

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

## Saint-Lô Agglomération



### SAINT-LÔ AGGLOMÉRATION

Située à l'Ouest de la Normandie, Saint-Lô Agglomération est au centre du département de la Manche. Elle est positionnée à mi distance de Caen et de Rennes.

Saint-Lô Agglomération comprend 11 communes - 32 000 habitants (Agneaux, Baudre, La Barre-de-Semilly, La Luzerne, La Meauffe, Le Mesnil-Rouxelin, Pont-Hébert, Rampan, Saint Georges-Montcocq, Saint-Lô, Sainte-Suzanne-sur-Vire) dans un bassin de vie de 80 000 habitants dont la ville centre, Saint-Lô, se trouve toute proche de l'autoroute des Estuaires, axe stratégique reliant les régions du Grand Ouest.

La Communauté d'Agglomération possède des atouts solides pour préserver et poursuivre son développement. Elle est au cœur d'un territoire en pleine évolution porteur de projets ambitieux en faveur de l'économie et de la qualité du cadre de vie comme l'illustre la création du technopôle Agglo 21 centré sur l'agroalimentaire, la nutrition-santé et les nouveaux usages numériques.

#### Coordonnées

Communauté d'Agglomération  
Saint-Lô Agglomération  
101, rue Alexis de Tocqueville  
CS 43 708  
50 008 Saint-Lô CEDEX

Contact : Mme DANY LECERF  
Directrice Générale des Services  
Tel : 02 14 29 00 00  
Fax : 02 14 29 00 09  
Mail : [contact@saint-lo-agglo.fr](mailto:contact@saint-lo-agglo.fr)  
[www.saint-lo-agglo.fr](http://www.saint-lo-agglo.fr)



### Saint-Lô Agglomération signataire de la plate-forme commune des acteurs bas-normands en faveur d'une Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Lors de la Conférence des exécutifs bas-normands du 16 septembre 2011, présidée par le Président de la Région Basse-Normandie et rassemblant les trois Présidents de Conseils Généraux - Calvados, Manche et Orne - et les cinq Présidents d'Agglomération - Communauté Urbaine d'Alençon, Caen La Mer, Communauté Urbaine de Cherbourg, Communauté d'Agglomération de Flers et Communauté d'Agglomération Saint-Loise - les collectivités bas-normandes ont décidé de porter **une position commune** en faveur de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) dans la perspective d'un projet territorial normand.

Saint-Lô Agglomération convaincue que la perspective d'une ligne à grande vitesse est une opportunité historique de développement régional inscrit son action en faveur de ce projet dans ce **consensus territorial**.

Saint-Lô Agglomération souscrit à l'ensemble des priorités et aux termes de la plateforme commune qui sera diffusée dans son intégralité dans le cahier d'acteur du Conseil Régional de Basse-Normandie lors du débat public qui s'ouvre sur le projet de LNPN.

Saint-Lô Agglomération et les collectivités bas-normandes co-signataires sont donc unanimes sur les 5 priorités suivantes :

#### 1. Une offre cadencée plus dense et plus rapide

L'objectif principal du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie doit être d'améliorer significativement l'offre ferroviaire actuelle en terme :

- d'accessibilité à la Région Parisienne en améliorant les temps de parcours. Avec un objectif Paris - Caen en 1h15 mn, Paris - Cherbourg 2h15 mn, c'est près de 45 mn de gain en temps par rapport au temps actuel. Cet objectif prioritaire doit profiter à l'ensemble du territoire bas-normand grâce à l'effet réseau via des prolongements de services de trains à grande vitesse vers Saint-Lô - Coutances, Trouville - Deauville, Argentan et au delà et aux correspondances avec le réseau TER.
- de renforcement de l'offre en passant de 13 aller/retour Paris - Caen à 20 aller/retour, ainsi qu'une augmentation significative entre Paris et Cherbourg à l'horizon de la mise en service. Cela mettra la capitale régionale à un niveau de service comparable aux grandes villes desservies par le TGV. Ce renforcement doit aussi profiter à la desserte des villes moyennes reliées par le réseau TER.

## 2. Un accès privilégié à Paris Saint Lazare et à la Défense

Il s'agit de conserver le double accès à Paris Saint Lazare et à la Défense et de privilégier la solution de la desserte en ligne permettant aux mêmes trains de desservir la Défense et Paris Saint Lazare. En matière de fonctionnalités à la Défense, et quelle que soit l'implantation de la future gare, les collectivités bas-normandes co-signataires demandent :

- une interconnexion avec le futur métro automatique du Grand Paris. Celle-ci doit permettre d'accéder rapidement aux points stratégiques que sont les aéroports internationaux de Roissy et Orly et le pôle de recherche de Saclay avec une organisation optimisée réduisant les temps d'échange en gare.
- les réserves nécessaires à une interconnexion avec le futur contournement à grande vitesse de l'Ouest Parisien et ce afin de permettre la mise en place de TGV intersecteurs desservant la Basse-Normandie. Dans cet esprit, les études menées sur ce futur contournement doivent intégrer le projet Ligne Nouvelle Paris Normandie. De même que pour le métro automatique, la connexion aux LGV Nord, Est-Européen et Sud-Est constitue une priorité.

