

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

## PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

### Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP)



Chambre de commerce  
et d'industrie de Paris

#### CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS (CCIP)

Assemblée élue de chefs d'entreprises, de tous secteurs et de toutes tailles, la Chambre de commerce et d'industrie de Paris est un établissement public consulaire au service des entreprises de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Elle accompagne les entreprises à chaque étape de leur développement et défend leurs intérêts auprès des pouvoirs publics. Elle favorise également l'attractivité du territoire en créant les conditions optimales pour l'implantation et le développement d'entreprises.

#### COORDONNÉES

Chambre de commerce et d'industrie de Paris  
27, avenue de Friedland  
75382 Paris CEDEX 08  
Tél. : 0820 012 112  
Site internet : [www.ccip.fr](http://www.ccip.fr)

## La ligne nouvelle Paris-Normandie, une infrastructure stratégique pour le Grand Paris et son ouverture maritime

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) est inscrit dans le schéma national des infrastructures de transport (SNIT), qui constitue l'outil de mise en œuvre des orientations du Grenelle de l'Environnement en matière d'infrastructures de transports (loi 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle). A ce titre, ce projet majeur est au carrefour des problématiques de régénération économique des territoires, de développement et de modernisation des réseaux d'infrastructures ferroviaires, de croissance des usages des transports partagés en vue de la réduction des impacts des déplacements (voyageurs et fret) sur l'environnement.

Ce faisant, la réalisation de la LNPN constitue un enjeu majeur pour l'attractivité de la métropole Paris Ile-de-France. Si elle répond à une exigence de modernité, **permettant ainsi à de nombreux habitants, salariés et chefs d'entreprises d'accéder à de nouveaux lieux d'emplois** dans des conditions de rapidité et de confort optimisées, la future LNPN s'inscrit dans l'ambition d'une métropole de rang mondial de multiplier ses ouvertures vers le monde et vers la mer :

- Le projet LNPN s'inscrit dans le cadre plus global du projet d'Axe Seine, lui-même constitutif du projet Grand Paris, visant à lui donner une façade maritime et à améliorer l'attractivité et la compétitivité de l'économie nationale. Cette vision stratégique est fortement soutenue par les acteurs économiques, au premier rang desquels la CCIP et les CCI du Havre, de Rouen, de Versailles Val-d'Oise/Yvelines, la CCIR Haute-Normandie et la CRCI Paris Ile-de-France (*Pour une stratégie de développement économique de l'Axe Seine, de Paris à la Mer. Préconisations des entreprises et des CCI*, octobre 2011 et *1<sup>ères</sup> rencontres des acteurs économiques de l'Axe Seine*, 18 novembre 2011, <http://www.etudes.ccip.fr/rapport/308-axe-seine-developpement-economique>) ;
- Le raccordement de la LNPN au réseau du Grand Paris Express, pierre angulaire d'un système de transport ouvrant de nouvelles opportunités d'échanges pour Paris Ile-de-France, constitue un objectif essentiel de la nouvelle infrastructure ;
- Enfin, le projet LNPN ajoute une **dimension d'intermodalité nouvelle en matière de fret** dans la combinaison des échanges entre le transport maritime (les ports de l'Axe Seine et le grand port maritime du Havre) et la nouvelle infrastructure ferroviaire.

**La CCIP soutient donc fortement la réalisation de cette infrastructure.**



## 1. Plus de vitesse ferroviaire au service de coopérations métropolitaines pour la dynamisation économique de l'Axe Seine

La réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie doit avoir l'ambition de produire des effets structurants sur le développement économique et l'aménagement de la vallée de la Seine en aval de Paris. Ainsi, l'exploitation – et son corollaire l'organisation – de l'offre ferroviaire à plus grande vitesse entre le Grand Paris et sa façade maritime, constitue un facteur clé de redynamisation de la vallée et de réussite du projet d'Axe Seine.

### Conforter un enjeu de compétitivité internationale fort : la liaison vers la façade maritime métropolitaine

Le renforcement de l'Axe Seine, de Paris à la mer, constitue un objectif primordial pour les chefs d'entreprises. L'Axe Seine forme un faisceau de territoires marqué par une économie diversifiée, avec des filières porteuses de développement. De l'émergence d'une filière logistique compétitive à la mutation du système industriel productif de la vallée de la Seine, l'Axe Seine permet le franchissement d'une nouvelle étape de développement et d'aménagement des territoires qui le composent.

**La ligne nouvelle Paris-Normandie participe à la structuration de cet axe, favorisant les échanges de biens et de personnes en faisant entrer les mobilités entre le Grand Paris et sa façade maritime dans une ère moderne** (gains de temps ferroviaire, réorganisation en vue d'affectation de sillons voyageurs et fret, etc.).

