

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Groupement InterConsulaire **CCI de Normandie**



Depuis le 23/08/2011, les deux CCI de Région de Haute et Basse-Normandie, qui rassemblent les 13 CCI composant le territoire normand, sont réunies au sein d'un Groupement InterConsulaire pour fusionner et créer au 01/01/2016 la CCI de Normandie.

Les CCI de Normandie représentent 100 000 entreprises qui emploient 700 000 salariés.

L'économie normande se place aujourd'hui au 5ème rang national.

Elle participe à hauteur de 83,4 milliards d'euros au PIB, dispose de 7 pôles de compétitivité et dépose 450 brevets chaque année.

De par son positionnement géographique, la Normandie présente une formidable ouverture sur le monde et un accès direct à un marché potentiel de plus de 200 millions de consommateurs.

Coordonnées

Jean-Claude Lechanoine
Président GIC CCI de Normandie
1 rue René Cassin
Saint-Contest
14911 Caen CEDEX 9
Tél. : 02 31 54 40 40

La LNPN, un investissement pour l'avenir des entreprises et des territoires normands

10 milliards d'euros pour 100 ans !

La LNPN, indissociable du projet « Axe Seine », doit être conçue comme un facteur structurant pour le développement global et le rayonnement de la métropole mondiale du « Grand Paris ». **Cette ligne nouvelle s'inscrit dans un projet national : faire de Paris une « ville monde » en renouant avec sa culture fluviale et maritime.** En complémentarité avec la route et le fleuve, le développement de la connexion ferroviaire des ports normands (1^{er} complexe portuaire français avec plus de 100 millions de tonnes par an) est donc indispensable pour assurer leurs dessertes vers les hinterlands éloignés au-delà de la région parisienne.

Dans un nécessaire contexte de revitalisation des territoires normands, cette infrastructure est un élément essentiel d'une politique socio-économique volontariste, intégrant toutes les dimensions de l'aménagement du territoire et mobilisant tous les acteurs (privés, institutionnels, associatifs).

Pour les 100 000 entreprises normandes, représentées par les CCI de Normandie, la LNPN, en tant qu'investissement pour l'avenir, permettra :

- de connecter la Normandie au monde en la rapprochant des hubs franciliens (Paris Saint-Lazare, La Défense, Roissy Charles-de-Gaulle et la plateforme multimodale à Conflans ou à Achères) et au système européen de transport (interconnexion Sud TGV avec une liaison à Orly...);
- de développer la circulation des trains de fret entre les métropoles portuaires normandes, l'Île-de-France et l'Est de l'Île-de-France (volet infrastructure mais aussi volet exploitation);
- d'améliorer les conditions de mobilité des personnes et salariés normands et franciliens malmenés depuis trop longtemps à la différence des habitants d'autres villes à plus d'1 heure de Paris;
- de constituer pour le Grand Paris une puissante façade maritime et littorale;
- de créer un système urbain maillé et équilibré (métropole d'équilibre normande dans le but de désenclaver et d'irriguer l'ensemble des territoires).

Le projet doit redessiner la géographie ferroviaire de la Normandie, figée depuis sa construction au milieu du XIX^{ème} siècle et désormais saturée. **Il est donc temps de rebâtir ce réseau pour les décennies à venir. Il y a urgence, nous ne pouvons plus attendre !**

Ainsi, le réseau des CCI de Normandie, en participant à ce débat public, confirme son soutien sans faille à la réalisation rapide de ce projet de LNPN qui doit répondre aux attentes légitimes des voyageurs mais aussi apporter impérativement des solutions au transport de marchandises.



La LNP comme support d'un projet de territoire global pour une Normandie conquérante et attractive

La construction d'un projet de territoire est un préalable essentiel à la réalisation de cette ligne. En effet, l'accessibilité nouvelle offerte par cette infrastructure, attendue depuis plusieurs décennies, ouvre des perspectives d'attractivité et donc de développement.

