

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 Versailles Val-d'Oise / Yvelines



**Chambre de commerce et d'industrie
Versailles Val-d'Oise / Yvelines**

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE VERSAILLES VAL-D'OISE / YVELINES

La Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise / Yvelines assure des missions de service public envers ses 65 000 entreprises ressortissantes. Elle assure un rôle de représentation, conseil, information de ces entreprises, et contribue à l'aménagement de leur territoire bi-départemental. La CCIV intervient dans le débat public Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) pour promouvoir la réalisation d'une infrastructure indispensable au développement économique de l'ouest francilien mis en perspective avec la dynamique d'avenir souhaité sur l'Axe Seine.

Coordonnées

M. Bellini, vice-président Yvelines
M. Beitz, vice-président Val d'Oise
CCI de Versailles Val-d'Oise / Yvelines
Site : www.versailles.cci.fr
Mail : amenagement@versailles.cci.fr



LNPN, projet vital de l'Axe Seine

I. La LNPN : vecteur d'avenir de l'Ouest Francilien

1. La LNPN est le levier ferroviaire de l'Axe Seine

Entraînés par l'ambition du Grand Paris, l'Etat, les Régions et les collectivités locales s'accordent pour unir dans un même avenir la Région Capitale et sa façade. Cet ensemble économique formé des Normandies et l'Île-de-France rassemble 34 % du PIB national, 4,5 millions d'emplois et 15 millions d'habitants (une Belgique plus peuplée sur un territoire plus resserré).

Mais, cette perspective exige de renforcer l'attractivité du tissu économique notamment par une meilleure synergie des ports normands avec leur hinterland francilien afin de résister à la prépondérance des ports de la « rangée Nord » : C'est le projet Axe Seine. Capter une partie du trafic en transit notamment par Anvers, Rotterdam ou Zeebrugge, est donc un objectif économique de première importance pour les CCI franciliennes et normandes (Le Havre, Rouen, Versailles Val-d'Oise / Yvelines et Paris).

Une telle perspective induit deux impératifs pratiques :

- structurer et développer le tissu industriel existant sur l'Axe Seine (600 000 emplois soit un cinquième de l'emploi industriel total de la France métropolitaine),
- offrir aux entreprises des coûts de transactions plus performants et plus conformes aux contraintes environnementales.

La filière logistique / transports est sans conteste le moyen de contribuer à cette dynamique qui passe par une LNPN indispensable pour obtenir deux améliorations essentielles développées ci après : le maillage du réseau ferroviaire ouest francilien et la mise à niveau du fret.

2. La LNPN composante cruciale du maillage ferroviaire Ouest francilien

La saturation actuelle de la ligne Mantes-Paris utilisée par des trains normands et régionaux, du fret et des trains de banlieue, compromet gravement la fiabilité du réseau qui ne répond plus aux attentes des utilisateurs.

Seule une nouvelle ligne peut donner une solution aux dysfonctionnements créés par la mixité des trafics sur cet axe surchargé. C'est le premier rôle dévolu à la LNPN, d'ajouter de nouvelles voies pour :

- séparer les trains banlieue des trains régionaux et désaturer la ligne actuelle,
- assurer dans de bonnes conditions de service, le fonctionnement du RER E de Paris à Mantes,
- permettre le report des RER A de la branche Poissy vers celle de Cergy Pontoise.

Le débat public sur le prolongement du RER E, conclu fin 2010, a déjà enregistré ces objectifs (souhaités par quasiment tous les acteurs) et précisé que leur mise en

œuvre était étroitement liée à l'arrivée de la LNPN. Celle-ci comblera donc en grande partie le retard d'infrastructures de l'Ouest francilien caractérisé par :

- un usage des transports en commun rarement supérieur à 19 % dans la plupart des grands pôles d'emplois des Yvelines et du Val d'Oise,
- l'absence de rocade grande vitesse qui impose le report sur les gares parisiennes engorgées,
- une grande ceinture de fret ferroviaire opérationnelle sur tout le pourtour de la Région Capitale, sauf à l'Ouest,
- un réseau routier qui attend toujours le prolongement de la francilienne à l'ouest alors que cette autoroute structurante est une réalité partout ailleurs en grande couronne parisienne.

