

Avis de « Manche Atlantique Stratégie ».

**La L.N.P.N. : une ossature ferroviaire (*passager, fret*), connectée aux réseaux France et RTE-T ;
pour un développement des territoires et communautés économiques,
une attractivité et une visibilité a minima européenne.**

Cette contribution est motivée par le rôle essentiel de la L.N.P.N.¹ pour le développement des territoires urbains desservis ; pour celui économique des ports normands, des activités industrielles et commerciales associées, notamment celles des communautés portuaires et logistiques ; pour celui du grand territoire de la Vallée de la Seine porteur de réels futurs ; et surtout pour la France. Cette ligne ferroviaire est dans le même temps, élément structurant de l'aménagement du territoire (*positionné dans l'espace européen*) et élément de la politique maritime.

La logique de pensée, est guidée par la recherche des conditions d'une minimisation des risques économiques² et d'une maximisation de l'effet volume³, en intégrant la forte valeur du coefficient de rigidité temporelle d'un investissement d'infrastructure ferroviaire⁴.

Trois tracés génériques sont proposés.

Des voix se sont exprimées, vers une remise aux normes ou une modernisation du réseau existant.

Des voix se sont exprimées, en faveur de tracés codés « A » ou « B » ou « A-B ».

Des voix se sont exprimées, pour attirer l'attention sur la disparition d'espaces agricoles.

Des voix se sont exprimées, en faveur de la protection des environnements et de leur qualité.

Quelques voix, s'expriment en faveur du tracé codé « C ».

Un dirigeant portuaire fait état d'investissements significatifs, réalisés par sa société, pour être en capacité de traiter un volume de conteneurs en cohérence avec les objectifs stratégiques du G.P.M.H.

Une majorité semble être, à ce jour, favorable⁵ à cette ligne et souhaiterait que ce chantier, porteur du développement de la Normandie, soit réalisé dans les meilleurs délais.

Une étude complémentaire portant sur « l'étude globale pour les capacités fret sur le parcours Normandie-Grande Ceinture » est demandée.

Les présentations et débats, de cet investissement lourd⁶, sont à ce jour caractérisées par une approche technique (*la levée des « points noirs du mantois » ; l'entrée sur Paris ; le raccordement à la « grande ceinture ferroviaire » pour le fret ; la connexion avec l'aéroport international ; ...*) ; la mise en avant des difficultés prévisibles de réalisation (*les désorganisations à supporter pendant la durée des travaux avant une mise en exploitation et leurs impacts sur la réalisation des objectifs des acteurs économiques notamment des ports*) ; un positionnement focalisé sur l'axe Paris-Normandie.

L'enjeu réel⁷ suggère une ambition, un positionnement, des orientations de réalisation d'un autre ordre.

¹ Appréciée à l'aune d'une forte mobilisation au débat public et de la qualité des échanges quelque furent les préférences ou positions exprimées.

² La hauteur de l'investissement, la complexité et les incertitudes de l'environnement économique représentent malgré tout une opportunité (*compte tenu de la durée des travaux*) pour une prise de décision stratégique.

³ Massification des volumes tant pour le trafic passager que pour celui du fret, par les sillons libérés.

⁴ Raisonnablement d'environ un siècle à 150 ans.

⁵ Compte tenu des apports à la revitalisation professionnelle et démographique des territoires normands.

⁶ Pour : la collectivité nationale, les collectivités territoriales, R.F.F., in fine pour le contribuable.

⁷ A minima celui porté par le développement économique de la Vallée de la Seine. En réalité celui du quart nord ouest de la France au sein d'une Europe déjà bien interconnectée et celui du segment terrestre de la politique maritime de la France.

Avis de « Manche Atlantique Stratégie ».

**La L.N.P.N. : une ossature ferroviaire (*passager, fret*), connectée aux réseaux France et RTE-T ;
pour un développement des territoires et communautés économiques,
une attractivité et une visibilité a minima européenne.**

Nous ne devons pas oublier que la durée globale des travaux de la L.N.P.N. (*pour les trafics passager et fret par les sillons libérés*) nous projette sur du moyen ou long terme.

Nous ne devons pas oublier que toute pandémie économique a une fin.

Nous ne devons pas oublier, pour le fret, que pour servir Paris, la Seine offre « une infrastructure naturelle ».

Nous ne devons pas oublier que massification, interconnexions, fluidité des interconnexions sont les orientations majeures des réalités professionnelles, civiles, de leurs évolutions.

Nous ne devons pas oublier que les projections démographiques européennes associées à la croissance et au vieillissement des populations ; à l'accroissement de la mobilité pour des déplacements de courte durée ; à la saturation des espaces aériens, sont des facteurs clés du développement du trafic ferroviaire européen de passager⁸.

Nous ne devons pas oublier que pour retrouver les parts de marché perdus⁹, les ports normands ont besoin d'une extension de l'hinterland fret, bien sûr vers Paris, mais surtout vers le cœur économique de l'Europe continentale.

Enfin nous ne devons pas oublier que la L.N.P.N. s'insère dans un réseau ferroviaire national et européen existant, tant pour les passagers que pour le fret.

Les bases volumétriques de la massification recherchée pour le trafic de passagers ne peuvent être uniquement portées par la seule ligne Paris ↔ Normandie. En revanche, positionner, dès sa conception, la L.N.P.N. dans le schéma européen de transport à grande vitesse, permet raisonnablement d'identifier cet effet volume par celui des passagers en « origine-destination » du nord Europe (*Grande-Bretagne¹⁰, Hollande, Belgique, Luxembourg, Allemagne*), par la projection d'une interconnexion entre la L.N.P.N. et les lignes Paris ↔ Londres ; Paris ↔ Amsterdam ; Paris ↔ Bruxelles.

