

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Seine Aval



SEINE AVAL

L'Opération d'Intérêt National (OIN) Seine Aval réunit l'Etat, le Conseil régional d'Ile-de-France, le Conseil général des Yvelines, les 51 communes et 5 intercommunalités de Seine Aval. Les enjeux majeurs du projet sont :

- Le développement économique, notamment technologique et industriel,
- Le logement avec un objectif de 2 500 logements neufs par an,
- L'amélioration du réseau de transports,
- La mise en valeur de l'environnement.

L'Établissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA) est en charge du pilotage de l'OIN. Il est également en charge du pilotage des programmes de renouvellement urbain à Chanteloup-les-Vignes et dans le Mantois.

COORDONNÉES

OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL (OIN)
SEINE AVAL
Sites : www.oin-seineaval.fr
www.investir-seineaval.com

L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT
DU MANTOIS SEINE AVAL (EPAMSA)
Site : www.epamsa.fr

Avec la LNPN, Seine Aval un atout pour l'Axe Seine

Les élus du Conseil d'Administration de l'établissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA), issus de l'ensemble du territoire Seine Aval, sont très favorables à l'arrivée de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) sur le territoire Seine Aval. En effet, la conception du projet LNPN, contrairement aux lignes TGV en service au départ de Paris, a vocation à irriguer le territoire sans le traverser de façon stérile.

Des effets directs et indirects importants

Les effets du projet sont pour Seine Aval directs mais aussi indirects, par le renforcement ainsi permis de la desserte par le RER EOLE, l'allègement de la pression sur l'accroissement du trafic sur l'autoroute A13 et la fluidification des transports fret. Ils couvrent ainsi plusieurs niveaux : local par l'amélioration de la desserte interne au territoire et de sa liaison avec La Défense et Paris, régional avec une meilleure desserte du Grand Bassin Parisien et la Normandie voisine, national et international avec les liaisons inter-secteurs, les connexions vers le Nord de l'Europe et l'accès à l'aéroport de Roissy.

Un atout dans le développement de l'Axe Seine

Le projet de LNPN vient accompagner la vision du développement de l'Axe Seine qui donnera à Paris son ouverture sur l'océan, mais aussi une nouvelle géographie et un nouvel élan économique, pour lequel Seine Aval, à l'interface des régions normandes et francilienne, est un élément moteur.

De par leurs positions stratégiques et historiques, les territoires du Mantois et de Confluence Seine Oise, où sont prévus des arrêts de la LNPN, mais aussi l'ensemble du territoire de Seine Aval bénéficient d'une opportunité manifeste qu'ils se doivent de saisir, en faveur de leur propre développement, au bénéfice de l'ensemble des territoires composant l'Axe Seine.

L'arrêt à Mantes de 50% des trains Paris-Normandie, comme c'est le cas aujourd'hui et comme cela est prévu dans le schéma de desserte projeté, est primordial, aussi bien à destination de Paris St Lazare, permettant de conserver une desserte directe et rapide avec Paris, qu'à destination des territoires normands pour toutes les synergies économiques que cela peut apporter aux uns et aux autres. Le système tarifaire et les modalités d'accès appliqués (prix et modalités de la billetterie) ne doivent pas être dissuasifs.



En outre, l'interconnexion avec le réseau à grande vitesse doit permettre, depuis la gare de Mantes, d'augmenter le nombre de relations nationales et internationales de ce territoire Seine Aval de près de 400 000 habitants et 120 000 emplois.

L'arrêt de trains inter-secteurs à Confluence Seine Oise doit assurer la desserte de l'agglomération de Cergy-Pontoise et accompagner un développement urbain et économique d'ampleur de Confluence Seine Oise, l'un des 9 territoires stratégiques du Grand Paris devant faire l'objet d'un contrat de développement territorial entre l'Etat et les collectivités locales concernées, visant 500 000 habitants et 220 000 emplois, connectés par la grande ceinture ouest au réseau national et international TGV et, ultérieurement, par la rocade ouest TGV. Une implantation à Achères-ville apparaît, de prime abord, comme la plus structurante en termes de développement urbain (port Seine Métropole et ZAC d'Achères), d'accessibilité (tangentielle ouest, RER A vers Cergy) et d'organisation des rabattements (possibilité d'aménager une gare routière), tout en pouvant être raccordée à la Grande Ceinture.



