

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Génération(s) Vernon



GÉNÉRATIONS VERNON

Créée au lendemain des élections municipales de 2008, « Génération(s) Vernon » est une association politique locale et citoyenne qui a pour objectif de faire vivre le débat d'idées et de préparer un autre avenir pour Vernon. Les atouts nombreux de la ville ne sont pas assez valorisés dans les politiques publiques menées actuellement mais aussi dans le cadre du projet de développement de l'Axe Seine.

Sans idéologie et dans un esprit constructif, les membres de « Génération(s) Vernon » veulent engager la réflexion sur la vie quotidienne de nos concitoyens et défendre une vision de long terme pour notre cité.

L'association souhaite se positionner sur les sujets majeurs pour notre ville, en étant à la fois constructive et critique sur le fond. C'est notre conception d'une vraie démarche citoyenne.

La priorité de « Génération(s) Vernon » est avant tout d'écouter, de dialoguer et de comprendre les attentes des habitants de VERNON.

COORDONNÉES

Génération(s) Vernon

BP 238

27202 Vernon CEDEX

Mail : generations.vernon@gmail.com

Site : www.generationsvernon.fr

« Vernon : pôle majeur de l'Axe-Seine »

1. Vernon intégrée à la « ville linéaire multipolaire »

1.1 Rappel des objectifs du Président de la République pour l'Axe-Seine

Né en 2007 de la volonté du Président de la République de consolider et de développer la place de Paris en tant que métropole internationale, et d'ouvrir la France sur l'Europe et le monde, le concept « d'Axe-Seine » s'est concrétisé en 2009 par le projet d'Antoine Grumbach, architecte urbaniste, lauréat du concours du Grand Paris. Ce projet, présenté notamment à Vernon par l'intéressé en février 2011 sous l'égide de Génération(s) Vernon, propose une prise en compte globale de la forme urbaine par sa pratique et la combinaison de ses implications sociales et économiques. Antoine Grumbach conçoit le Grand-Paris comme « une ville linéaire multipolaire inscrite dans la nature dont le Havre est le port, et la Seine, l'axe autour duquel la métropole doit s'organiser ».

La ville linéaire multipolaire ne peut se concevoir sans moyens d'échanges capacitaires, rapides, fiables et sécurisés. La Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) est un outil qui aura un impact profond sur le dynamisme des économies locales et des bassins d'emplois, la valorisation du cadre de vie et des identités territoriales, la mobilité des personnes.

Les enjeux de la LNPN se déclinent en deux objectifs principaux :

- Mettre en relation de façon efficace et durable les grands pôles que sont Paris, le territoire de la confluence entre la Seine et l'Oise, Rouen et le Havre, libérer de la capacité sur la ligne classique, notamment et prioritairement sur sa partie francilienne, entre Paris et Mantes en raison de la saturation des voies existantes liée à la cohabitation des trains rapides, des transiliens et des trains de fret ; Réduire les temps de parcours et agir sur la fiabilité, la robustesse et la fréquence des liaisons entre Paris, la vallée de la Seine et les grandes villes normandes, (Paris - le Havre en 1 h 15, Paris - Caen en 1 h 30 et Paris - Cherbourg en 2 h 30).



1.2 Perspectives d'évolution de l'agglomération vernonnaise à l'échelle de temps du projet de la LNPN

Il apparaît à « Générations Vernon » indispensable de prendre en compte, dans la réflexion globale, les projets de développement et d'expansion de Vernon et de sa région à l'échelle de temps du projet de la LNPN et dans le cadre de l'intégration de la ville au projet Axe-Seine :

