

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Communautés de communes Campagne de Caux, du Canton de Valmont, Caux vallée de Seine, Cœur de Caux, de la Région d'Yvetot et Ville d'Yvetot



COMMUNAUTÉS DE COMMUNES CAMPAGNE DE CAUX, DU CANTON DE VALMONT, CAUX VALLÉE DE SEINE, CŒUR DE CAUX, DE LA RÉGION D'YVETOT ET VILLE D'YVETOT

Nos territoires, de la vallée de la Seine jusqu'à la mer, constituent un vaste espace à dominante rurale, ponctué par trois pôles urbains : la vallée du Commerce, Yvetot et Fécamp. La diversité paysagère (vallée de la Seine, plateau cauchois, côte d'Albâtre) est un atout indéniable de notre attractivité résidentielle.

La proximité des agglomérations havraise et rouennaise génère des flux quotidiens importants pour le travail, les études, les loisirs... Nos territoires sont par conséquent des territoires de mobilité. Une mobilité périurbaine qui, à l'heure des défis environnementaux et énergétiques, doit être réinventée.

Coordonnées

Communauté de communes
Campagne de Caux
www.campagne-de-caux.fr

Communauté de communes
du Canton de Valmont
www.cc-valmont.com

Communauté de communes
Caux vallée de Seine
www.cauxseine.fr

Communauté de communes Cœur de Caux
www.coeurdecaux.fr

Communauté de communes de
la Région d'Yvetot
www.ccry.fr

Ville d'Yvetot
www.mairie-yvetot.fr

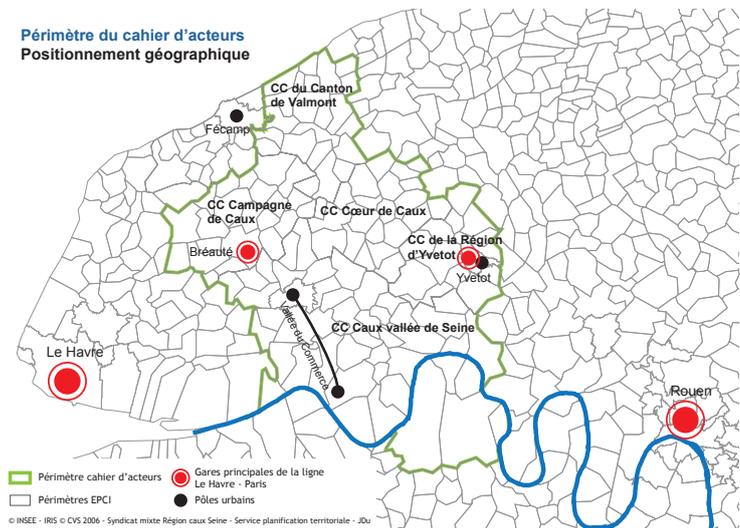


Refondre la mobilité ferroviaire des territoires périurbains de la vallée de la Seine jusqu'à la mer

Principes fondateurs des ambitions partagées

Nos territoires, entre la Seine et la mer, territoires à dominante rurale, sous l'influence économique et urbaine de deux pôles urbains majeurs (Le Havre, Rouen) sont des territoires d'une mobilité dominée par le « tout voiture ». Ces deux pôles régionaux sont des pôles d'emplois pour nombre de nos résidents, des pôles de formation, culturels, de loisirs, de commerces et de services qui contribuent au cadre de vie de l'ensemble de la Haute-Normandie.

Périmètre du cahier d'acteurs
Positionnement géographique



Le regain d'attractivité du mode ferroviaire pour les déplacements du quotidien nous convainc qu'au-delà du soutien au développement des grandes agglomérations de l'axe Seine, le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie est l'opportunité d'améliorer les dessertes locales et les liaisons vers les pôles urbains majeurs. Une liaison rapide et performante par le fer renforcera l'attractivité et la compétitivité des territoires desservis par la LNPN et les trains régionaux.

