

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

## PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

### Groupe des élus socialistes et républicains de la Ville de Caen



#### GRUPE DES ÉLUS SOCIALISTES ET RÉPUBLICAINS DE LA VILLE DE CAEN

Le groupe des élus socialistes et républicains de la Ville de Caen compose avec celui des élus du PRG, du PCF, du MRC et d'EELV la majorité municipale caennaise depuis 2008.

Engagés au service du projet « Caen en CAPITALES » choisi par 56 % des électeurs, nos 21 élus sont déterminés à faire de Caen une capitale qui porte l'ambition de toute la région bas-normande sous l'impulsion de notre député-maire, Philippe Duron.

Les élus de notre groupe sont absolument convaincus de la nécessité de désenclaver la capitale régionale, d'améliorer son accessibilité à l'échelle nationale et régionale, et de répondre aux défis de la métropolisation. Notre groupe estime indispensable de saisir dès maintenant l'opportunité d'une réflexion sur le Grand Paris. L'ensemble des élus souhaite exprimer leur position à propos de la LNP en considération des enjeux propres à notre ville.

#### COORDONNÉES

Groupe des élus socialistes et républicains  
de la Ville de Caen  
17, rue Paul Toutain  
14000 Caen  
Tél. : 09 65 36 40 97  
Mail : groupesocialiste.caen@orange.fr  
Twitter : @elusPScaen

## Une ligne nouvelle Paris-Normandie pour écrire Caen en CAPITALES

### Une triple opportunité à la mesure de notre ambition pour la capitale régionale

De l'aveu de la SNCF, la ligne Paris-Caen-Cherbourg est une « ligne malade ». Les symptômes sont graves et le pronostic fort mal engagé. Un train sur cinq arrive à Caen ou à Paris avec plus de cinq minutes de retard selon les chiffres de Réseau Ferré de France, une situation qui se dégradait encore dans le cours de cette année (*Les Échos*, 27 octobre 2011, p. 26).

Ce problème de fiabilité n'est pas le seul mal dont souffre notre liaison ferroviaire avec Paris.

- Le temps de parcours (hors retards) est au mieux de 1 heures 47... Inchangé depuis l'introduction du TGV dans les années 1970 !
- La fréquence des dessertes est notoirement insuffisante : 14 trains par jour et par sens contre 24 pour Orléans et 20 pour Rennes pour ne citer que ces deux exemples !
- Durant les heures de pointe, on ne compte plus les usagers contraints à voyager debout en raison d'une trop faible capacité.

La nécessité d'une modernisation de cette ligne est reconnue par tous. Quais trop courts, manque de voies autour de Mantes-la-Jolie, sinuosité d'un tracé hérité du XIX<sup>ème</sup> siècle : c'est la structure de la ligne actuelle qui est désormais saturée et obsolète. **La construction d'une ligne nouvelle apparaît comme une des meilleures solutions pour répondre à ces différents problèmes.**

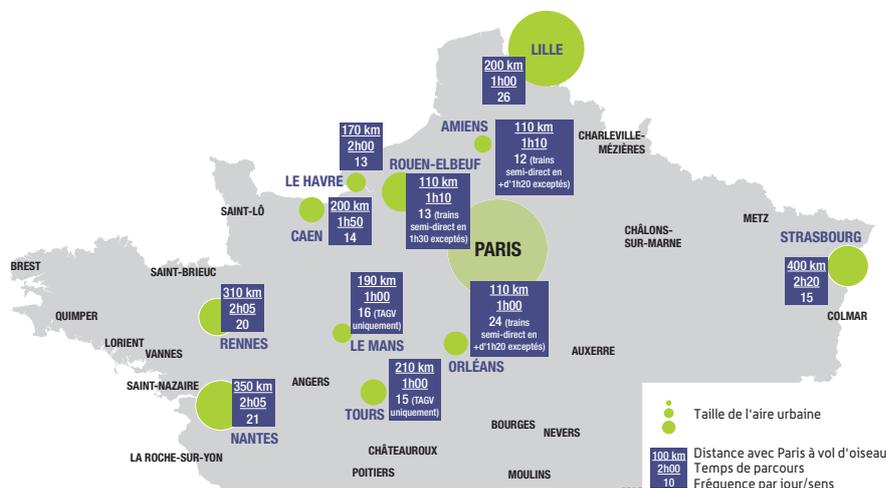
Alors que nous subissons la dégradation du niveau de service depuis près de 40 ans sur cette ligne, d'autres villes (Rennes, Le Mans, Tours...) profitent de la modernisation de leur liaison ferroviaire avec l'Île-de-France. Nous ne devons pas laisser s'installer une situation discriminatoire au détriment des normands en général et des caennais en particulier : **nous aussi nous voulons voir garanti notre droit à une mobilité efficace.** Les relations avec la Haute-Normandie (Caen-Rouen / Caen-Le Havre) sont inexistantes ou proposent des temps de parcours à la limite du grotesque en comparaison avec l'alternative routière. Une réaction rapide et forte s'impose.