De même, ce schéma, appliqué vers le Sud de la Seine, permet d'envisager (*à terme*), des interconnexions, sur une courte distance, avec le réseau national à grande vitesse desservant l'ouest et le sud ouest de la France, sur les liaisons Paris ↔ Rennes ; Paris ↔ Nantes ; Paris ↔ Bordeaux.

Ces volumes passagers (« *nord Europe* » et « *ouest, sud-ouest France* »), cumulés à ceux des touristes des paquebots ; à ceux du transmanche ; à ceux des voyageurs habituels, permettent de répondre à l'objectif de maximisation de l'effet volume et de minimisation du risque économique, en intégrant vocation européenne de la L.N.P.N. et positionnement mondial de la Vallée de la Seine.

La L.N.P.N. Paris ↔ Normandie devient de facto une ossature ferroviaire, positionnée (*à terme, par ses interconnexions*) dans l'espace européen¹¹ et français¹². Cette approche permettrait de plus, pour

⁸ Cf les évolutions du trafic passager sur les lignes Paris ↔ Londres ; Paris ↔ Bruxelles, depuis leur mise en exploitation commerciale.

⁹ Le marché de Paris représente un « fond de commerce ». Cf l'objectif de reconquête des parts de marché conteneurs (« ... *la porter à 12% du marché européen* ») formulé par le Président de la République le 16/07/2009 au Havre.

¹⁰ Cf la décision britannique de relier par de la grande vitesse ferroviaire Londres à l'Ecosse.

¹¹ Par ses interconnexions sur les réseaux existants européens à grande vitesse.

Avis de « Manche Atlantique Stratégie ».

**La L.N.P.N. : une ossature ferroviaire (*passager, fret*), connectée aux réseaux France et RTE-T ;
pour un développement des territoires et communautés économiques,
une attractivité et une visibilité a minima européenne.**

les professionnels du fret, d'envisager la définition d'une offre de distribution rapide via l'accessibilité au réseau Eurocarex.

Parallèlement, les bases volumétriques de massification recherchées sur le trafic fret ne peuvent être trouvées sur la seule libération de sillons associés à la L.N.P.N. La Seine offre son infrastructure. En revanche, positionner, dès la conception de la L.N.P.N. les sillons libérés dans les schémas ferroviaires existants avec l'objectif de recherche de connexions (*via les voies classiques*), sur le réseau RTE-T en direction de l'est (*sud Allemagne; Suisse; Autriche; Italie du Nord; ...*), permet raisonnablement de répondre à la recherche de l'effet volume ; d'étendre significativement l'hinterland des ports normands.

Cette même logique, appliquée vers le Sud de la Seine, permet d'envisager (*à terme*), via la rocade ferroviaire de l'ouest parisien (*à moderniser*), un volume de fret (*celui du grand 1 / 4 ouest France*) qui viendrait renforcer l'effet volume recherché.

L'approche suggérée est alors élément structurant d'aménagement du territoire normand (*dans ses facettes transport et logistique*) ; de l'ouest France ; visible dans l'espace européen. Il vient appuyer le positionnement mondial de la Vallée de la Seine ; il accroît visibilité et attractivité ; il renforce le volet terrestre de la politique maritime¹³ de la France ; et, d'un point de vue économique, apporte une contribution significative à la rentabilité de l'investissement.

L'attractivité de la façade Manche-Normandie, qui porte la traduction portuaire de la politique maritime, prend sens et réalités pour de grands investisseurs mondiaux.

A minima, une étude de cohérence globale de tracé positionnant la L.N.P.N. dans les schémas nationaux et européens de transport ferroviaire, tant pour les flux passagers que pour le fret, serait à réaliser¹⁴ dans les études complémentaires prévues, afin de mesurer leurs apports au renforcement de la solidité économique¹⁵ de la ligne.

Les investissements complémentaires de connexions pourraient être programmés. Les responsables politiques territoriaux concernés par les extensions de connectivité seront intéressés (*a priori*). La régulation de la mise en chantier et le rythme de l'avancement des travaux pourront être calés sur le rythme de développement de la Vallée de la Seine et les disponibilités financières.

¹² Pouvant à terme tenir le rôle de la gare de Massy, pour les flux nord↔sud de la façade Manche-Atlantique de l'Europe et éviter aux passagers l'inconfort des changements de gares parisiennes (*métro avec les bagages*) et la perte de temps associée.

¹³ Cette politique maritime, dans sa composante commerciale, repose (*certes partiellement*) sur l'extension des liaisons et connexions des dessertes terrestres en direction des bassins économiques européens.

¹⁴ Sur base d'un scénario de catégorie « C », avec : la réalisation du franchissement de la Seine dans l'Estuaire ; la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors pour la desserte de Paris ; la prolongation de cette ligne vers l'est via Metz pour rechercher un raccordement aux principaux corridors européens de fret nord-sud Europe du RTE-T.

¹⁵ Cette approche projet, positionne la L.N.P.N. comme élément d'un projet d'aménagement du territoire ferroviaire européen. Le volume des aides de Bruxelles pourrait être conforme avec l'ambition mondiale recherchée pour « Paris-Seine-Normandie ».

Avis de « Manche Atlantique Stratégie ».

**La L.N.P.N. : une ossature ferroviaire (*passager, fret*), connectée aux réseaux France et RTE-T ;
pour un développement des territoires et communautés économiques,
une attractivité et une visibilité a minima européenne.**

La Normandie, l'Estuaire, deviennent un point de passage dans les sens Nord<=>Sud (*principalement pour le flux passager*) et Ouest↔Est (*principalement pour le flux fret*), initialisent une « autoroute ferrée des estuaires ».

Positionnement du champ stratégique d'aménagement du territoire, des développements économiques et des transports.

