



DEBAT PUBLIC

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

CONTRIBUTION DU GRAPE

Le GRAPE qui fédère 67 associations qui regroupent près de 5000 adhérents individuels a toujours défendu le principe de moins de voitures et de poids lourds sur les routes et donc moins d'effet de serre, néanmoins nous sommes opposés à la création, d'une ligne Nouvelle entre PARIS la Basse et la Haute Normandie.

Pour la région voisine de la nôtre nous laissons le soin à la population et aux associations de s'exprimer et de proposer, arguments à l'appui, des solutions alternatives que nous approuvons sans aucune réserve après en avoir pris connaissance.

Le projet soumis à Débat public et suivi par bon nombre d'administrateurs et d'adhérents de notre fédération suscite de multiples craintes à savoir :

-Un désintéressement de la SNCF pour les lignes secondaires au profit d'une nouvelle ligne considérée par certains comme une vitrine pour notre région ce qui reste à prouver.

Nous croyons opportun de souligner que le réseau actuel doit être impérativement maintenu et amélioré car il comporte, en dehors de la ligne PARIS-CAEN-CHERBOURG des lignes secondaires indispensables pour assurer l'acheminement quotidien des salariés bas-normands dont seule une faible minorité d'entre eux se rend en région parisienne.

-Le coût faramineux des travaux qui se traduira inéluctablement par des augmentations de tarif d'autant plus significatives qu'il est envisagé de faire appel à des fonds privés ayant comme principal objectif la rentabilité ce qui ne manquera pas de pénaliser une majorité d'usagers qui ne bénéficient pas de remboursements de frais.

-L'incapacité financière du RFF et de la SNCF, lourdement endettés à supporter un tel projet dont le coût du scénario le moins élevé atteint, selon les déclarations faites, 10 Milliards d'euros. Montant que nous considérons comme minimum car les dépassements dans les projets de cette ampleur sont fréquents. A ceci s'ajoute une incertitude supplémentaire : la capacité de donner priorité à un tel projet alors que la carte des grands projets de RFF affiche une demande très forte de LGV (10) régionales sur tout le territoire.

-Les atteintes aux paysages, au cadre de vie ainsi qu'aux terres agricoles déjà très malmenés. Selon les informations en notre possession le tracé d'une Nouvelle ligne sur la Basse et la Haute Normandie se traduirait par la disparition de centaines d'hectares auxquels s'ajouteraient des centaines d'hectares nécessaires au projet de prolongement du Grand Canal et de création d'un parc logistique (lié à la LNPN) à proximité du Havre qui élimineraient une grande partie des zones humides de l'estuaire de la Seine.

-La durée des travaux qui selon les souhaits des élus et des chambres consulaires devront être réalisés « en continu » avec pour objectif une mise en service de la Nouvelle ligne d'ici à 10 ans. Calendrier totalement irréaliste qui ne prend pas en compte les multiples procédures qui seront notamment engagées par les propriétaires expropriés et par les opposants au projet ce qui obligera la SNCF à procéder rapidement à un rajeunissement des lignes actuelles pour un meilleur service.

-L'obligation quel que soit le tracé retenu de créer de nouvelles gares à l'écart des villes appelées à être desservies par la Nouvelle Ligne.

En conséquence nous estimons :

-Que le doublement du tronçon PARIS-MANTES LA JOLIE (selon le projet présenté) raccordé, après avoir « shunté » la saturation de Mantes la Jolie, à la ligne actuelle en direction de Caen l'écart de 30 minutes, par rapport au temps actuel de trajet le plus court, pourrait être ramené à 15/20 minutes.

-Qu'en utilisant un matériel de traction performant le temps de trajet devrait encore être réduit et de s'approcher de l'1h15 annoncée.

Conclusion :

Nos propositions permettent :

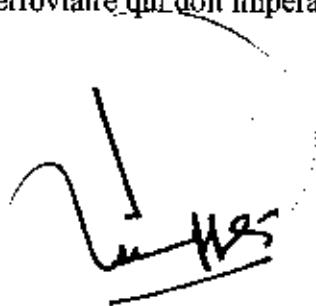
-De réduire de plusieurs milliards d'euros le montant de l'investissement prévu pour une ligne Nouvelle.

-D'offrir un service de qualité et financièrement abordable pour les usagers.

-D'encourager l'utilisation du réseau ferroviaire au détriment de la voiture.

-De ne pas handicaper le fret ferroviaire qui doit impérativement être dynamisé.

Hérouville Saint Clair,
Le 01 Février 2012

A handwritten signature in black ink, possibly reading 'L. H. S.', is written over a circular stamp. The stamp contains some illegible text and a central graphic element.