

Contribution du Conseil général du Val-d'Oise,
de la Communauté d'agglomération de Cergy-
Pontoise et de la CCI Versailles Val-d'Oise/Yvelines
Juin 2010

LNPN

Ligne Nouvelle
Paris - Normandie



■ CRÉER UNE GARE D'INTERCONNEXION TGV DANS L'AIRE DE CERGY-PONTOISE / CONFLUENCE SEINE-OISE

■ RELIER LE HAVRE À ROISSY POUR LE FRET FERROVIAIRE

I - Contexte et enjeux



LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX TRANSPORTS DOMINIQUE BUSSEREAU A CONFIE LE 15 OCTOBRE 2009 AU PRÉFET JEAN-PIERRE DUPORT, UNE MISSION DE CONCERTATION PRÉALABLE AU LANCEMENT DU DÉBAT PUBLIC SUR LA LIGNE GRANDE VITESSE PARIS-NORMANDIE. LE DÉBAT PUBLIC DOIT AVOIR LIEU EN 2011.

Le principe d'une Liaison Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) rencontre aujourd'hui une adhésion partagée de la part de tous les acteurs concernés. Le succès de la réunion d'inauguration « Seine d'Avenir » le 4 mai 2010 au Havre par les élus des agglomérations de Paris, Rouen, le Havre et Caen, et de l'ensemble des partenaires dont les villes, départements, régions, chambres consulaires, etc. en atteste.

Le Conseil général du Val-d'Oise, la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et la CCI Versailles Val-d'Oise/Yvelines s'inscrivent avec détermination dans ce projet et soutiennent la même revendication d'une gare d'interconnexion TGV dans l'aire de Cergy-Pontoise / Confluence Seine-Oise, et d'une liaison directe du Havre à Roissy par le réseau des lignes à grande vitesse pour le fret ferroviaire et les voyageurs.

La Ligne Nouvelle Paris Normandie qui s'inscrit dans le cadre du projet de Grand Paris, constituera un outil de dynamisation économique puissant de la métropole parisienne et du secteur ouest de la France. Les effets économiques induits par cette ligne nouvelle auront des impacts nationaux.



La LNPN présente des enjeux nationaux d'aménagement du territoire, de transports et de développement économique.

■ Le caractère stratégique de l'ouverture de Paris sur sa façade maritime est l'un des points d'orgue du travail réalisé dans le cadre du Grand Paris notamment sous l'impulsion d'Antoine Grumbach. Les experts de renommée internationale comme Jacques Attali et Jean-Christophe Victor sont unanimes : la région parisienne doit, pour survivre dans la compétition internationale, s'ouvrir et se doter d'un accès portuaire maritime. La vallée de la Seine avec les ports de Rouen et du Havre constitue le débouché naturel de Paris.

■ Le développement des ports du Havre et de Rouen repose sur leur désenclavement et leur ouverture vers l'hinterland avec l'organisation d'un système de transports rapides et efficaces route/fer/eau. La création de la liaison ferroviaire rapide connectée au réseau international des TGV pour le trafic des voyageurs et le fret est indispensable. La LNPN apportera le niveau de desserte ferroviaire incontournable pour inscrire durablement les ports maritimes et fluviaux de Rouen et du Havre au rang des grandes plateformes mondiales d'échanges de marchandises.

■ Pour les voyageurs Normands, l'accès rapide sur Paris à la gare de Paris Saint-Lazare et à la Défense est une priorité. Mais la situation en impasse de Paris Saint-Lazare, rend primordiale la connexion de la LNPN au réseau national et international de TGV.

■ La question du fret a été posée dès l'origine par la SNCF et les élus Normands avec l'objectif d'élargir le périmètre de l'étude jusqu'à Roissy. L'organisation du fret doit trouver une solution à la hauteur des enjeux économiques et de développement durable du XXI^e siècle : créer une liaison efficace du fret pour relier les ports du Havre et de Rouen à Roissy et au réseau des autoroutes ferroviaires. La desserte du fret depuis le Havre et Rouen doit aussi pouvoir s'inscrire dans le projet Carex du fret à grande vitesse qui relie les grandes villes aéroportuaires (Paris, Lyon, Lille, Liège, Amsterdam, Cologne-Bonn et Londres (cf 3 **Engagement national pour le fret ferroviaire- Grenelle de l'Environnement** Ministère de l'Ecologie, de l'Energie et du Développement Durable et de la Mer, 16 Septembre 2009).

