

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Association pour la promotion de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie



ASSOCIATION POUR LA PROMOTION DE LA LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Constituée en avril 2010, l'Association pour la Promotion de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie est née de la volonté des acteurs socio-économiques d'affirmer leur engagement en faveur de la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Paris et les deux régions normandes, conformément au projet annoncé par le Président de la République le 29 avril 2009.

L'Association regroupe les forces économiques et sociales des régions Ile-de-France, Haute et Basse-Normandie : les présidents des Conseils Economiques, Sociaux et Environnementaux Régionaux, des organismes consulaires locaux et régionaux (chambres de commerce et d'industrie, chambres des métiers et de l'artisanat, chambres d'agriculture...), des entreprises, des organisations syndicales patronales et de salariés, des associations d'usagers et des adhérents à titre individuel.

Coordonnées

Association pour la Promotion de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

C.L.I.C Normandie
1, rue René Cassin
Saint-Contest
14911 Caen Cedex
Tél. : 02 31 54 40 02



La LNPN : une chance historique pour le développement de l'axe Seine-Normandie

Le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) constitue à la fois un tenant et un aboutissant de cette grande ambition à caractère national et international qu'est le Grand Paris. Né en 2007 de la volonté du Président de la République de consolider et de développer la place de Paris (et de l'Ile-de-France) en tant que métropole internationale, le concept de Grand Paris n'a cessé d'évoluer pour inclure dès 2009 une vision fluvio-maritime, avec en particulier l'annonce de la réalisation d'une LGV Paris-Normandie reliant à la fois Paris au Havre (via Rouen) et à Caen.

Dès lors, le Grand Paris ne se conçoit qu'avec une façade maritime incluant une chaîne portuaire débouchant sur le Havre via Rouen, mais aussi un littoral aux nombreuses fonctions et aménités. Le corridor ainsi formé, structuré autour de la Vallée de la Seine et de sa puissance économique, nécessitait donc, en termes d'efficacité des échanges et des moyens de transports, d'être desservi et irrigué par une LGV, en l'occurrence la LNPN.

Cette ligne ferroviaire à grande vitesse, ainsi que toutes les dispositions prises pour développer le fret (maritime, fluvial et ferroviaire), doivent incontestablement contribuer au volet économique de l'Axe Seine, en conférant à ce territoire une capacité accrue de se positionner en termes de « Ville Monde », c'est-à-dire susceptible de constituer de façon exemplaire un pôle d'échanges à la fois matériels et immatériels à l'échelle mondiale et d'être considéré aux yeux des grands décideurs économiques de la planète comme un site de référence.

Si la future LNPN est un outil de dynamisation des relations logistiques entre Paris et la mer, elle incarne également pour les régions normandes un facteur déterminant de développement global. En la matière, l'absence d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Paris et la Normandie constitue un frein au développement, à l'attractivité et à l'image de ces deux régions. De surcroît, la qualité des relations ferroviaires et de leurs accès entre Paris et la Normandie ne cesse de se dégrader tandis que dans de nombreuses régions françaises les temps de parcours ferroviaires sont en amélioration. En outre, le développement de relations étroites et de synergies entre les métropoles normandes ont été affectées par cette situation.

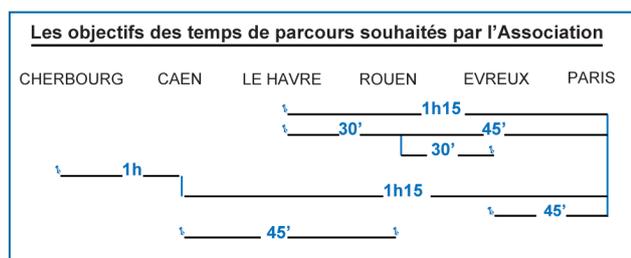
Par conséquent, l'Association estime que tant pour les franciliens que pour les régions normandes, la LNPN représente non seulement une infrastructure de transport à haut débit mais encore un outil global de développement et d'expansion.

La LNPN, un outil au service de la mobilité de tous les territoires

Depuis plus de 30 ans, les investissements sur les réseaux ferroviaires normands et ouest-franciliens ne sont pas à la hauteur des besoins des usagers. Ces derniers attendent des temps de transports réduits, une fiabilité accrue, de meilleures fréquences, des amplitudes élargies et un matériel roulant mieux équipé. La concertation entre les acteurs territoriaux a permis de construire un projet qui répond à ces demandes légitimes.

Relier des points stratégiques

L'Association demande des liaisons performantes entre la Normandie et l'Ile-de-France, ainsi qu'entre les trois grandes métropoles normandes. A ce titre, les temps de parcours souhaités sont synthétisés dans le schéma ci-dessous.



