

154^{ème} SEANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

5 avril 2012

ATTESTATION

Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) :
Conclusions du débat public et décision du maître d'ouvrage

Je soussignée, Catherine BERGER-LEFEBURE, Secrétaire du Conseil d'administration de Réseau ferré de France, atteste que, lors de sa séance du 5 avril 2012, le Conseil d'administration :

- Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-13 et L. 121-13-1 ;
- Vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12 ;
- Vu la décision n° 2011/21/LNPN/1 de la Commission nationale du débat public sur l'organisation d'un débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie ;
- Vu le compte-rendu présenté par le président de la Commission particulière du débat public et le bilan rendu public par le président de la Commission nationale du débat public le 21 mars 2012;
- Vu la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement faisant figurer le projet dans la liste des lignes ferroviaires dont la réalisation doit être lancée d'ici à 2020 ;
- Vu la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- Vu la Décision n°661/2010/UE du 7 juillet 2010, sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, et la carte jointe à cette Décision, où figurent les deux branches Paris-Rouen et Paris-Lisieux au titre de « lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE » ;
- Vu le règlement européen (UE) n°913/2010 du 22 septembre 2010, relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, définissant le corridor de fret n°4, « Sines-Lisbonne/Leixoes – Madrid-Medina del Campo/Bilbao/Saint Sébastien-Irun-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz – Sines-Elvas/Algeciras » ;

Considérant que le débat public a confirmé l'opportunité du projet ainsi que l'adhésion de la majeure partie du public autour des objectifs suivants :

- améliorer la fréquence et la régularité des services ferroviaires entre l'Ile-de-France et les régions normandes, et rapprocher les villes normandes entre elles ;
- offrir des opportunités d'évolution des dessertes franciliennes ;
- permettre le développement du fret ferroviaire, et ouvrir aux ports de l'axe Seine un hinterland plus vaste, de façon complémentaire au réseau fluvial ;
- à ces fins, assurer notamment, en coordination avec le projet de prolongement du RER E à l'ouest, une séparation des trains franciliens et des trains normands entre Paris et Mantes ;

Considérant sur la question des améliorations des temps de parcours que :

- certains acteurs se sont exprimés en faveur d'une meilleure accessibilité des territoires, quand d'autres se sont inquiétés des conséquences de cet objectif sur le coût du projet, ainsi qu'en termes d'impacts sur l'environnement naturel et humain, et sur l'outil de travail agricole ;
- l'expertise indépendante diligentée par la CNDP a mis en évidence les limites d'une solution, réclamée par certains acteurs, consistant à privilégier l'aménagement du réseau existant ;

Considérant sur la question des scénarios et des gares que :

- à l'ouest de Mantes, le scénario C, comportant une traversée de l'estuaire de la Seine, présente des caractéristiques économiques nettement moins favorables que les autres scénarios et a été peu porté pendant le débat ;
- la gare de Paris Saint-Lazare est considérée aujourd'hui comme la gare préférentielle d'accès à Paris pour les voyageurs normands ;
- un fort consensus s'est dégagé sur la création d'une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever, combinée à une traversée nouvelle de la Seine ;
- un fort consensus s'est dégagé sur la création d'une gare nouvelle à Nanterre / La Folie, en correspondance avec les autres réseaux de transport actuels et futurs ;
- les acteurs locaux se sont exprimés en faveur de l'implantation d'une gare dans le secteur de Confluence, qui permettrait d'accéder à des trains intersecteurs, les possibilités d'une telle implantation restant toutefois à préciser ;
- au niveau de Mantes-la-Jolie, il est demandé d'étendre le champ d'étude en recherchant des solutions alternatives au contournement tel que proposé ;
- dans les secteurs d'Evreux et de Louviers / Val de Reuil, les gares nouvelles ont fait l'objet de nombreuses interrogations ;

Considérant sur la question du développement du fret que beaucoup de participants, lors du débat public, ont indiqué souhaiter que les acteurs économiques et notamment portuaires, disposent aux différents horizons de sillons répondant à leurs besoins de développement ;

