

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Naturellement Nanterre



ASSOCIATION NATURELLEMENT NANTERRE

L'association **Naturellement Nanterre** est le comité local du **MNLE** (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement). Elle est affiliée par ailleurs à **Environnement 92** et à **Ile-de-France Environnement**.

Ces organisations :

- S'opposent à l'étalement urbain qui détruit les espaces agricoles et naturels et favorise l'utilisation excessive de la voiture
- Réclament des mesures qui encouragent réellement le report modal vers les transports collectifs dans le respect des riverains

COORDONNÉES

Naturellement Nanterre
11, rue des Anciennes Mairies
92000 Nanterre
Tél. : 01 47 25 04 73
ou 01 47 21 07 90
Mail : nature.nanterre@free.fr

Réaliser simultanément le prolongement d'EOLE et l'indispensable amélioration des liaisons ferroviaires entre Paris et la Normandie sans retarder la construction du Grand Paris Express

La Normandie est mal desservie par le rail au-delà de ce que montre le dossier du maître d'ouvrage :

- Les temps de parcours ne se sont pas améliorés, voire se sont allongés. Les liaisons entre Haute et Basse Normandie ou entre Rouen et Evreux sont très déficientes. Les usagers de la banlieue Nord-Ouest sont inutilement obligés de passer par St-Lazare dans leurs trajets en direction de la Normandie. Le service commence trop tard le dimanche matin vers la Normandie et finit beaucoup trop tôt le samedi soir vers Paris.
- Le fret est en déclin alors qu'il devrait être en expansion avec le renforcement du Port du Havre.
- Sans parler des retards.
- **Les autres régions voisines de l'Ile-de-France sont mieux servies.**

Il faut donc améliorer tout cela en commençant par ce qui est possible immédiatement sans frais.

Les travaux nécessaires en banlieue parisienne doivent être coordonnés avec ce qui est prévu pour le prolongement d'EOLE vers La Défense et le Mantois.

Même si les dessertes et les vitesses envisagées pour ces deux grands projets sont différentes, **il est aberrant de réaliser 2 tunnels entre St-Lazare et Nanterre**. De même, entre Nanterre et Poissy, **il est possible de mutualiser avec EOLE le tunnel prévu pour la LNPN** et d'éviter ainsi que les riverains non desservis par ce RER n'en subissent un surcroît de nuisances sonores.

Par ailleurs, le chantier prioritaire pour les Franciliens est la réalisation de la rocade ferroviaire «Grand Paris Express».

Le financement simultané de trois très grands projets est problématique, surtout dans le contexte actuel. L'intérêt général commande de privilégier, outre le transport ferroviaire des marchandises, le projet le plus nécessaire aux voyageurs les plus nombreux, celui qui réduira le plus la consommation d'hydrocarbures et donc la pollution atmosphérique et l'émission de gaz à effet de serre.

Il ne faut pas non plus encourager, même marginalement, l'étalement urbain, qui se fait presque toujours au détriment des terres les plus fertiles et d'espaces naturels à préserver.



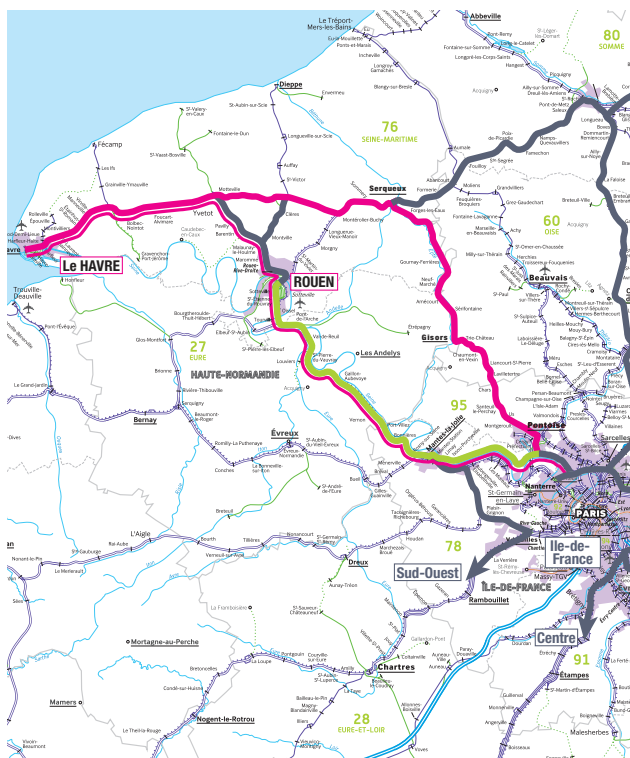
Une vraie ligne à grande vitesse n'est pas appropriée à la Normandie, mais il y a d'énormes améliorations à y réaliser. C'est surtout en Ile de France qu'il y a de lourds investissements à engager mais sans gaspiller les fonds publics par des tunnels redondants et risquant de nuire aux autres infrastructures ferroviaires prévues.