Autour de cette infrastructure, c'est une vision prospective globale de notre développement économique que nous appelons de nos vœux. Compte tenu de la structure économique de la Normandie et en s'appuyant sur nos filières d'excellence traditionnelles et historiques (voir ci-dessous), trois axes de développement peuvent être particulièrement mis en avant.

UNE ÉCONOMIE NORMANDE PERFORMANTE

Plus de 5 % de la population française avec 3,3 millions d'habitants. 7^{ème} région économique française avec près de 75,5 milliards d'euros de valeur ajoutée annuelle. Une région d'innovation et de R&D : 7 pôles de compétitivité, plus de 20 milliards d'euros d'investissements dans des projets de R&D.

Des filières économiques de poids et dynamiques :

- 1^{ère} façade maritime française avec ses 2 ports internationaux et ses 6 ports nationaux : 60 % du trafic national de conteneurs.
- 50 % du commerce extérieur français.
- 15 % de la production automobile française.
- Une région agroalimentaire importante : 1^{er} bassin conchylicole national et 1^{er} rang pour la production de fromage, de beurre, de lin, de cidre.
- Un complexe pétrochimique majeur en Europe : 1^{er} rang national pour le raffinage de pétrole (36 % de la production nationale), pour la production d'additifs et de lubrifiants (80 % de la production nationale) et pour la production de matières plastiques et d'élastomères (plus de 50 % de la production française).
- 16 % de la production nationale d'électricité à partir des 4 centrales électriques.
- 3^{ème} pôle national aéronautique et spatial avec 1,5 milliard d'euros de chiffre d'affaires.
- 1^{er} pôle mondial de flaconnage de luxe (75 % de la production mondiale).
- 1^{ère} région équine de France, 2^{ème} pôle plasturgique de France.
- Une région touristique majeure : 11 millions de voyages, 47 millions de nuitées, 44 000 emplois et 2,4 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

1. La LNP comme accélérateur de l'innovation (autour des filières et des pôles de compétitivité)

La Normandie accueille des filières économiques dynamiques et innovantes, notamment autour de l'énergie, de l'agroalimentaire, de la chimie-pharmacie, des sciences nucléaires (projet Archade), de l'automobile, de l'aéronautique, de la logistique, du numérique... Elles attirent, à cet égard, les investisseurs étrangers.

A l'heure où se développent les collaborations inter-régions au travers, notamment, du PRES et des pôles de compétitivité (Mov'eo,

Nov@log, TES, Valorial, Filière Equine, Cosmetic Valley et Pôle Mer Bretagne), il est nécessaire de conforter la complémentarité entre la Haute et la Basse-Normandie en renforçant leurs secteurs à valeur ajoutée, notamment dans le domaine de la recherche et développement (la Normandie se place au 5^{ème} rang français en termes de dépenses de R&D dans la recherche privée).

Il est également nécessaire de déployer des offres de qualification et de formation adaptées afin de participer plus activement aux dynamiques économiques métropolitaines (rappelons que la Normandie souffre d'un déficit croissant de cadres supérieurs). Dans cette optique, l'amélioration des mobilités et le développement de liaisons ferroviaires à grande vitesse vers le réseau national et européen, apportés par LNP, sont essentiels.

2. La LNP comme outil d'attractivité touristique

La Normandie devrait accroître son bassin de chalandise en assurant une fréquentation touristique. A cet égard, il faut conforter et renforcer à l'international l'image de la Normandie : la Normandie est la deuxième région la plus connue au monde après la Californie.

Le tourisme urbain de court séjour ainsi que le tourisme d'affaire pourront se développer (la Normandie est la 8^{ème} région touristique en France pour les voyages des Français et la 5^{ème} sur le marché des courts voyages). L'offre de croisières, en pleine expansion, trouvera dans cette ligne un complément indispensable à son développement. Quant au tourisme rural, il est nécessaire de prévoir des circuits à partir des grandes villes desservies.