Confluence Seine Oise est l'un des 9 territoires stratégiques de développement du Grand Paris, faisant l'objet d'un contrat de développement territorial entre l'Etat et les collectivités locales concernées. Autour de la future plateforme portuaire multimodale Seine Métropole d'Achères, du pôle urbain, économique et universitaire de Cergy-Pontoise et du développement de la boucle de Chanteloup, il vise à devenir un hub de 500 000 habitants avec la création de 70 000 emplois, notamment dans les filières innovantes de la mobilité, de la logistique et de l'éco-construction.

Un réseau de mobilités à développer

Ces deux points de connexion vont permettre de développer l'usage des transports en commun, alors même que les déplacements en véhicules particuliers restent sur-représentés.

De nouveaux services ferroviaires doivent être créés afin que, par une bonne fréquence et une qualité de service irréprochable, le report modal s'effectue.

Ce report modal, souhaitable en matière de développement durable et de mobilité et qui est l'un des enjeux du projet de plan de déplacements urbains régional (« Pour un équilibre durable entre besoins de mobilité et protection de l'environnement et de la santé »), suppose **une véritable irrigation de la ligne nouvelle dans le territoire.**

Cela nécessite :

- d'une part, **de bonnes connexions avec les réseaux franciliens de transports**, avec :
 - la correspondance entre **EOLE** et la LNPN à Mantes,
 - la correspondance entre le **RER A** (branche Cergy-Achères-La Défense-Paris), la tangentielle ouest (**TGO** – Cergy-Achères-Saint Germain en Laye-Saint Cyr l'Ecole-Ver-sailles) et la LNPN à la gare de Confluence,
- d'autre part, l'organisation, nécessaire aussi pour EOLE, de rabattements de transports en commun efficaces vers les gares, avec :
 - des **TCSP** desservant les gares-pôles,
 - une meilleure utilisation de l'infrastructure du **groupe VI** (Paris Mantes par Conflans).