L'objectif de ce cahier d'acteurs partagé est de porter à la connaissance du maître d'ouvrage et de tous publics, les enjeux et ambitions de nos

territoires. Cette démarche commune légitime nos attentes sur ce projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie car elle s'affranchit des frontières administratives pour faire valoir une vision commune sur les perspectives de mobilité de nos habitants.

L'opportunité de la Ligne nouvelle Paris-Normandie

Les territoires desservis par les gares de Bréauté-Beuzeville et d'Yvetot, de la vallée de la Seine jusqu'à Fécamp, forment un ensemble de plus de 150 000 habitants, composé de trois pôles urbains (Fécamp, vallée du Commerce et Yvetot) qui offrent de nombreux emplois aux habitants. Ils vivent aussi sous l'influence (à des degrés différents) des pôles urbains de rang supérieur que sont Le Havre et Rouen. A titre d'exemple, 36 % des actifs résidant sur Campagne de Caux travaillent dans l'agglomération havraise.

D'autre part, la tendance à la périurbanisation a fait des territoires voisins des pôles urbains et des pôles d'emplois, des espaces d'accueil de nouvelles populations qui se déplacent quotidiennement vers leur lieu de travail, vers les équipements, les commerces, les services...

Aujourd'hui, ce sont près de 6 800 personnes (INSEE 2006) qui résident sur ce vaste territoire périurbain, de la vallée de la Seine jusqu'à Fécamp, et qui se rendent quotidiennement dans les villes du Havre, de Rouen, voire de Paris, pour travailler. Ils sont 12 400 à se rendre quotidiennement sur le territoire de la Communauté d'agglomération havraise et de la Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe. Ces flux importants génèrent une circulation automobile importante, et une dépendance à la voiture qui pourrait s'avérer problématique dans les prochaines années.

Déjà, la hausse du prix des carburants, la congestion du réseau routier à certaines heures de pointe à l'approche des pôles d'emplois, poussent certains de nos résidents à utiliser le transport ferroviaire pour se rendre sur leur lieu de travail. Ils étaient, en 2010, 2 300 voyageurs par jour en gare d'Yvetot et 1 100 en gare de Bréauté Beuzeville.

Si, aujourd'hui le principal usage du train se fait pour des raisons professionnelles, d'autres usages sont à prendre en considération : l'enseignement, les loisirs, la culture, le commerce, les voyages... L'ensemble de ces pratiques nécessitent à la fois une bonne accessibilité des pôles régionaux (Le Havre et Rouen) et une bonne accessibilité de l'Île de France depuis nos territoires.

Le mode ferroviaire souffre toutefois d'une mauvaise image liée à ses faibles fiabilité et performance. Les gares sont également peu adaptées à un fort développement du mode ferroviaire et les services de transport en commun pas toujours articulés avec l'offre de trains (hormis les transports urbains d'Yvetot). Le potentiel de report modal de la voiture vers le train est pourtant considérable et la création de la Ligne nouvelle Paris-Normandie doit être l'occasion de mener une réflexion globale sur la mobilité de nos territoires. Elle doit aussi être l'opportunité d'optimiser les infrastructures de transport en connectant nos territoires, nos industries, nos habitants, nos actifs... à l'économie parisienne et européenne.

Les grandes caractéristiques du projet : le scénario souhaitable

La Ligne nouvelle Paris-Normandie est un projet ambitieux et nécessaire au développement de l'axe Seine tant du point de vue économique que social. A travers ce projet, ce sont les mobilités des personnes, le dynamisme des économies locales, la valorisation du cadre de vie et des identités territoriales qui sont en jeu.

Une nouvelle infrastructure indispensable

La saturation des infrastructures ferroviaires et des trains aux heures de pointe constitue la source première du manque de performance de la ligne Le Havre – Paris.

