

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

## PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

### Chambre régionale de commerce et d'industrie Paris – Ile-de-France



#### CHAMBRE RÉGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS – ILE-DE- FRANCE

Établissement public dirigé par 60 chefs d'entreprises bénévoles, la Chambre régionale de commerce et d'industrie (CRCI) Paris-Ile-de-France exerce deux missions principales :

- l'animation du réseau des quatre CCI de Paris - Ile-de-France : la CCI de l'Essonne, la CCI de Paris, la CCI de Seine-et-Marne et la CCI de Versailles Val-d'Oise / Yvelines : élaboration de la stratégie régionale d'accompagnement des entreprises et de formation, organisation de la mutualisation des moyens, gestion de la collecte et de la répartition de la taxe d'apprentissage, organisation d'actions collectives, de colloques régionaux, information sur l'actualité régionale, gestion de la ressource fiscale des CCI... ;
- l'expression des intérêts et des positions des entreprises auprès des institutions et des pouvoirs publics sur les dossiers de portée régionale : contributions au Schéma Régional de Développement Economique et d'Innovation, au Plan de Transports, au Grand Paris, au Schéma Régional des Formations, représentation des entreprises dans des organismes extérieurs : STIF, EPFIF, Ports de Paris...

Son bureau, présidé par Yves Fouchet, également président de la CCI de Versailles Val d'Oise / Yvelines, est composé de 10 membres, présidents de CCI et des délégations qui représentent les 593 000 entreprises franciliennes et leurs salariés.

Son budget en 2011 est de 290 M€. Président : Yves Fouchet

#### COORDONNÉES

7, rue Beaujon 75008 Paris  
Tél. : 01 55 37 67 95  
Site : [www.paris-iledefrance.cci.fr](http://www.paris-iledefrance.cci.fr)  
Mail : [galitzine@paris-iledefrance.cci.fr](mailto:galitzine@paris-iledefrance.cci.fr)

## La ligne Paris-Normandie : un projet indispensable au développement économique des régions de l'Axe Seine

### I. Les 5 atouts du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie

La future Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) présentée par RFF est un projet structurant d'aménagement du territoire, qui permettra :

#### 1. L'amélioration des échanges entre l'Ile-de-France et la Normandie :

En créant une nouvelle liaison rapide entre Paris et les principales métropoles de Normandie, la future ligne LNPN permettra :

- des gains de temps importants. En effet, selon les scénarios, la future LNPN permettrait de relier Paris à :
  - Rouen en 45 min à 47 min, contre 1h08 actuellement (gain de temps de 21 à 23 minutes),
  - Le Havre en 1h17 à 1h20, contre 2h02 actuellement (gain de temps de 42 à 45 minutes),
  - Caen en 1h13 ou 1h19, contre 1h47 actuellement (gain de temps de 28 à 34 minutes).
- une amélioration de la qualité de service :
  - **le confort** : LNPN permettra d'augmenter les capacités de transport et offrira donc aux voyageurs de meilleures conditions de transport : en 2025, ce sont potentiellement 1 200 000 voyageurs qui ne trouveront pas de places assises dans les trains à Paris – Saint-Lazare.
  - **la régularité et ponctualité** : actuellement de longues sections de la ligne Paris-Mantes ne sont qu'à deux voies, et ne permettent donc pas de réaliser des dépassements en cas de difficulté d'un train. En conséquence, en 2009, 25% des trains du matin ont un retard de plus de 5 minutes à Paris. Le projet LNPN permettra d'améliorer la régularité et la ponctualité des trains en libérant des capacités sur le réseau existant et en séparant les flux entre circulations rapides et circulations lentes.
- une augmentation du nombre de liaisons :
  - Aujourd'hui, la fréquence de desserte **entre Paris et Rouen** est relativement faible (**13 trains directs par jour et par sens**, trains semi-directs en plus d'1h30 exceptés), et cette fréquence ne peut pas être augmentée en raison de la saturation du réseau.
  - Avec le projet LNPN : la fréquence de desserte **entre Paris et Rouen** pourrait passer à **9 trains par sens en heure de pointe**, autre exemple, **sur la section Paris – Mantes**, le nombre de trains admissibles sur la ligne **par sens en heure de pointe** pourra être porté de **14 à 16**.