- Le développement d'un pôle « tertiaire » sur Vernon, avec l'expansion du Normandie Parc projet de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Eure (CAPE) qui représente plus de 80 hectares à aménager en bordure de l'Autoroute A13 et, la restructuration du quartier Fieschi, qui représente 14 ha de réserve foncière en bordure de la voie ferrée actuelle Vernon – Rouen ;
- L'implantation probable (étude en cours) d'un pôle d'enseignement supérieur et de recherche sur le site laissé vacant, à fin 2012, par le LRBA (32 ha en milieu boisé doté d'équipements sportifs performants, de locaux d'habitation privilégiés et de laboratoires fonctionnels) doit permettre à des grandes écoles, notamment du secteur de l'aéronautique et de l'espace, de l'électronique et de l'informatique, de s'agrandir. Cet axe de développement est l'un de ceux recommandés dans le projet de Antoine Grumbach.
- Le développement du pôle touristique de Vernon se structurera autour de Giverny qui accueille plus de 600 000 visiteurs par an, des sites historiques de Château-Gaillard, des châteaux de la Roche-Guyon et de Gaillon, du site de Lyons-la-Forêt. La création d'un musée de l'aventure spatiale européenne est envisagée pour conserver la mémoire de la ville de Vernon qui a vu naître la première fusée française Véronique (Vernon électronique) ; le musée recevrait 250 000 visiteurs par an. La plus forte expansion du tourisme sera liée à l'implantation du village de marques de luxe McArthurGlen, sur la zone du Normandie Parc à Douains. Les 3,5 millions de visiteurs prévus par an constitueront l'essence du concept nouveau de « tourisme commercial » dans l'ouest parisien.

Ainsi l'attractivité de Vernon va s'accroître fortement dans les années à venir, induisant des besoins plus importants en liaisons ferroviaires de qualité notamment avec la région parisienne.

2. La place de Vernon dans la LNPN : inquiétudes et perspectives

2.1 Vernon : deuxième gare de Normandie

Avec 615 000 habitants, l'Eure témoigne d'une bonne vitalité démographique. La population y progresse en moyenne de 0,7 % par an depuis 1999 alors que localement, Vernon et certaines communes proches ont des taux d'évolution nettement plus importants, voisins de 3%.

L'accroissement démographique de la région de Vernon est dû essentiellement à sa proximité de l'Île de France et à la pression foncière de plus en plus forte dans cette zone qui font que de nombreuses familles demeurent ou viennent s'installer à Vernon ou dans les communes avoisinantes tout en conservant leurs emplois en région parisienne.

La qualité des liaisons ferroviaires entre Vernon et Paris est un facteur déterminant du choix de la région pour l'installation de ces familles à savoir : une présence de trains directs le matin et le soir mettant Vernon à 40 minutes de Paris-St-Lazare, une desserte de type grande ligne, synonyme de trains rapides et confortables.

Ainsi aujourd'hui, Vernon est la seconde gare de Normandie pour le trafic des voyageurs avec en moyenne 3 000 personnes qui effectuent chaque jour de la semaine, à titre professionnel, le trajet aller retour Vernon – Paris.

2.2 La LNPN, un projet qui suscite des inquiétudes

Le maître d'ouvrage entend à ce que la LNPN irrigue positivement l'ensemble du territoire. Force est de constater que pour Vernon, la preuve n'en a pas été faite. Plus grave, la desserte actuelle pourrait perdre en qualité, rapidité, fiabilité et confort.

Après avoir subi une première dégradation du service suite à la refonte du cadencement des trains en 2008, justifiée par l'insuffisance des infrastructures en Île-de-France, qui s'est traduite par la suppression des arrêts à Vernon des trains se rendant au Havre, une deuxième dégradation est à craindre, résultat du projet de prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie.

Cette nouvelle dégradation de la desserte se traduira par la disparition matin et soir de tous les trains directs Vernon – Paris-Saint Lazare.



Evolution des taux de variation annuels par commune.
Source : Préfecture et Conseil Général de l'Eure.



La création de la LNPN permettra de disposer de 20 sillons supplémentaires entre Mantes-la-Jolie et Paris laissant augurer aux usagers vernonnais un rétablissement de la situation. Or, le projet de desserte de la gare de Vernon décrit page 53 du dossier du maître d'ouvrage montre qu'aucun train direct n'est programmé entre Vernon et Paris. Il prévoit à terme :

- Deux trains/h TER Haute-Normandie semi-directs (Vernon/Mantes-la-Jolie/Nanterre-La Défense/Paris-St-Lazare) ;
- Quatre trains/h Transiliens omnibus (Vernon/Bonnières/Rosny/Mantes/Paris-St-Lazare). Ces trains ne sont pas équivalents en qualité aux trains « grandes lignes » ; ils sont omnibus et donc considérés comme des trains de banlieue par les usagers.

En l'état actuel du projet, la LNPN se traduira pour les usagers de la gare de Vernon par la perte de tous les trains directs et donc par des temps de trajet allongés. Les habitants du bassin d'emploi vernonnais sont fondés à considérer être victimes d'une triple peine : payer des impôts pour financer le projet de ligne nouvelle, tout en subissant une nouvelle dégradation du service, en continuant de payer une tarification grande ligne. La position géographique de l'agglomération vernonnaise, à l'Ouest francilien et aux portes de la Normandie constitue, a priori, une situation privilégiée pour ce bassin d'emploi.