Nous estimons que l'État doit corriger les inégalités territoriales. Les deux Normandie représentent la sixième région française, et méritent à ce titre un aménagement du territoire moderne et ambitieux. **Pourquoi notre région serait-elle exclue des bénéfices de la modernité ferroviaire ?**

Hélène Floderer,  
Présidente du groupe des élus socialistes et républicains de la Ville de Caen



> OFFRE FERROVIAIRE ET TEMPS DE PARCOURS ENTRE PARIS ET LES VILLES DU NORD FRANÇAIS



Aujourd'hui, le meilleur temps de parcours entre Caen et Paris est de 1 heure 50. Il n'est que d'environ une heure pour des villes comparables comme Tours ou Le Mans. La Normandie, malgré sa proximité géographique, se retrouve éloignée en temps de parcours. La LNPN gommara cette inégalité. (Source : Réseau Ferré de France, Dossier du maître d'ouvrage LNPN).

## 1. Une opportunité pour rendre à Caen sa place de métropole régionale

Le Projet de Ville 2010-2030 adopté par le Conseil municipal de Caen constate que notre ville est à l'heure actuelle « encore insuffisamment desservie pour être totalement attractive ». Ce projet esquisse pour l'horizon 2030 « une meilleure accessibilité à l'échelle régionale, nationale et internationale ». Sans la LNPN, il ne sera pas possible d'atteindre cet objectif majeur pour la capitale régionale de la Basse-Normandie.

Nous nous sommes engagés à « renforcer les liens au sein de la métropole normande ». Grâce à la LNPN, nous pourrions y parvenir.

En rapprochant Caen de Paris, la LNPN rapprocherait dans le même temps Caen du reste de la France. En effet, les deux Normandie se développeraient dans une plus grande cohérence avec le Grand Paris et s'interconnecterait au futur métro Grand Paris Express qui irriguera l'Île-de-France. Ce faisant, Caen bénéficierait d'une liaison particulièrement efficace pour accéder aux aéroports internationaux parisiens ainsi qu'au réseau national et européen de TGV.

Le rapprochement de Caen avec Paris, Rouen et Le Havre intégrerait notre ville dans la région mégapolitaine agglomérée autour de l'Île-de-France. Par un effet de regroupement, la visibilité internationale de notre ville serait ainsi favorisée.

