

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

MEDEF Île-de-France



MEDEF ILE DE FRANCE

Premier réseau professionnel de la région, le MEDEF Ile-de-France assure la représentation et la défense des intérêts des entreprises franciliennes et des syndicats professionnels régionaux. Présent dans de nombreuses instances, le MEDEF Ile-de-France est aujourd'hui l'interlocuteur incontournable des autorités régionales, des collectivités territoriales et des partenaires sociaux. Lieu de coordination indispensable à la cohésion des demandes spécifiques liées à l'économie francilienne, le MEDEF Ile-de-France coordonne les attentes collectives des entreprises sur leur territoire, demandes exprimées par les MEDEF territoriaux et groupements locaux ainsi que par la voix des fédérations et syndicats professionnels adhérents.

COORDONNÉES

MEDEF Ile-de-France
251 Boulevard Pereire
75852 Paris CEDEX 17
Tél. : 01 40 55 12 50
Fax : 01 40 50 12 40
Mail : jerome.dubus@medef-idf.fr
Site : www.medef-idf.fr

Une Ligne Nouvelle Paris-Normandie à la mesure des enjeux stratégiques de l'axe Seine

Actuellement soumis à débat public le projet de création d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Paris et la Normandie poursuit deux grands objectifs :

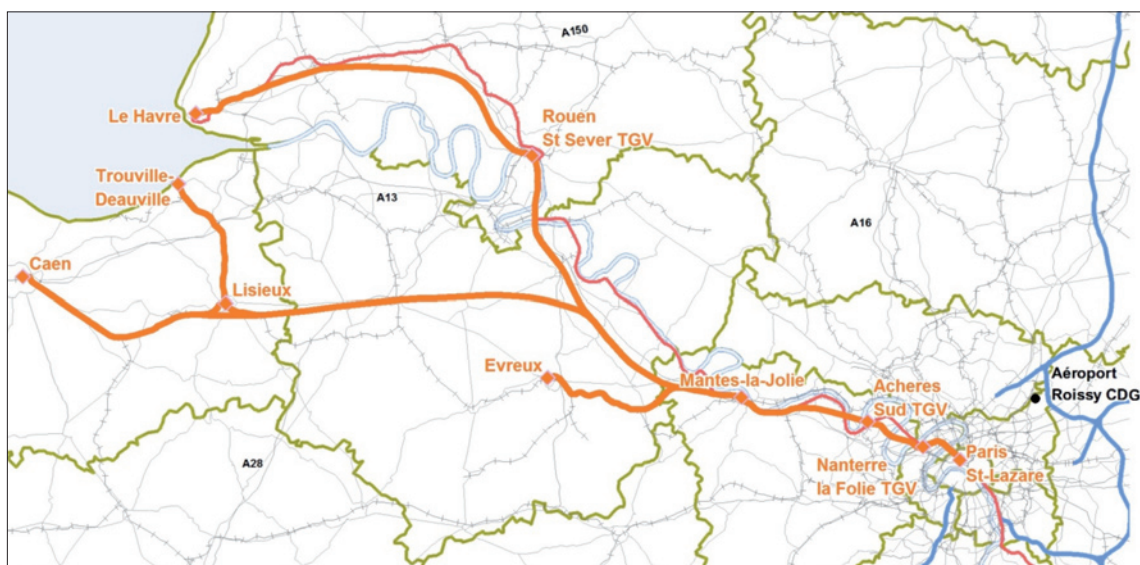
- Améliorer les conditions de transport ferroviaire des normands et des franciliens en termes de vitesse, de confort, de régularité, de fréquences en renforçant les infrastructures de l'axe Seine et en modernisant un réseau ancien et saturé, en particulier dans sa partie située en Ile de France ;
- Rapprocher les territoires normands et franciliens pour constituer un ensemble économique plus fort dans le but de permettre à l'Ile de France de s'ouvrir plus aisément sur la mer et d'offrir aux villes et aux ports normands un accès plus facile à la région métropole et au-delà au nord de la France et de l'Europe.

