

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

## PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen - Union Portuaire Rouennaise - Club du Parc de la Vatine - Club des entreprises des bords de Seine - Alliance Seine Ouest - Rouen Ecoactive - ARTEMAD



CHAMBRE DE COMMERCE  
ET D'INDUSTRIE DE ROUEN



Alliance Seine Ouest



**CHAMBRE DE COMMERCE ET  
D'INDUSTRIE DE ROUEN – UNION  
PORTUAIRE ROUENNAISE – CLUB  
DU PARC DE LA VATINE – CLUB DES  
ENTREPRISES DES BORDS DE SEINE –  
ALLIANCE SEINE OUEST – ROUEN  
ECOACTIVE – ARTEMAD**

Réunis par des convictions fortes sur l'intérêt de la réalisation de la LNPN pour le développement territorial et économique, ces acteurs, représentant plus de 18 500 établissements et environ 138 000 salariés, ont collaboré étroitement pour élaborer ce cahier d'acteur.

L'Union Portuaire Rouennaise, les Clubs de zones d'activités et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen œuvrant au quotidien pour les entreprises, selon leurs spécificités, sont des acteurs de référence dans le développement économique de ce territoire.

### COORDONNÉES

Chambre de Commerce  
et d'Industrie de Rouen  
Palais des Consuls  
10 quai de la Bourse  
BP 641 76007 Rouen CEDEX 1  
Tél. : 02 32 100 500  
Site : [www.rouen.cci.fr](http://www.rouen.cci.fr)  
Mail : [ccir@rouen.cci.fr](mailto:ccir@rouen.cci.fr)

## La LNPN une exigence et une opportunité pour le territoire normand !

L'ambition de relier plus rapidement la Normandie à Paris n'est pas nouvelle. Etudiés depuis plus de 20 ans, les projets proposés sous différentes appellations (LGV Normandie, liaison rapide Normandie/ Vallée de Seine, ...) ont évolué jusqu'à la proposition de la Ligne Nouvelle Paris Normandie en 2009. **Ce projet, en répondant à la volonté d'ouvrir la capitale à sa façade maritime, participe à une ambition plus grande : le développement de la vallée de la Seine. La LNPN est la colonne vertébrale du projet Axe Seine vecteur de développement pour nos territoires !**

En effet, la ligne Paris-Rouen-Le Havre est une des rares lignes françaises pour laquelle le temps de trajet a augmenté depuis sa création au XIX<sup>e</sup> siècle du fait de sa dégradation au fil des ans, faute d'investissements, parallèlement à une augmentation du trafic de banlieue. Exploité à ses limites, le réseau est saturé et ne permet pas une ponctualité satisfaisante alors que la fréquentation des lignes n'a cessé d'augmenter et représente **8,3 millions de voyageurs par an dont plus de 40% (3,35 millions/an) entre le Havre, Rouen et l'Île de France. Il est indispensable que la LNPN permette l'amélioration des conditions de transport des voyageurs par une réduction des durées de déplacement en assurant la ponctualité et le confort de la ligne** entre les villes normandes et Paris.