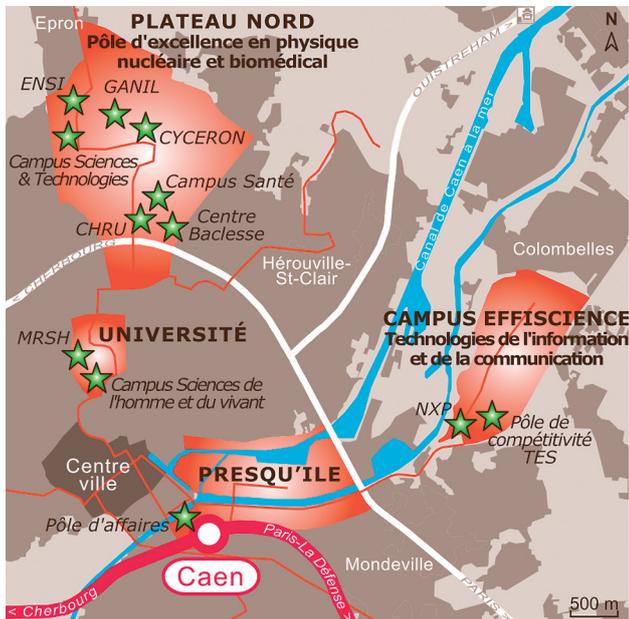
La réflexion autour de la LNPN occasionne un renouvellement de la réflexion à propos des dessertes TER. Caen deviendrait ainsi un « hub » de correspondances organisées autour du principe du cadencement. Caen entretiendrait alors une meilleure accessibilité à des villes « secondaires » comme Saint-Lô ou Flers. De plus, on estime généralement à 20 % l'augmentation du volume de passagers induite par l'introduction de la grande vitesse. De cette façon, c'est une démultiplication de la fréquentation du quartier de la gare qui est à attendre. C'est ainsi une opportunité de développement pour ce quartier qui deviendrait véritablement un pôle multimodal par lequel transiteraient des voyageurs entre le train, les transports Twisto ou Bus Verts, le vélo, la voiture...

Caen est prête à accueillir la LNPN ! Le quartier de la gare fait actuellement l'objet d'un grand projet de rénovation urbaine sur près de 300 hectares – l'un des plus importants au niveau national. Le complexe des rives de l'Orne et la Presqu'île rénovée sont des « portes d'accueil » à la fois modernes, culturelles et commerciales pour un grand nombre de voyageurs. L'offre commerciale va s'enrichir tandis que la Bibliothèque Multimédia à Vocation Régionale et un nouveau cinéma compléteront le Cargö et l'École Supérieure des Arts et Médias ; le tout à distance pédestre de la gare SNCF.

## 2. Une opportunité pour le développement économique, touristique, culturel et universitaire de notre territoire

Un des engagements du projet « Caen en CAPITALES » est de « renforcer nos pôles d'excellence » comme la recherche, la médecine, les technologies, le tourisme afin de « créer des emplois pour tous ». Ceci ne pourra pas se faire sans une liaison ferroviaire efficace.

L'aire urbaine de Caen s'est notablement développée depuis une décennie : poussée démographique, croissance de l'emploi, laboratoires de recherche dans des domaines de pointe, dynamisme universitaire, densification de l'offre commerciale... Ces atouts qui assoient la légitimité de Caen comme capitale régionale sont partiellement gaspillés au plan national en raison de l'isolement provoqué par la médiocrité de la desserte ferroviaire. En combattant cet isolement, la LNPN contribuerait à valoriser et à renforcer les points forts de Caen que sont par exemple l'Université, l'EN-SIAEN, l'EMN, le GANIL, le pôle TES, SPIRAL2, le CHU, le centre Baclesse... De plus, le rapprochement Caen-Paris rendrait envisageable l'installation à Caen de bureaux dits de *back-office*. Un temps de parcours permettant d'accomplir l'aller/retour dans la demi-journée (réunions de travail) ainsi qu'un immobilier d'entreprise 3 fois moins cher dans notre ville qu'à Paris seraient de cette façon des facteurs de création d'emplois.



Caen dispose de nombreux atouts dont la LNP permettra la valorisation et le développement. (Source : Conférence des exécutifs de Basse-Normandie)

Le regain de performance offert par la LNP se traduirait par une nouvelle liberté bénéficiant à tous. Si cette ligne nouvelle rendrait Caen plus accessible pour les franciliens, elle permettrait réciproquement un meilleur accès à Paris pour les habitants de notre agglomération. Cela signifierait très concrètement un **élargissement du bassin d'emploi pour les caennais et les caennais**. Rapprocher Caen et Paris, c'est favoriser la possibilité d'occuper un emploi à Paris sans pour autant quitter Caen ou consentir de longues séparations familiales. Les zones qui seraient directement desservies par la LNP, La Défense et le quartier Saint-Lazare, présentent des densités d'emploi parmi les plus élevées en France : l'enjeu est donc de taille.