Le projet prévoit la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire qui permettra de relier le Havre et Caen à Paris en 1h 15 (de l'ordre de 2 heures aujourd'hui) et Rouen à Paris en 45 minutes à une vitesse de 250Km/h en Normandie et de 160 à 200 km/h en Ile de France.

Le tracé de l'ouvrage serait situé en rive gauche de la Seine selon 4 variantes en Ile de France entre Mantes-la-Jolie et Paris (gare optionnelle à Confluence, desserte en fourche ou en ligne vers Nanterre et Saint-Lazare) et 3 scénarios pour la desserte de la Normandie qui améliorent plus ou moins sensiblement la liaison Caen-Rouen (45 minutes ou 1h 07 selon les scénarios) et la liaison Caen-Le Havre (41 minutes ou 1 h 26 au lieu de 2h 33 aujourd'hui).



Schéma de tracé « Rive gauche » extrait du cahier d'acteur n°22 de l'ARDIES Val d'Oise



À l'horizon 2025, la réalisation de ce projet devrait permettre de faire passer la part des déplacements en train de 26 % à 28 % pour les échanges entre l'Île-de-France et la Normandie et de 7 % à 9 % pour les relations internes aux régions normandes. Le projet devrait apporter jusqu'à 2 750 000 voyageurs annuels supplémentaires à l'horizon 2025 (+24,5 %).

Selon les scénarios son coût total varie, en valeur 2010 et en montants arrondis, entre 11 et 14,5 MME.

Dans son rapport de présentation (page 9), le maître d'ouvrage estime que « *parce qu'il réunit les atouts de la vitesse à ceux d'un maillage fin du territoire, ce projet de ligne nouvelle imaginé par RFF est plus facile à insérer, plus souple d'utilisation et moins coûteux, tout en répondant mieux qu'une LGV conventionnelle à la géographie et à l'occupation des territoires, aux besoins spécifiques des voyageurs et aux distances à parcourir* ». Selon lui, il s'agit donc d'un **projet optimal et « original »**.

À l'instar de la plupart des acteurs qui se sont déjà exprimés, le MEDEF Île de France ne peut qu'adhérer aux principes d'un tel projet en remarquant cependant qu'au stade actuel il reste encore très ouvert et peut faire l'objet de propositions alternatives.

En se limitant à la seule partie du projet située en territoire francilien, le MEDEF Île de France formule plusieurs remarques :

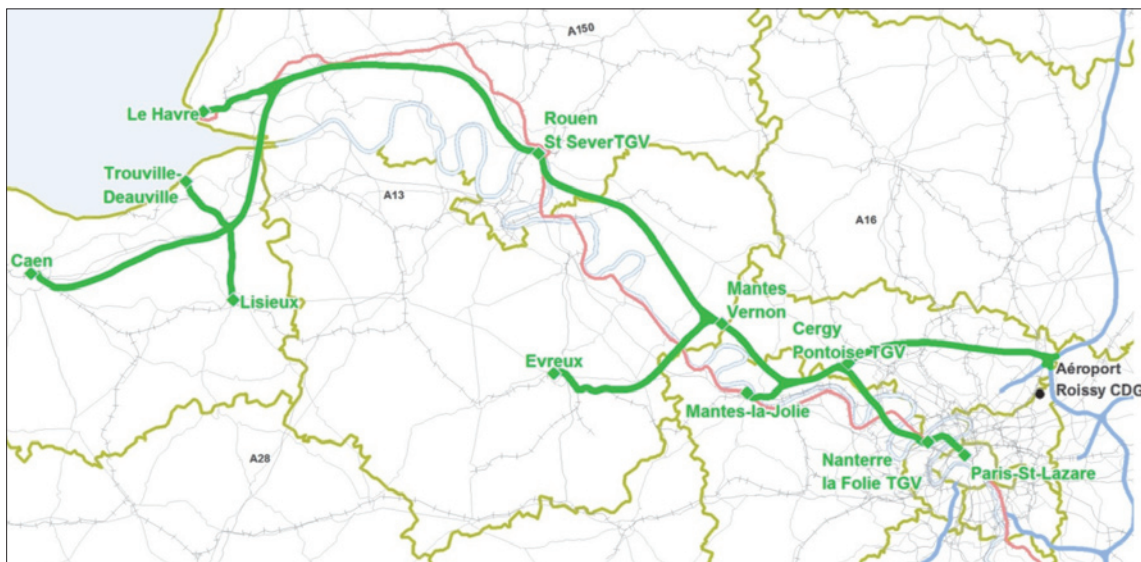
- Le projet du Grand Paris, principalement axé sur l'amélioration des transports en commun dans le cœur d'agglomération et dans la première couronne, ne profite pas à l'ouest du Val d'Oise et plus particulièrement **le territoire de Cergy-Pontoise/Confluence Seine-Oise**. Ce territoire devrait dépasser 500 000 habitants (348 000 aujourd'hui) et 250 000 emplois (175 000 aujourd'hui) à l'horizon 2025. A elle seule la ville nouvelle de Cergy-Pontoise regroupe déjà 200 000 habitants, plus de 100 000 emplois structurés

