

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Conseil général du Val d'Oise



CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL D'OISE

Le Val d'Oise se situe au nord de l'Île-de-France, limitrophe de la Picardie et de la Basse-Normandie. Créé en 1968 lors du redécoupage de la région parisienne, le Val d'Oise est également le département le plus jeune de l'Île-de-France, 29 % de sa population ayant moins de 20 ans. Territoire disparate et contrasté, il est composé de 185 communes, 5 communautés d'agglomération, 13 communautés de communes et compte près d'1,2 million d'habitants.

Véritable « porte d'entrée » de la métropole parisienne, le Val d'Oise est aussi un espace ouvert vers l'Europe du Nord (Grande-Bretagne, Belgique, Pays-Bas...).

A ce titre, le Conseil général du Val d'Oise s'implique activement dans les territoires de projet du Grand Paris, et dans les Contrats de Développement Territorial (CDT). Stratégiquement positionnée, la Confluence Seine Oise est aujourd'hui un territoire d'avenir dans le Grand Paris.

Coordonnées

Conseil général du Val d'Oise
Hôtel du département
2, avenue du Parc
95032 Cergy-Pontoise CEDEX
Tél. : 01 34 25 30 30
Fax : 01 34 25 33 00
communication@valdoise.fr

« Oui, à une gare TGV sur le territoire de la Confluence Seine-Oise »

« Le Val d'Oise ouvre les portes du Grand Paris sur le bassin parisien, l'Europe et le monde. Il dispose du septième aéroport mondial (le 1^{er} pour le fret) et se situe à la fois sur le « corridor » nord européen et sur l'axe Seine.

Historiquement bien desservi par les réseaux ferroviaires, il souffre cependant de retards dans la modernisation des réseaux existants et de la saturation – routière et ferroviaire – de la vallée de la Seine.

Le Val d'Oise est un département jeune et dynamique dont les habitants aspirent à une plus grande mobilité. Ils ne peuvent se satisfaire de réseaux en « cul de sac ». Ce cahier d'acteur souligne l'intérêt, pour tous ceux qui vivent et travaillent sur l'axe Seine, d'une gare d'interconnexion robuste à la Confluence Seine Oise véritable hub entre la future Ligne Nouvelle Paris-Normandie et les réseaux régionaux qui desservent le Val d'Oise et les Yvelines. »

Arnaud Bazin

Président du Conseil général du Val d'Oise

Voix express

« Les Yvelines, en liaison avec le Val d'Oise, sont engagés dans la dynamique du grand Paris. Les gares de Mantes et de Confluence doivent servir de pierres angulaires à l'émergence de ce territoire d'envergure métropolitaine à l'échelle de l'axe Seine. »

Alain Schmitz

Président du Conseil général des Yvelines

« Convaincue que la Confluence Seine-Oise est un atout majeur pour l'axe de la Seine et le Grand Paris et qu'elle contribuera à la réussite de la LNPN, l'agglomération de Cergy-Pontoise soutient la création de la gare Confluence levier de développement du territoire et d'amélioration des déplacements au quotidien des Cergypontains. »

Dominique Lefebvre

Président de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

« Il faut examiner favorablement la création d'une gare LNPN intersecteurs dans la Confluence Seine-Oise, alors que les lignes RER A3 et A5, les lignes transilienne J et L, la Tangentielle Ouest, le prolongement de la ligne E, se trouveront à la croisée des chemins dans ce secteur. »

Alain Outreman

Maire d'Achères



La Ligne Nouvelle Paris Normandie : un projet commun et nécessaire

La Ligne Nouvelle Paris Normandie concerne l'ensemble de la vallée de la Seine, de la vallée de l'Oise et tout le nord ouest de l'Île-de-France. Avec une vraie ligne TGV, ce projet doit placer Paris à moins d'une heure du Havre.

La saturation des infrastructures routières et ferroviaires de l'axe Seine pénalise lourdement le développement économique et social des vallées. Les temps de parcours et le manque de fiabilité dissuadent les voyageurs de prendre le train provoquant des encombrements insupportables sur le réseau routier national et sur les réseaux départementaux. Malgré la modernisation des ouvrages dits de navigation sur la Seine et l'Oise et la croissance du transport fluvial de marchandises, les ports du Havre et de Rouen ne peuvent pas assurer normalement leur rôle de « ports de Paris ». Le Val d'Oise supporte les nuisances dues aux infrastructures manquantes, aussi bien à l'ouest (1 700 poids lourds par jour sur la RN 184 au niveau du franchissement de la Seine ; 5 000 poids lourds par jour sur la RD 14 au nord de Cergy) qu'à l'est (saturation de l'A1 par les poids lourds en provenance d'Anvers et Rotterdam) ou vieillissant (le RER A est devenu le RER le moins fiable de tout le réseau régional francilien). Le prolongement du RER E (EOLE) et la création d'une ligne nouvelle entre Paris et Mantes permettront de satisfaire aux besoins de déplacements.

