

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

## PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

### Communauté d'agglomération Amiens Métropole Syndicat mixte du pays du Grand Amiénois



#### COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION AMIENS MÉTROPOLE - SYNDICAT MIXTE DU PAYS DU GRAND AMIÉNOIS

La communauté d'agglomération Amiens Métropole, riche de 176 000 habitants, 28 000 étudiants et de 97 000 emplois, constitue le premier pôle urbain de Picardie. Amiens, capitale régionale, est au cœur d'une aire urbaine dont la surface a crû de 25% en moins de 10 ans, confirmant la très forte dynamique métropolitaine de ce territoire.

Le pays du Grand Amiénois est un établissement public original. Il est, à la fois, le maître d'ouvrage du second plus grand SCOT de France par le nombre de communes (381), et l'espace de mise en cohérence de la contractualisation des collectivités du Grand Amiénois avec la région Picardie.

Depuis quatre ans, il préfigure l'esprit d'un pôle métropolitain « de proximité », riche de 335 000 habitants, qui fédère une agglomération et onze communautés de communes. Dans un esprit de construction de politiques publiques intégrées et de mutualisation de moyens, le pays pilote ou a piloté de nombreuses études et analyses, dont une enquête ménages grand territoire.

#### Coordonnées

Monsieur Gilles Demailly  
Président de la Communauté d'agglomération  
Amiens-Métropole  
Hôtel de ville  
80000 Amiens  
Site : [www.amiens.fr](http://www.amiens.fr)  
Contact : monsieur Thierry Bonté, vice-président  
Mail : [t.bonte@amiens-metropole.com](mailto:t.bonte@amiens-metropole.com)

Monsieur Gilles Demailly  
Président du Syndicat mixte du pays du Grand  
Amiénois  
47, boulevard du Cange  
80000 Amiens  
Sites : [www.grandamiens.org](http://www.grandamiens.org), [www.aduga.org](http://www.aduga.org)  
Contact : monsieur Jérôme Grange, directeur  
Mail : [j.grange@aduga.org](mailto:j.grange@aduga.org)

### Amiens Métropole et le pays du Grand Amiénois soutiennent le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

Amiens Métropole et le syndicat mixte du pays du Grand Amiénois jugent légitime l'attente des habitants des deux régions normandes, dans l'amélioration substantielle de leur desserte ferroviaire avec l'Ile-de-France et avec l'ensemble des régions situées à l'Est et au Sud-Est de celle-ci.

De plus, l'attractivité du port du Havre, première porte maritime nationale, est un enjeu qui nécessite le soutien collectif de l'ensemble des acteurs publics de la moitié nord de la France. Cette attractivité passe, notamment, par la capacité d'emport des infrastructures desservant le Havre. Il apparaît donc évident qu'à l'amélioration et à l'électrification de la rocade ferroviaire nord Le Havre-Amiens-Culmont-Chalindrey, soient associés des potentialités supplémentaires de fret en direction de la région capitale.

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, par le croisement d'une vitesse commerciale élevée et d'un maillage fin du territoire normand, présente des fonctionnalités répondant parfaitement à cet objectif double d'une augmentation générale des sillons profitant, tant au transport de marchandises, qu'aux voyageurs.

### La ligne nouvelle Paris-Normandie doit s'inscrire dans un schéma stratégique global

La loi du 3 août 2009, relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, indique : « la poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse aura pour objectif d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Ile-de-France... ».

Les lignes d'interconnexion évoquées ci-avant constituent l'un des grands sujets à traiter dans un futur proche. Les études globales de ce projet de rocade ferroviaire à grande vitesse ou à vitesse élevée ne sont pas encore entreprises, le contournement de Paris par des lignes à grande vitesse n'étant aujourd'hui réalisé que dans la partie Est.

Des études, certes, sont entamées pour une interconnexion par le Sud entre Massy et Valenton (voire plus au Sud) mais les contournements Ouest et Nord restent à étudier dans leur totalité.