La nouvelle offre devra permettre des allers-retours entre Paris et la Normandie dans la demi-journée, ce qui est difficile, voire impossible aujourd'hui. Le maillage et le cadencement de l'ensemble du réseau permettront à tous les territoires, y compris ceux non desservis par la ligne nouvelle, de profiter du développement économique induit. De façon indissociable, cette nouvelle infrastructure présente l'intérêt de dégager les voies et les sillons nécessaires au développement attendu du transport de fret ferroviaire.

La volonté de rapprocher les espaces normands et franciliens résulte d'une communauté d'intérêts bien caractérisés. Qu'il s'agisse de besoins professionnels, personnels ou récréatifs, les usagers des deux territoires ont des attentes indissociables :

- d'une part, la LNPN offrira aux normands un accès facilité aux points stratégiques du réseau francilien, à savoir la gare de Saint-Lazare, une gare en ligne dans le quartier de la Défense (premier quartier d'affaires européen), Roissy (plateforme aéroportuaire de rang mondial et gare d'interconnexion LGV) et enfin la gare dite de « Confluence » et le projet de plateforme multimodale qui lui est associé,
- d'autre part, les franciliens attendent une desserte améliorée vers la Normandie et ses principales agglomérations. Les parisiens, mais surtout les habitants des petite et grande couronnes, souvent éloignés des réseaux à grande vitesse, bénéficieront de façon notable des effets de la LNPN, grâce aux dessertes des gares de La Défense et de Roissy.

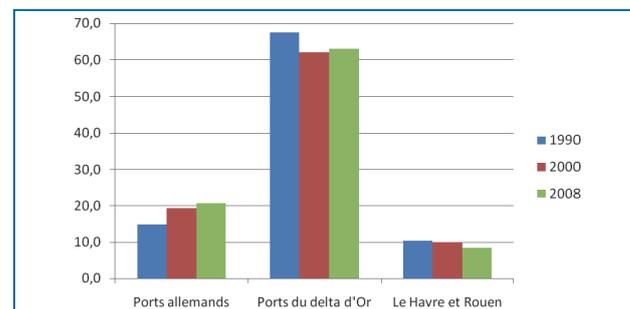
C'est dans la complémentarité avec les autres grands projets infrastructurels que la LNPN trouvera tout son sens. Ainsi, le futur métro automatique sera accessible depuis Nanterre-La Défense

pour relier des pôles importants de l'agglomération parisienne, dont l'aéroport de Roissy. Par ailleurs, l'Association encourage le projet d'interconnexion des LGV en Ile-de-France (en particulier via La Défense) : il constituera une alternative à la circulation des TGV Intersecteurs sur la Grande Ceinture, déjà surchargée et autorisera, à terme, une liaison entre Roissy et la Normandie sans rupture de charge. Enfin, la LNPN s'inscrit dans un enjeu européen : la C8¹ souligne l'importance des radiales et l'intégration du complexe industrialo-portuaire de la Seine dans le RTE-T². L'objectif du « maillon Ouest » est d'intégrer la Normandie aux grands réseaux européens, dans une optique d'interopérabilité et d'ouverture.

Le report modal

Les études menées par le maître d'ouvrage prouvent l'importance du report modal en ce qui concerne le transport de voyageurs. 26% seulement des usagers choisissent le train pour leurs déplacements entre Paris et la Normandie. Ce chiffre tombe à 7% pour les relations internes à la Normandie : les parts de marché potentielles pour le ferroviaire sont importantes.

PARTS DE MARCHÉ PORTUAIRE PAR GRANDS ENSEMBLES GÉOGRAPHIQUES, EN %



Source : D'après ISL Brème et sites internet des autorités portuaires

La question du report modal se pose avec encore plus d'acuité pour le fret ferroviaire. La desserte des ports est encore largement dominée par le mode routier. En 2009, le train représente 14% des flux pour le port du Havre et 10% pour le Port de Rouen³. Par comparaison, ce sont 750 trains de conteneurs qui partent ou arrivent de Hambourg chaque semaine en 2010, contre seulement 42 au Havre. La LNPN permettra de dégager des capacités sur l'axe historique, au-delà du contournement Serqueux-Gisors qui ne suffira pas à absorber l'ensemble du trafic fret dans les années à venir.

Maillage territorial

La LNPN devra profiter aux grands pôles économiques tout comme aux territoires excentrés, d'où l'importance du développement par capillarité du réseau : il faudra notamment veiller à ce que les dessertes locales (TER) soient cadencées avec les horaires de la ligne nouvelle.

1. Conférence des 8 Régions du Bassin Parisien

2. Réseau transeuropéen de transport

3. Part des marchandises embarquées ou débarquées (en tonnes). Source : *Les flux logistiques en Haute-Normandie, 2009-2010*, Logistique Seine-Normandie.