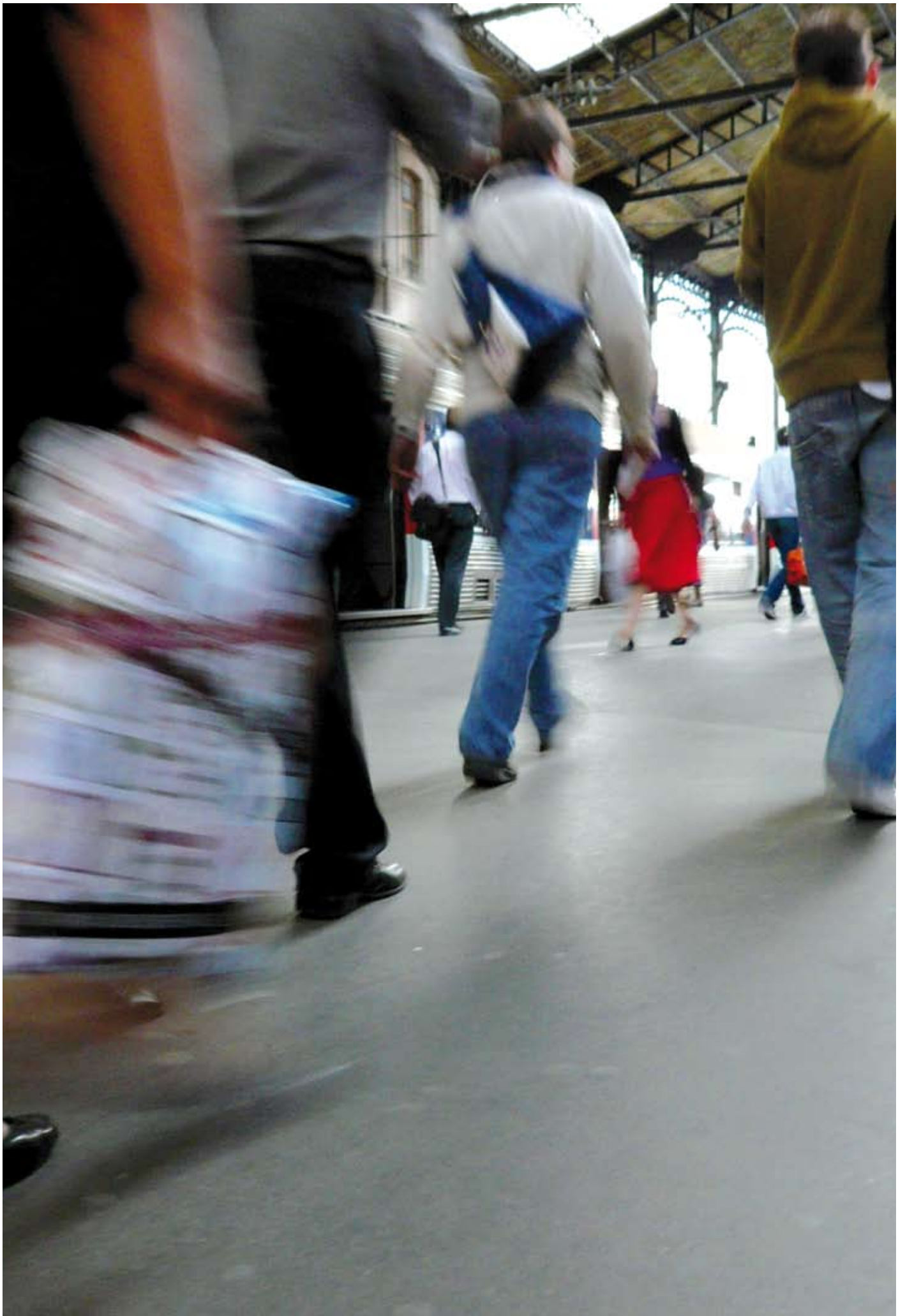
■ Il faut compléter le dispositif des gares TGV d'interconnexion autour de Paris par une gare dans le secteur de Cergy-Pontoise / Confluence Seine-Oise qui desservira le bassin Ouest de la région parisienne à l'image de celles de Massy pour le bassin Sud et de celle de Roissy pour le bassin Est. En évitant le rabattement dans Paris intra-muros, ces gares autour de Paris facilitent l'accès au TGV et concourent à une conception organisée de la région parisienne. La localisation de la gare du bassin Ouest à Cergy-Pontoise / Confluence Seine-Oise offre un positionnement stratégique démographique de plus de 400000 habitants et économique de Cergy-Pontoise, Achères, Poissy etc. et grâce au potentiel offert par le réseau ferré francilien de transports en commun (RER A, Eole, Tangentielle Ouest, Transilien).