La Confluence Seine-Oise : un pôle métropolitain dynamique et équilibré

La vision gaullienne de la région Île de France a conduit Paul Delouvrier à créer deux villes nouvelles à l'ouest de l'Île de France, à Saint Quentin en Yvelines et à Cergy-Pontoise. Les réseaux de transports ont alors été prolongés, à partir de l'existant, pour relier Cergy, Pontoise, Poissy, St Germain, Versailles, Saint Quentin et Mantes à Paris de manière à satisfaire aux fonctionnalités « domicile-travail ».

Confluence Seine-Oise, un territoire en évolution

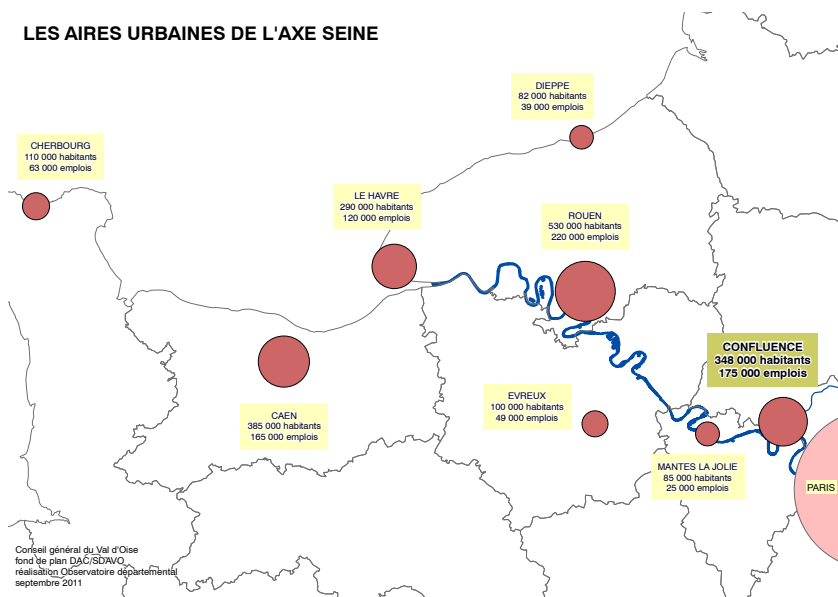
La réalité du territoire a fortement évolué depuis 50 ans et le statut de « terminus RER » est devenu pénalisant. Le territoire de Cergy Confluence compte aujourd'hui 348 000 habitants et 175 000 emplois, 90 300 actifs résident et travaillent sur ce territoire, 85 000 personnes viennent y travailler en provenance du reste des Yvelines ou du Val d'Oise, des Hauts de Seine, de

Paris ou des deux régions normandes. Il dispose d'un pôle majeur d'enseignement supérieur (universités et grandes écoles) avec 25 000 étudiants et de nombreux centres de recherche, publics et privés, associés, au travers des pôles de compétitivité, à des entreprises innovantes implantées sur l'axe Seine. Cette situation exceptionnelle est particulièrement favorable à la création d'entreprises qui trouvent sur place une main d'œuvre qualifiée et un environnement de grande qualité.

Ce territoire doit, être relié correctement à Paris et la modernisation du RER A est une priorité absolue. Il doit aussi rayonner au nord (parc naturel régional du Vexin et vallée de l'Oise), à l'ouest (Mantes - Seine Aval), au sud (plateau des Alluets, plaine de Feucherolles) et à l'est (Paris, boucle de Montesson, coteaux d'Argenteuil). Les établissements d'enseignements et les entreprises de ce territoire ont en outre de nombreuses relations avec leurs partenaires implantés en Normandie.

Point de centralité, le territoire de Confluence Seine-Oise est un véritable pôle métropolitain de l'axe Seine, au même titre que Rouen et Le Havre. Il doit être correctement relié à ces autres pôles métropolitains.

LES AIRES URBAINES DE L'AXE SEINE



Sur l'axe Seine, la confluence Seine Oise est la seconde aire urbaine de par sa taille.

Confluence Seine-Oise, un territoire d'avenir

Le territoire de la Confluence Seine-Oise a bien été présenté, dans le cadre des travaux préalables à la loi relative au Grand Paris, comme l'un de ceux au plus fort potentiel, aussi bien en matière de démographie qu'en matière d'emploi. Au rythme actuel de la construction, ce territoire se développe et devrait dépasser les 500 000 habitants et les 250 000 emplois en 2025. Il prendra une position encore plus importante si les efforts engagés pour redynamiser l'axe Le Havre - Rouen - Paris sont couronnés de succès.