## Un schéma où s'articulent « Grand Paris » et grand bassin parisien

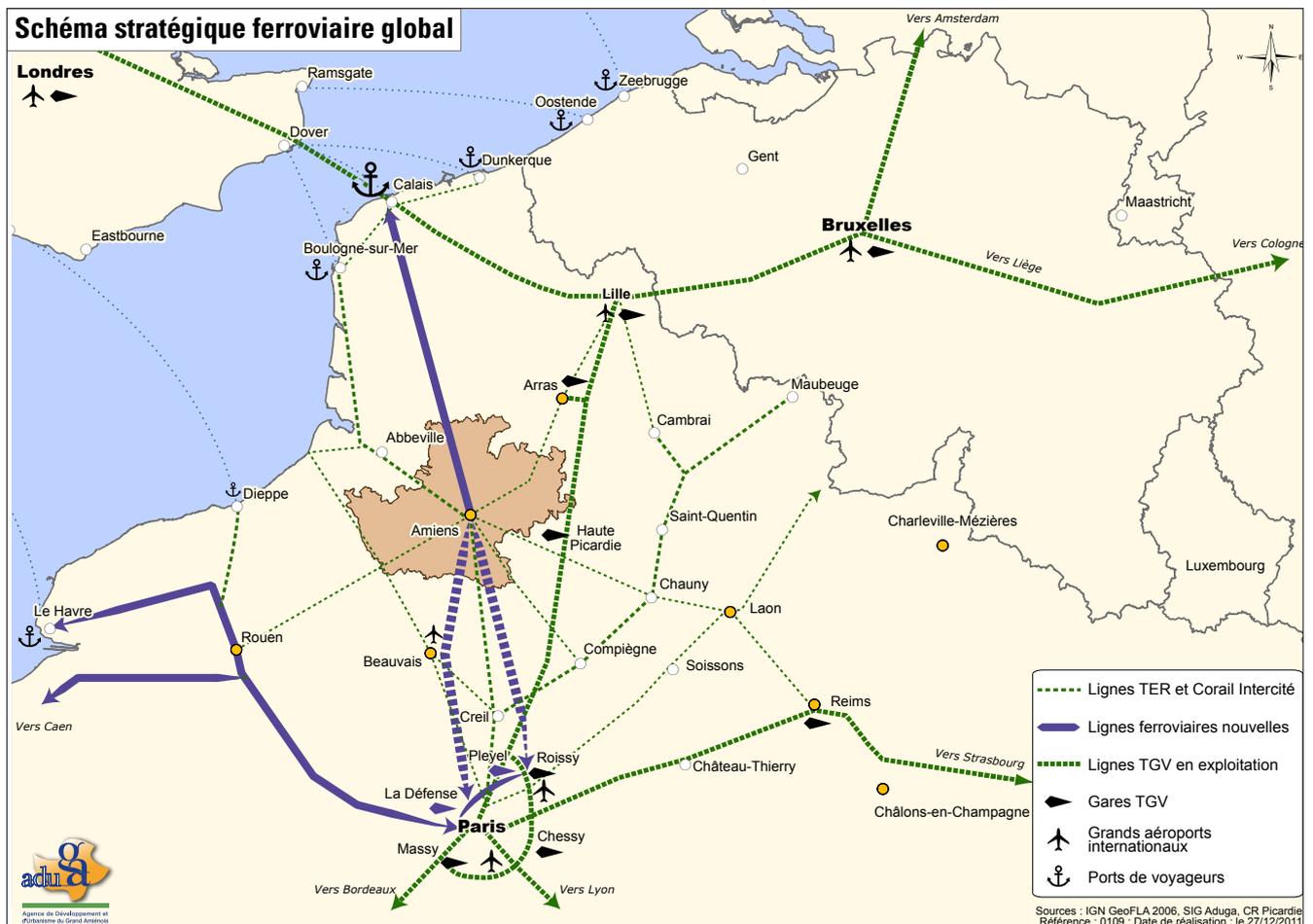
Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, en raison notamment de la saturation de la Gare Saint-Lazare représente une opportunité exceptionnelle pour réaliser une mise en cohérence de l'ensemble des projets de lignes nouvelles convergeant vers l'Île-de-France, ou ayant un rôle d'interconnexion. L'enjeu est ici de savoir poser la réflexion à la dimension du grand bassin parisien.

En effet, le grand bassin parisien correspond à l'échelle réelle de la « métropole » parisienne, ce système urbain bien plus complexe dans son fonctionnement qu'une « simple » métropole. Il s'agit de l'échelle de « proximité » d'une ville mondiale comme l'est Paris, mais une proximité faite de secteurs discontinus, dont les fonctions se transforment en permanence et dont les espaces sont parcourus en tous sens et à tout moment. C'est donc la première échelle pertinente pour que l'offre ferroviaire soit bâtie sur la grande vitesse.