autour de 5 pôles de compétitivité et un Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) de 25 000 étudiants. Elle exerce des fonctions urbaines majeures. Quant au territoire de la Confluence, il doit accueillir un grand pôle logistique et de développement économique autour du projet de port d'Achères. **La réalisation de ligne nouvelle Paris-Normandie constitue une opportunité unique pour améliorer la desserte de ce territoire et éviter sa marginalisation. Il est essentiel que ce projet qui doit permettre de gagner du temps de transport participe aussi à l'aménagement du territoire francilien.**

- Si le projet soumis à débat permet un accès rapide à la gare Saint-Lazare et à la Défense, la situation en impasse de la gare Saint-Lazare ne permet pas un accès direct à l'aéroport de Roissy ni au réseau national et international de TGV. **La création de la ligne nouvelle Paris-Normandie fournit l'opportunité d'approfondir la problématique concernant la rocade et les gares d'interconnexion TGV situées à l'ouest et au nord de Paris et l'occasion d'examiner l'intérêt et la faisabilité d'une gare d'interconnexion sur le territoire de Cergy-Pontoise/Confluence**. Le Val d'Oise propose **le site d'Achères** pour créer un hub (voyageurs et fret) connecté au réseau ferroviaire national et au réseau régional (RER A et E et tangentiels nord et ouest). Cette proposition est à étudier avec attention.
- Prenant en compte le fait que la très grande dépendance des ports normands à la route les fragilise par rapport à leurs grands voisins européens, **l'article 2 § III de la loi du 3 juin 2010** relative au Grand Paris stipule que « *la mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port de Paris est un objectif d'intérêt national* ».



Schéma de tracé « Rive droite » extrait du cahier d'acteur n° 22 de l'ARDIES Val d'Oise



Ce même article précise que « au plus tard douze mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur la mise en place de ce réseau. Ce rapport présente également les possibilités de construire de nouvelles installations portuaires le long de la Seine afin de permettre une meilleure desserte du Grand Paris ».

- Force est de constater qu'axé exclusivement sur l'amélioration du transport de voyageurs, le projet soumis au débat ne répond pas directement à cet objectif. Le rapport de présentation du maître d'ouvrage (page 112) précise qu'il est « proposé que le projet LNPN soit celui d'une **ligne nouvelle non mixte**, des études complémentaires pouvant par la suite faire apparaître des variantes mixtes sans remettre en cause ses grands objectifs et ses options de passage ». Dans sa définition soumise à débat le projet ne traite donc pas directement de la question du fret ferroviaire considérant que la réalisation de la LNPN libérera des capacités sur le réseau historique qui, associées à la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors (prévision d'investissement de 105 M€ en 2013), offrent « la garantie que tous les trains pourront à terme circuler dans les conditions requises », le nombre de trains de fret devant passer, selon le rapport de présentation, de 58 aujourd'hui par jour et par sens (dont 9 trains de conteneurs) à près de 75 en 2030 dont 30 trains de conteneurs. **Cette orientation du projet mérite d'être approfondie dans l'objectif de mettre en place une organisation du fret à la hauteur des enjeux économiques de la région capitale concrétisée par la création d'une liaison efficace entre les ports du Havre et de Rouen et Roissy et susceptible de s'inscrire dans le projet CAREX qui doit relier les grandes villes européennes.**
- A l'occasion du débat public, un acteur, l'ARDIES, s'est exprimé pour proposer des **variantes de tracé et la transformation de la ligne nouvelle envisagée en Ligne à Grande**