Pour une gare d'interconnexion robuste à la Confluence Seine-Oise

Le département du Val d'Oise, s'est fortement mobilisé, avec celui des Yvelines, la Chambre de Commerce et d'Industrie, les établissements d'enseignements supérieurs, les communautés d'agglomération concernés et de très nombreux acteurs économiques et sociaux, pour :

- que le prolongement du RER E (EOLE) permette une desserte cadencée fiable de Poissy et Mantes et libère la possibilité d'une desserte cadencée, tout au long de l'année par le RER A modernisé,
- que la tangentielle nord permette de relier, avec un bon niveau de service, Argenteuil, Epinay, Dugny et le Bourget, au RER A à Sartrouville,
- que la tangentielle ouest permette de relier Versailles et St Quentin en Yvelines à Achères, puis à Cergy Pontoise,
- que la modernisation des installations en gare de St Lazare permette un meilleur cadencement des lignes du groupe IV vers Argenteuil, Ermont Eaubonne et au delà,
- que tous les réseaux ferroviaires desservant en radiales le Val d'Oise (RER et transiliens) aient des correspondances faciles au futur métro automatique grand Paris Express.

Cette dernière demande a été prise en compte par l'Etat et la Région Ile-de-France dans le cadre du protocole financier du 20 janvier 2011. Elles ont été transcrites dans les projets dont la réalisation a été confiée en partie à la Société du Grand Paris, le reste étant confié au Syndicat des Transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice des transports.

Achères, le site d'interconnexion le plus cohérent

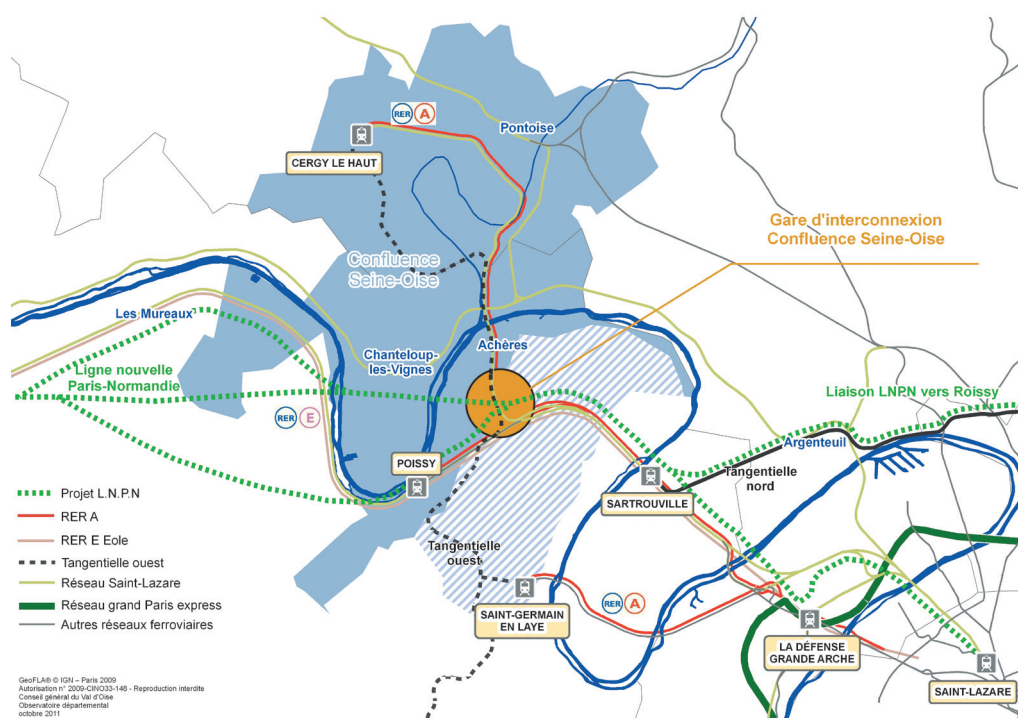
Le département du Val d'Oise se prononce en faveur de la création d'un « hub ferroviaire » au niveau de la Confluence Seine-Oise, interconnectant le réseau ferroviaire national avec le réseau régional. La création de ce « hub » au cœur de ce pôle métropolitain de 500 000 habitants, permettra d'éviter une concentration excessive des flux de voyageurs en transit dans le quartier d'affaires de La Défense.