L'examen des projets qui impactent l'Ouest francilien, montre que ceux-ci n'intègrent pas la ville et son territoire du fait qu'ils appartiennent à une autre région administrative, cas du prolongement du RER « E » qui s'arrête à Mantes-la-Jolie. Et pourtant, l'évolution démographique liée à la migration vers l'ouest de familles franciliennes tend à rapprocher le territoire de Vernon de la région Ile-de-France.

Vernon n'étant pas une gare éligible de la LNPN ne bénéficiera d'aucun des avantages de l'Est normand qui privilégie Evreux. Pire, le projet « Grand Seine 2015 », mené par la Région Haute-Normandie et les deux Conseils généraux, qui définit une zone d'étude bornée par le Pont de Tancarville et par le barrage de Poses, exclut du champ de l'étude la Seine normande située en amont du barrage de Poses confirmant ainsi que la région de Vernon ne semble plus appartenir à la Normandie.

2.3 Perspectives : propositions pour une diversification des offres de transport

« Générations Vernon » a conscience que la LNPN n'a pas vocation à desservir la totalité des agglomérations connectées au réseau ferré normand actuel. Pour autant, la LNPN et ses aménagements connexes doivent permettre :

- l'amélioration du quotidien des 3 500 usagers actuels – et peut-être davantage dans l'avenir – qui effectuent le trajet Vernon-Paris, aller-retour et qui sont en droit d'attendre du projet :
 - des temps de trajet plus courts entre Vernon et La Défense ou entre Vernon et Paris-St-Lazare ;
 - une fréquence des trains adaptée à la densité du flux des usagers ;

- un confort suffisant sachant que cette liaison est particulièrement utilisée par les touristes étrangers qui viennent visiter Giverny et la région.

En priorité absolue, il s'agit d'assurer le désengorgement du nœud mantois, principalement du secteur « Les Mureaux – Poissy » saturé par la cohabitation des trains rapides, des RER, des transiliens et des trains de fret. Ce désengorgement permettra de libérer de la capacité sur la ligne classique et donc de mettre en place des trains directs en nombre suffisant entre Vernon et Paris qui soient des trains de qualité et non des trains de banlieue.

- Le développement et l'expansion du bassin d'emploi de Vernon qui ne doit pas rester à l'écart de la nouvelle distribution des cartes entre les territoires du fait de l'implantation de la LNPN. Ainsi, il est vital que Vernon dispose de la capacité à être raccordée vers Roissy via le quartier d'affaires de La Défense et au réseau francilien « Grand Paris Express ». La France ayant décidé de lancer le projet de lanceur européen Ariane 6, les échanges entre Roissy et Vernon, déjà nécessaires pour de nombreuses entreprises du bassin d'emploi, vont s'intensifier pour les besoins de ce projet européen.

3. Point d'attention

Le Ministère de la Défense a renforcé la base aérienne militaire d'Evreux (BA 105) dans ses missions :

- de transport aérien militaire, avec l'accueil de l'avion gros porteur A400M qui acheminera les aides alimentaires françaises et projettera les matériels et les hommes sur les théâtres de conflits extérieurs au territoire national ;
- d'accueil des vols gouvernementaux (Evreux est la base d'accueil de l'A330-200 de l'ETEC).

Les aérodromes militaires assument d'importantes fonctions de délestage des aéroports destinés au trafic aérien public. L'utilisation des infrastructures de la BA 105 dans un contexte civilo-militaire permettant de partager des charges, est une hypothèse qui doit être retenue à échéance de 10 à 15 ans. De fait le couplage entre transports ferroviaire, aérien et routier est un élément incontournable de l'étude relative à l'implantation de la gare nouvelle d'Evreux pour l'accès à la LNPN.

4. Conclusion

« Générations Vernon », dans sa volonté de préparer un autre avenir pour la ville ne souhaite pas s'engager dans un débat incertain entre « Vernon première gare de Normandie » ou « Vernon dernière gare Francilienne », **ou pire à être ni l'une ni l'autre**. L'avenir de Vernon se situe ailleurs, dans le projet de l'Axe-Seine.