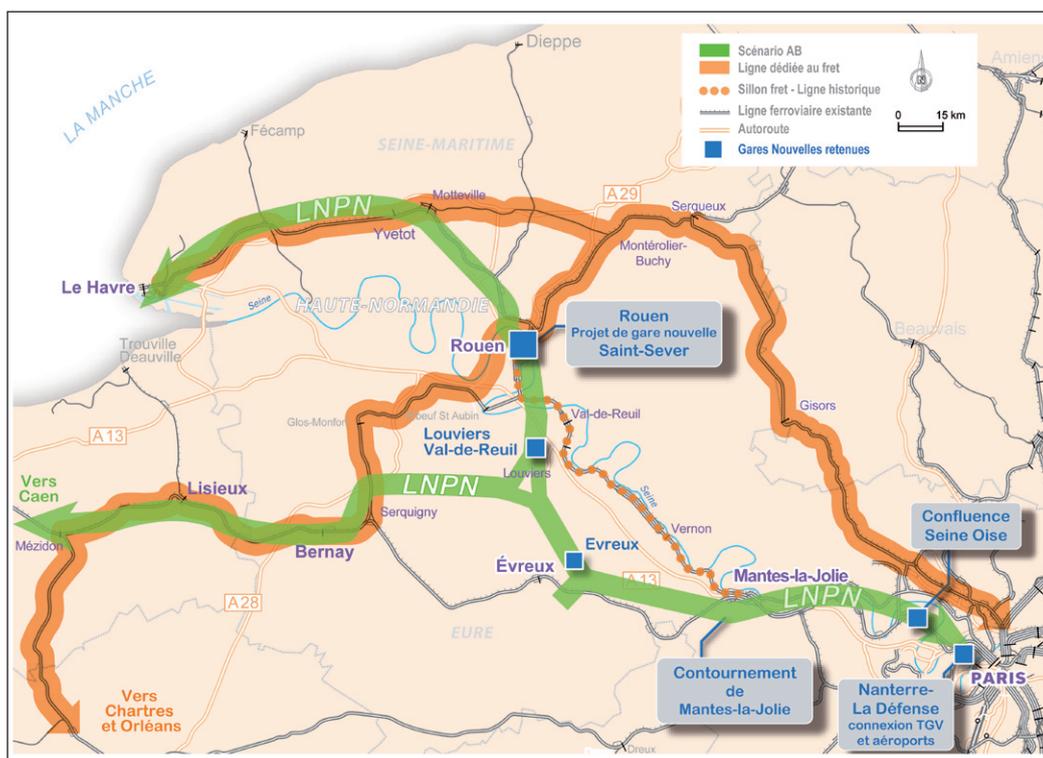
Par ailleurs, la région haut-normande comporte deux grands ports maritimes aux intérêts convergents, Rouen et Le Havre, pour lesquels il est **vital de renforcer les dessertes ferroviaires pour le transport de marchandises**. Les perspectives de développement de l'économie en Normandie **dépendent de la compétitivité des ports normands, des emplois qui en découlent et de la performance de leurs dessertes ferroviaires**.

**Ainsi, la LNPN doit renforcer la desserte des ports du Havre et de Rouen en libérant les sillons de la ligne historique de voyageurs car, si le tronçon Serqueux-Gisors doit être modernisé, il ne pourra répondre seul aux besoins de transport de marchandises.**

Ce projet est une **véritable opportunité** pour nos territoires, et notamment pour l'agglomération rouennaise qui sera en mesure de **se positionner comme un véritable hub de transport**, favorisant ainsi le développement économique et l'emploi. **Avec ce projet, l'ensemble des acteurs normands ont le devoir de garantir le droit à la mobilité et à l'emploi des générations futures.**



## Une position en faveur du scénario AB pour un réseau normand performant



Cartographie : CCI de Rouen, novembre 2011

## La LNP, pour conforter et amplifier le développement territorial et économique

### Une mobilité renouvelée entre la Normandie et Paris qui doit permettre :

- la séparation des flux d'Ile de France des flux normands, par la création de nouvelles voies et d'un contournement ferroviaire de Mantes la Jolie,
- ce contournement doit impérativement passer par la gare d'Achères, futur port et zone logistique, à la jonction du futur Canal Seine Nord Europe et de la Seine,
- une arrivée au quartier d'affaires de la Défense ET à la Gare de Saint-Lazare,
- une bonne articulation avec le futur métro automatique et le projet d'extension du RER E (EOLE),
- la connexion aux réseaux TGV et aux aéroports internationaux de Roissy et d'Orly via l'interconnexion Sud TGV passant par Massy.

Ces échanges facilités doivent favoriser les projets en cours et à venir sur l'Axe Seine et renforcer les échanges économiques avec le Bassin Parisien et à l'international.

### Une opportunité pour le développement du tertiaire supérieur au sein de l'agglomération rouennaise

La LNP améliorera prioritairement la mobilité à l'échelle de la Normandie et permettra une meilleure connexion entre les villes normandes de Rouen, Le Havre et Caen. Une liaison Rouen-Caen de moins d'1h est essentielle pour développer les échanges et les rendez-vous d'affaires entre les deux capitales régionales.

C'est pourquoi les acteurs économiques rouennais se positionnent résolument pour la réalisation du scénario AB, tracé répondant le mieux à cet objectif.