La croissance du nombre de sillons occupés depuis les années 1970 aboutit aujourd'hui à une saturation des infrastructures ferroviaires qui se traduit par une augmentation du temps de parcours. S'il fallait 1h45 pour relier Le Havre à Paris en 1970, 2h02 sont aujourd'hui nécessaires. Avec cet allongement de l'espace temps, la Normandie s'éloigne de Paris. Ce temps de trajet long ne permet pas de concurrencer la voiture qui reste, de ce fait, un mode de déplacement encore performant.

La saturation des infrastructures ferroviaires existantes ne permettra pas non plus d'absorber la hausse prévisionnelle du trafic voyageurs et fret. Réseau Ferré de France estime la hausse du trafic voyageurs à 25 % à l'horizon 2025. Le développement du matériel roulant (allongement des trains par exemple) ne pourra à lui seul assumer ce développement.

Un projet de modernisation des voies ne ferait, quant à lui, pas gagner plus de 5 minutes de temps de parcours entre Le Havre et Paris car il est nécessaire de conserver les deux arrêts d'Yvetot et de Bréauté-Beuzeville. Ce résultat est bien en deçà de l'objectif d'1h15 pour relier Paris au Havre.

Aujourd'hui, le contexte dans lequel circule les trains est peu attractif pour les usagers et insuffisant pour envisager un report modal massif de la voiture vers le ferroviaire. La saturation des infrastructures provoque de nombreux retards : en 2009, 30 % des trains, aux heures de pointe du soir, étaient en retard de plus de cinq minutes (10 minutes en moyenne). La saturation des trains Paris – Mantes – Normandie fait que 200 000 usagers par an ne trouvent pas de place assise.

Ces éléments de diagnostic montrent que :

- le train perd de sa crédibilité à la fois aux yeux des usagers voyageurs et des acteurs économiques (industriels, armateurs, logisticiens...) qui privilégient encore le mode routier ;
- la Ligne nouvelle Paris-Normandie ne pourra être mise en service sur les infrastructures existantes tout en développant le transport régional de voyageurs et le transport de marchandises.

Nos territoires sont donc convaincus qu'une nouvelle voie ferrée complémentaire est nécessaire, reliant Le Havre à Rouen rive sud, puis Paris.