## Un schéma global pour une offre ferroviaire digne des territoires desservis

Ce bassin constitue l'échelle où se jouent de vrais sujets en matière d'aménagement du territoire. Il est un territoire géographique et historique, marqué par la ceinture des quatre grandes villes-cathédrales, qui ponctuent chacune des quatre directions cardinales (Rouen, Orléans, Reims, Amiens). Pour ces quatre villes, et plus particulièrement pour Amiens placée en situation d'articulation entre Paris et Lille, la question centrale pour l'avenir est celle de l'optimisation de leur accessibilité aux pôles clés du Grand Paris (La Défense et Roissy en premier lieu).

La réalisation de la LGV Est a apporté une réponse au territoire du G10 rémois. En revanche, nombre des autres agglomérations du grand bassin parisien sont desservies par une offre « Intercités », dont l'État est l'autorité organisatrice, est qui constitue le service ferroviaire le plus médiocre qui soit aujourd'hui proposé au niveau national. L'étude POCL, actuellement conduite, ouvre des perspectives pour Orléans ; le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie apportera les réponses indispensables aux besoins de Rouen, Caen et Le Havre ; enfin le projet de barreau Roissy-Picardie répondra à une partie des attentes du Grand Amiénois, mais ne peut être considéré comme suffisant sur le long terme.





## Un schéma reposant sur l'émergence de gares « bis » au sein du Grand Paris

Plusieurs des équipes pluridisciplinaires interrogées lors de la consultation internationale du « Grand Paris » ont évoqué, dans leurs travaux, la question du changement d'échelle territoriale du système des gares concernées par l'offre ferroviaire de grande accessibilité à Paris.

### Compléter les gares parisiennes du XIX<sup>ème</sup> par des gares « grand-parisiennes » du XXI<sup>ème</sup>

Constat doit être fait que la plupart des gares terminus de Paris sont désormais saturées et qu'il est, incontestablement, préférable de faire arriver les nouvelles lignes ferroviaires rapides dans de « grandes gares bis » situées à la proche périphérie de Paris, reliées au cœur de la capitale par un réseau de transport rapide et performant. C'est là la condition à l'amélioration de la robustesse et à la mise en cohérence du système ferroviaire en Ile-de-France. Les difficultés d'exploitation auxquelles est confrontée la SNCF, quotidiennement, en témoignent.

Au regard des opportunités qu'elles proposent en terme de multimodalité, et en raison des dynamiques de développement de leurs environnements respectifs, les gares « bis » du cadran Nord-Ouest du Grand Paris doivent être nécessairement à la Défense, mais aussi à Roissy CDG, à Saint-Denis Pleyel ou au Bourget, qui sont les territoires concernés par les contrats de développement territorial (CDT) les plus ambitieux qui soient actuellement entrepris.



Amiens métropole buissonnière - Laurent Rousselin

### Coupler rocade ferroviaire nord et « Grand Paris express »

L'inscription d'une rocade ferroviaire au sein du tissu urbain du nord de Paris ne sera pas chose aisée, tout comme celui du transport en commun « Grand Paris express ». Aussi est-il indispensable de coupler les études, et peut être la réalisation, des deux projets afin d'en optimiser les investissements et de maximiser le montage financier lié à cette double infrastructure.

## La LGV Grand Paris-Amiens-Calais-Londres, complément naturel de la ligne nouvelle Paris-Normandie

Le projet de schéma national des infrastructures de transports propose comme hypothèse alternative à la LGV « Paris-Amiens-Calais », une relation « Rouen-Calais » via la côte picarde. Cette variante est pour le moins surprenante. De par le tracé évoqué, et en raison de la vitesse d'exploitation envisagée par RFF pour la ligne nouvelle normande, cette hypothèse générerait un allongement très sensible de la relation Paris-Londres par rapport à l'actuelle LGV Nord, alors que l'objectif initial, outre la désaturation le moment venu de cette dernière, réside justement, dans la réduction de ce temps de parcours entre les deux villes mondiales que sont Paris et Londres. De surcroît cette variante ne desservirait aucune grande agglomération régionale nouvelle, et serait donc, à ce titre, en complète contradiction avec les objectifs de la loi du 3 août 2009.

### Grand bassin parisien-Grand Londres au plus court, c'est-à-dire par Amiens

Cette hypothèse alternative, bien que présente dans le projet de SNIT en cours d'arrêt par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, est à oublier au plus vite par l'ensemble des acteurs œuvrant sérieusement à la prise en considération des enjeux de la mobilité durable.

En revanche, la LGV Grand Paris-Amiens-Calais-Londres se présente comme le complément naturel de la ligne nouvelle Paris-Normandie pour permettre de répondre à des objectifs multiples, présentant des intérêts croisés pour les deux régions normandes, l'Ile-de-France, la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais.

