



N° 2250

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 22 janvier 2010.

PROPOSITION DE LOI

relative à la ligne à grande vitesse Normande,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Jean-Yves COUSIN,

député.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le schéma directeur des Lignes à Grande Vitesse (LGV) de 1991, approuvé par décret le 1^{er} avril 1992, prévoit une LGV Normandie. Celle-ci quitterait la ligne Paris-Le Havre à hauteur d'Achères (Yvelines), traverserait le Vexin français, et serait séparée en deux près de Rouen, une branche filant vers Rouen, une autre s'arrêtant près de Bernay (Eure) et se connectant à la ligne Paris-Caen-Cherbourg. Ce projet a été abandonné au début des années 2000 à cause de son taux de rentabilité, le plus faible de tous les projets du schéma avec 0,1 %. Le coût de l'infrastructure et du remplacement des rames Corail actuelles par des TGV seraient élevés pour un gain de temps modeste, de l'ordre de trente minutes. Les régions Basse-Normandie et Haute-Normandie doivent donc se contenter d'un simple projet d'amélioration de l'infrastructure de la ligne classique.

De 2001 à décembre 2008, le projet de LGV Normandie a donc été abandonné et remplacé par celui de liaison rapide Normandie-Vallée de Seine, qui prévoit une amélioration de l'infrastructure existante, notamment entre Paris et Mantes-la-Jolie, avec en outre la construction d'une ligne nouvelle plus courte entre Achères et Épône qui « court-circuiterait » le détour par Poissy, suivant le méandre de la Seine.

Le raccordement vers l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle et la LGV Interconnexion Est de la liaison vers la Normandie a été étudié durant les années 1990. Il aurait été constitué d'un tunnel à voie unique entre La Défense et Saint-Denis sans transiter par Paris.

Avec le Grenelle de l'Environnement, le maillage du territoire doit se poursuivre avec la construction de 2 000 kilomètres de voies ferrées d'ici 2020. En décembre 2008 les élus locaux bas-normands relancent le projet de la construction de la LGV de Paris à Cherbourg en passant par Caen et demandent au Secrétaire d'État aux transports et au président de la SNCF que ce projet de construction de 2 000 kilomètres de voies prenne en compte l'absolue nécessité d'y rattacher la Normandie.

Lors de la présentation du projet du Grand Paris en avril 2009, le Président de la République a annoncé la construction d'une LGV entre Paris et Le Havre avec la construction d'une gare nouvelle près de Rouen,

ce projet verra le jour vers 2017. Les TGV mettront 1h15 entre Paris et Le Havre (soit un gain de 45 minutes) et 50 minutes entre Rouen et Paris (soit un gain de 20 minutes). Mais le Président de la République n'exclut pas la construction de la LGV Normandie entre Paris et Caen qui est actuellement en cours d'étude ; les TGV rouleraient de Cherbourg à Caen sur la ligne classique Paris-Cherbourg, puis bifurqueraient à Caen sur la LGV Normandie vers la gare nouvelle de Paris-La Défense.

Le 15 octobre 2009, à l'issue de la première réunion du comité de pilotage de la LGV Paris-Normandie, le projet semble s'orienter vers une ligne en forme de fourche avec un tronçon commun où seraient desservis le pôle de La Défense et Mantes-la-Jolie et deux branches : l'une en direction de Rouen et du Havre et l'autre en direction de Caen et de Cherbourg.

Compte tenu des diverses péripéties concernant la LGV Normandie depuis plus de 25 ans, et de l'incompréhension de la part de l'ensemble des Normands qui se manifesterait en cas de nouveau report dans la réalisation de cette ligne, il est désormais nécessaire de prendre un engagement ferme en ce sens. Tel est l'objet de cette proposition de loi.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

En application de l'article 17 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, la ligne à grande vitesse Paris-Normandie sera inscrite au schéma national des infrastructures de transport.

Article 2

Les charges qui pourraient résulter de l'application de la présente loi pour l'État, pour les collectivités territoriales et pour Réseau Ferré de France sont compensées à due concurrence par la création de taxes additionnelles aux droits visés aux articles 403, 575, 575 A et 991 du code général des impôts.