

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

ARDIES Val d'Oise



ARDIES VAL D'OISE
Association Régionale pour le
Développement des Infrastructures
Économiques et de la Sécurité

L'ARDIES Val d'Oise fédère plusieurs instances représentatives du monde économique telles que la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles, les groupements et associations locales d'entreprises (MEVO, FNTP-IdF, FBVO, AIBT...) ainsi que des entreprises directement adhérentes. L'ensemble représente un millier d'entreprises environ et près de 50 000 emplois dans le Val d'Oise. Cette large assise soutient l'association dans son action en faveur des infrastructures de transport les plus utiles au développement durable du Département et de la Région.

Créée (1992) pour promouvoir l'achèvement du réseau routier structurant (A104, A16) en souffrance dans l'ouest francilien, l'ARDIES élargit cette priorité à tous les modes de déplacement et en particulier à la réalisation des dessertes ferroviaires les plus productives.

Coordonnées

Président : Claude d'Ornano
Délégué Général : Michel Tournamille
34, rue de Rouen 95300 Pontoise
Tél. : 01 30 75 35 40/41
Fax : 01 30 75 35 73
mitourna@yahoo.com
www.ardies.org

La LNPN dope Eole mais limite ses propres performances. Il manque la Grande Vitesse et une étape à Cergy-Pontoise

Il existe une solution « Rive Droite » adaptée aux exigences de desserte des deux Normandies (caennaise et havro-rouennaise) et susceptible de satisfaire les besoins capacitaires de la section ferroviaire Mantes-Saint Lazare.

Ce tracé alternatif a fait l'objet d'une étude d'impact économique réalisée par l'Institut Géographique National (IGN) à la demande de l'ARDIES Val d'Oise en application de l'annexe 2 de l'instruction cadre du 25 mars 2004 du ministère de l'équipement.

L'instruction-cadre du 25 mars 2004 insiste sur le caractère central du bilan économique pour apprécier la création de valeur d'un projet d'infrastructure. Des éléments non quantifiables peuvent être pris en compte dans le processus de décision publique mais en complément de l'indicateur chiffré.

Les conclusions de cette expertise font valoir les avantages comparatifs d'un tracé « rive droite » grande vitesse (320 km/h) sur deux tracés alternatifs dits « rive gauche » et « Mixte ».

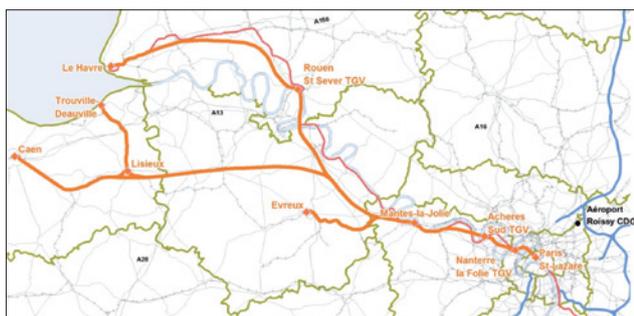


A. Les traces de l'étude IGN

1. IGN - Rive Gauche

Le tracé « Rive Gauche » duplique les scénarios A et B soumis au débat public.

Il présente une diffusion trans-normande en Y et des vitesses limitées à 250 km/h à l'ouest de Mantes et à 160 km/h de Mantes à Saint Lazare via Achères Grand Cormier et La Défense.



LES INCONVÉNIENTS DE CE TRACÉ SAUTENT AUX YEUX

- Il ne relie pas Le Havre à Caen.
- Il ignore Cergy Pontoise et son potentiel reconnu.
- Il ne prévoit pas de liaison directe vers Roissy et laisse donc la Normandie et sa marche francilienne sans synergie efficace avec le réseau ferroviaire national à grande vitesse.

Le tracé « Rive Gauche » est la solution préférentielle de « l'amélioration de l'existant » et du renforcement des liaisons radiales vers La Défense et Paris dans la perspective du prolongement d'Eole ouest par le corridor Mantes-La Défense où les contraintes de trafic sont endémiques.