Considérant sur la question de l'évaluation socio économique et du financement que le débat public a permis de sensibiliser les acteurs à l'importance de ce sujet, qui appelle un approfondissement ;

A décidé de poursuivre le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie, et de lancer les études préalables à l'enquête publique sur la base des orientations suivantes :

1. Retenir pour le projet les objectifs suivants :
 - des temps de parcours « cible » d'1h15 entre Paris et Le Havre et entre Paris et Caen, tout en recherchant l'optimisation des coûts d'investissement et d'exploitation du projet et sa meilleure insertion dans son environnement ;
 - la capacité à répondre aux besoins futurs sur les dessertes de toute nature : nationales, régionales en Normandie, franciliennes et fret ;

2. Assurer parallèlement la faisabilité du financement du projet en approfondissant, dès la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique, l'évaluation de l'économie du projet au regard des scénarios étudiés et des perspectives de trafics, prenant en compte les orientations des AOT en matière d'évolution des dessertes ;

3. Retenir pour le projet de ligne nouvelle les caractéristiques fonctionnelles suivantes :
 - une ligne nouvelle dédiée aux circulations voyageurs, retenant des vitesses « cible » de 250 km/h à l'Ouest de Mantes et 200 km/h entre Paris et Mantes ;
 - entre Paris et Mantes :
 - o des voies dédiées sur lesquelles circuleraient notamment les trains sans arrêt entre Paris/La Défense et Mantes ;
 - o une gare nouvelle dans le secteur de Nanterre La Folie connectée au futur réseau de métro automatique, au RER A et au futur RER E ;
 - dans le secteur de Mantes :
 - o la mise à 4 voies de la section entre Mantes et Epône ;
 - entre Mantes, Le Havre et Caen :
 - o un tracé de ligne nouvelle à rechercher dans l'enveloppe des options de passage des scénarios A, B et AB, qui se distinguent par le positionnement du point de bifurcation vers Caen d'une part, Rouen d'autre part (A proche de Rouen, B proche d'Evreux, AB intermédiaire) ;
 - o une traversée nouvelle de la Seine entre Sotteville et Yvetot avec une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever ;

4. Approfondir les points particuliers suivants :
 - les conditions d'implantation d'une gare nouvelle dans le secteur de Nanterre La Folie, en coordination avec les autres projets ;
 - les possibilités et les conséquences d'une implantation d'une gare nouvelle dans le secteur d'Achères/Confluence ;
 - les conditions de l'augmentation de la capacité du réseau au niveau du nœud de Mantes ;
 - les conditions de desserte des agglomérations d'Evreux et Louviers / Val-de-Reuil pour apprécier l'opportunité et la localisation de gares nouvelles ;
 - les conditions d'une desserte cadencée coordonnée faisant des gares principales des gares de « rendez-vous ferroviaire » ;
 - l'articulation entre le projet LNPN et les différents projets d'aménagement du réseau ferroviaire sur l'axe Seine, de manière à garantir la desserte ferroviaire des ports normands et des plateformes intermodales de la vallée de la Seine ;
 - les enjeux environnementaux et agricoles, en étudiant les mesures à prendre pour éviter ou compenser les impacts du projet ;

Paris, le 5 avril 2012

- les évaluations socio-économiques et financières du projet, en intégrant notamment les enjeux liés aux dessertes franciliennes, aux dessertes intersecteurs, et au fret ;
 - les possibilités d'un phasage éventuel du projet et l'évaluation des enjeux associés ;
5. Mener les études préalables à l'enquête d'utilité publique sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'Etat et les principales collectivités territoriales participant au financement des études du projet. RFF déploiera un dispositif d'information et de concertation permettant d'associer les différents acteurs à la mise au point du projet ; son fonctionnement sera encadré à travers une charte et un garant dont la désignation sera demandée à la Commission Nationale du Débat Public.

Cette décision sera publiée au Journal officiel de la République Française.



Catherine BERGER-LEFEBURE