Indépendamment du scénario choisi, le nouveau tracé devra obéir à quelques critères incontournables :

- la prise en compte optimale des contraintes environnementales,
- l'acceptabilité financière du projet, tant pour les contribuables que pour les utilisateurs de la ligne,
- le point de débranchement, lequel jouera naturellement le rôle de carrefour régional, afin de garantir des liaisons performantes entre les agglomérations de Rouen, Caen et Le Havre.

La LNPN, un atout pour le développement économique de l'Ile-de-France, de la Haute et de la Basse-Normandie

Les trois régions constitutives de l'axe Seine forment une économie diversifiée et complémentaire. La LNPN mettra ainsi en réseau ce territoire d'une dimension économique comparable à celle des grandes régions européennes, soit (source : INSEE) :

- un PIB de 635 milliards
- une population de 15 millions d'habitants
- un bassin de 7,3 millions d'emplois
- une valeur ajoutée de 573 milliards d'euros
- un nombre d'entreprises supérieur à 925 000 !

Le projet de LNPN doit ainsi être conçu comme un axe structurant du développement économique de l'axe Seine en lien avec le système national et européen de transport.

Les impacts socio-économiques attendus du projet

Il est primordial d'inscrire la LNPN dans un projet de développement territorial. A ce titre, il est fondamental de faire une distinction entre retombées économiques et enjeux d'aménagement du territoire. C'est pourquoi, sans une volonté politique d'optimisation et de valorisation des atouts du territoire, le projet ne peut engendrer d'impacts forts.

Assurément, les impacts socio-économiques du projet sont nombreux : sur l'économie et l'emploi, on peut attendre l'arrivée de nouvelles entreprises (notamment des sièges sociaux) et de nouveaux débouchés en termes de création d'emplois liée aux travaux et à l'exploitation de la ligne. La création de nouvelles gares, qu'elles soient en région parisienne (autour de la Défense, liées au projet « Eole »...) ou sur les agglomérations normandes, doit être l'occasion d'un développement du tertiaire et d'activités économiques dans ces différentes entités.

Un enseignement essentiel des autres lignes ferroviaires doit être retenu : l'attractivité d'un territoire (ex : la localisation d'activités) est liée pour beaucoup aux conditions d'accueil « préexistantes ou potentielles » qu'il est essentiel de valoriser.

Des filières économiques dynamiques et complémentaires à valoriser

Les territoires traversés accueillent des filières économiques dynamiques et innovantes, parmi lesquelles on peut citer notamment l'énergie, la chimie-pharmacie, la cosmétique, l'automobile, l'agroalimentaire, l'aéronautique, la valorisation des déchets, la logistique... Ils attirent, à cet égard, les investisseurs étrangers. Malgré ces atouts, ces territoires doivent renforcer leurs secteurs à valeur ajoutée, notamment dans le domaine de la recherche & développement, et déployer des offres de qualification et de formation adaptées afin de participer plus activement aux dynamiques économiques métropolitaines. Dans cette optique, l'amélioration des mobilités apportée par la LNPN est essentielle.

Dans le secteur du tourisme, le projet aura un impact sur les volumes (tourisme « conventionnel » et tourisme d'affaires) mais aussi sur les comportements (hausse des séjours courts...).

La LNPN, une opportunité d'innovation technologique

Il est nécessaire de profiter des atouts de ce territoire pour en faire un démonstrateur d'attractivité et de développement durable au niveau européen, voire international.

Sur le plan « voyageur », les caractéristiques du territoire ne permettent pas la mise en œuvre d'un TGV classique. En effet, la proximité des villes entre elles nécessite un matériel performant et conforme aux objectifs de temps retenus.

Sur le plan « fret », l'aménagement portuaire, les nouveaux matériels roulants, etc. offrent des potentiels d'innovation. La R&D s'appuiera sur les pôles de compétitivité et les coopérations universitaires (PRES¹ normand, lien avec Saclay...).

La LNPN : un projet améliorant significativement l'équité territoriale

L'organisation de la LNPN (ligne et infrastructures associées : projets de tram-train, pôles d'échanges multimodaux...) doit irriguer les territoires traversés et adjacents entre Paris et la Normandie, au bénéfice des populations mais également des entreprises. Cette ligne doit pouvoir offrir des potentialités nouvelles depuis notamment Dieppe, Fécamp, Bernay, Lisieux, Cherbourg... pour rejoindre la capitale. En outre, la LNPN dynamisera des secteurs ou des activités peu développées ou dispersées, en favorisant le développement de pôles tertiaires autour des gares, connectés au pôle de la Défense.