## 2. L'amélioration des dessertes en Ile-de-France

Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie permettra la création :

- d'une ligne nouvelle entre Nanterre – La Défense et Mantes, dédiée aux trains normands, qui permettra de :
  - séparer les flux rapides (trains normands) des flux franciliens,
  - éviter qu'un incident sur les trains normands ne perturbe le système francilien et vice-versa,
  - libérer une capacité suffisante, pour offrir aux RER E, l'opportunité de dépasser la fréquence de 6 trains par heure, entre Mantes-la-Jolie et Haussmann – Saint-Lazare, prévue à la mise en service du prolongement du RER E à l'ouest.
- de deux gares nouvelles :
  - dans le secteur de La Défense,
  - dans la Confluence Seine Oise, selon les options.
- de nouvelles correspondances entre les dessertes franciliennes entre les trains normands et :
  - les RER E et A,
  - les Tangentielles Nord et Ouest,
  - le Grand Paris Express.

## 3. Le renforcement des échanges économiques interrégionaux entre la Normandie et l'Ile-de-France et le développement de l'Axe Seine :

En reliant de façon fiable et rapide les 3 régions, le projet LNP permettra de **renforcer les liens économiques** entre les métropoles normandes et l'Ile-de-France.

**Certes, des liens économiques forts existent déjà entre les trois régions, comme en témoigne :**

- le nombre d'entreprises, dont les usines se trouvent le long de la Vallée de la Seine, ont leur siège social implanté en Ile-de-France.
- la sous-traitance des sociétés franciliennes à des PME-PMI normandes.
- les nombreux flux domicile-travail entre les deux régions.

La LNP permettra de renforcer ces liens économiques entre les principales métropoles normandes et l'Ile-de-France et notamment :

- d'offrir une liaison renforcée entre l'Ile-de-France et sa façade maritime.
- d'accompagner les actions de développement économique de l'Axe Seine, telles que celles mises en place par le réseau consulaire.
- d'accélérer le développement de projets de l'ouest francilien, tels que la plateforme multimodale d'Achères, dès lors qu'une station y sera prévue, ou les pôles de Mantes-la-Jolie et Seine-Aval.

## 4. Le développement du fret ferroviaire

En 2009, 84% du trafic des conteneurs d'hinterland du port du Havre s'est effectué par la route.

La LNP pourra concourir au développement du fret ferroviaire dans la Vallée de l'Axe Seine. En effet, avec la création d'une ligne nouvelle dédiée aux trains entre l'Ile-de-France et la Normandie, des sillons seront dégagés sur le réseau historique, et un certain nombre d'entre eux pourront être attribués au fret ferroviaire.

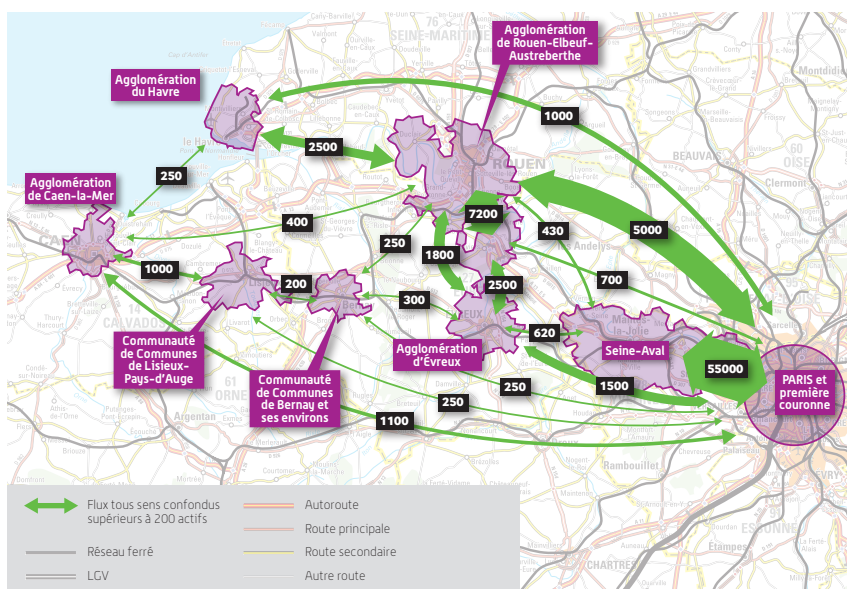
RFF considère que le projet LNP libère de la capacité entre Motteville (au nord de Rouen) et Mantes sur l'itinéraire historique, de l'ordre de 25 sillons par jour.