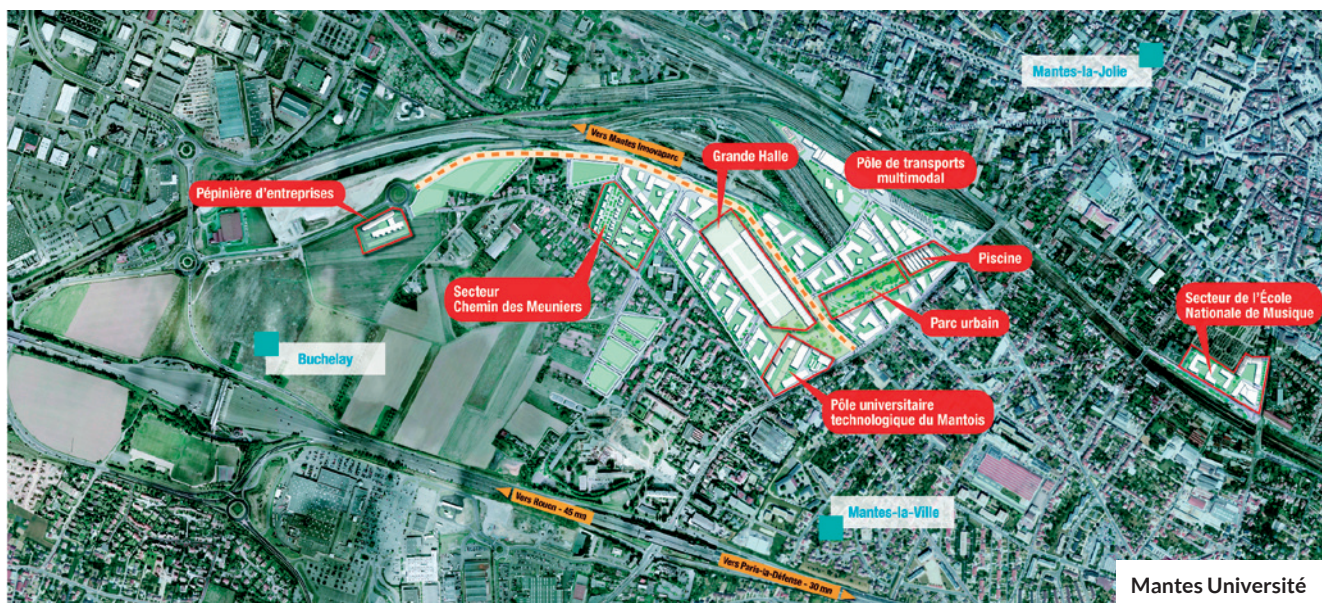
C'est ce que soulignait Antoine Grumbach dans le cadre des études de composition urbaine et paysagère du territoire Seine Aval (juillet 2009) au sujet du « *tressage des mobilités* » nécessaire pour Seine Aval au sein du « *projet Seine Métropole* » : « *la grande échelle, autant que l'exigence de solidarité, imposent de régler un système de mobilité accessible à tous et desservant l'ensemble des territoires métropolitains. Les systèmes de transports en commun et leur maillage associent tous les déplacements, des plus rapides (Paris Le Havre en une heure) aux plus lents. Ils contribuent à rendre collectifs les transports privés et privés les transports collectifs. Tressée avec le territoire, cette architecture de la mobilité associe fer, route et eau.* »

L'EXEMPLE DE HIGH SPEED 1 (HS1) À LONDRES

La ligne du réseau Southeastern (Kent/Sussex) de la banlieue de Londres combine TGV (Eurostar), desserte régionale (Ashford, 90 km en 37 mn au lieu de 1h30 auparavant) et de banlieue (Stratford, site du village olympique 2012, en 7 mn 30). Cet exemple illustre d'une part la corrélation entre transports et projet de développement (projet Thames Gateway, Jeux Olympiques), d'autre part une fonctionnalité mixte de différents types de desserte.



Un développement maîtrisé



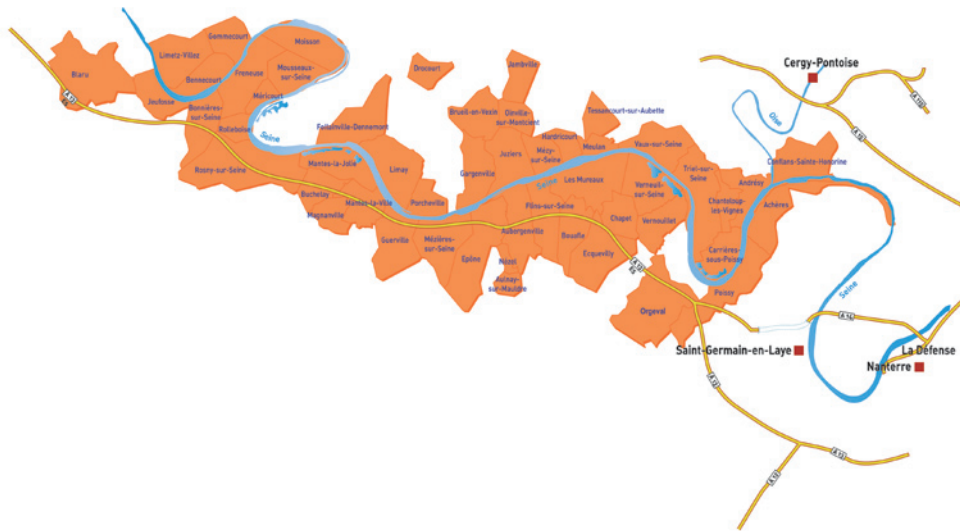
L'arrivée de la nouvelle infrastructure devra accompagner la mise en place d'un nouvel urbanisme tel que défini par les orientations du Grand Paris et mis en œuvre au sein de l'opération d'intérêt national Seine Aval, afin de circonscrire l'étalement urbain, si ravageur en destruction de terrains naturels, nécessaire à l'équilibre de tous : hommes, faune, flore. Ceci suppose une politique très volontariste en matière d'urbanisme, d'agencement des espaces économiques autour des gares nouvelles LNP et des connexions aisées avec les lignes régionales, RER ou franciliennes existantes ou à venir.

