



14ème législature

Question N° : 87994	De M. Jacques Myard (Les Républicains - Yvelines)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > SNCF	Analyse > ligne nouvelle Paris Normandie. perspectives.
Question publiée au JO le : 08/09/2015 Réponse publiée au JO le : 02/02/2016 page : 1032		

Texte de la question

M. Jacques Myard appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur les projets illusoires de la SNCF. En effet, une équipe de la SNCF prend ces dernières semaines l'attache des élus des villes traversées par la ligne SNCF Paris-Normandie ou le RER A pour leur présenter le projet de la ligne nouvelle Paris Normandie. Ce projet prévoit notamment de faire passer en souterrain la future ligne Paris Normandie de la gare Saint Lazare à Poissy par un tunnel de 30 km (*sic* !) pour le modique coût de plus de 5 milliards d'euros. À un moment où l'État peine à boucler le financement du nouveau tunnel Lyon Turin, il est pour le moins singulier que la SNCF étudie des projets utopiques, perde son temps et dilapide l'argent public. La coordination des deux réseaux informatiques SNCF Saint Lazare et RER A, grâce à un seul opérateur jusqu'à Poissy, notamment, permettrait sans nul doute une fluidité optimale du trafic, mais il faudrait un peu de courage politique pour imposer cette solution à deux entreprises sous la main mise syndicale. Il lui demande en conséquence s'il entend ramener la SNCF à plus de réalisme et à cesser d'étudier des projets illusoires.

Texte de la réponse

À la suite du débat public du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), qui s'est achevé en février 2012, et en cohérence avec les conclusions de la commission Mobilité 21, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a décidé de poursuivre les études préalables à l'enquête d'utilité publique en visant la réalisation du projet en deux temps. La première phase, dont la réalisation est prévue avant 2030, concerne trois sections prioritaires : Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot (incluant la nouvelle gare d'agglomération de Rouen). Cette commission, qui a travaillé dans le souci constant de l'intérêt général et d'une dépense responsable des ressources publiques, a classé le projet LNPN, et notamment le traitement du nœud ferroviaire Paris Saint Lazare-Mantes, en première priorité. Dans le cadre des études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet LNPN qui sont en cours, SNCF Réseau a lancé une démarche de concertation avec l'ensemble des acteurs franciliens et normands concernés par cette ligne afin de présenter le projet et de recueillir le plus largement possible les besoins des territoires. Outre l'amélioration des dessertes entre Paris, la vallée de la Seine et les grandes villes normandes, le projet LNPN permet d'améliorer significativement l'offre francilienne, en séparant les flux ferroviaires entre Paris et la Normandie. Cette séparation des flux vise notamment à accroître la qualité de service en Île-de-France mais également l'offre de transports en communs proposée entre Paris et Mantes, le projet apportant une seconde ligne de bout en bout sur cette section congestionnée. Les trois sections prioritaires représentent un linéaire de plus de 130 kilomètres de voies nouvelles, incluant un tunnel d'une dizaine de kilomètres sur la section francilienne mais dont le tracé reste à préciser dans le cadre des études en cours. Le coût de ces trois sections est aujourd'hui

évalué à 5,3 milliards d'euros aux conditions économiques de 2010. Sans attendre, la réalisation de la LNPN prévue à l'horizon 2030, deux autres projets ferroviaires, que sont le prolongement du RER E à l'Ouest et la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, vont contribuer à l'amélioration de l'exploitation de l'axe Paris-Mantes la Jolie via Poissy aujourd'hui saturé. En effet, cet axe ferroviaire entre Paris et la Normandie, dit « axe historique », voit circuler sur les mêmes voies des trains Transiliens, des trains régionaux et nationaux et des trains de marchandises. L'intensité et la mixité de ces circulations expliquent la saturation actuelle de l'axe et les irrégularités qui en découlent. D'une part, le projet Est-Ouest liaison express (EOLE) permettra de relier directement l'ensemble des gares situées entre Mantes et Poissy à La Défense, Saint-Lazare et Magenta, enrichissant ainsi fortement la desserte de la vallée de la Seine. Il prévoit de nombreuses interventions sur la ligne existante, notamment dans les secteurs de Mantes et de Poissy, qui amélioreront la régularité des circulations sur cet axe très chargé. D'autre part, le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors offrira à l'horizon 2020 un itinéraire fret alternatif Le Havre-Paris via Serqueux permettant ainsi de dégager de la capacité sur la ligne historique. Les équipes de SNCF Réseau, des régions et de l'État veillent à la cohérence de l'ensemble de ces opérations et les comités de pilotage de ces projets sont régulièrement l'occasion de faire un point sur ces sujets.