Déjà reconnues pour leur rapport qualité de services/coûts de prestations, les entreprises normandes vont disposer d'un nouvel avantage compétitif avec la réduction des temps d'accès au Havre et à Paris.

Etre à 45mn de Paris renforcera encore la présence des entreprises normandes à Paris et en Ile-de-France. Les PME rouennaises, suivant l'exemple de certaines parmi les plus dynamiques déjà installées au Havre et à Paris, trouveront avec ce projet de nouvelles voies de développement.



Le territoire pourra tirer parti de sa proximité nouvelle avec la capitale pour **développer le tertiaire supérieur**, en accueillant notamment des sièges sociaux d'entreprises.

**La nouvelle Gare Rive Gauche de Rouen localisée à Saint-Sever**, de par sa situation optimale avec le centre ville et le foncier disponible, sera le cœur de ce projet en tant que hub ferroviaire régional en accueillant notamment un quartier d'affaires.

### Un outil pour conforter le développement touristique

L'accessibilité améliorée de nos territoires renforcera la **fréquentation des sites touristiques** à forte notoriété et celle des **grandes manifestations du territoire** (Armada, Normandie Impressionniste,...), notamment pour des populations plus lointaines.

**Ainsi la réalisation de la LNPN est un atout majeur pour le déploiement d'une véritable politique touristique autour de l'Axe Seine.**

### Un atout pour le développement de l'enseignement supérieur et de la recherche

Avec la LNPN, les migrations domicile-travail, représentant 58% des motifs de déplacement ferroviaire en semaine, se trouveront facilitées.

L'agglomération bénéficiera d'une image positive et modernisée et renforcera son attractivité pour la population étudiante, dont la mobilité sera améliorée vers les pôles universitaires normands et parisiens.

**La LNPN sera donc un catalyseur pour le développement du Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur « Normandie**

**Université » (PRES) constitué récemment mais également pour le développement des écoles d'ingénieurs et de management supérieur.**



© P. Mommet, CCI de Rouen

## Le développement du fret, une urgence

### Le maintien et la libération de sillons sur la ligne historique : une nécessité !

La région Haute-Normandie est un territoire d'exception pour le développement d'activités logistiques (6<sup>e</sup> région pour l'export au niveau national).

En effet, **un emploi sur 10 en Haute-Normandie est dans la logistique**. Le développement des ports est lié étroitement aux moyens de transport, indispensables pour évacuer les marchandises le plus loin de leurs sites et inversement.

Aujourd'hui l'essentiel de la desserte des ports se fait par voie routière. Dans un contexte de réchauffement climatique et de **prise en compte du développement durable**, il est fondamental de **disposer de davantage de trains pour le transport de marchandises**.

Le Port de Rouen, **1<sup>er</sup> port européen pour les céréales, 30 000 emplois directs ou indirects** environ, utilise à hauteur de **80%** la ligne historique pour le transport de marchandises par voie ferrée. **La libération de sillons sur la ligne historique entre Rouen et Mantes est donc essentielle pour les activités portuaires !**

### Une meilleure intégration dans le réseau transeuropéen des transports (RTE-T) et une liaison fret Nord-Sud à anticiper !

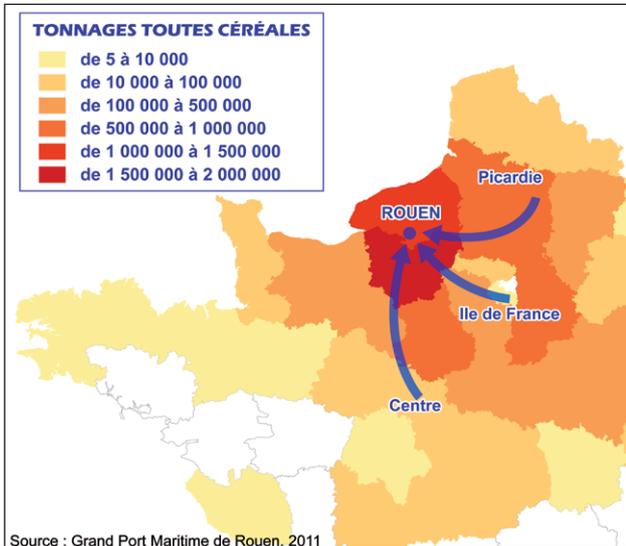
Pour **mieux positionner les entreprises logistiques sur les marchés européens et internationaux**, il est nécessaire que le réseau fret normand soit bien coordonné aux corridors de fret européens et inscrit au réseau transeuropéen des transports (RTE-T) passant notamment à l'Est de l'Île-de-France. La modernisation du tronçon Serqueux-Gisors doit être réalisée très rapidement afin de constituer une véritable alternative au passage de Rouen-Mantes la Jolie, qui connaîtra avec le projet de LNPN une période lourde de travaux, impactant pour le trafic fret.