3. La LNP comme outil structurant au service du tertiaire supérieur

Le projet de LNP, avec la création de nouvelles gares, fournira aux agglomérations normandes l'occasion de restructurer des quartiers complets et d'engager de lourdes opérations de rénovation urbaine. A titre d'exemple, la nouvelle gare de Rouen est appelée à jouer un rôle majeur dans le développement de la Haute-Normandie avec le projet de quartier d'affaire qui lui sera associé, dans un espace en pleine mutation. D'autres projets de grandes dimensions sont également en préparation dans les agglomérations de Caen, du Havre et d'Evreux.

Pour les entreprises, l'attractivité ferroviaire est un facteur essentiel de localisation. Les sociétés qui s'installeront dans ces quartiers dynamiques, tireront partie de l'effet vitrine de la grande vitesse. Enfin, pour les entreprises déjà présentes, la LNP confortera le maintien, en Normandie, des sièges sociaux. Ainsi, il s'agit véritablement de repenser l'aménagement du territoire car la LNP offrira de nouvelles fonctions, de nouvelles sources de croissance à la Normandie en complémentarité avec l'Ile-de-France.

Guillaume PEPY, président de la SNCF
4 mai 2010 - Le Havre

« La SNCF a une dette envers la Normandie. »

Hubert DU MESNIL, président de RFF
3 octobre 2011 - Rouen

« Le moins que l'on puisse dire est qu'il y a une attente forte dans ces régions vis-à-vis des questions ferroviaires, peut-être parce que plus que d'autres, ces régions n'ont pas trouvé, en tout cas ces dernières années, de progrès, de réponses, d'adaptation de leur service ferroviaire par rapport à leurs attentes. »



La LNPN comme facteur d'accroissement du report modal et d'équité territoriale

Pour le fret

C'est un enjeu essentiel pour cette ligne. Sans le développement du fret, il ne peut y avoir de rentabilité du projet. Un train de fret quotidien (40 poids lourds) entre Le Havre et l'Ile-de-France, c'est 80 millions d'euros de bénéfices pour la collectivité ! (RFF, DMO débat public LNPN, P104).

Pourtant, entre 2000 et 2009, la part du fret ferroviaire français a été divisée par deux, passant de 55,4 milliards de tonnes kilomètre à 26,5 milliards de tonnes kilomètre (source : carfree.fr). En 2002, le fret ferroviaire a acheminé le même trafic qu'en... 1985 ! (source : Ministère de l'Équipement, SES). **Aujourd'hui, le fret ferroviaire normand c'est 5% du trafic de marchandises. Cette situation est inacceptable !**

Demain, cette ligne doit permettre de créer les conditions pour :

- **Augmenter l'offre de services**, en libérant des sillons sur la ligne historique, pour de nouvelles opportunités sur la circulation du trafic de fret vers la région parisienne (modernisation de la ligne Serqueux-Gisors), vers l'Est, l'Ouest et le Sud de la France ainsi qu'aux corridors de fret ferroviaire européens.
- **Fluidifier et massifier le transport de marchandises**. A ce titre, le raccordement en Ile-de-France sur la Grande Ceinture, la desserte du port de Gennevilliers et du futur port d'Achères sont des enjeux essentiels.

Sur certaines portions de la ligne, nous demandons que RFF puisse étudier l'opportunité d'une utilisation mixte (fret/voyageur).

Pour la mobilité des personnes et des salariés

Le réseau des CCI de Normandie considère que le projet répond globalement aux enjeux liés à l'accroissement des mobilités.

Rappelons que la grande vitesse ferroviaire est avant tout un service de transport de personnes qui suscite une mobilité nouvelle (facilité d'accès à l'emploi...) mais aussi un report modal depuis la voiture. Selon RFF, entre 2,6 et 2,9 millions de voyageurs annuels supplémentaires choisiront le train (DMO débat public LNPN, P103).