### L'intermodalité ferroviaire-maritime, nouveau défi fret

Pour que l'Axe Seine constitue un corridor majeur de transports de marchandises, il est indispensable que les ports du Havre et de Rouen soient identifiés comme les entrées et sorties maritimes de la métropole Paris Ile-de-France.

La route est aujourd'hui le mode privilégié pour les trafics de conteneurs en provenance des ports du Havre et Rouen (84% route, 16% fer+fleuve) (Source : GMPR/GPMH). Toutefois, les objectifs de report modal à horizon 2020 doivent conduire à un rééquilibrage en faveur des modes fer/fluvial (25% contre 75% pour la route), alors que le trafic routier de conteneurs depuis les grands ports maritimes normands pourrait doubler dans le même temps.

**Le rôle de la LNPN dans ces objectifs de report modal est essentiel, la future infrastructure devant garantir des circulations fiables et rapides des trains de fret, en nombre suffisant et adaptés à l'activité des ports et des opérateurs** (bonne insertion aux chaînes logistiques des expéditeurs).

Aujourd'hui, le port du Grand Paris est Anvers. Globalement 50 à 60 % des flux de marchandises passent par les ports belges ou hollandais de la mer du nord.

Afin d'opérer un rééquilibrage en faveur des ports normands, il est nécessaire que ces derniers augmentent la part des modes ferroviaires (et fluviaux) massifiés afin de pouvoir évacuer efficacement les conteneurs et élargir leur hinterland. Les objectifs de croissance des ports maritimes normands prévoient une augmentation sur 10 ans de 1,9 à 4,2 millions de conteneurs EVP dans l'hinterland (Source : GMPR/GPMH).

RFF et les grands ports maritimes normands estiment, à horizon 2030 et en considérant tous les trafics, le besoin moyen journalier dans les deux sens confondus à 45 trains pour le Havre (contre 30 aujourd'hui) et 30 pour Rouen (28 aujourd'hui).

Enfin, en complément des sillons dégagés sur la voie actuelle de transport des voyageurs au profit du fret par l'ouverture de la ligne Paris-Normandie, le projet doit s'accompagner de la modernisation de la ligne Serqueux – Gisors (électrification) pour rendre effectif l'itinéraire ferroviaire de marchandises vers le port du Havre en contournement de Rouen.

### Tout au long de l'Axe Seine, renforcer le développement des filières structurantes et d'excellence

L'Axe Seine est également le support territorial d'activités diversifiées. Ainsi, la logistique et le secteur industriel vont bénéficier des apports de la LNPN, tout comme le tourisme qui constitue un secteur à fort potentiel pour les territoires traversés. **La LNPN va structurer et valoriser ces filières** ; elle est source de nouveaux marchés, mais aussi permet un élargissement du bassin de recrutement des salariés.

#### Industrie

L'Axe Seine représente plus de 600 000 emplois industriels soit un cinquième de l'emploi industriel total de la France métropolitaine avec l'Ile-de-France qui reste la 1<sup>ère</sup> région industrielle de France.

Les filières emblématiques de la vallée de la Seine sont : 1. L'automobile avec Renault, PSA et l'importante concentration de leurs sous-traitants sur l'ensemble de la vallée (80% de la production automobile française se concentre dans un rayon de 300 km autour de Rouen) ; 2. La pétrochimie avec les plus gros établissements localisés vers l'embouchure de la Seine ; 3. La logistique, des ports aux différents types de transport (principalement routier et fluvial dans la situation actuelle) qui structurent la vallée et lui permettent de s'inscrire dans les grands flux de la mondialisation.

Des filières d'excellence sont en émergence ou en voie de maturité avec : 1. Les énergies renouvelables ; 2. L'économie de la collecte, du recyclage et de la transformation des déchets ; 3. L'automobilité autour des véhicules et de la mobilité du futur.

#### Logistique

L'emploi de la filière logistique représente 9,2 % des salariés en Haute-Normandie (1<sup>ère</sup> région française) et 5 % en Ile-de-France. Si l'on élargit aux salariés qui font de la logistique dans des entreprises dont ce n'est pas le cœur de métier, la logistique représente 11 % de l'emploi salarié total de l'Axe Seine, soit 490 000 actifs. La logistique fait partie des filières les plus structurantes de l'Axe Seine et offre des conditions favorables en termes de coûts, de performances et d'innovations au développement des entreprises, déjà installées ou à venir. **La LNPN permettra aux futurs investisseurs de disposer d'une prestation logistique de qualité**, d'optimiser la distribution des marchandises par le biais de la multimodalité, fortement facilitée par la présence des ports et des plateformes logistiques multimodales qui longent cet axe (Achères, Gennevilliers, etc.).



