimension si sa création s'accompagne d'un processus complémentaire d'adaptation des offres de mobilité assurant l'accessibilité à cette nouvelle infrastructure et la diffusion de son rayonnement sur les territoires...

Dans son « environnement mobilité », la LNPN fera ainsi émerger de nouvelles chaînes multimodales de déplacement

qui auront vocation à être soutenues par le développement ou le redéploiement des réseaux de transports collectifs urbains et interurbains. Les interfaces entre la LNPN et son environnement, intégrant la recomposition urbaine autour des gares et le traitement des problématiques de tarification, seront ainsi gages de la performance du projet.

L'objectif de report modal lié à la LNPN ne pourra être atteint qu'au prix d'une amélioration de la qualité. La fiabilité du service, le choix d'un matériel roulant adapté et la performance de l'information voyageurs devront faire l'objet d'un traitement soigné.

Au-delà des volets technique et commercial, les questions d'ordre institutionnel découlant de la coexistence de liaisons relevant d'autorités organisatrices différentes imposeront l'émergence de solutions garantissant la cohérence du système de transport dont la LNPN sera un élément central.

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)