Quant à la modernisation concomitante de la ligne Serqueux-Gisors, le maître d'ouvrage montre les avantages importants qu'il y aurait à sa réalisation.

## 5. Un impact positif sur l'environnement

Le maître d'ouvrage estime qu'avec le projet de la LNP, entre 2,6 et 2,9 millions de voyageurs supplémentaires choisiront le train plutôt que la voiture pour effectuer leurs déplacements.

Le projet LNP aura donc un **impact positif sur l'environnement, grâce au report modal.**

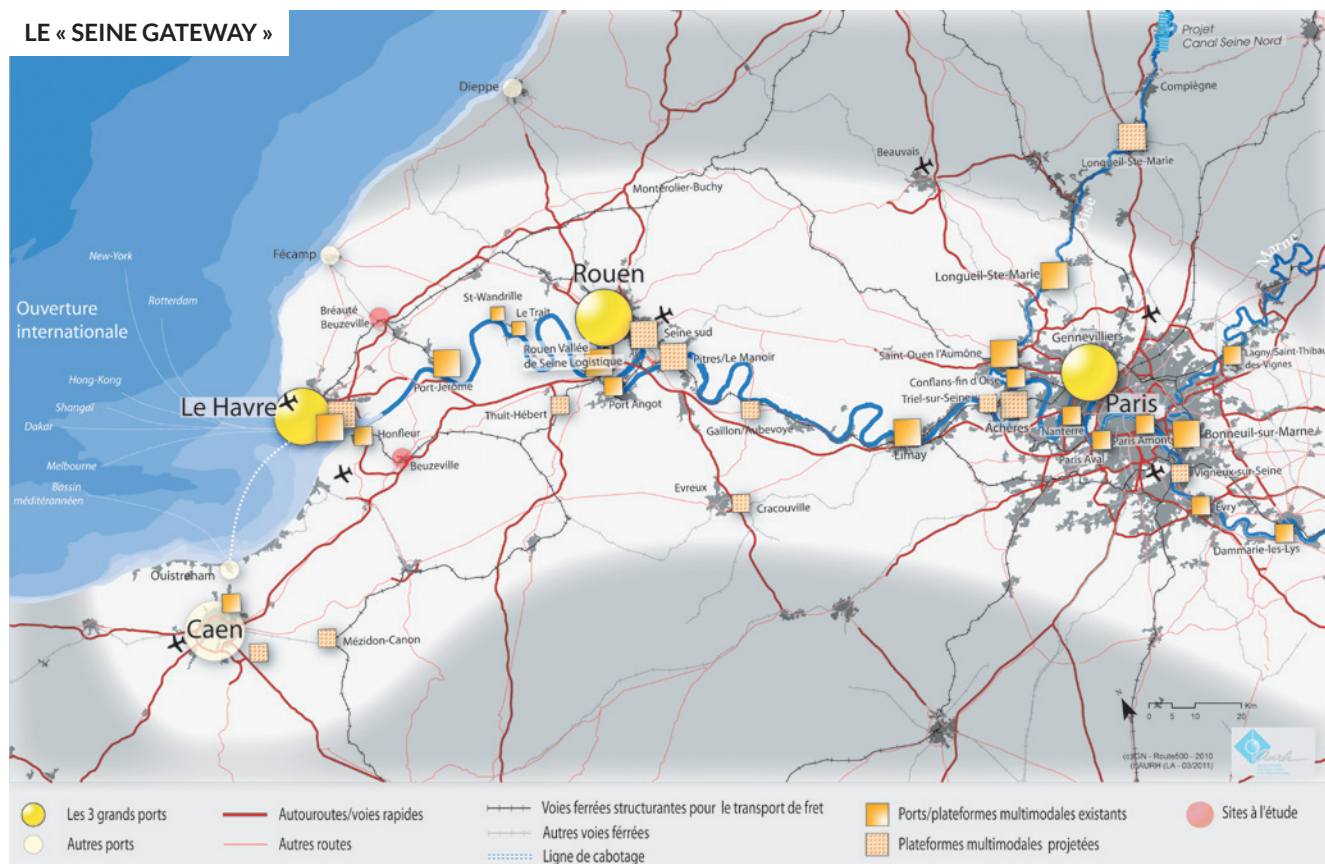


## LES MIGRATIONS DOMICILE-TRAVAIL QUOTIDIENNE EN 2007

Source : INSEE



## LE « SEINE GATEWAY »



## II. La ligne Nouvelle Paris Normandie est partie intégrante du Grand Paris, sa réalisation, longtemps annoncée est devenue urgente, et son tracé devrait répondre à neuf demandes.

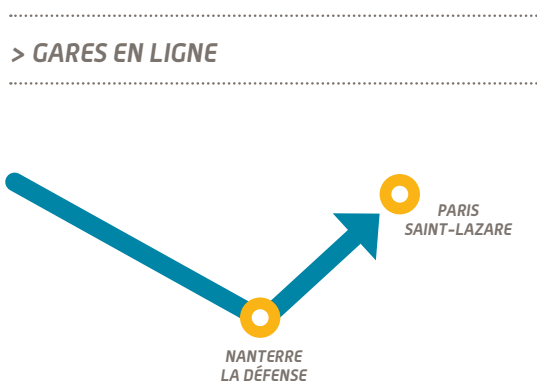
### 1. La ligne Nouvelle s'inscrit dans les priorités du Grand Paris et sa réalisation revêt un caractère d'urgence pour satisfaire 4 objectifs :

- la création de la façade maritime de Paris – Ile-de-France,