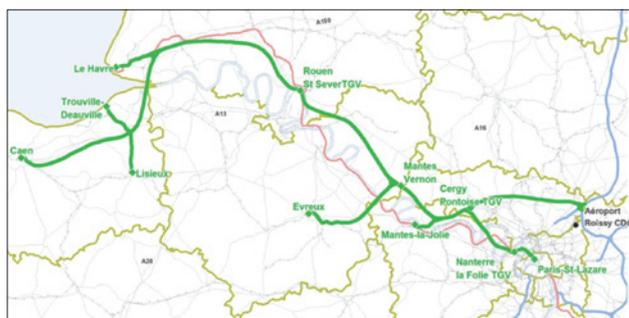
Le qualificatif de **Ligne Nouvelle** traduit bien ce rôle d'appoint dédié à la mise à niveau d'une section ferroviaire déficiente à l'est de Mantes et non à la création d'une liaison à la mesure des besoins périphériques du Grand Paris en gestation.

La version IGN Rive Gauche de la LNPN (comme les scénarios RFF) recèle à terme le germe de difficultés prévisibles **parce sa conception subordonne la logique du maillage grande vitesse aux limites spécifiques d'une radiale hyper sollicitée (Mantes-La Défense-St Lazare) sans marge assurée après 2030 (après demain !).**

2. IGN - Rive Droite

Le tracé « Rive Droite » réalise une LNGVPN (ligne nouvelle grande vitesse Paris Normandie) et non une LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie).

Il se caractérise par un tracé maître sur la rive droite de la Seine de Roissy CDG avec une série de connexions pour desservir Mantes et les agglomérations normandes. Le tracé dessine à l'est de Mantes une fourche à deux bras au nord à la vitesse de 320 Km/h en direction de l'aéroport de Roissy et au sud à 160 km/h vers Paris St-Lazare via Achères et Nanterre-La Défense.



CE TRACÉ DEMENT LES PRÉVENTIONS EXPRIMÉES DANS LE DOSSIER DU DÉBAT (page 84)

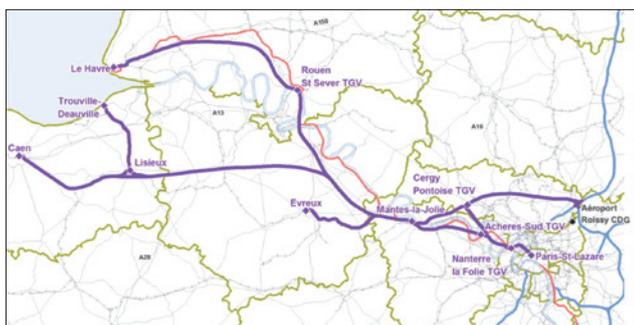
- Il ne dessert pas Rouen par le nord mais par la future gare de Saint Sever (rive gauche).
- Il relie entre elles les métropoles normandes en désenclavant efficacement Caen.
- Il met en ligne les métropoles normandes et Paris Saint-Lazare (via La Défense)
- Il donne aux normands la possibilité de rejoindre l'aéroport de Paris-CDG (via Cergy-Pontoise) et à l'ensemble du réseau LGV national sans rupture de trajet.
- Il ne traverse pas le Vexin mais passe en lisière sur une emprise de l'Etat déjà constituée (C13) à l'Ouest de Cergy-Pontoise.
- Il prévoit une gare à Cergy-Pontoise réintégrant ainsi le chef lieu du Val d'Oise dans le concert des villes périphériques d'avenir.
- Il n'exclut pas le principe d'une gare « confluence » à Achères-nord.

Le tracé rive droite est le tracé d'aménagement du territoire conforme aux attentes du projet de SDRIF, aux prescriptions de l'ENFF (Engagement National pour le Fret Ferroviaire de septembre 2009) et aux ambitions du Grand Paris fluvial et maritime.