Vitesse. Dans son cahier d'acteur, l'ARDIES fait état d'une **étude de l'IGN** qui préconise **une autre solution en rive droite** qui serait « adaptée aux exigences de desserte des deux Normandie et susceptible de satisfaire les besoins capacitaires de la section ferroviaire Mantes-Saint-Lazare ». Elle se « caractériserait par un **tracé maître sur la rive droite de la Seine à partir de Roissy CDG avec une série de connexions** pour desservir Mantes et les agglomérations normandes. Le tracé dessinerait 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 ». La liaison desservirait Cergy-Pontoise. L'IGN conclut que « **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** ».

En variante, l'IGN propose **une solution mixte** entre sa solution et celle soumise au débat public tout en la jugeant moins satisfaisante pour les intérêts normands.

Selon l'étude, la solution rive droite pour un coût évalué à environ 13 MM€ en valeur 2010 offrirait des performances économiques et financières¹ largement supérieures (de l'ordre de 5 à 6 fois) à la solution rive gauche dont le coût médian est estimé à environ 12 MM€. Le temps de retour sur investissement est évalué à 19 ans pour la solution rive gauche et à 3 ans pour la solution rive droite.

1. Rapport entre les avantages annuels induits (augmentation de la valeur économique, accessibilité aux espaces naturels, emplois créés) par le projet et le coût de l'ouvrage.



En période de pénurie budgétaire ces résultats interpellent suffisamment pour que cette étude soit expertisée de façon approfondie. S'ils étaient confirmés, le recours à un partenariat public-privé (solution mentionnée dans le rapport de présentation de RFF (page 125) deviendrait envisageable à l'instar des LGV Bretagne-Pays de la Loire et Sud Europe – Atlantique.

Pour conclure sur cette variante, on rappellera que, dans un discours prononcé au Havre le 16 juillet 2009 relatif à la politique maritime de la France, le président de la République définissait le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie de la façon suivante : « Il convient, disait-il, d'imaginer à présent un

transport rapide, un TGV, qui reliera Paris au Havre par Mantes-la-Jolie et Rouen en une heure et quart, et qui profitera également aux deux régions Normandie. Cette liaison à grande vitesse sera l'un des axes majeurs du Grand Paris. Nous l'ajouterons donc au programme d'investissements ferroviaires du Grenelle de l'Environnement ».

La loi du 3 juin 2010 (article 2 § III) relative au Grand Paris a confirmé cette orientation en faisant référence à la création d' « un réseau à haut niveau de performance ».

Résumé du cahier d'acteur

Pour résumer, l'analyse du dossier soumis à débat public conduit le MEDEF IDF à demander que :

- La solution retenue (rive droite ou rive gauche, liaison classique ou LGV), desserve le territoire de Cergy-Pontoise et de Confluence/Val d'Oise et qu'une gare y soit implantée, le site d'Achères devant faire l'objet d'un examen particulièrement attentif ;
- Les études relatives à la rocade et aux gares d'interconnexion TGV à l'ouest et au nord de Paris soient activement poursuivies afin que leurs conclusions puissent être prises en compte dans le projet de liaison nouvelle Paris-Normandie ;
- Les conclusions du maître d'ouvrage soient vérifiées au regard des impératifs de l'organisation du fret en Ile de France afin que d'éventuels ajustements puissent être pris en compte dans le projet définitif de la liaison nouvelle Paris-Normandie ;
- L'étude des solutions variantes proposées par l'ARDIES et, éventuellement par d'autres acteurs, soient expertisées de façon indépendante aux plans technique, économique et financier et que l'éventualité d'un recours à un partenariat public-privé puisse être vérifiée.

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)