La pertinence du tracé nord

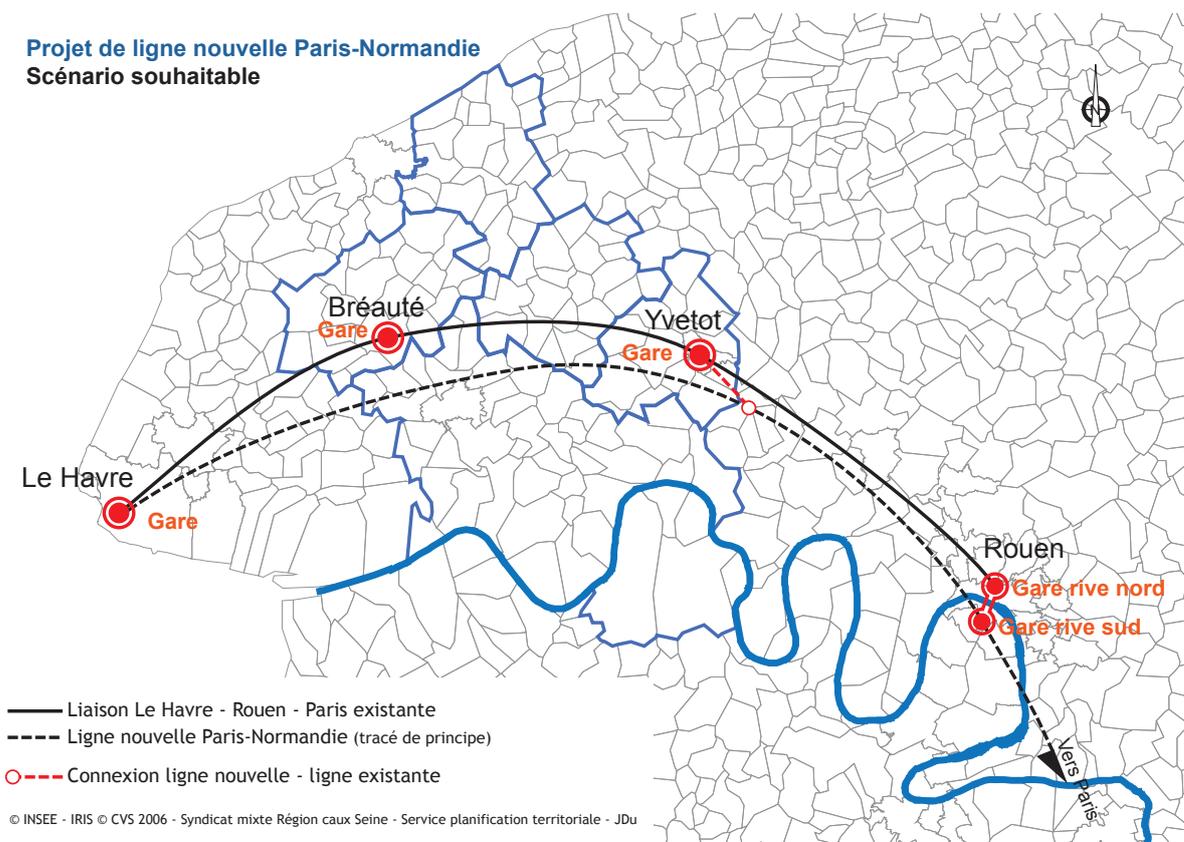
Sur la portion Le Havre-Rouen, deux tracés sont envisagés : un tracé nord et un tracé sud.

Le tracé nord présente de nombreux avantages pour l'optimisation de la desserte de la pointe de Caux mais à condition que celui-ci intègre une connexion entre infrastructures existante et nouvelle après Yvetot (dans le sens Le Havre → Rouen).

En privilégiant le tracé nord, ce sont les temps de parcours les plus courts qui sont choisis. L'évaluation des impacts environnementaux et des coûts du projet sont également plus favorables.

Le choix du tracé nord conforte l'organisation territoriale qui s'est construite autour de la ligne existante Le Havre-Paris depuis le milieu du 19^{ème} siècle et qui constitue un élément identitaire de nos territoires. Il conforte les projets

Projet de ligne nouvelle Paris-Normandie Scénario souhaitable



Cette option présente plusieurs intérêts :

- Par la nouvelle voie ferrée, Le Havre et Paris pourront être reliés directement en 1h15, via la gare de Rouen rive sud ;
- Depuis les gares de Bréauté-Beuzeville et d'Yvetot, il sera possible de se connecter à la nouvelle voie ferrée pour rejoindre Paris via la gare de Rouen rive sud, sans rupture de charge aux gares de Rouen ;
- La voie ferrée existante pourra ainsi être dédiée à l'intensification des dessertes locales et au développement du fret, du fait de la libération de sillons occupés par la ligne Le Havre-Paris.

Ces trois principes sont à nos yeux, les conditions de réussite de ce projet qui allie performance de la mobilité interrégionale, fréquence et fiabilité de la desserte locale, et accessibilité des pôles régionaux.

d'urbanisme et le développement des modes de transport alternatifs à la voiture, mis en œuvre à l'échelle locale, et qui vise à assurer une bonne accessibilité des gares d'Yvetot et de Bréauté-Beuzeville, des pôles urbains régionaux et des réseaux de transport internationaux (TGV, aéroports...). Ce tracé nord affirme notamment le rôle de la ville d'Yvetot dans sa fonction de pôle urbain et de pôle d'échange multimodal régional. Tous les moyens seront mis en œuvre afin d'articuler et de mettre en cohérence les services, les équipements et les aménagements de notre mobilité locale avec l'offre ferroviaire en développement.