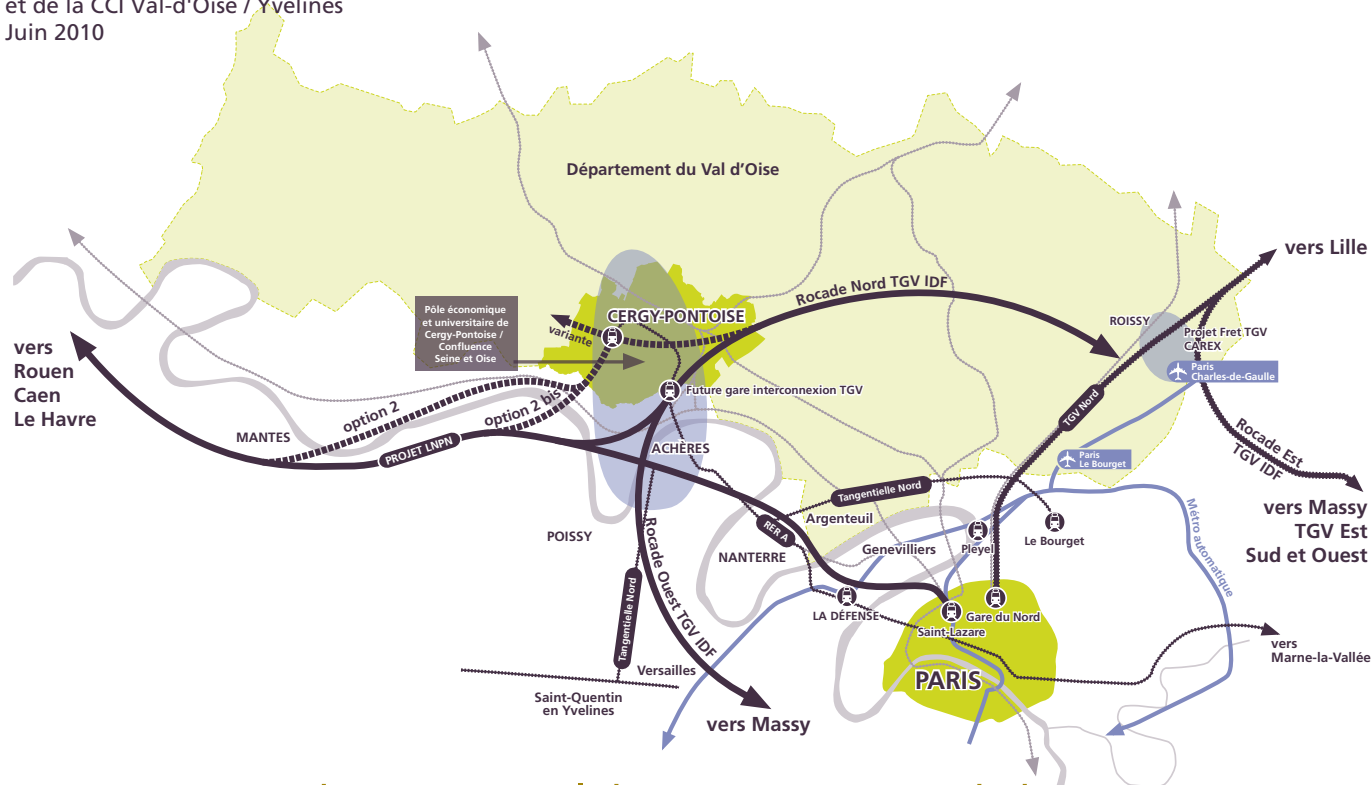
Comment ne pas saisir cette opportunité d'un choix de tracé TGV déterminant pour notre Département à l'heure des réflexions sur l'axe de la vallée de la Seine dans le cadre du Grand Paris ?