## 3. Une gestion cohérente des dessertes intermédiaires

La Ligne Nouvelle Paris Normandie doit permettre de libérer des capacités pour les dessertes de proximité : Franciliennes et Grande Couronne.

A ce titre, les collectivités bas-normandes signataires :

- prennent acte du projet de création de la future gare de Confluence et demandent que les trains directs entre Paris et la Basse-Normandie puissent la traverser sans arrêt, ni limitation de vitesse et que sa desserte soit réservée aux trains Grande Couronne et aux futurs TGV intersecteurs.
- demandent la réalisation du contournement de Mantes, seul susceptible de régler durablement la problématique de la traversée de la gare de Mantes. Cette réalisation permettra de libérer de la capacité en gare et de fiabiliser l'ensemble du système.
- observent que tous les scénarios permettent une amélioration significative des temps de parcours entre Paris et Evreux et souhaitent que l'on privilégie alors un scénario rapprochant les deux Normandie afin de donner toute son attractivité à la desserte Rouen-Caen. L'objectif d'un temps de trajet en 45 minutes permet de surcroît d'optimiser les correspondances en gare de Rouen, notamment vers Le Havre. A ce titre, le scénario A semble le mieux répondre à cet enjeu.

## 4. Une tarification accessible au plus grand nombre

Les collectivités bas-normandes signataires souhaitent également que l'on conserve les facilités d'accès aux futurs trains de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, notamment par une hausse maîtrisée et adéquate de la tarification due à l'amélioration de la qualité des services.

## 5. Un renforcement des Liaisons régionales et interrégionales

L'arrivée de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie doit permettre de renforcer les liens intra et inter-régionaux :

- à l'intérieur de la Région, grâce à la création de deux hubs ferroviaires à Caen et à Lisieux. A Caen pourront s'organiser les connexions avec le réseau TER à destination de la Manche (Saint-Lô – Coutances, Cherbourg), du Calvados (Bayeux – Lisieux) et de l'Orne (Argentan – Alençon) et à Lisieux à destination de la Côte Fleurie (Deauville – Dives/Cabourg), de l'Orne (Argentan – Flers – Granville).
- vers les autres Régions, principalement via le hub de Caen avec Rouen, Le Havre (profitant de la Ligne Nouvelle pour atteindre les objectifs respectifs de 45 mn et 1h15 mn), Le Mans, Tours et Rennes.

Globalement l'ensemble des territoires doit bénéficier de l'arrivée de la Ligne Nouvelle grâce à l'effet réseau. Il doit être réaffirmé l'importance des interconnexions dans ce projet et notamment de celle de Caen et de Rouen en 45 minutes qui impliquent nécessairement un débranchement du « Y normand » proche de Rouen avec la création d'une véritable ligne nouvelle.

## Contribution de Saint-Lô Agglomération en faveur de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Le projet de LNPN présente pour notre territoire une opportunité historique à saisir qui permettra de rattraper enfin notre retard ferroviaire et d'offrir à la population, à nos entreprises leader et à notre tissu économique et artisanal de nouvelles perspectives et opportunités.

Ce projet sera le vecteur de dynamiques positives pour le Pays Saint-Lois que s'il est porteur d'un gain en temps de trajet effectif (Paris-Saint-Lô en 2h) ce qui consolidera son attractivité et son dynamisme économique.

### 1. La LNPN : un atout au service de l'ambition territoriale Saint-Loise

Ce projet revêt pour le bassin de vie saint lois (80 000 habitants) une importance particulière dans la mesure où il impactera l'aménagement futur de notre territoire et favorisera les ambitions du SCOT d'ici 2027 : + 7 000 emplois, + 7 000 logements, + 14 000 habitants, soit 90 000 habitants à l'horizon 2027.

Saint-Lô offre une alternative à la concentration des activités dans les métropoles régionales et constitue déjà un pôle déconcentré reconnu d'enseignement supérieur (1 900 étudiants) et de recherche avec les 2 pôles de compétitivité majeurs : Transactions Electroniques Sécurisées et filière équine.



L'accueil d'un Centre de recherche autour d'un laboratoire de virologie alimentaire, d'une école d'ingénieurs en agroalimentaire (ESIX) contribuent à positionner Saint-Lô comme un territoire de projets, d'innovations et de concentration de la matière grise, terreau du développement économique de demain.