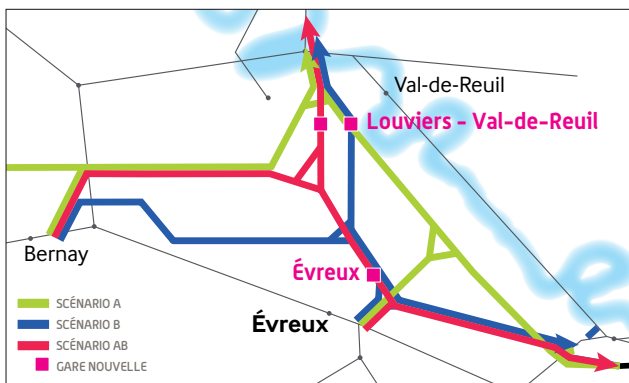
Générations Vernon se prononce clairement en faveur :

- du scénario « B » pour la partie normande de la LNPN ; mais fait remarquer que les emprises de la ligne et de la gare nouvelles seront consommatrices de terres agricoles. Elles devront être choisies pour limiter le phénomène de



mitage du territoire qui ne manquerait pas de se produire si la gare s'implantait loin des grandes infrastructures déjà existantes, autoroute A13 et BA 105.

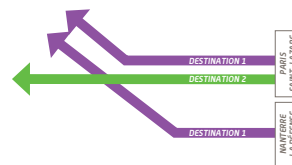
« Générations Vernon » attend que la ville soit reliée à une grande gare d'agglomération de la LNPN par des bus navettes, gare située entre Evreux et Vernon/Pacy-sur-Eure, pourquoi pas symboliquement appelée : « Gare d'Evreux – Vernon » ;



Source RFF

- du scénario de desserte « en ligne » de la Défense-Paris-St-Lazare pour la partie francilienne, solution qui doit permettre de disposer à partir de Vernon d'un nombre de trains plus important, dont de nombreux directs, pour relier la ville à Paris.

> GARES EN FOURCHE



- Destination 1
1 trajet / heure pour Paris
1 trajet / heure pour Nanterre – La Défense
- Destination 2
1 trajet / heure pour Paris
Pas d'accès direct à Nanterre – La Défense

> GARES EN LIGNE



- Destination 1
2 trajet / heure pour Paris
2 trajet / heure pour Nanterre – La Défense
 - Destination 2
1 trajet / heure pour Paris
1 trajet / heure pour Nanterre – La Défense
- + 5 à 6 minutes de temps de parcours pour Paris

Source RFF

Résumé du cahier d'acteur

« Générations Vernon » demande que soit prise en compte l'évolution de la ville de Vernon pour les 15 ans à venir, induite par le développement des activités du Normandie Parc (80 ha) dont l'implantation du village de marques McArthurGlen (3,5 millions de visiteurs/an), les reconversions des sites militaires du quartier Fieschi (14 ha en zone urbaine) et du LRBA (32 ha) en forêt de Vernon.

« Générations Vernon » privilégie la liaison « en ligne » sur le secteur francilien de la LNPN et ambitionne de disposer de la capacité pour Vernon à être raccordée vers Roissy via La Défense et le réseau francilien « Grand Paris Express ».

« Générations Vernon » insiste sur l'absolue nécessité de disposer de liaisons directes entre Vernon et La Défense puis Paris-St-Lazare, desservies par des trains en nombre suffisant qui ne soient pas des trains de banlieue. A défaut, les habitants du bassin d'emploi vernonnais sont fondés à considérer être victimes d'une

triple peine : payer des impôts pour financer le projet de ligne nouvelle, tout en subissant une nouvelle dégradation du service en continuant de payer une tarification grande ligne.

« Générations Vernon » opte pour le scénario « B » pour la partie normande de la ligne avec construction d'une nouvelle gare dans le secteur d'Evreux. L'interconnexion de Vernon avec cette gare d'agglomération devra être assurée par des bus navettes. L'interconnexion, fer, air, route devra être recherchée compte tenu des missions nouvelles de la base aérienne 105 d'Evreux.

Ces conditions sont indispensables pour que Vernon, deuxième gare de Normandie pour le trafic voyageurs avec 3 500 usagers/jour, devienne un pôle majeur de l'Axe-Seine permettant de consolider ses atouts indéniables et de maintenir l'équilibre économique du département de l'Eure.

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)