## LNPN et tourisme, des bénéfices prometteurs à renforcer

En Normandie, environ 50 000 emplois sont directement liés au tourisme ; ce chiffre s'élève à 300 000 en Ile-de-France. Le poids du tourisme est donc considérable pour les territoires de l'Axe Seine. Les territoires desservis par la LNPN bénéficient de patrimoines naturels, de potentiels fluvial et maritime, de richesses patrimoniales, culturelles et historiques qui ont vocation à compléter et à étendre l'offre de la région capitale. **La LNPN est donc un moyen de conforter la position de leader de la métropole Paris Ile-de-France en matière de tourisme.**

A horizon 2020, jusqu'à 10 millions de touristes supplémentaires sont attendus en Ile-de-France, soit potentiellement 40 millions de visiteurs/an. Aussi, la destination « Paris » risque d'être saturée et doit donc désormais s'intégrer dans un ensemble plus vaste. Il s'agit de faire émerger de nouvelles aires de tourisme.

La LNPN doit ainsi permettre :

- de créer des portes d'entrée touristiques dans les lieux identifiés comme « stratégiques » de l'Axe Seine ;
- de valoriser le potentiel patrimonial et environnemental de l'Axe Seine et de ses berges ;
- de développer le tourisme fluvial (circuits de croisiéristes...) et le tourisme de proximité (week-end et séjours courts liés au tourisme métropolitain) ;
- de développer une activité touristique génératrice d'emplois non délocalisables (hébergements marchands, restauration, visites culturelles et de loisirs) en complément de l'offre urbaine souvent saturée.

### Evaluation et financement de l'investissement

Le dossier du maître d'ouvrage présente des ordres de grandeur d'investissements qui vont d'environ 11 milliards à 14 milliards d'euros. Ces estimations portent sur des systèmes ferroviaires complexes et méritent d'être affinées :

- quelles sont les garanties de financement de l'investissement (répartition des coûts) ?
- comment les modèles d'évaluation du projet pourraient-ils prendre en compte les évolutions du territoire et les nouvelles dynamiques de localisation des populations et des emplois ?

## 2. Des effets substantiels sur l'accessibilité et les mobilités dans le Grand Paris

La réalisation de la LNPN apporte des réponses aux difficultés d'exploitation actuelles. Le réseau qui converge vers la gare Saint-Lazare est déjà saturé, ce qui, à infrastructure constante, interdit tout renforcement des dessertes. Par ailleurs, les trains sont déjà chargés vers la Normandie, avec des taux d'occupation moyens aux heures de pointe du matin et du soir supérieurs à 90% (actuellement environ 200 000 voyageurs annuels debout dans les liaisons directes vers Mantes et la Normandie, 1 200 000 en 2025, si rien n'est fait).

Ainsi, **la LNPN doit se faire en complément de l'offre de transports programmée en Ile-de-France, avec une attention particulière pour l'arrêt à La Défense et le terminus à Saint-Lazare.**

### Complémentarité des projets de transports

#### Grand Paris Express (GPE)

Le projet LNPN offre un nouveau potentiel de développement de l'offre de transport collectif en Ile-de-France. En cela, il doit se connecter le plus facilement possible au réseau du Grand Paris Express, offrant ainsi aux voyageurs de l'Axe Seine la possibilité d'accéder aux pôles d'activités économiques (pôles d'affaires dont La Défense, aéroports, zones commerciales, etc.) et aux salariés d'accéder à de nouveaux pôles d'emplois.

#### Prolongement d'Eole à l'Ouest

La réalisation du projet LNPN aura des conséquences importantes pour l'exploitation du RER E prolongé à l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie. En effet, si le prolongement à l'Ouest du RER E permet de dissocier les trains normands et franciliens entre Paris et Nanterre - La Défense, la LNPN permet de séparer les trains du RER E (effectuant de nombreux arrêts intermédiaires) et ceux de la LNPN sans arrêts jusqu'au Mantois. Ce schéma permet d'empêcher les effets d'un incident d'une ligne sur l'autre et libère une capacité suffisante pour offrir au RER E l'opportunité de dépasser la fréquence de 6 trains par heure, entre Mantes-la-Jolie et Haussmann - Saint-Lazare.

#### Nouveaux aménagements pour la gare Saint-Lazare

Le projet LNPN prévoit des adaptations du plan des voies et des installations de maintenance de la gare Saint-Lazare afin de permettre l'accueil de trains plus longs.

Parallèlement, la gare Saint-Lazare va également faire l'objet d'interventions dans le cadre du prolongement de la ligne 14 à la Mairie de Saint-Ouen, avec la création d'un nouvel accès secondaire et l'aménagement d'espaces d'attente sécurisés.

Le prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie et l'extension future de la ligne 14 au-delà de la Mairie de Saint-Ouen vont faire de la gare Saint-Lazare un point d'entrée et de passage privilégié au sein de la métropole parisienne.