3. La LNPN contribue à la mise à niveau durable du fret

La LNPN apparaît à l'évidence comme le ressort d'une meilleure compétitivité du fret ferroviaire :

- **En provenance des ports normands** : Ainsi le port du Havre vise un doublement de son trafic pour porter à 9 % sa part de marché dans la Rangée Nord européenne. Pour les conteneurs, les objectifs du port sont encore plus ambitieux en portant sa capacité d'accueil à 6 millions d'EVP (équivalents vingt pieds) d'ici 2020 (2,4 millions d'EVP en 2010). La capacité de la ligne actuelle par Rouen limitée à 56 trains/jour est insuffisante au regard des besoins prévisibles à l'échéance 2020. Il en résulte la nécessité d'augmenter rapidement la capacité du fret ferroviaire par une LNPN qui permettra ainsi de réduire la part de la route (Le Havre achemine encore 87% de ses flux par la route alors qu'Anvers et Rotterdam l'utilisent à environ 60% et Zeebrugge à peine 40%).
- **En provenance des grands chargeurs de l'Axe Seine** : La disparition progressive du fret ferroviaire et la suppression du wagon isolé par la SNCF sont mal vécues par les chargeurs de l'Axe Seine qui ont besoin de chaînes logistiques combinées. L'offre ferroviaire est pour eux un facteur de compétitivité qu'il convient de développer en appui d'un réseau routier adapté. **Les chargeurs de l'Axe Seine ne doivent plus être pénalisés par les insuffisances du fret ferroviaire. Ils attendent de la LNPN qu'elle apporte enfin une réponse globale et durable aux enjeux du fret par la garantie de fiabilité et de sillons correctement échelonnés en leur faveur.**

La nouvelle infrastructure doit donc être le moyen de revaloriser un fret ferroviaire en perte de vitesse depuis de nombreuses années (division par 2 entre 2000 et 2011).

Sa mise à niveau nécessite :

- de réaliser en complément de la ligne « classique » Paris-Normandie, une ligne dédiée au fret pour expédier les marchandises du Havre vers l'Île-de-France mais aussi au-delà en France et en Europe,
- de rénover l'existant et notamment les embranchements (ITE) pour permettre :
 - a. aux grandes industries (existantes et futures) d'acheminer leurs marchandises avec les coûts avantageux du fer,
 - b. aux opérateurs ferroviaires de proximité de collecter des wagons pouvant ensuite être massifiés dans des trains complets.

La CCI souhaite que RFF :

- précise les conditions d'exploitations du fret trop succinctement évoquée dans le dossier du maître d'ouvrage.
- communique un schéma du fret ferroviaire qui indique notamment clairement les lignes dédiées ainsi que les ITE à préserver.

La CCI est très favorable au maintien du trafic fret sur la ligne « classique » Paris-Normandie, à la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors et à la desserte du port d'Achères.

En revanche, la CCIV s'oppose à l'ouverture progressive de la grande ceinture francilienne de fret au trafic passagers. Dans le passé, des décisions favorisant la mixité des flux ont en effet amené à désactiver la grande ceinture à l'Ouest. Il faut maîtriser ce risque.

La LNPN doit concevoir en elle-même sa solution pour ces trains inter-secteurs. Pour la CCIV, cette solution passe par l'intégration de la rocade Nord Ouest vers l'aéroport de Paris CDG dans un horizon de temps compatible avec la livraison du projet LNPN par le maître d'ouvrage.

II. La LNPN soulève deux autres questions de fond

Le dossier du débat laisse dans l'ombre deux questions d'importance pour l'évaluation de ce projet ferroviaire.

1. La question de la vitesse

Le maître d'ouvrage préconise des vitesses limitées à 250 km/h en Normandie et 200 km/h en Île-de-France. Ces options placent à l'horizon LNPN, la possibilité de réaliser au mieux Paris-Le Havre en 1h17 (soit un gain de 45 minutes) et 45 minutes entre Rouen et Paris (soit un gain de 23 minutes).