L'insertion urbaine et paysagère du projet doit par ailleurs être optimisée dans le choix du tracé et être particulièrement soignée dans la réalisation, compte tenu de la qualité et de la requalification des paysages et espaces naturels et agricoles : maîtrise des nuisances sonores en traversée urbaine, comme de Verneuil-sur-Seine à Epône en passant par Les Mureaux, traversée souterraine ou sous-fluviale des secteurs urbanisés ou naturels sensibles, comme dans la boucle de Verneuil et de Chanteloup, traitement des impacts paysagers et agricoles, comme à Vernouillet et au sud de Mantos, prise en compte des espaces naturels (espace boisé classé), contraintes et projets existants, notamment à l'ouest de Mantos et dans la boucle de Chanteloup.



Compte tenu de l'investissement très important que cela représente, il est probable qu'un phasage soit envisagé, avec une priorité, pour le bénéfice de l'ensemble des usagers, sur la section entre Mantes et Nanterre, avec un impact pour l'essentiel sur Seine Aval. **Cet impact doit être, pour l'acceptabilité du projet, maximisé en termes de service apporté et minimisé en termes de nuisances.**

Le projet LNPV apparaît dans ces conditions, pour les territoires de Seine Aval, comme un formidable outil de mobilité, un levier exceptionnel pour dynamiser ces espaces et donner à ses entreprises, à ses salariés et à ses habitants l'occasion de se projeter positivement dans l'avenir.



Résumé du cahier d'acteur

Les élus du Conseil d'Administration de l'établissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA), issus de l'ensemble du territoire Seine Aval, sont très favorables à l'arrivée de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPV) sur le territoire Seine Aval, tant pour ses effets directs de nouvelles dessertes avec la Normandie et le réseau national et international TGV, avec les arrêts de Mantes et de Confluence Seine Oise, que pour ses effets indirects d'augmentation de l'offre EOLE, l'allègement de la pression sur l'accroissement du trafic sur l'autoroute A13 et la fluidification des transports fret. Le projet de LNPV vient ainsi accompagner la vision du développement de l'Axe Seine, de Seine Aval et de Confluence Seine Oise.

Ces nouveaux services ferroviaires supposent, pour que le report modal s'effectue, de bonnes connexions, avec le RER EOLE à Mantes, avec le RER A et la tangentielle ouest (TGO) à Confluence, et, comme pour EOLE, l'organisation de rabat-

tement de transports en commun efficaces vers les gares et une meilleure utilisation de l'infrastructure du groupe VI (Paris Mantes par Conflans).

L'insertion urbaine et paysagère du projet doit par ailleurs être particulièrement soignée compte tenu de la qualité et de la requalification des paysages et espaces naturels et agricoles (maîtrise des nuisances sonores en traversée urbaine, traversée souterraine ou sous-fluviale des secteurs urbanisés ou naturels sensibles, traitement des impacts paysagers et agricoles).

Compte tenu de l'investissement très important que cela représente, il est probable qu'un phasage soit envisagé, avec une priorité, pour le bénéfice de l'ensemble des usagers, sur la section entre Mantes et Nanterre, avec un impact pour l'essentiel sur Seine Aval. Cet impact doit être, pour l'acceptabilité du projet, maximisé en termes de service apporté et minimisé en termes de nuisances.

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)