Les scénarios A et B sont ainsi privilégiés. Le scénario C est quant à lui contraire à ces principes.



Les craintes

La création d'une nouvelle voie ferrée passant sur le plateau de Caux qui ne permettrait pas la desserte des gares principales (Yvetot et Bréauté-Beuzeville), impacterait négativement le territoire et la mobilité de ses habitants.

D'une part, s'il n'existe pas de connexion entre la voie existante et la voie nouvelle, plusieurs ruptures de charge seront nécessaires pour rejoindre Paris depuis les gares de Bréauté-Beuzeville et d'Yvetot :

- Rejoindre la gare du Havre pour prendre un train Le Havre-Paris ;
- Ou rejoindre la gare de Rouen rive nord, puis emprunter le métro pour rejoindre la gare rive sud et prendre une correspondance Rouen-Paris.

La performance de cette chaîne de transport sera dans ce cas entièrement liée à la pertinence et à la fiabilité

des correspondances mais dans tous les cas, 1h de plus qu'aujourd'hui sera sans doute nécessaire pour relier les gares du plateau de Caux à Paris.

D'autre part, cette hypothétique voie rive nord aura des impacts sociaux et environnementaux difficilement acceptables par la population si celle-ci n'en dégage aucune autre contrepartie bénéfique (amélioration de l'accessibilité aux pôles régionaux et à Paris).

Le scénario souhaité

Le scénario souhaité par nos territoires est donc le passage de la Ligne nouvelle Paris-Normandie au nord de la Seine entre Le Havre et Rouen sous condition que cette nouvelle voie soit raccordée à la ligne Le Havre-Paris existante, pour desservir le plateau de Caux (gares de Bréauté-Beuzeville et d'Yvetot). Notre volonté commune est l'adoption du scénario A ou B, proposé dans le cadre du débat public.

Résumé du cahier d'acteur

La création d'une Ligne nouvelle Paris-Normandie est l'opportunité de refondre les réseaux de transports collectifs régionaux et interrégionaux, pour offrir à nos habitants les services et les infrastructures d'une mobilité plus durable.

Si le projet de LNPN a trouvé un large consensus politique c'est parce qu'il est un élément essentiel du développement de l'axe Seine. Paris confortera son statut de ville-monde en s'ouvrant sur la mer. L'estuaire de la Seine pourra avoir l'ambition d'une métropole maritime internationale...

Cette attractivité renforcée des pôles urbains de l'axe Seine (Le Havre, Rouen et Paris) pour l'emploi, l'enseignement, la culture, les loisirs, légitime également l'amélioration de leur accessibilité depuis les territoires périurbains.

Nos territoires, de la vallée de la Seine jusqu'à la mer défendent ensemble la pertinence du tracé nord (scénarios A et B), à condition que la ligne existante Le Havre-Paris

et que la ligne nouvelle aient un point de connexion après Yvetot (dans le sens Le Havre-Paris). Le choix de ce scénario répondrait à la fois :

1. à l'objectif de relier Le Havre à Paris en 1h15 ;
2. aux besoins de développement du transport fret depuis le port du Havre en exploitant des sillons libérés sur la ligne existante Le Havre-Paris ;
3. aux besoins d'amélioration de la desserte ferroviaire régionale : utiliser les sillons libérés par la ligne nouvelle pour intensifier la desserte voyageur des gares de Bréauté-Beuzeville et d'Yvetot, et permettre le raccordement depuis ces gares à Paris, sans rupture de charge.

Il conforte l'organisation territoriale historique de la vallée de la Seine, les projets d'urbanisme et le développement des modes de transport alternatifs à la voiture, mis en œuvre à l'échelle locale.

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen
contact@debatpublic-lnpn.org

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)