L'aménagement de la gare Saint-Lazare représente un enjeu important pour la réussite de tous ces projets. Aussi, **le pôle d'échange de la gare Saint-Lazare doit être pensé dans sa globalité, à travers l'élaboration d'un plan d'ensemble** qui tienne compte non seulement des aspects fonctionnels mais aussi de l'intégration d'une offre de services à la mobilité adaptée aux différents types d'usagers.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage pourrait étudier la possibilité de concevoir ou de réserver la possibilité future de créer une plateforme logistique urbaine au sein de la gare Saint-Lazare, gare parisienne qui bénéficie d'une localisation au cœur d'un des quartiers les plus commerçants de Paris et à proximité de grandes enseignes.



## La Défense, desserte primordiale pour les mobilités d'affaires et professionnelles

### Le besoin d'une gare pour le pôle de Nanterre - La Défense

Le nouveau schéma d'exploitation fait de Nanterre - La Défense un nœud ferroviaire majeur et nécessite donc, comme prévu au dossier du maître d'ouvrage, la réalisation d'une gare sur le pôle de Nanterre - La Défense pour répondre aux attentes des 3 200 000 voyageurs entre la Normandie et l'Île-de-France potentiellement intéressés par la gare de La Défense. Outre le fait de créer une liaison directe entre la Normandie et le pôle d'affaires de La Défense, cette gare :

- permettra un raccordement potentiel du pôle de La Défense au réseau des lignes à grande vitesse ;
- connectera la Normandie à l'ouest francilien via les liaisons avec les principales lignes de transport en commun (GPE, Eole, RER A...).

### Une exploitation en ligne passant par La Défense jusqu'à Saint-Lazare

La CCIP se prononce pour la configuration en ligne des gares de Nanterre - La Défense et de Saint-Lazare. En effet, ceci permettra :

- une desserte plus fréquente de la gare de Nanterre - La Défense, à nombre de trains égal (globalement 2 à 3 fois plus de trains s'arrêteront à la gare de Nanterre - La Défense depuis

les différentes destinations de Normandie, par rapport à la configuration en fourche) ;

- elle permettra un accès plus large à La Défense, notamment pour des villes qui génèrent des trafics faibles ;
- elle apportera plus de souplesse que la configuration en fourche, puisqu'elle offrira toute liberté pour choisir un schéma d'exploitation et donc des adaptations dans le temps en fonction des trafics observés. En effet, l'arrêt à la gare de Nanterre - La Défense sera possible pour tous les trains mais pas forcément systématique.

### Localisation de la gare de Nanterre - La Défense

La CCIP, parmi les deux options de localisation de cette gare, soutient son implantation à La Folie, pour deux raisons :

- cette gare est la seule à permettre une configuration des gares en ligne avec celle de Saint-Lazare ;
- l'autre choix de localisation de la gare, à l'ouest de la Grande Arche, site à fortes contraintes urbanistiques, ne semble pas pouvoir offrir une intermodalité de qualité avec le pôle de transports de La Défense. Dans ce contexte, il semble plus judicieux que l'arrêt de la LNPN se fasse à La Folie, avec la possibilité de rejoindre le pôle tertiaire de La Défense grâce au RER Eole prolongé à l'ouest ou au futur Grand Paris Express.

## Résumé du cahier d'acteur

Pour la CCIP, la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie est une avancée majeure, outil nécessaire de l'ouverture du Grand Paris vers la façade maritime par l'Axe Seine.

S'il ne fait pas de doutes que les territoires de l'Axe Seine souffrent d'une desserte inadaptée aux besoins des habitants, salariés, chefs d'entreprises et investisseurs, la réalisation de la LNPN apporte des réponses :

- la ligne nouvelle permet de dégager des marges de manœuvre importantes pour le fret ferroviaire en provenance des ports normands ;
- elle renforce le poids et permet d'envisager le développement des filières structurantes (logistique, industrie) et d'excellence en émergence (énergies renouvelables) sur les territoires qu'elle desservira. Le tourisme, secteur fortement créateur de richesses et d'emplois, bénéficiera d'une nouvelle aire de rayonnement ;

- enfin, elle répond à des exigences de fiabilité, de confort et de rapidité pour les mobilités quotidiennes, de même qu'elle permet à un nombre important de voyageurs entre la Normandie et l'Île-de-France d'envisager leurs déplacements sous un nouveau jour. C'est ainsi par exemple que le raccordement de la LNPN au réseau du Grand Paris Express constitue un enjeu majeur d'ouverture vers le monde pour de nombreux usagers.

La CCIP soutient la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie.

Elle préconise que soit apportée une attention particulière au raccordement de la LNPN au réseau du Grand Paris, par les pôles d'échanges de La Défense et Saint-Lazare.

**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)