3. IGN - Tracé Mixte

Le tracé « Mixte » ajoute un Y francilien au Y normand du tracé rive gauche. C'est le couplage du tracé IGN Rive Gauche (clone des scénarios du dossier support) avec la fourche bi-directionnelle du tracé Rive Droite formée à l'est de Mantès (ville « pivot ») modifié par le débranchement de la LPN en direction de Roissy-CDG.

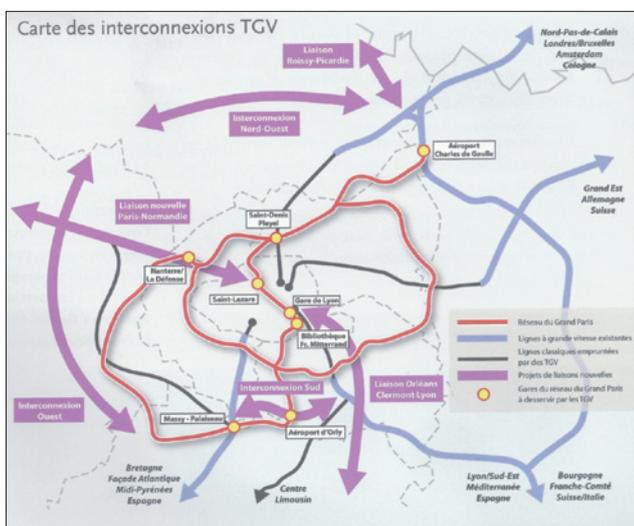


Ce tracé Mixte dessert Achères et Cergy. Il donne surtout la possibilité de réaliser le barreau nord de la grande rocade francilienne des TGV sans compromettre le projet du maître d'ouvrage à destination de Paris Saint-Lazare par La Défense.

C'est pourquoi cette formule constitue un compromis de tracé francilo compatible et valdoisien acceptable.

L'ARDIES Val d'Oise, association régionale francilienne, soutient en effet le principe d'une LNPN directement reliée à l'aéroport de Paris-CDG où converge actuellement le réseau national des TGV.

Ce réseau est fonctionnellement déséquilibré au détriment des normands et des yvelino-valdoisiens comme le montre la carte des interconnexions.



Le bouclage de la rocade des TGV est certes régulièrement évoqué dans les débats ferroviaires franciliens mais de façon si évasive que la question semble être une formule de style plus qu'un objectif légitime du système de transport régional.

Le débat public sur la LNPN doit être l'occasion d'affirmer la nécessité de rééquilibrer le dispositif grande vitesse qui suppose le maillage de la grande rocade francilienne d'interconnexion des TGV, clef de voute du réseau national et maillon crucial du réseau paneuropéen.

B. Des résultats spectaculaires

Le tracé Mixte présente une plus value évidente cependant il n'est pas le plus convaincant sous l'angle technique de l'augmentation de valeur économique dégagée par chacune des trois variantes IGN sur l'ensemble de leurs parcours.

Le tableau ci-dessous enregistre les performances comparatives des trois variantes de l'étude IGN à l'horizon 2020 (en euros 2000).

Valeur Horizon 2020 Euros 2000	Variantes	Variante Rive gauche	Variante Rive droite	Variante Mixte
		millions €	millions €	millions €
Total avantages annuels		665,12 m€	4 861,01 m€	1 147,18 m€
Coût de l'ouvrage en € 2000 au coût des fonds publics		10 176,82 m€	11 144,31 m€	11 254,17 m€
Rapport entre avantages annuels et coût de l'ouvrage		8,17 %	43,84 %	10,19 %
Coût de l'infrastructure réévalué euros 2010		11 942,99 m€	13 078,39 m€	13 207,31 m€
Nombre d'emplois induits		11 725	85 882	92 346

Les performances économiques du tracé Rive Droite s'avèrent largement supérieures.

La confrontation est sans appel avec une rentabilité « Rive Droite » prévisionnelle 7 fois plus importante que celle du « Rive Gauche » et près de 5 fois supérieure à celle de la formule Mixte.

1. La vitesse : un enjeu majeur

Ces écarts impressionnants découlent de l'application objective de la méthode de calcul basée sur l'augmentation de l'univers de choix déterminée par le facteur décisif de la vitesse.