En revanche, il faut être vigilant sur les impacts indésirables comme la croissance du prix du foncier, l'étalement urbain dû à l'attractivité résidentielle ou encore l'augmentation potentielle du coût du billet. Il est donc nécessaire de prévoir une politique d'anticipation des effets de l'arrivée de la ligne nouvelle.

Au final, c'est toute l'image de cette grande région Normande et des territoires traversés qui va être considérablement accrue. La compétitivité, l'attractivité et le développement de l'Axe Seine en seront considérablement améliorés.

1. Pôle de recherche et d'enseignement supérieur



Un projet exemplaire en matière d'optimisation foncière et de protection de l'environnement

En Normandie comme en Ile-de-France, la préservation des paysages, des écosystèmes, des terres agricoles et des activités humaines est une priorité. Le projet de ligne nouvelle doit donc se donner pour ambition d'être exemplaire par son approche globale et durable. A ce propos, le maître d'ouvrage a réalisé un travail précis de recensement des espaces agricoles et environnementaux à protéger.

Sur cette base, l'Association tient à rappeler que la LNPN, en libérant des sillons, présente pour ces milieux des avantages non-négligeables :

- le monde agricole et agro-industriel sera fortement bénéficiaire du développement des échanges par fret. L'import et l'export de produits céréaliers, entre autres, sera encouragé au regard de l'importance de la place portuaire de Rouen dans ce domaine. En parallèle, c'est l'ensemble de la « route du blé », vers Evreux, Dreux et Chartres, qui demandera ensuite des améliorations.
- l'augmentation du report modal de la route vers le fer fait de la LNPN un atout majeur en faveur de la protection des espaces naturels, contribuant ainsi à limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Savoir anticiper l'arrivée de la LNPN

La réussite de l'implantation de la LNPN passera par une gouvernance respectueuse des attentes des différents acteurs et une répartition équilibrée des concessions. Pour cela, il est important d'anticiper les emprises inhérentes à cette infrastructure, en

encourageant la mise en place d'outils d'aménagement foncier et de protection des zones naturelles.

Le choix de tracé devra prendre en compte les espaces de l'économie agricole dans toutes leurs dimensions (terres cultivées, herbages et forêts), en évitant les terres les plus productives et en respectant la viabilité des entreprises agricoles en compensant l'ensemble des préjudices. Il conviendra de privilégier du mieux possible les tracés courts et la réutilisation des emprises foncières existantes.

Les trames vertes et bleues, gages de la continuité écologique, devront être respectées. En outre, une attention particulière sera portée à l'insertion paysagère de la LNPN, dans des régions marquées par une densité urbaine forte et un patrimoine historique et naturel remarquable.

Une prise en compte optimale des prélèvements fonciers

L'étalement urbain fait peser sur nos territoires une pression accrue. A ce titre, la ligne nouvelle et ses interconnexions devront favoriser une gestion raisonnée du foncier et un maillage équilibré du territoire, en réfléchissant dès à présent aux moyens de densifier les centres-villes traversés par la LNPN. La réutilisation optimale des espaces libres, tels que les friches industrielles, permettra d'accueillir des zones logistiques nouvelles. L'application scrupuleuse de ces principes permettra de répondre de façon adéquate aux attentes des acteurs environnementaux et agricoles.

Résumé du cahier d'acteur

La liaison rapide et fiable entre Paris et la Normandie doit doter les régions concernées de possibilités de mobilités enfin concurrentielles, tant sur le plan des déplacements de voyageurs que du transport de marchandises, autorisant ainsi une massification des trafics. Elle pourra également autoriser l'interconnexion et l'intermodalité avec des réseaux et des moyens de transports internationaux, contribuer à l'essor économique en favorisant la consolidation, l'essor et l'implantation d'activités et enfin conduire à repenser le développement de ces régions sous un nouveau jour en privilégiant notamment l'anticipation et l'optimisation au plan de l'aménagement durable du territoire.

La LNPN est par conséquent un outil indispensable à la réalisation d'un projet de territoire à l'échelle de l'Axe Seine, au profit de l'ensemble des régions traversées. A l'heure où de nombreuses régions françaises bénéficient ou vont bénéficier d'un réseau à grande vitesse, les acteurs socio-économiques de Normandie et d'Ile-de-France affirment leur engagement en faveur de cette nouvelle infrastructure.

L'Association pour la Promotion de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie n'a pas souhaité se prononcer sur un choix précis d'option mais seulement sur les enjeux principaux de la ligne nouvelle. Ses adhérents, en fonction de leurs spécificités territoriales et de leurs compétences, pourront se déterminer par des cahiers d'acteurs ou lors des réunions publiques.

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)