Fondé sur deux filières d'excellence, Agroalimentaire-Nutrition-Santé et Nouveaux usages numériques, le Technopôle Agglo 21 développé sur 200 hectares, à terme, a vocation à rassembler sur son site : recherche, transfert de technologie, formations supérieures et professionnelles, entreprises et services.

**Cet espace foncier et immobilier disponible et aménagé pour accueillir les projets répondra aux attentes des entrepreneurs et sera une vraie alternative de localisation des activités par rapport à la densité, la cherté et la rareté de l'offre foncière en Ile de France (densité 80 hab/km<sup>2</sup> pour la Manche). Ces espaces feront l'objet d'une affectation raisonnée, équilibrée et concertée avec la profession agricole.**

## 2. Plaidoyer pour le scénario A du « Y normand » – une accessibilité renforcée pour le Saint Loïs

Le scénario du Y normand que nous privilégions reposera sur un débranchement à hauteur d'une future gare de Louviers-Val de Reuil avec une branche dirigée vers Rouen/Le Havre et l'autre vers Lisieux/Caen/Cherbourg.

Il est le plus directement pertinent pour la desserte de Saint-Lô qui doit s'inscrire comme une « variante secondaire de la LNPN ».

La première interrogation tient à la réelle possibilité de dégager des sillons supplémentaires entre Paris Saint-Lazare et le secteur de Nanterre, départ de cette nouvelle ligne.

Un autre postulat doit être formulé. La ligne nouvelle entre Paris et Mantes ne doit pas devenir une ligne bis de grande banlieue avec multiplicité des arrêts pour les trains à destination de la Normandie.

**Cette ligne nouvelle rapide n'a d'intérêt réel que s'il est possible d'avoir des accès à Paris-Saint-Lazare pour les trains venant de Normandie aux moments les plus demandés comme au créneau de 8h30- 9h00 du matin.**

L'arrivée de train tôt dans la matinée **et avant 9 h** est une condition importante à confirmer car l'expérience précédente d'un Saint-Lô – Paris direct qui a fonctionné 2 ans (décembre 2008-décembre 2010) avec une arrivée trop tardive en milieu de matinée n'a pas permis une fréquentation optimale.

**Les collectivités saint-loises souhaitent que la gare Saint-Lazare demeure la tête de ligne du projet. Saint-Lazare doit être ce « hub ferroviaire » qui ouvre nos territoires sur les autres modes de transports en commun et destinations. Cette double desserte permettra une liaison directe avec le quartier d'affaires de la Défense et avec le futur métro automatique du Grand Paris, une connexion avec l'ouest francilien et une interconnexion via Roissy avec les lignes TGV.**

L'intérêt de nos collectivités est aussi marqué pour une desserte complémentaire en gare de Nanterre – Défense en retenant le **positionnement en ligne** des gares.

Un raccordement Sud-Ouest devra être également réalisé afin de permettre la circulation de trains Normandie – Sud-Est de la France sans passer par Paris.

## Un raccordement Sud-Est à la ligne classique Mantes - Cherbourg dans le secteur de Bréval permettra d'assurer les relations Paris – Evreux.

La construction d'une nouvelle gare à Louviers est le choix le plus adapté pour plusieurs raisons :

- Cette gare nouvelle desservirait directement une ville et ne serait donc **pas « une gare betteraves »** comme il en existe tant ailleurs. De cette gare partirait l'embranchement vers la Basse-Normandie et serait ainsi une **gare de correspondances** du 21<sup>e</sup> siècle.
- Par ailleurs, un raccordement des branches du Y pourrait y être réalisé et ainsi assurer des relations Caen – Rouen – Le Havre sans rebroussement.
- La ligne nouvelle vers la Basse-Normandie en se débranchant dans la gare nouvelle de Louviers croiserait la ligne Serquigny - Oissel aux environs Nord de Brionne. Un raccordement Sud-Est permettrait d'offrir des services vers Bernay.

Au-delà, il est à prévoir une adaptation en gare de Lison pour permettre les relations de et vers Saint-Lô sans avoir l'obligation d'arrêter à Lison.

S'agissant de la **Ligne Paris – Granville**, elle n'est qu'une fois évoquée dans le dossier de RFF où le schéma de desserte trace une relation Paris-Saint-Lazare - Lisieux puis continuation par la ligne du Mans avec rebroussement à Argentan.

Il serait plus opportun d'imaginer un raccordement nouveau entre la ligne classique Mantes – Cherbourg au Sud de Bréval et la ligne Paris – Granville à l'Est de Dreux où la distance est relativement courte.

L'intérêt d'un tel projet serait de desservir Dreux, le Sud de l'Eure et l'Est de l'Orne tout en bénéficiant de la ligne nouvelle Paris – Normandie.