- le renforcement des échanges économiques interrégionaux entre l'Ile-de-France et les deux Normandie et le développement de l'Axe Seine,
- la croissance du fret ferroviaire,
- l'amélioration des conditions de dessertes en transport en commun en Ile-de-France.

### 2. La CRCI Paris Ile-de-France formule neuf demandes relatives à la conception et à la réalisation de la ligne Nouvelle :

- 2.1. Ne pas obérer la possibilité de la rocade des TGV en Ile-de-France.
- 2.2. Créer la gare de Confluence, à Achères-Ville ou Achères – Grand-Cormier, qui soit interconnectée avec le prolongement de la tangentielle Ouest.

### 2.3. Mettre en ligne la desserte de La Défense et celle de Paris Saint-Lazare.

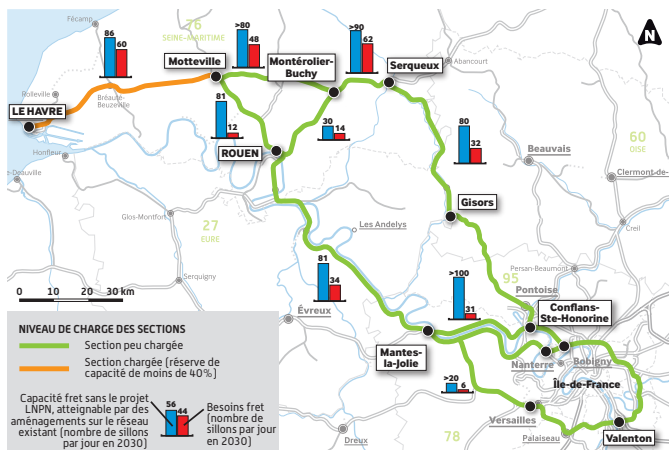


> Ici, un même train peut desservir les deux gares. Cette double desserte peut être appliquée à tous les trains, ou certains trains peuvent ne desservir qu'une seule des deux gares.