La Normandie est mal desservie par le rail

Côté voyageurs, il est scandaleux que, par rapport à 1970, au départ de Paris, il n'y ait pratiquement pas eu de gain de temps en direction de Caen et Cherbourg, et qu'il faille 5 mn de plus pour aller à Rouen et 17 mn de plus pour Le Havre.

Il n'est pas normal que les liaisons entre Basse et Haute Normandie soient si mauvaises, ni qu'il faille passer par Mantes la Jolie, voire par St-Lazare, pour aller d'Evreux à Rouen.

Pourquoi faire aussi passer par St-Lazare les voyageurs qui partent de la banlieue nord-ouest ou qui s'y rendent ? Ils perdent de 30 à 60 mn et encomrent inutilement les quais de St-Lazare et les trains transiliens. Actuellement, pour les titulaires d'un pass Navigo 5 zones, la gare de Mantes permet d'éviter d'aller jusqu'à Paris, mais sans gain de temps, au contraire. Avec une station en correspondance avec la ligne A (Poissy, Maisons-Laffitte ou Sartrouville), il y aurait tout de suite un gain de temps aussi appréciable que la demi-heure gagnée, dans 10 ou 20 ans, sur quelques tronçons parcourus à 200 ou 250 km/h.



Itinéraires fret pour le trafic du port de Le Havre
Itinéraire fret pour le trafic à partir de Rouen

Et ce n'est pas faute de ligne nouvelle que, le dimanche matin, à Paris, le premier train pour Rouen est à 8h20, pour Evreux et Deauville à 8h45, pour Le Havre à 8h50, pour Caen et Cherbourg à 9h10 (alors que pour Lille il y en a un dès 7h46). De même, le samedi soir, le dernier train pour Paris est à 20h19 à Evreux, 20h08 à Rouen, 19h12 au Havre, 19h08 à Caen, 18h11 à Deauville et 17h52 à Cherbourg (alors qu'à Lille, le dernier est à 21h51).

En matière de fret, le nombre hebdomadaire de trains de conteneurs publié page 47 du dossier (42 au Havre, 750 à Hambourg) et les pourcentages publiés page 30 sont accablants: des grands ports continentaux de la Manche et de la Mer du Nord, Le Havre est celui où les conteneurs sont le moins acheminés par le rail et la voie d'eau: respectivement 7 et 9 % contre 11 et 33% à Rotterdam et Anvers, 35 et 2% à Hambourg.

Il faut considérablement augmenter le nombre des sillons affectés aux convois de conteneurs. Quant au grand port céréalier de Rouen, il aurait besoin d'être mieux relié à la Beauce par le rétablissement d'une liaison avec Orléans.

Le projet affiche d'excellentes intentions vis-à-vis du transport de marchandises, mais nous aimerions être convaincus.

La grande vitesse, ce serait pourtant bien...

Pour dissuader les voyageurs de prendre la voiture ou l'avion sur les grandes liaisons, le TGV est la bonne solution, parce qu'il est non seulement plus rapide, mais aussi plus écologique et plus confortable.

Mais le développement du réseau TGV s'est souvent réalisé au détriment du réseau traditionnel, conduisant des quantités de voyageurs à faire des dizaines de km pour aller prendre le TGV, ce qui limite l'intérêt de l'opération :

- pour les utilisateurs du TGV obligés de prendre un autocar, un taxi ou leur voiture,
- mais aussi et surtout pour les ex-utilisateurs des lignes prétendues non-rentables supprimées.