Dans le cadre des études de la LNPN et de la préparation du débat public et dans une approche en terme de développement durable, le Conseil général du Val-d'Oise, la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et la CCI Versailles Val-d'Oise/Yvelines demandent que soient pris en compte le secteur de Cergy-Pontoise/Confluence Seine-Oise ainsi que l'inscription de la liaison du fret du Havre à Roissy dans le réseau des autoroutes ferroviaires.

Il est donc primordial que le débat Ligne Nouvelle Paris Normandie étendu jusqu'à Roissy puisse être l'occasion d'inscrire Cergy-Pontoise / Confluence et la plaine de France dans un projet de développement durable qui prend en compte la question du fret, des poids de population et des territoires au delà d'une simple liaison TGV voyageurs de la Normandie vers Paris Saint-Lazare et La Défense.

L'ensemble des acteurs s'accordent sur le fait qu'un gain de temps ne suffit pas à définir les bénéfices attendus par cette nouvelle ligne ; le choix d'aménagement du territoire qui sera fait peut favoriser la mise en cohérence de la dynamique actuelle de l'axe Seine et des pôles du Grand Paris. Le pôle de Cergy-Pontoise / Confluence peut constituer une option très pertinente à ces deux échelles.





II - La contribution valdoisienne au débat

II.1. CERGY-PONTOISE / CONFLUENCE UN PÔLE ÉCONOMIQUE ET UNIVERSITAIRE À LA CONFLUENCE DE LA VALLÉE DE LA SEINE ET DU CANAL SEINE - NORD

LE DÉPARTEMENT DU VAL-D'OISE, L'AGGLOMÉRATION DE CERGY-PONTOISE ET LA CCI VERSAILLES VAL-D'OISE/YVELINES DEMANDENT LA PRISE EN COMPTE DU TERRITOIRE DE LA CONFLUENCE SEINE-OISE/CERGY-PONTOISE DANS LE CADRE DES ÉTUDES DE LA LNPN ET DE LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC.

Rappelons l'un des enjeux pour le Val-d'Oise, Cergy-Pontoise et la CCI Versailles Val-d'Oise/Yvelines d'être présents dans la perspective du **développement du Grand Paris sur l'axe Paris-Le Havre de la Vallée de la Seine.**

Cette vision ambitieuse de faire de l'axe de la vallée de la Seine un axe de développement du Grand Paris jusqu'au port du Havre, a été affirmée par le président de la République dès son discours fondateur du 29 avril 2009.

Les collectivités mobilisées souhaitent attirer l'attention du comité de pilotage en charge de la préparation du débat public sur les nombreux atouts que peut présenter une desserte du pôle de Cergy-Pontoise / Confluence. L'objet de cette contribution n'est pas de proposer un site d'implantation particulier mais de montrer le rôle économique que peut jouer ce territoire, en appui de ce projet de nouvelle infrastructure.

Le territoire de la Confluence / Cergy-Pontoise est un bassin d'habitat de 450 000 à 500 000 habitants, et un bassin d'emploi majeur de l'ouest parisien. Il s'inscrit pleinement dans la dynamique économique à la charnière entre l'Île-de-France et la Normandie, et dans les projets engagés et à venir sur ce secteur. Retenu parmi les neuf sites inscrits dans la loi du Grand Paris, il constitue un territoire de développement qui a beaucoup à partager avec les autres pôles économiques de l'Île-de-France comme Roissy et la vallée de la Seine.