La mise en œuvre d'une vision globale sur le cadran Nord-Ouest et Nord du Grand Paris doit permettre de compléter l'ensemble des études et, notamment, d'engager une réflexion coordonnée sur les gares terminus parisiennes, actuelles et futures. La gare du Nord, à l'instar de la gare Saint-Lazare, est saturée et ne pourra pas, demain, recevoir l'ensemble des trains en provenance de cette nouvelle ligne vers Calais, et les trains de l'actuelle LGV par Lille.

En fonction des besoins globaux et des possibilités, deux natures de tracés peuvent être envisagées entre Amiens et le Grand Paris : par Beauvais, Cergy-Pontoise puis le secteur



de confluence, afin de rejoindre la Défense en tronçon commun avec la ligne nouvelle Paris-Normandie ; par Roissy CDG.

C'est bien l'extension de la diamétralisation de l'offre ferroviaire desservant le Grand Paris, et par là-même, l'augmentation de la desserte TGV province-province via la rocade d'interconnexion qui est ici posée.

Dans ce cadre, par son poids économique et sa situation géographique, le quartier de la Défense s'affirme comme un maillon essentiel de ce système de gares « bis », constituant, à l'Ouest, le pendant de la fonction ferroviaire de Roissy CDG.

### **Un schéma stratégique global à conduire au plus vite pour des calendriers de réalisation spécifiques**

Affirmer l'absolue nécessité de bâtir rapidement un projet global des infrastructures ferroviaires à grande vitesse et à vitesse élevée pour le cadran Nord-Ouest de la France, n'est pas antinomique avec une adhésion à un principe de réalité.

Les horizons temporels de chaque projet ne sont pas de même nature.

La réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie est une priorité, et nécessite de s'inscrire, par phases, dans le court à moyen terme.

Le calendrier de l'interconnexion nord de la région capitale, dans son hypothèse la plus ambitieuse qui est celle de la rocade complète, est intimement lié aux possibilités techniques de couplage avec la réalisation du « Grand Paris express » et, à ce titre, se situe sur le moyen terme.

La réalisation de la LGV Grand Paris-Amiens-Calais est bien évidemment plus lointaine, sa mise en œuvre étant liée à l'arrivée à saturation de la LGV Nord. Pour autant, Amiens Métropole et le pays du Grand Amiénois préparent cet horizon de long terme, et à ce titre, ont préservé les fuseaux et la localisation de la future gare TGV d'Amiens dans les documents du SCOT du Grand Amiénois qui sera arrêté au mois d'avril 2012.

## **Résumé du cahier d'acteur**

Les travaux en cours relatifs à la réalisation d'une ligne ferroviaire nouvelle Paris-Normandie confirment le bien-fondé de ce projet. En couplant l'analyse du dossier du maître d'ouvrage de cette ligne avec les perspectives tracées dans le projet de schéma national des infrastructures de transports (SNIT), cette démarche normande s'affirme comme l'occasion de conduire une réflexion globale portant sur le système LGV du quart Nord-Ouest de la France.

Il paraît en effet pertinent de concevoir, pour le moyen à long terme, une interconnexion des lignes normande et « Paris-Amiens-Calais-Londres » au Nord ou à l'Ouest de Paris. Un réseau ainsi constitué permettrait, notamment, de mailler, en gares TGV, le Nord-Ouest du Grand Paris (La Défense, et éventuellement St-Denis Pleyel ou Le Bourget, et Roissy CDG en fonction des tracés possibles et des rentabilités

socio-économiques induites) et de mettre directement en relation La Défense avec la City Londonienne, via Amiens.

Les deux principaux quartiers d'affaires européens seront ainsi à une distance-temps inférieure à 2h30, soit un gain de temps de bout en bout de près de 50 minutes. Simultanément, une relation Paris-Londres rendue possible en 1h55, ouvrira ultérieurement la possibilité d'une relation ferroviaire attractive du continent vers l'ensemble des principales agglomérations britanniques (Birmingham, Coventry, Liverpool, Manchester).

Au-delà de cette vision de long terme, c'est bien la robustesse et la cohérence du système ferroviaire francilien qui est concerné par cette approche globale, qu'Amiens Métropole et le syndicat mixte du pays du Grand Amiénois appellent de leurs vœux.

**CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie**

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen  
contact@debatpublic-lnpn.org

[www.debatpublic-lnpn.org](http://www.debatpublic-lnpn.org)

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)