La gare Confluence permettra les échanges entre, d'une part la LNP (Rouen, Caen, Le Havre, etc.) et les TER normands (Vernon, Evreux, etc.), d'autre part les RER E et A, les transiliens, à la tangentielle ouest et à terme la tangentielle nord. Elle permettra également les échanges avec les différents pôles de transports en commun en site propre (TCSP) envisageables au sein du territoire de Cergy Confluence.

La gare Confluence permettra d'attirer sur les TGV normands des usagers de tout l'ouest francilien désireux de rejoindre directement le réseau des lignes à grande vitesse, via Roissy, vers Lille, Strasbourg, Lyon et Marseille.

D'après les éléments présentés dans le dossier du maître d'ouvrage (Réseau Ferré de France), le site d'Achères satisfait aux nombreuses fonctionnalités d'une gare d'interconnexion des services voyageurs tout en permettant aux trains de fret en provenance du Havre et de Rouen d'accéder à la grande ceinture. Si la modernisation des lignes existantes doit permettre au fret en transit de contourner le nord de l'Île de France par Amiens, la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie redonnera de la capacité en sillons pour le fret en vallée de la Seine.

Des études complémentaires seront nécessaires pour disposer de tous les éléments de choix sur la localisation précise de la gare Confluence et sa conception dans un environnement naturel et urbain particulièrement sensible.





A Achères, la future gare d'interconnexion Confluence...

- dotera le territoire Confluence Seine-Oise d'un équipement structurant favorable à son développement,
- réduira de manière substantielle les déplacements routiers (véhicules légers, véhicules utilitaires et poids lourds) dans le grand quart nord ouest de l'Île de France, réduisant ainsi la production de CO₂ (source du changement climatique) et de polluants locaux (nuisibles pour la santé),
- confortera le plan de mobilisation pour les transports (modernisation des RER, création des tangentiels nord et ouest, réalisation des tramways et autres Transports en Commun en Site Propre),
- permettra de dégager en gare St Lazare des possibilités pour améliorer de manière très significative le cadencement des transiliens.

© Philippe Graindorge, Gerpho



La Ligne Nouvelle Paris Normandie : une nécessité mais pas la seule

La Ligne Nouvelle Paris Normandie ne résoudra pas à elle seule les difficultés rencontrées dans l'ouest francilien en matière de fret et de logistique. Pour donner aux ports du Havre, de Rouen et d'Achères leur rôle de « ports de Paris », il reste nécessaire :

- de réaliser le canal Seine Nord Europe,
- de prolonger la francilienne ouest entre Méry-sur-Oise et Orgeval pour supprimer les reports de poids lourds constatés sur les réseaux secondaires,
- de réaliser les investissements permettant aux trains de marchandises en transit de contourner l'Île-de-France,
- de réaliser au Havre un accès direct aux bassins de Port 2000, de conforter en Île-de-France le réseau des ports urbains le long des vallées de la Seine et de l'Oise de manière à pouvoir livrer les marchandises ayant, comme origine ou destination, les entreprises situées dans ces vallées et de mettre en place des services de transports combiné fleuve / route entre Le Havre et le grand territoire de Roissy.

Résumé du cahier d'acteur

La Ligne Nouvelle Paris Normandie est nécessaire pour favoriser le développement économique et social de tout l'ouest francilien, de Paris au Havre.

À l'époque de la métropolisation, il importe de bien prendre en compte la réalité de tous les pôles urbains, et de les mailler entre eux.

Le projet de LNPN ne saurait relier Paris, voire la Défense, à Rouen et au Havre en traversant à grande vitesse les « banlieues » et en ignorant ainsi la polarisation à l'ouest de l'Île-de-France.

Le territoire Confluence Seine-Oise compte aujourd'hui 348 000 habitants et 175 000 emplois. Il atteindra rapidement 500 000 habitants et 250 000 emplois. Il est au cœur d'un vaste

système urbain qui va de Versailles / St Quentin en Yvelines au sud, à Creil / Compiègne au nord, de Mantes-la-Jolie à l'ouest à Argenteuil à l'est.

La création de la gare TGV Confluence, bien interconnectée avec les RER et les tangentiels franciliens, constituera un atout majeur pour un développement dynamique et harmonieux de tout l'ouest de la métropole organisé autour de l'axe Seine. Cette gare de proximité permettra de rendre le transport ferroviaire attractif et donc à réduire l'usage des véhicules légers dans le grand quart ouest de l'Île-de-France. Elle contribuera aussi à bien diffuser les flux de voyageurs en évitant aux voyageurs normands et franciliens d'avoir à passer systématiquement par le cœur de Paris pour rejoindre d'autres destinations.

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)