Une meilleure accessibilité depuis Paris occasionnerait aussi une **croissance du tourisme** de loisirs comme du tourisme d'affaires pour des courts séjours. Les points d'intérêt patrimoniaux, mémoriels et balnéaires dans et autour de la ville gagneraient en accessibilité.

Le développement du fret ferroviaire renforcerait l'activité du port maritime de Caen-Ouistreham. Cette dynamisation économique serait là encore une **chance pour l'emploi** que nous ne voulons pas laisser passer. L'aménagement d'une plateforme pour recevoir un trafic de containers au cœur de l'agglomération caennaise positionnerait Caen dans le réseau des ports à containers. Grâce à l'augmentation du fret ferroviaire et fluvial, la Normandie deviendrait ainsi le premier port d'entrées maritimes en Europe. Le report modal du transport de marchandises serait par ailleurs extrêmement bénéfique pour la protection de l'environnement.



À proximité immédiate de la gare, le complexe des Rives de l'Orne actuellement en construction regroupera dès 2014 de nombreux commerces, bureaux et logements. Le centre-ville est accessible par le tramway en quelques minutes.

### 3. Une opportunité pour le développement durable et la qualité de vie

La piétonisation du centre-ville, l'encouragement du vélo en ville, l'amélioration continue du réseau Twisto contribuent à faire de Caen une éco-capitale. Dans le même esprit, la LNP permettra aux caennais et aux caennaises de « se déplacer tout en respectant l'environnement », l'un des axes de notre mandat politique.

Avec le cadencement, une fréquence plus soutenue et surtout une réduction significative des temps de parcours, la LNP aurait sans aucun doute pour effet de **favoriser sensiblement le report modal**. Davantage d'usagers préféreront le train à la voiture. Les conséquences de cette évolution seraient d'une grande importance.

Tout d'abord, ceci contribuerait à **réduire les émissions de gaz à effet de serre**, d'oxyde d'azote et de particules fines. Précisément, la voiture particulière occasionne la production de 80 g de CO<sub>2</sub> par passager et par kilomètre quand le train n'en émet que 15, soit une diminution d'un facteur 5 ! Selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), nous devons diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 pour enrayer le dérèglement climatique. C'est un engagement que nous avons pris dans notre ville de participer à cette diminution. La LNP contribuerait localement à la satisfaction de cet objectif et à l'amélioration globale de la qualité de l'air. Accompagné par une politique multimodale ambitieuse, ce projet permettra de limiter le transport routier des marchandises aux derniers kilomètres.

Ensuite, nous connaissons la hausse du trafic sur le périphérique de Caen et les situations de ralentissement ou de blocage de la circulation qui en découlent aux heures de pointe les matins et les soirs de semaine. Il en va de même sur l'A13 chaque week-end. Alors que l'élargissement de ces voies de circulation serait trop coûteux voire impossible, l'avantage du report modal est évident. En semaine comme en week-end, plus de voyageurs en provenance de Paris, de Rouen ou du Havre en train, c'est **moins de voitures sur l'A13 et**



sur le **périphérique de Caen**. La LNPN doit contribuer à libérer les grands axes d'accès à notre ville.

Enfin, la sûreté du train face à la voiture est un argument de poids en faveur de la LNPN. Le train offre une **réduction de risque d'accident** d'un facteur 35 par rapport à la route. À Caen comme ailleurs, il est naturellement souhaitable de profiter de ce surcroît de sécurité.