Le nombre de voyageurs utilisant quotidiennement le TGV pour des trajets domicile-travail augmente de façon déraisonnable. Il ne faut pas pousser à la roue.

Le Tout-TGV s'est souvent fait aussi au détriment du fret alors qu'il y a autant d'économies d'énergie à réaliser sur le transport de marchandises que sur celui des voyageurs.

Les lignes à grande vitesse ont un impact environnemental parfois très lourd pour les milieux agricoles ou naturels traversés et pour les riverains.

Toute nouvelle ligne de ce type doit donc être étudiée en tenant compte de ses avantages pour ses utilisateurs mais aussi de ses effets pervers techniquement inévitables comme de ceux qui tiennent aux contraintes budgétaires (ou aux choix politiques masqués derrière).

Le rapport Mariton du 19 mai 2011 remarquait qu'on a souvent surestimé le nombre de voyageurs appelés à utiliser les TGV projetés. Les prévisions de trafic avec la LNPN (p.99 à 102) ne sont-elles pas aussi trop optimistes ?



Mais gare au mirage !

N'entretenons pas l'illusion qu'une ligne à grande vitesse soit possible sur des faibles distances et avec beaucoup de villes moyennes à desservir : **les diverses variantes de la LNPN n'apportent que de faibles gains de temps**, inférieurs le plus souvent à une demi-heure (sauf pour les liaisons intra-normandes), qui dans beaucoup de cas seraient grignotés par le temps supplémentaire pour rejoindre les nouvelles gares.

Par contre on risque d'avoir des tarifs plus élevés et des contraintes (réservations...) de type TGV.

Par ailleurs la vallée de la Seine est déjà très urbanisée. **Il faut éviter :**

- **de faire disparaître une grande partie des rares terres fertiles** qui restent au bord du fleuve,
- **d'aggraver les nuisances sonores** des nombreux riverains, déjà pénalisés par les lignes existantes et par l'A13, surtout pour une ligne nouvelle qui ne desservirait pas leur gare et n'améliorerait pas forcément leurs déplacements vers Paris, Rouen ou Caen.

Il conviendrait donc d'utiliser les milliards prévus pour la LNPN :

- **au renforcement des tronçons déjà saturés** (ou qui le deviendront si, comme on doit les y encourager, davantage de voyageurs choisissent le rail),
- **à un meilleur raccordement de la Normandie à Roissy et surtout au réseau TGV existant,**
- **à l'amélioration des liaisons voyageurs normandes défectueuses**
- **au renforcement des liaisons fret** notamment celles qui seront nécessaires avec, par exemple, l'essor du trafic conteneurs.



Nanterre « Pont de Rouen ». RFF veut faire passer EOLE ici (sans s'y arrêter) en superviaduc à côté du tunnel de la LNPN... d'où des nuisances supplémentaires sans contrepartie pour les riverains.

Aux Normands de préciser les améliorations les plus pertinentes et les plus urgentes pour leur secteur! Pour nous Franciliens, il y a d'autres problèmes :

En Ile-de-France, mutualiser les tunnels d'EOLE et de la LNPN

Il y a une énorme carence des transports en commun en Ile-de-France et notamment entre Paris, La Défense et le Mantois, mais aussi **et surtout de banlieue à banlieue**.

Le projet Grand Paris Express a vocation à rattraper une partie du retard historique en matière de rocade ferroviaire. Il pourrait être amélioré et **doit être la priorité absolue** des grands chantiers de transports en commun.

Le prolongement d'EOLE vers Mantes et le renforcement du tronçon francilien de la liaison Paris-Normandie sont aussi très importants, mais **il serait ridicule de mener de front les deux projets tels qu'ils nous sont présentés** c'est-à-dire de dépenser des sommes gigantesques pour deux infrastructures lourdes indépendantes empruntant pratiquement le même itinéraire et doublant des lignes existantes.

Malgré les différences de vitesses et de dessertes, il doit être possible :

- **d'agrandir le tunnel pour EOLE entre St-Lazare et Nanterre** pour y faire passer aussi une ligne rapide à destination de la Normandie,
- **d'agrandir le tunnel envisagé pour la ligne nouvelle entre Nanterre et Poissy** pour y faire passer aussi EOLE.