2.4. Localiser la nouvelle gare de la Défense à la Folie.

2.5. Moderniser la ligne Serqueux-Gisors concomitamment à la réalisation de LNPN ce qui favoriserait le développement du fret ferroviaire



### A L'HORIZON 2030, AVEC LE PROJET LNPN ET LA LIGNE SERQUEUX - GISORS MODERNISÉE

Le projet LNPN libère la capacité entre Motteville et Mantes sur l'itinéraire historique, de l'ordre de 25 sillons par jour. A priori, il est possible de répondre à tous les besoins dans ce cas, avec une zone d'incertitude malgré tout entre Le Havre et Motteville.

Cette modernisation implique notamment l'électrification de la ligne.

2.6. Réaliser le terminus de la Tangentielle Ouest à Cergy-Pontoise, ce qui renforcerait la qualité de la desserte rééllement de l'Ouest de l'Ile-de-France et du maillage de l'ensemble du réseau francilien.

2.7. Fermer la branche de Poissy du RER A et transférer l'offre de transport correspondante sur la branche Cergy Pontoise dès la mise en service de la LNPN et du RER E.

Pour une plus grande efficacité des dessertes dans le quart Nord Ouest de l'Ile-de-France et singulièrement vers Cergy-Pontoise, il faudrait en effet spécialiser la desserte du RER E sur la Vallée de Seine et celle du RER A vers Cergy Pontoise. Les inconvénients de toute desserte d'une fourche sur la régularité du trafic seraient ainsi supprimés.

2.8. Construire des parkings-relais autour des nouvelles gares LNPN

La construction de parkings-relais est indispensable pour favoriser le rabattement efficace des passagers sur les gares nouvelles de LNPN à Cergy-Pontoise, Confluence et La Défense.

2.9. Fournir des précisions sur le financement du projet

- quel est le plan de financement de l'investissement ?
- quel est le surcoût de fonctionnement par rapport à la situation actuelle et comment son financement sera-t-il assuré ?

## Résumé du cahier d'acteur

Les 593 000 entreprises franciliennes représentées par la CRCI de Paris-Ile-de-France expriment un avis très favorable à la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, qui s'inscrit dans les projets du Grand Paris et dont la réalisation, longtemps annoncée, est urgente. Cette ligne répondrait à 4 objectifs du Grand Paris :

- la création de la façade maritime du Grand Paris,
- l'amélioration des échanges entre les régions Ile-de-France et Normandie (haute et basse) et le développement de l'Axe Seine,
- une meilleure desserte des territoires de projets de l'Ile-de-France (Cergy-Pontoise, Confluence et Mantes-la-Jolie),
- le développement du fret ferroviaire.

Toutefois, pour que la future LNPN puisse pleinement atteindre les objectifs attendus en termes de développement économique, la CRCI exprime neuf demandes vis-à-vis de la conception de la ligne nouvelle :

- ne pas obérer la possibilité de la rocade des TGV de l'Ile-de-France

- inclure :
  - une gare à la Confluence, située à Achères-Ville ou Achères Grand-Cormier,
  - une desserte en ligne entre La Défense et Paris Saint-Lazare,
  - une localisation préférentielle de la nouvelle gare de La Défense à La Folie.
- la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors réalisée concomitamment avec la réalisation de LNPN, pour le développement du fret ferroviaire,
- la réalisation du terminus de la Tangentielle Ouest à Cergy-Pontoise, des parkings-relais autour des nouvelles gares LNPN,
- la fermeture de la branche de Poissy du RER A et le report de l'offre sur la branche vers Cergy Pontoise à la mise en service de la LNPN et du RER E.
- préciser le financement du coût d'intervention et du coût de fonctionnement.

**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)