A ce décompte, il convient d'ajouter les temps terminaux moyens de déplacements. **L'écart final qui en résulte avec la voiture semble trop faible pour garantir le report modal en faveur de la LNPN. Sur les distances concernées le succès commercial exige a priori de passer sous le seuil d'une heure comme c'est le cas pour la liaison Paris-Lille.**

Le faible éloignement de la Normandie est avancé sans pertinence comme argument réducteur de la vitesse de la LNPN. En effet, Orléans distante de 100 kms de Paris, pourrait être desservie par le projet POCL à la vitesse de 320 km/h.

La réduction de la vitesse comporte sans doute un avantage de consommation énergétique et représente des coûts moindres d'investissement mais ces données devraient être mises en balance avec l'absence d'interconnexion au réseau grande vitesse national facteur de sous-attractivité de la ligne.

La CCIV demande que des études complémentaires soient réalisées pour mettre en perspective les avantages et les inconvénients générés par des vitesses de pointe à 320 km/h au regard :

- de la croissance de la fréquentation qui ne manquera pas d'y être associée,
- de l'optimisation de l'exploitation du matériel qui alors ne serait pas spécifique,
- des retombées économiques pour les territoires entre Paris et la façade maritime,
- des bénéfices raisonnablement envisageables par les exploitants d'une LNPN directement maillée au réseau national à grande vitesse.



Qu'on le veuille ou non, l'attractivité objective d'une ligne interrégionale dépend largement de sa rapidité.

Pour créer un seul vaste territoire économique de l'Île-de-France aux régions normandes, la LNPN devrait être directement connectée à l'aéroport de Paris-CDG et permettre l'accès aux métropoles d'équilibre de l'Axe Seine en moins d'une heure.

2. La question financière

Cette question cruciale est reléguée en fin du débat rendant difficile les prises de positions argumentées. Le maître d'ouvrage calibre pour des raisons de coût l'infrastructure pour des vitesses limitées. Dans ces conditions, on perçoit mal l'intérêt économique que des opérateurs pourraient avoir d'exploiter une ligne complexe dotée d'un matériel spécifique peu inter-opérable avec le réseau existant et notamment avec la grande vitesse. La SNCF mentionne explicitement ce dernier point dans son cahier d'acteurs, en marquant une réticence à utiliser l'infrastructure sans une viabilité économique démontrée.

L'équation financière rapportée au service rendu par les scénarios de Réseau Ferré de France (RFF) n'est pas vraiment lisible. Il y a finalement lieu d'être inquiet sur sa faisabilité réelle de ce projet indispensable, tel qu'il est présenté.

L'absence de prise en compte du barreau nord ouest de la rocade francilienne LGV déprécie le projet LNPN en termes de maillage et de cohérence avec le réseau existant ce qui fait douter de la possibilité d'équilibrer financièrement le projet.

III. La LNPN outil indispensable de la politique d'aménagement du territoire

1. La LNPN doit renforcer la confluence et Cergy Pontoise pôle majeur francilien

La politique d'aménagement de l'Île-de-France a fait ces dernières années l'objet d'efforts considérables des pouvoirs publics. Ces investissements dans les transports en commun de l'ordre de 32 milliards d'€ seront supportés très significativement par les entreprises.

Pour autant, ces efforts ne sont pas équitablement répartis dans la Région Capitale. La grande majorité des projets est concentrée vers la zone dense agglomérée de l'Île-de-France et dans une perspective de rééquilibrage à l'Est.

La LNPN articulée avec le RER E corrige cette tendance lourde en offrant enfin des perspectives aux territoires de la Seine aval et de la Confluence¹:

Toutefois cet espace qui constitue, l'un des territoires du Grand Paris bénéficiant d'un Contrat de Développement Territorial (CDT), ne voit pas sa desserte clairement confortée. Ce territoire regroupe pourtant plus de 350 000 habitants autour de Cergy-Pontoise métropole d'équilibre régionale (189 000 habitants, 91 000 emplois et plus de 20 000 étudiants) et pôle urbain essentiel de l'Axe Seine. Malheureusement ce foyer économique moteur de l'Ouest francilien et de la confluence est géographiquement enclavé et son handicap se traduit par une stagnation du nombre de ses emplois privés (ils n'ont pas variés depuis 1999 !).

1. Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise, Communauté d'Agglomération des 2 rives de seine, Poissy, Achères, Conflans-Sainte-Honorine, Maurecourt, St Germain en Laye.

L'ancrage d'un hub ferroviaire articulé autour de la LNPN viendrait utilement compenser le déficit de liaisons à l'origine de l'actuelle stagnation du territoire cergypontain déjà à l'écart du métro Grand Paris Express.

2. La réalisation d'une gare interconnectée à la confluence est vitale

La CCIV estime que Cergy-Pontoise, cœur de la confluence Seine-Oise, et ex-ville nouvelle créée par volonté de l'Etat doit faire l'objet d'un traitement en rapport avec sa situation de préfecture départementale et de ville universitaire. **Il est regrettable qu'aucun tracé proposé au débat LNPN ne desserve directement Cergy Pontoise. Néanmoins, une gare s'impose de toute évidence dans la « confluence »** pour offrir des perspectives à ce territoire remarquable du Grand Paris. Dans l'immédiat, le scénario « Mantes direct » sans desserte de la confluence proposé dans le dossier du maître d'ouvrage est de toute façon à exclure.

Pour les trois autres scénarios, RFF propose que cette gare soit localisée à Achères Ville ou Achères Grand Cormier. Malheureusement, ces deux sites ont des avantages et des inconvénients respectifs que le dossier du débat ne permet pas véritablement de trancher. Une clarification de cette question serait des plus utiles pour faciliter une décision qui ne peut attendre (il faudra aussi penser à la création de parkings qui pourra influencer le choix du lieu d'implantation de la gare).

Quelque soit sa localisation, la gare « confluence » n'a de sens que si elle est concomitamment correctement connectée aux bassins d'emplois du territoire. Ceci impose dès lors une liaison massifiée vers Cergy par le prolongement de la tangentielle Ouest et le redéploiement des RER A de Poissy. **Or le maître d'ouvrage dans son dossier comme dans ses interventions publiques montre quelques difficultés à se prononcer sur la compatibilité technique d'une gare à Achères (Ville ou Grand Cormier) avec un nécessaire raccordement de la LNPN à la tangentielle Ouest (TGO) et au RER A.**

Pour la CCIV, ces difficultés ne doivent en aucun cas reporter *sine die* la réalisation du projet de gare confluence. RFF doit trouver au plus vite une solution adaptée :

- en termes de délai pour assurer une liaison réelle avec Cergy Pontoise à la livraison de la LNPN.
- en termes d'interconnexion avec le prolongement de la tangentielle ouest vers le Nord (Cergy).

3. A partir de la gare confluence, il faut créer la rocade ferrée Nord Ouest en direction de l'aéroport Paris-CDG (interconnexion TGV)

En déclarant la rocade francilienne d'interconnexion LGV hors sujet, le maître d'ouvrage ne facilite pas le choix du scénario de la LNPN.

Pour sa part, la CCIV veut envisager la LNPN comme une infrastructure du réseau de transport du Grand Paris conçue pour accélérer les synergies économiques de l'Île-de-France et des Normandies et, au-delà, avec les autres territoires régionaux et européens. Il est notoire que les gares existantes d'interconnexion LGV en grande couronne ont montré leur capacité à capter une clientèle nouvelle tout en contribuant à la désaturation des gares parisiennes.

En édulcorant cette problématique fondamentale, le projet LNPN n'est pas en adéquation avec les besoins les plus durables des acteurs économiques franciliens et normands.

Dans ce registre les alternatives de tracé de l'étude IGN présentée par l'ARDIES Val-d'Oise mériteraient d'être approfondies et adaptées parce que la desserte de l'agglomération de Cergy Pontoise en



direction de l'aéroport de Paris CDG élargit forcément les fonctions de la LNPN.