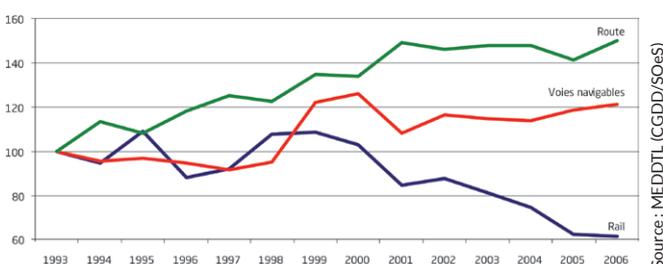
La LNPN connectera entre elles les agglomérations de Paris, de Rouen, du Havre, de Caen, de Cherbourg et d'Évreux en réduisant les temps de parcours actuels. Mais au-delà de cette réduction des temps de parcours, il est primordial d'avoir une bonne fréquence des navettes et un taux de ponctualité acceptable (pour les salariés, les étudiants, les enseignants...).

En complément, la connexion de la Normandie au transport aérien international via l'aéroport Charles de Gaulle est, pour les CCI, un élément essentiel du projet (Graphique 2). A plus long terme, la LGV pourrait être utilement complétée par une connexion vers l'Angleterre (via Calais).

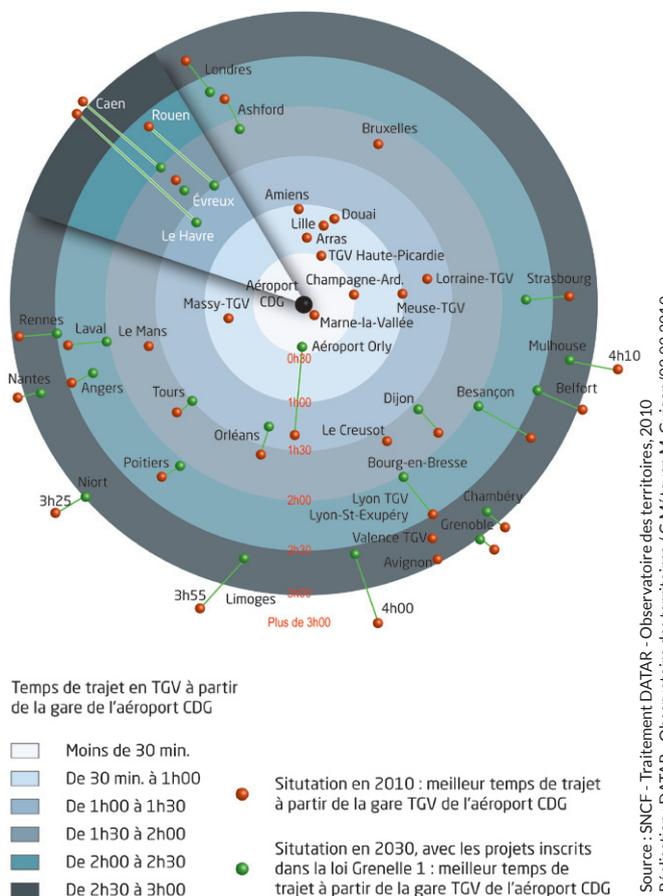
Pour le reste du réseau normand, il est nécessaire de créer les conditions favorables pour répondre aux enjeux des mobilités nouvelles (ligne Rouen – Évreux, augmentation des fréquences entre Rouen et Caen, desserte vers le littoral haut-normand, vers Dieppe et l'Angleterre...). **Le projet ne devra donc pas oublier les territoires excentrés d'où l'importance du développement simultané des dessertes locales (TER) en veillant à cadencer les horaires avec ceux de la LNPN ainsi que les pôles d'échanges multimodaux (capillarité) qui accompagneront la forte augmentation du trafic ferroviaire (quartier mixte de bureaux et d'activités, créations de parcs de stationnement vélos, location de véhicules, ...).**

Une réflexion globale sur le système de transport est donc indispensable afin de placer toutes les villes sur un pied d'équité territoriale en termes de niveaux d'exigence et de services.

