

Commission de débat public.

A104. La ligne de Grande Ceinture dans le projet

Tout d'abord, je dois féliciter la commission de débat public pour les vertus dont elle fait preuve vis à vis des particuliers et associations qui suivent de près ce dossier, et qui ont appris entre autre, au cours des différents débats :

- que l'échangeur A15 / RN 184 était en cours d'étude à la DDE95, avec une solution sans croisement,
- Que la ville d'Eragny avait un projet de réhabilitation de la RN184 dans sa commune,
- que la DDE78 avait le projet de créer un échangeur A14 / RN13 vers Chambourcy et l'intention d'utiliser la A14 en direction province pour soulager l'A13.
- Que le projet du pont d'Achères était en bonne voie,
- et que la DDE 78 devait améliorer la circulation et la sécurité dans la forêt de Saint-Germain, mais ce dernier point était connu, ayant fait l'objet d'une consultation publique.

Il aurait été intéressant de trouver ces différents projets dans le dossier du maître d'ouvrage, même si par ailleurs, ils auraient pu être indépendants du projet lui-même. Mais avec les différentes variantes...

Concernant la ligne de grande ceinture que tout le monde souhaite voir réhabiliter, il m'a toujours semblé curieux que les plus ardents défenseurs de cette ligne soient les maires de Saint-Germain et de Poissy, alors que les pouvoirs de tutelle et la Région semblaient ne pas s'y intéresser.

La réponse est venue du Directeur de la DREIF au cours de la réunion thématique du 30 mai, où ce dernier reprochait au

représentant de l'association de défense de cette ligne d'avoir « tuer » le projet en refusant le passage du fret.

Sur ce point, je partage totalement cet avis et j'irais plus loin.

Retenir pour cette ligne un matériel hybride, de type tram-train, n'a pas grand sens dans la mesure où l'on sait que les résultats de ces types de matériels ne sont pas probants, ni en terme de capacité de transport, ni en terme d'économies, ni en terme d'entretien.

La SNCF a suffisamment de type de matériel roulant qu'il faille encore en inventer.

Assurer une correspondance à la gare du RER A à Saint-Germain est également une fausse bonne idée. La ligne de rocade doit assurer les correspondances avec les lignes qui la croisent, et pas plus.

La zone d'influence d'une telle ligne concerne les villes qui la bordent, y compris avec des rabattements en TC de surface, mais pas obligatoirement des correspondances avec d'autres modes lourds si ces dernières sont trop éloignées.

Ces seules remarques m'ont parues insuffisantes pour justifier de l'attitude des différents protagonistes, et je suis allé en forêt voir de plus près en quoi consistait cette ligne.

Non seulement elle traverse le golf à ciel ouvert avec une forte pente de Saint-Germain vers Poissy, mais elle traverse des zones denses en habitat collectif et individuel sur Poissy. Les riverains ne manqueraient pas de manifester si cette ligne devait reprendre du service.

Ce cas ressemble étrangement au problème rencontré sur la petite ceinture à Paris et c'est pour cela, de mon point de vue, que les maires incriminés ont beau jeu de vanter les mérites d'une telle ligne en accusant le président de la région et les services de l'Etat de n'en rien faire, sachant eux-mêmes que cette ligne ne sera jamais réhabilitée.

C'est la raison de la proposition qui figure dans le dossier « Autre Projet », où le tracé de la ligne de Grande Ceinture abandonnerait son tracé actuel entre La RN190 et la ligne de Mantes rive Gauche, pour un autre tracé qui longerait au sud cette RN190, tout en descendant progressivement en dessous du niveau du sol, et retrouverait le tunnel de la voie rapide où la voie ferrée serait aménagée sur la dalle de couverture.

Les nuisances, y compris des trains de fret, seraient alors écartées des habitations sur Poissy, et du « golf » de Saint-Germain.

Dans Poissy, les quartiers enclavés par la présence de cette ligne pourraient retrouver des liaisons inter quartier.

Pierre JOUATTE

Auteur de « Autre Projet »