Pour que le report modal se produise effectivement, il est absolument nécessaire que le temps de parcours ferroviaire soit significativement réduit. En effet, le train souffre de handicaps spécifiques comme la contrainte des horaires et les durées de pré- et post-acheminement (point de départ/gare et gare/point d'arrivée). Seule la LNPN est aujourd'hui en mesure de compenser ces handicaps et d'**assurer au train cet avantage compétitif sur la voiture** pour provoquer un véritable changement dans le sens de l'exigence de développement durable.

Selon un groupe d'experts (CIRED), le prix du carburant « super sans plomb » pourrait atteindre 2 €/litre dès 2015. Indépendamment de ces chiffres, il est incontestable que l'inéluctable augmentation du prix du pétrole à moyen terme occasionnera rapidement une essence de plus en plus chère. La conséquence : une remise en cause du droit à la mobilité de tous. Évidemment, ce sont les plus fragiles qui subiront le plus durement l'explosion du prix à la pompe et qui verront leur liberté de mouvement entravée pour des raisons financières. **En 2015, le coût total d'un trajet aller-retour Caen-Paris en voiture reviendrait ainsi en moyenne à 134 € contre environ 77,50 € en train**. Ce dernier mode de transport serait donc non seulement plus performant grâce aux progrès induits par la LNPN, mais aussi plus abordable pour le plus grand nombre. **C'est une chance pour le droit à la mobilité que nous souhaitons garantir à chacun.**

#### TRAIN ET VOITURE : COMPARAISON DES COÛTS DE TRANSPORTS

	2011		2015 (projections)	
	Voiture	Train	Voiture	Train
Carburant SP 95	57,00 €		76,00 €	
Péage	28,60 €		30,96 €	
Parking (journée)	25,00 €		27,06 €	
A/R SNCF 2 <sup>nd</sup> e classe		65,80 €		73,63 €
2 tickets RATP zone 1		3,40 €		3,80 €
<b>Coût total</b>	<b>110,60 €</b>	<b>69,20 €</b>	<b>134,02 €</b>	<b>77,43 €</b>
	Avantage train	41,40 €	Avantage train	56,59 €

Chiffres voiture hors amortissement, entretien et assurance. Tableau réalisé par nos soins. Sources : CIRED, INSEE, SNCF, RATP. Avec une inflation à 2 % / an, sauf : carburant « super sans plomb » à 2 € / L en 2015 et augmentation des tarifs SNCF de 2,85 % / an.

## Résumé du cahier d'acteur

La nécessité de modernisation de la ligne ferroviaire Caen-Paris est reconnue par tous. Construire une ligne nouvelle est l'une des meilleures solutions pour voir garanti le droit des caennais à une mobilité efficace. La LNPN est une triple opportunité pour la ville de Caen.

La première de ces opportunités est de rendre à Caen sa place de métropole régionale. Le rapprochement avec le futur Grand Paris, Rouen et Le Havre serait la clé d'une meilleure visibilité internationale et d'une meilleure accessibilité. Mieux reliée à Paris, Caen le sera aussi au reste de la France et de l'Europe grâce à l'interconnexion avec le réseau LGV et les aéroports parisiens. Cela bénéficierait également aux autres villes de la région.

Le développement de notre territoire est un autre de ces enjeux. La valorisation et le renforcement des points forts de Caen tant au niveau de la recherche, du tourisme que de la formation seraient

des chances pour l'image de Caen et pour l'emploi. La création et le maintien de l'emploi se verraient également favorisés par une augmentation du fret et l'installation possible de nouvelles entreprises ainsi qu'un meilleur accès au bassin d'emplois parisien.

La LNPN serait une opportunité en faveur du développement durable et la qualité de vie. En favorisant le report modal, la LNPN contribuerait à réduire les émissions polluantes, à libérer les grands axes d'accès à la ville et à réduire le nombre d'accidents de la route.

Aucune raison de justifierait de priver Caen de ces bénéfices de la modernité ferroviaire. L'État doit à notre région, et Caen en est la capitale, un aménagement du territoire ambitieux corrigeant les inégalités territoriales et assurant à tous la possibilité de continuer à se déplacer alors que le pétrole est chaque jour plus onéreux.

**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)