Ville-Préfecture du Val-d'Oise, Cergy-Pontoise est un pôle de 200 000 habitants, un pôle d'activités de 100 000 emplois structuré autour de 5 pôles de compétitivité, un pôle d'enseignement supérieur et de recherche de 25 000 étudiants organisé dans un PRES, et regroupe les fonctions urbaines majeures. Sur décision fin 2009 de Frédéric Mitterrand, Ministre de la Culture et de la Communication, l'implantation prochaine du pôle du Patrimoine à vocation nationale comprenant les réserves, ateliers de restauration et laboratoires du musée du Louvre et autres musées nationaux à Neuville-sur-Oise, entre dans cette

dynamique qui contribue à faire de Cergy-Pontoise, un pôle de croissance d'Île-de-France.

Le secteur situé à la confluence de la Seine et de l'Oise autour du noyau constitué par les communes de Achères, Poissy, Conflans Sainte-Honorine et la Communauté d'agglomération des deux rives de Seine et inscrit dans l'OIN Seine-Aval, présente avec Cergy-Pontoise une logique à l'échelle du Grand Paris. Grâce à son positionnement charnière entre la Seine, l'Oise et le futur canal Seine-Nord, à son tissu industriel dominé par l'automobile et les éco-industries, la Confluence est un secteur en développement. Il accueillera un grand pôle logistique et développement économique autour du projet du port d'Achères en complément de Conflans Sainte-Honorine.

Le projet de la LNPN entre dans une démarche de développement durable en proposant, avec le transport fluvial et le canal Seine-Nord, une offre alternative au transport routier. Il promet l'essor économique notamment de plate-formes multimodales (fleuve, fer, routes) du port d'Achères et du port de Bruyères s/Oise aménagé par le Port Autonome de Paris (en partie propriété du Département du Val-d'Oise) ■



II.2. POUR UNE GARE D'INTERCONNEXION TGV DANS L'AIRE DE CERGY-PONTOISE / CONFLUENCE SEINE-OISE

LE DÉPARTEMENT DU VAL-D'OISE, LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CERGY-PONTOISE ET LA CCI VERSAILLES VAL-D'OISE/YVELINES DEMANDENT QUE LE TERRITOIRE DE CONFLUENCE / CERGY-PONTOISE SOIT INSCRIT SUR LE RÉSEAU TGV ET ACCUEILLE UNE GARE D'INTERCONNEXION DE TGV.

Le vrai défi TGV pour le Val-d'Oise et Cergy-Pontoise à l'échelle du Grand Paris, consiste à inscrire le territoire de Cergy-Pontoise / Confluence Seine-Oise comme un pôle de développement stratégique autour d'une gare TGV :

- sur l'axe entre La Défense et la Normandie ;
- sur la rocade TGV de contournement nord et ouest de l'Île-de-France entre Roissy et Massy.

1 • L'enjeu de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, projet stratégique de l'axe de développement de la vallée de la Seine et du projet de Paris port de mer.

2 • L'enjeu du bouclage du contournement entre les TGV nord et ouest de l'Île-de-France.

3 • L'enjeu du fret ferroviaire entre le Havre et Roissy .

4 • L'enjeu du canal Seine Nord et des ports multimodaux d'Achères et de Bruyères-sur-Oise.

5 • L'enjeu du dynamisme économique, universitaire et urbain du pôle de Cergy-Pontoise / Confluence Seine-Oise, prévu dans le cadre du Grand Paris.

6 • L'enjeu d'un grand pôle multimodal de transports sur Cergy-Pontoise / Confluence (TGO, Eole, RER A, port d'Achères, etc.)

Autant d'enjeux qui constituent des arguments forts qui plaident tous en faveur du Val-d'Oise et du positionnement d'une gare TGV dans l'aire de Cergy-Pontoise / Confluence Seine-Oise.

Dans le domaine portuaire, la plateforme multimodale de transformation d'Achères, s'inscrit pleinement dans le dialogue interportuaire déjà engagé. Le potentiel en matière d'échanges technologiques, universitaires, économiques constitue un enjeu fondamental pour le développement de l'ensemble du complexe portuaire et logistique de ce secteur situé à la charnière de la vallée de la Seine et du canal Seine Nord.