Bien sûr il ne s'agirait pas à ce stade d'ignorer, ni même de minimiser, la contrainte environnementale ou celle de densification urbaine. Mais au regard d'un enjeu d'aménagement territorial d'intérêt national, il est permis de se demander si « un droit de passage » ferroviaire ne devrait pas être institué au Nord de la Région Capitale comme ce pourrait d'ailleurs être le cas sur tous les territoires stratégiques. Quand l'intérêt général le commande, il faut en effet savoir accepter le passage des infrastructures utiles dans les espaces naturels paysagers sous réserve bien entendu de respecter des conditions strictes d'insertion.

Dans cette logique, l'évolution en rocade francilienne de la future LNPN vers Paris CDG pourrait générer un flux de clientèle susceptible de mieux rentabiliser l'infrastructure.

Concrétiser la rocade Nord Ouest vers Paris CDG, via la gare de la confluence (voir plan), comme envisagée dans le projet du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) permettrait assurément un développement plus polycentrique de la région parisienne naturellement trop concentré autour de sur Paris Saint Lazare-La Défense. La CCI demande que cette option soit étudiée sans délai pour pouvoir être envisagée à l'échéance de réalisation de la LNPN.

Conclusion

Le projet proposé répond imparfaitement aux attentes de l'Axe Seine qui réclame la réalisation concomitante de la LNPN et du barreau Nord/Ouest de l'interconnexion francilienne des TGV. L'avantage le plus évident de la LNPN est de permettre à terme (2025) le fonctionnement d'EOLE en vallée de Seine et le redéploiement du RER A vers Cergy. Le projet de LNPN améliore la ligne existante Mantes-Paris-Saint-Lazare mais laisse dans le flou la question décisive du désenclavement du Val d'Oise subordonné :

- au choix du lieu de la gare confluence,
- à la bonne connexion de cette gare avec la Tangentielle Ouest à prolonger au Nord jusqu'à Cergy et au Sud jusqu'à Versailles.



Résumé du cahier d'acteur

La LNPN est LE projet structurant de l'Axe Seine du Grand Paris pour dynamiser le développement économique des Régions francilienne et Normandes. Dans cette perspective, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles Val-d'Oise/Yvelines se prononce en faveur :

- De la réalisation de la LNPN pour relier les agglomérations normandes à Paris Saint Lazare par Mantes et La Défense.
- D'un tracé au choix du maître d'ouvrage qui desserve la confluence à condition d'associer à la future gare une liaison performante de rabattement vers le centre de Cergy-Pontoise (via Tangentielle Ouest, RER A).
- D'une LNPN qui soulage l'axe Paris-Mantes actuellement saturé, dans l'objectif d'accroître le nombre de sillons dévolus à la branche Ouest du RER E, afin de mieux répondre aux besoins locaux en forte croissance d'ici 2020.
- D'une priorité à donner au fret, par la mise en service avant l'échéance de la LNPN, d'un nouvel itinéraire dédié par Serqueux-Gisors qui desserve également le futur port d'Achères.

- La CCIV demande expressément, que la rentabilité économique insuffisante de la LNPN soit dès 2025 ajustée à la hausse par :
 - L'intégration dans le projet LNPN de la rocade Nord Ouest interconnexion LGV prévue au SDRIF pour une correspondance directe vers l'aéroport de Paris Charles de Gaulle et le réseau national grande vitesse via la gare de la confluence.
 - Le report des trains de la branche de Poissy du RER A sur la branche du RER A de Cergy à l'échéance de la LNPN au plus tard.
- Elle demande en outre que soit étudiés et adaptés, les tracés de l'expertise IGN proposés par l'Ardies Val d'Oise dans son cahier d'acteur n°22, pour la recherche d'une solution de raccordement direct vers Paris Charles de Gaulle.
- Elle s'oppose enfin, résolument à ce que la grande ceinture francilienne de fret soit annexée au trafic de voyageurs.

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)