## 3. Des temps de parcours optimisés : une garantie absolue

L'objectif principal de la future ligne repose sur un engagement clair et ferme de la part de RFF : réduire les temps de parcours ferroviaires entre les grandes agglomérations normandes et Paris : le Havre à 1h15, Rouen à 45 mn, Caen à 1h 15, Cherbourg à 2h30.

**Nos collectivités qui soutiennent ce projet majeur d'aménagement du territoire normand ne perçoivent l'intérêt de la LNPN que dans la mesure où elle garantit cette performance temporelle.**

**Aussi, nous réaffirmons l'impératif d'un Caen-Paris en 1h15 et d'un Saint-Lô-Paris en 2h avec un service de haute performance qui aura pour corollaire de désencombrer les lignes ferroviaires régionales actuelles.**



#### 4. Des correspondances régionales garanties et régulières

A partir de Lisieux et Caen, la LNPN doit être « branchée » sur les lignes TER, inter-cités, Corail existantes.

La LNPN doit être une « ligne de proximité ferroviaire », une ligne qui innerve les territoires en facilitant les correspondances vers les autres villes normandes et leurs agglomérations.

**Pour la desserte de Saint-Lô, cela passe par des liaisons de quai à quai en gare de Caen pour desservir ensuite rapidement Coutances, Granville, Avranches et Rennes.**

Nos collectivités souhaitent que des mises en correspondance soient plus efficaces, et nombreuses et que l'électrification de la portion Saint-Lô - Coutances inscrite au plan Rail 2020 trouve une effectivité rapide.

Ces nouvelles fonctionnalités sont le corollaire indispensable de la mise en œuvre de la LNPN et constituent un tout indissociable.

#### 5. Pas de gain de temps sans des matériels performants

Pour atteindre les objectifs temps, l'utilisation de matériels adaptés est fondamentale.

Nous demandons que le projet prévoit des **automoteurs facilement jumelables et dissociables** rapidement (jusqu'à 3 éléments) dans n'importe quelle gare afin d'avoir une souplesse la

plus grande possible tout en ayant des capacités importantes au départ de Paris ou lors de moments chargés (week-end, vacances...).

Ces automoteurs devront être **bi-modes** afin de pouvoir emprunter en fin de parcours les lignes non-électrifiées.

La capacité d'un automoteur pourrait être d'environ 400 places. Cela porterait la capacité maximale aux heures de pointe à 1 200 places en associant 3 éléments.

L'avantage est d'offrir à un maximum de villes de Normandie des relations sans changement avec Paris tout en **préservant des sillons au départ de Saint-Lazare.**

Cela permettrait aussi à des villes situées plutôt en fin de parcours de recevoir des longueurs de matériels adaptés aux capacités de la gare.

Un gain de temps serait possible sur certaines relations lointaines puisque des dessertes peuvent être assurées par la partie suivante. La suppression des arrêts à Lison pourrait être compensée par la mise en place de relations Cherbourg - Saint-Lô avec correspondance de et vers Rennes et de et vers Granville avec construction d'un raccordement direct à Lison.

## Résumé du cahier d'acteur

Pour être profitable au pays Saint-Lois, le projet doit satisfaire les conditions énoncées ci-dessus mais surtout **nous devons avoir l'assurance que le financement partiel apporté par chacune des collectivités territoriales soit bien in fine affecté au projet pour la partie qui l'impacte territorialement.** A ce jour, le choix de la mutualisation des financements ne permet pas d'avoir la garantie dans le temps et l'espace du bon achèvement du projet et d'un retour sur investissement de l'effort contributif consenti.

Saint-Lô qui mise avec son technopôle Agglo 21 sur l'économie de la connaissance et la valorisation des filières agroalimentaire et les nouveaux usages numériques **perçoit la LNPN comme un facteur d'ouverture, de rayonnement et d'attraction de nouveaux projets qui trouveront avec l'appui de la ville centre et de l'Agglomération Saint-Loise dans son ensemble les conditions de leur concrétisation et réussite.**

Pour promouvoir ce projet, **nous militons en faveur de la constitution d'une « Association de Promotion de la LNPN »** ouverte aux collectivités ou structures locales intéressées (pays, EPCI, syndicats), aux organismes consulaires, aux chefs d'entreprises, aux structures d'enseignement supérieur et professionnel, aux associations d'usagers du train... car la réalisation de ce désenclavement ferroviaire tant attendu est l'affaire de tous, s'inscrit dans la durée et la ténacité.

**Le Conseil municipal de Saint-Lô lors de sa séance du 24 octobre 2011 et le Conseil communautaire de Saint-Lô Agglomération lors de sa séance du 25 octobre 2011 ont respectivement voté à l'unanimité cette contribution.**

**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)