Ensuite, le profil économique de la Confluence Seine Oise, caractérisé par des savoir-faire d'excellence dans les domaines de la construction automobile, de la logistique et des éco activités (principalement les éco industries et l'éco construction), présente de fortes complémentarités avec les agglomérations de Rouen, du Havre et de Caen. A titre d'exemple, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie pourrait permettre une efficace mise en réseau des principaux sites de l'industrie automobile française (Poissy, Flins, Cléon, Caen, Sandouville).

Au delà, une desserte du pôle Cergy-Pontoise / Confluence constituerait une vraie décision en faveur de la recherche et de l'innovation. Le PRES de Cergy-University, fort de 25 000 étudiants, déjà en relation avec les universités normandes dans le domaine logistique peut constituer, avec cette nouvelle infrastructure ferroviaire, un interlocuteur de taille dans la structuration du monde universitaire à l'échelle de l'axe de Seine. La mise en réseau des pôles

universitaires et de recherche constitue un levier majeur de développement sur un territoire caractérisé par des enjeux forts de mutations industrielles.

Outre les arguments relatifs à la place du secteur de Cergy-Pontoise / Confluence, l'enjeu de la desserte de cette nouvelle ligne à l'ouest de l'Île-de-France doit être mis en avant. Les points d'accroche au grand Paris de cette nouvelle infrastructure qui sont aujourd'hui pressentis (Mantes-la-Jolie, La Défense, Paris Saint-Lazare) doivent être complétés par une distribution optimale des flux vers l'ouest parisien.

La desserte du pôle Cergy-Pontoise/ Confluence Seine-Oise permettrait une mise en cohérence efficace de la Ligne Nouvelle Paris Normandie avec les projets de transport existants :

■ **Un point d'intersection entre la ligne nouvelle et la tangentielle ouest** (projet de tram train entre Saint-Cyr et Achères - Poissy qui pourrait être prolongé au nord jusqu'à Cergy-Pontoise) apparaît indispensable pour assurer une redistribution des flux nord/sud sur tout le bassin à partir de la ligne nouvelle.

■ **Un pôle d'échange avec le RER E ou le RER A à l'ouest est également incontournable.** S'il est aujourd'hui pressenti à Mantes-la-Jolie, la Confluence Seine-Oise peut être également un site particulièrement favorable pour accueillir un pôle d'échange entre les deux infrastructures.

■ **La mise en liaison de la ligne nouvelle avec l'A104 (francilienne)** constitue également un levier fort pour améliorer les dessertes de l'ouest parisien et de l'ensemble de la région ■



II.3. POUR UNE ALTERNATIVE AU TRANSPORT ROUTIER, DÉVELOPPONS LE FRET FERROVIAIRE DU HAVRE ET DE ROUEN VERS LE RÉSEAU TGV À ROISSY ET AU DELÀ

LE DÉPARTEMENT DU VAL-D'OISE, LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CERGY-PONTOISE ET LA CCI VERSAILLES VAL-D'OISE/YVELINES DEMANDENT QUE LE FRET FERROVIAIRE SOIT PRIS EN COMPTE DANS LES ÉTUDES DE LA LNPN ET DE LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC

Les infrastructures ferroviaires à créer doivent pouvoir répondre aux besoins du transport voyageur mais également accueillir le fret. Ce concept

économique prend tout son sens à l'heure d'aborder des choix sur la LGV Paris-Normandie. Les propositions de « l'engagement national pour fret ferroviaire » du Grenelle de l'environnement mettent l'accent sur la desserte ferroviaire des ports, les autoroutes ferroviaires et le fret à grande vitesse.

Cela conduit à repenser radicalement le lien ferroviaire du fret de façon moderne et efficace pour desservir les ports du

Havre et de Rouen pour faire face à la compétition internationale. Comment ne pas poser à l'occasion des débats publics à venir, la question de l'alternative au transport tout routier que constituerait une ligne LGV Le Havre-Roissy empruntée par le fret et dans ce cas connectée au futur pôle confluence d'Achères et Cergy-pontoise ainsi qu'au réseau LGV à Roissy et notamment au projet CAREX (projet TGV fret au nord-est de Goussainville) ■

II.4. POUR RÉALISER LE BOUCLAGE DU CONTOURNEMENT TGV NORD ET OUEST DE L'ÎLE-DE-FRANCE DE ROISSY À MASSY PAR CERGY –PONTOISE