Enfin, Serqueux-Gisors, plus coûteuse pour le Port de Rouen du fait de l'allongement du trajet vers l'Île de France, ne permet pas de traiter les flux de céréales en provenance de la Beauce.

C'est pourquoi, il est **urgent de réaliser une liaison Nord-Sud performante permettant de relier le Port de Rouen aux régions céréalières du Centre**, voire au-delà (Sud de la France, Espagne, Italie...). Cette liaison serait également bénéfique au Port du Havre lui permettant de se positionner sur de nouveaux marchés sur le Sud de la France et de l'Europe.



Hinterland du Grand Port Maritime de Rouen, 2009 – 2010



**La LNPN doit être coordonnée en premier lieu avec le réseau ferré portuaire (RFP) et avec les plates-formes logistiques**

L'accès au RFP doit être garanti par des voies dédiées en gare de Rouen, la rénovation de la tranchée couverte existante, voire un second accès par le sud. Le territoire de l'agglomération rouennaise dispose, par ailleurs, de capacités d'accueil pour **développer des plates-formes multimodales innovantes autour de l'Axe Seine**. La zone Seine Sud, avec ses 600 ha de foncier et son futur chantier-rail route, doit être bien articulée avec le projet de la LNPN pour jouer pleinement son rôle dans le développement de la logistique multimodale et permettre la massification des marchandises.

### **La LNPN, un projet fédérateur**

La LNPN est une opportunité pour le territoire permettant de mettre en valeur ses atouts. Sans ambiguïté, les acteurs économiques Rouennais se mobilisent ! Ils veulent que la LNPN joue un rôle de moteur pour le développement économique de l'Axe Seine.

## Résumé du cahier d'acteur

Le projet de la LNPN doit répondre à plusieurs exigences :

### Un vecteur de développement

- Permettre une amélioration sensible des conditions de transports pour les voyageurs.
- Renforcer le développement du territoire (tertiaire supérieur, tourisme, recherche).
- Réaliser une nouvelle gare à Rouen sur le site de Saint-Sever, seul site permettant l'élaboration d'un projet urbain et économique innovant.
- Permettre à la gare de Rouen Saint-Sever de devenir un hub, et d'être en mesure d'accueillir les flux futurs de la LGV Paris-Rouen-Calais.

### Une amélioration pour le fret normand

- Renforcer les dessertes des ports du Havre et de Rouen en libérant les sillons de la ligne historique du transport de voyageurs.
- Garantir l'accès au réseau ferré portuaire.

- Prendre en compte les plates-formes multimodales présentes le long de l'Axe Seine, essentielles pour la massification des marchandises.
- S'articuler avec les corridors fret européens et inscription RTE-T.

### Des liens économiques renforcés avec le bassin parisien et l'international

- Relier rapidement les deux capitales régionales normandes, Rouen et Caen, ce qui est permis par le scénario AB, tracé présentant le moins d'impact sur l'environnement.
- Séparer les liaisons normandes des liaisons franciliennes, grâce au doublement des voies au niveau de Mantes la Jolie et à la réalisation de son contournement ferroviaire.
- Arriver directement au sein du premier quartier d'affaires européen de la Défense ET au centre de Paris via la gare Saint-Lazare.
- Coordonner les réseaux en permettant aux Normands d'accéder au métro automatique, au RER E, aux réseaux TGV mais surtout aux aéroports internationaux de Roissy et d'Orly (via la réalisation de l'interconnexion Sud).

**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)