Nous avons vu percer un tunnel duplex pour le bouclage de l'A86. Il est a priori aussi faisable de percer des tunnels communs pour deux lignes distinctes, les quatre voies étant :

- soit juxtaposées,
- soit disposées sur deux niveaux superposés,
- soit sur trois niveaux : deux superposées au milieu, les deux autres de part et d'autre à mi-hauteur.

Ces tunnels, plus sophistiqués que ceux qui sont prévus dans les deux projets, seraient naturellement plus chers, mais il n'y en aurait que deux au lieu de trois et il n'y aurait plus de super-viaduc et de saut de mouton à construire à Nanterre. **Au total, la dépense devrait être équivalente, voire inférieure.**

En ce qui concerne le financement, rappelons que **des investissements bien ciblés sont de l'argent très bien placé**, pour l'Etat comme pour la Région.

Celle-ci a des capacités financières qu'elle n'ose pas utiliser, notamment du côté de la taxe foncière qui est loin d'être écrasante et qui ne touche pas les Franciliens les plus fragilisés par la crise.

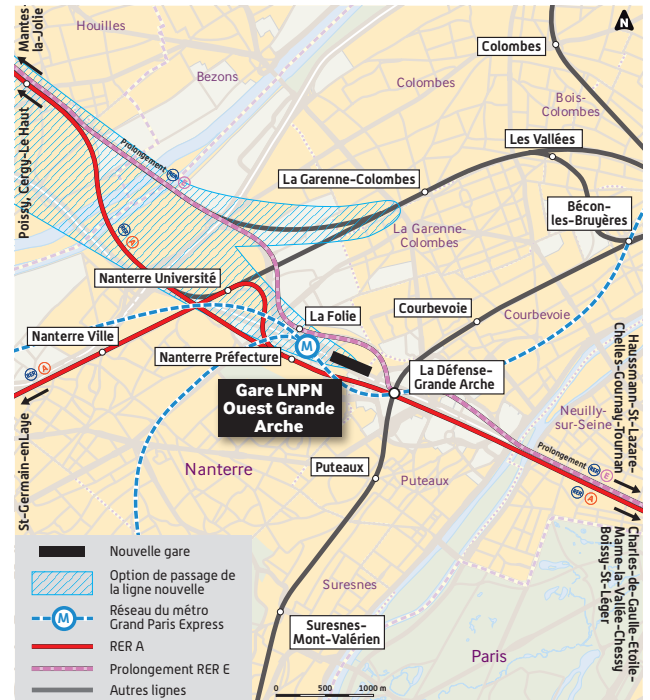


Les deux localisations possibles pour la gare de Nanterre-La Défense : à la Folie et à l'ouest de la Grande Arche (Source RFF).

Sur le secteur de la Folie



Sur le secteur de la Grande Arche



Entre Nanterre et Maisons-Laffitte, dans les 2 variantes, le tunnel de la LNPN ne suit pas le tracé de la ligne existante. Il peut donc passer, avec EOLE :

- soit sous la partie souterraine ou en tranchée de l'A86,
- soit sous la portion actuellement aérienne, mais à une profondeur permettant l'enfouissement souhaité de cette autoroute.

Le phasage et la connexion des grands projets ferroviaires Grand Paris Express, EOLE, LNPN entre eux et avec l'existant (RER A et Transilien) **doivent évidemment être étudiés avec soin** pour que les investissements réalisés apportent le plus tôt possible des améliorations aux conditions de transport des voyageurs compensant les difficultés apportées à eux et aux riverains par les travaux.

Résumé du cahier d'acteur

Améliorons donc fortement les liaisons ferroviaires en Normandie, pas seulement celles qui convergent vers Paris, sans absorber une trop grande part des crédits disponibles pour le développement des transports collectifs et du fret dans cette région.

Quant à l'Île de France, il faut y percer des tunnels pour écouler l'accroissement du trafic mais sans doubler inutilement et coûteusement avec EOLE et sans retarder la réalisation prioritaire de la rocade Grand Paris Express améliorée.

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)