La Grande Vitesse (320 km/h) n'a pas pour seule finalité de se déplacer plus vite. Elle élargit l'horizon économique dans un temps moyen invariable. Elle assume par là une fonction structurante indispensables pour rapprocher Paris des métropoles d'équilibre et des autres capitales européennes (et réciproquement).



Il n'est par ailleurs pas prouvé comme l'indique le dossier du débat (page 61) que la LNPN ne doit pas concurrencer un jour l'avion (fret grande vitesse, carex ?) sur des distances supérieures au parcours envisagé.

De ce point de vue la réduction à 250 et 160 km/h ferme toute possibilité en calibrant une vitesse intermédiaire spécifique pour une desserte radiale limitée. (L'univers de choix n'est pas augmenté d'où moindre performance économique).

Le maître d'ouvrage ne dit pas autre chose en indiquant que ces vitesses sont « *rendues nécessaires pour tenir les objectifs de temps de parcours du projet sans adopter pour autant la vitesse usuelle de la grande vitesse ferroviaire* ».

Mais seules la Grande Vitesse et une authentique séparation des trafics fondent la perspective d'un investissement plus productif et donc plus apte à faciliter à terme la recherche de financements sans impact rédhibitoire sur le prix du transport.

2. Le tracé rive droite : une opportunité du débat public

L'ARDIES Val d'Oise souligne la cohérence et même l'élégance du tracé IGN Rive Droite qui aligne à meilleur compte les objectifs de temps impartis au projet.

Il ne s'agit de s'immiscer dans des arbitrages normands ou de récuser péremptoirement les scénarios A, B et C du maître d'ouvrage mais de signaler les mérites de l'expertise IGN et d'en examiner les conclusions.

Au moment où se déroule un débat de quatre mois sur le projet de LNPN, il serait dommage de ne pas s'interroger sur la meilleure façon de raccorder effectivement l'ouest francilo-normand à l'aéroport de Roissy et à l'ensemble du territoire national.

Il serait logique à cette occasion que Cergy-Pontoise, ville pionnière du Grand Paris urbain, née avec les ex villes nouvelles, mais délaissée du Grand Paris des transports, soit déclarée éligible à une étape commune de l'interconnexion TGV et de la future Ligne Nouvelle (LNPN).

Conclusion

L'ARDIES Val d'Oise souhaite que l'étude réalisée à son initiative soit versée au débat sur le projet de LNPN afin :

- de vérifier les conclusions de l'expertise IGN sur les avantages comparatifs de la variante Rive Droite de l'étude d'impact.
- d'engager sans délais les études de faisabilité du barreau nord de la rocade des TGV prévue par le projet de SDRIF et de l'articuler en maillage LNPN.
- de prévoir l'implantation d'une gare TGV à Cergy sans préjudice pour la réalisation d'une gare à Achères indispensable au développement du Grand Paris fluvial.

Résumé du cahier d'acteur

La Normandie et l'Ouest Francilien ont solidairement besoin d'une desserte ferroviaire efficiente de l'Axe Seine pour structurer une « Séquanie » économique trop fragmentée.

La LNPN doit certes répondre aux exigences de desserte radiale en direction de Paris-St Lazare (amélioration du goulet Mantes Nanterre) mais pas au détriment de l'objectif de Grande Vitesse ferroviaire conçu pour rapprocher les territoires et en l'occurrence connecter directement la Normandie à Roissy-CDG via Cergy-Pontoise.

Pour concilier ces impératifs l'ARDIES Val d'Oise a envisagé des solutions alternatives expertisées par l'IGN dans un rapport présenté en complément du cahier d'acteur.

L'association demande que les conclusions de l'étude IGN soient étudiées franchement car elles sont les options ultimes du Grand Paris des transports et la promesse d'une dynamique nouvelle de l'ouest francilien.

Le rapport complet de l'IGN (LGVNO) et sa présentation simplifiée sont accessibles sur le site de l'ARDIES : www.ardies.org (grands débats, puis LNPN)

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)