

Limitation des forts impacts sur les espaces naturels et agricoles de façon à assurer la pérennité de la vallée agricole de la Seine Aval

- La plupart des scénarii impacte fortement les espaces naturels et agricoles de la vallée de la Seine sur notre territoire en particulier. Ce projet d'infrastructure renforcerait un effet de coupure urbaine déjà marquée par le fleuve, la voie ferrée et l'autoroute A13 auxquelles viennent se rajouter les lignes électriques haute tension.
- Nous sommes attentifs à la consommation d'espaces agricoles, dont chacun s'accorde à demander la préservation. Elles sont aujourd'hui un enjeu majeur quant aux besoins alimentaires dans le monde. Ce projet risque ainsi de soustraire des surfaces importantes de terres de bonne productivité.
- Nous souhaitons des garanties quant à la pérennité de la vallée agricole de la Seine Aval (Mantes, Epône, Aubergenville, Flins, Bouafle, Chapet, Les Mureaux, Ecqueville, Vernouillet, Orgeval). Les ouvrages devront être implantés le plus proche possible de l'axe autoroutier, voire même être enterrés.
- Nous demandons que des études environnementales poussées soient menées de façon à identifier au mieux les impacts et les nuisances de façon à apporter les réponses appropriées.

Nécessaire maîtrise des nuisances sonores en traversée urbaine

- Cette maîtrise doit s'imposer dans toutes les collectivités concernées par le futur tracé de la ligne LNPN.

Structuration d'un réseau de transport régional à échéance 2030 : le pôle autour de la Défense doit être en Ile de France le nœud d'inter modalité

- Dans la perspective de la structuration de ce réseau, support de développement équilibré du territoire francilien, nous privilégions une gare LNPN en Ile-de-France assurant au mieux le maillage des différents réseaux nationaux, régionaux et locaux. En l'occurrence, le pôle autour de La Défense nous semble être ce nœud d'intermodalité assurant les liaisons entre :
 - le métro automatique du Grand Paris, fréquence élevée pour l'accès à la gare d'interconnexion de l'aéroport de Roissy
 - le RER A et E
 - la future rocade grande vitesse (train inter secteur : « TGV » province - province)

Au niveau de la Seine Aval soutien du développement de la Confluence Seine Oise par le développement d'une plateforme fret (ferré-fluvial)

- Nous sommes favorables au développement de la Confluence Seine Oise dans le cadre du contrat de développement territorial (CDT) en cours d'émergence (9^{ème} territoire du Grand Paris). Toutefois, la création d'une nouvelle gare à Achères Confluence renforcerait l'étalement urbain dans un secteur déjà fortement sollicité (OIN Seine Aval, TOL -Territorialisation de l'Offre de logement - Grand Paris) tout en créant de nouvelles contraintes environnementales, urbaines et agricoles et sans apporter de réponse effective à l'augmentation induite du besoin en transport pendulaire vers Paris et vers les zones d'emplois franciliens.
- De plus, cette hypothèse induirait sur le scénario Confluence-Chanteloup un passage en émergence par la boucle de Chanteloup dans laquelle des projets d'infrastructures lourds existent au risque de déséquilibrer ce territoire.
- En revanche, nous sommes convaincus que le secteur Confluence dispose des atouts nécessaires au développement d'une plateforme fret (ferré-fluvial) en lien avec le projet du port d'Achères et au-delà pour devenir l'avant port du Havre. Aussi, pour mailler de manière performante le réseau fret, il serait nécessaire de réhabiliter les itinéraires via :
 - la Haute Normandie : Forges-les-Eaux, Mondeville, Serqueux, Gisors et Ile-de-France en modernisant et en électrifiant la ligne
 - la future plateforme multimodale d'Orléans pour la connexion à l'autoroute ferroviaire « Benelux-France-Espagne»

Confirmation de notre opposition au tracé alternatif - hors débat – proposé par l'ARDIES 95.

- Nous nous inscrivons pleinement dans la motion adoptée par le parc naturel du Vexin lors de la commission permanente du 12 décembre 2011. Certaines communes de l'association de préfiguration seraient directement impactées : Brueil-en-Vexin, Juziers, Mézy-sur-Seine, Oinville-sur-Moncienc et Tessancourt-sur-Aubette.

Au vue de l'ensemble de ces éléments nous sommes favorables au scénario Mantes direct