LE DÉPARTEMENT DU VAL-D'OISE, LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CERGY-PONTOISE ET LA CCI VERSAILLES VAL-D'OISE/YVELINES DEMANDENT QUE LE CONTOURNEMENT NORD DE PARIS PAR LA LGV EMPRUNTÉE PAR LE FRET SOIT PRIS EN COMPTE DANS LES ÉTUDES DE LA LNPN ET DE LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC

Le choix du tracé de la LNPN entre la Normandie, La Défense et Paris Saint-Lazare pose aussi la question de son raccordement futur à l'aéroport Charles De Gaulle à Roissy. Cette équation pourrait être résolue en prolongeant la circulation des TGV de La Défense vers Roissy par le tracé du métro - automatique via Pleyel et Le Bourget. Outre les interrogations techniques, cette hypothèse qui concentre les investissements en petite couronne ne peut satisfaire le Val-d'Oise dont le territoire et les populations seraient là encore pénalisés.

Le débat du Grand Paris comme le débat de la LGV Paris-Normandie ne peuvent pas faire l'économie d'une réflexion globale sur le transport ferroviaire au nord et à l'ouest de Paris. L'enjeu pour le Val-d'Oise consiste dans le bouclage de la voie TGV de contournement nord et à l'ouest de l'Île-de-France qui fait défaut aujourd'hui. Cette réflexion sur le bouclage du réseau TGV pour le fret et les voyageurs doit être menée de manière concomitante avec le débat sur l'arrivée de la LGV Paris-Normandie en 2011.

nement nord et à l'ouest de l'Île-de-France qui fait défaut aujourd'hui. Cette réflexion sur le bouclage du réseau TGV pour le fret et les voyageurs doit être menée de manière concomitante avec le débat sur l'arrivée de la LGV Paris-Normandie en 2011.

Un des enjeux du Grand Paris est de compléter les gares TGV du cœur de la capitale situées en impasse par des gares d'interconnexion TGV à créer (Cergy-Pontoise / Confluence) ou à développer (Roissy, Massy). L'extension ou la création d'une nouvelle gare TGV à Roissy pourra se poser à moyen ou long terme compte tenu du fort potentiel d'attractivité de l'aéroport au fur et à mesure du développement des liaisons TGV. La construction d'une voie ferrée nouvelle entre Cergy et Roissy répond au besoin quotidien croissant de déplacement entre deux bassins de vie, économiques, universitaires et résidentiels. Aujourd'hui, l'essentiel de ces déplacements se fait par la route grâce à la Francilienne. Les missions TGV Normandie-Roissy ne pourront pas répondre seules en fréquence au besoin et à l'attente de l'amélioration de l'offre de transport en commun rapide, confortable et fia-

ble entre Cergy et Roissy. Dans le cadre d'une démarche de développement durable, une utilisation partagée de la nouvelle infrastructure ferroviaire pourrait accueillir, TGV, fret, RER ou RER, dès lors qu'il ne s'agit pas de d'une ligne grande vitesse en Île-de-France. Cette idée innovante fonde l'intérêt d'un projet multi-fonctionnel plus responsable. Aujourd'hui, on estime à 15 000 les mouvements pendulaires entre Cergy-Pontoise et la plate-forme aéroportuaire de Roissy. Les perspectives d'évolution du trafic voyageurs quotidiens sont nombreuses à l'heure où la Francilienne est inachevée et saturée. Aussi, est-il indispensable de poursuivre et d'achever les lignes de contournement TGV dans une rocade située dans la grande couronne d'Île-de-France. Le contournement par le nord et l'ouest de l'Île-de-France s'impose de Roissy à Massy.

Pourquoi à l'occasion du débat de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ne pas saisir l'opportunité d'inscrire le Val-d'Oise dans cette dimension innovante d'un Grand Paris tourné vers le fleuve et la mer et de faire ainsi le choix d'une liaison ferroviaire nouvelle entre Le Havre, Rouen, Cergy-Pontoise et Roissy ? ■

LNPN

Ligne Nouvelle
Paris - Normandie