Graphique 1 : transport de marchandises de 1993 à 2006 en Normandie (base 100 en 1993)



Graphique 2 : l'accessibilité en TGV à partir de l'aéroport Charles de Gaulle (CDG) en 2010 et à l'horizon 2030 (temps estimatifs)





Les 10 clés de succès du projet

- Le lancement de la LNPN doit s'accompagner de la modernisation et de la maintenance de la ligne historique ainsi que du réseau normand en général.
- Il est nécessaire, en termes de financements, de considérer le projet comme global (et non séquencé) et donc d'intégrer, dès le départ, la réalisation complète de la ligne nouvelle.
- Le développement du fret doit être intégré comme un élément stratégique pour la réussite du projet.
- Le projet est fondamental pour l'unité économique normande. La pertinence du projet passe notamment par la prise en compte des relations entre Rouen et Caen, les deux capitales normandes.
- Il est nécessaire de penser la création des nouvelles gares comme des éléments d'attractivité pour les entreprises.
- La connexion aux grands réseaux européens de lignes rapides est primordiale. Il est donc capital d'inscrire le projet de LNPN au programme du Réseau de Transport Transeuropéen (RTE-T).
- Il est essentiel de créer un projet de territoire équitable et structurant qui irrigue l'ensemble des territoires normands.
- Pour que toutes les retombées soient pleines et entières, il faut être vigilant sur les possibles impacts indésirables du projet : la croissance du prix du foncier, l'étalement urbain dû à l'attractivité résidentielle, l'augmentation du prix du billet...
- Le projet devra être exemplaire tant au niveau social qu'environnemental en veillant à la création d'emplois pendant et après les travaux ; en limitant les impacts liés au chantier ; en limitant les prélèvements fonciers sur les espaces agricoles.
- Il est également très important que les délais de décision soient rapides et que le projet aboutisse sans tarder.

En conclusion, le développement économique ne se décrétant pas, **il est indispensable de prévoir très en amont une politique d'anticipation des effets de l'arrivée de la LNPN.** Ainsi, dès l'annonce de la réalisation de la ligne, **les CCI mettront en place un plan d'action opérationnel afin d'informer les entreprises sur les opportunités d'affaires.** La promotion du territoire normand (marketing territorial) devra faire l'objet d'un travail spécifique et collectif (Etat, collectivités, CCI...). Ainsi, pour les CCI de Normandie, il ne s'agit pas ici de défendre un scénario de tracé mais de promouvoir le développement de la compétitivité des territoires en réalisant au plus vite cette ligne nouvelle.

Résumé du cahier d'acteur

En tant que première pierre du projet « Axe Seine », la Ligne Nouvelle Paris-Normandie s'inscrit dans l'ambition de faire de Paris une métropole de rayonnement international en lui offrant une ouverture maritime et littorale. **Ce projet doit être conçu comme un facteur structurant pour le développement global et le rayonnement de la métropole mondiale du « Grand Paris » et de la Normandie.** Mais il faut définir au préalable une politique socio-économique forte, avoir une vision en termes d'aménagement du territoire et mobiliser les acteurs institutionnels mais aussi économiques.

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie répond à la fois aux attentes des territoires, des entreprises, des personnes et des salariés : la création d'une ligne nouvelle rapide est la seule solution pour, à la fois, augmenter le nombre de dessertes ferroviaires afin de connecter davantage la Normandie à l'Île-de-France et au-delà (notamment pour le fret), améliorer la ponctualité, réduire les temps de parcours, développer l'économie portuaire et encourager l'usage du train.

En ouvrant de nouvelles perspectives de développement économique, ce projet constitue une opportunité exceptionnelle, un espoir, un accélérateur, qui viendra renforcer notre système productif normand.

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)