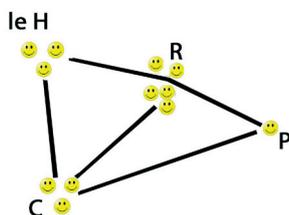


Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

## PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

### Le collectif de douze géographes universitaires normands



#### LE COLLECTIF DE DOUZE GÉOGRAPHES UNIVERSITAIRES NORMANDS

Ayant contribué par nos réflexions à différents débats régionaux et locaux, tant à Rouen qu'au Havre et à Caen, nous avons tous constaté combien les divisions internes et l'absence de vision de ce que pourrait être « l'intérêt collectif » marginalisent lentement les territoires normands dans le nord-ouest français, comme dans le cadre national et européen. Nous souhaitons donc que le débat sur la LNPN s'intègre dans une action collective à l'échelle de la Normandie et de ses trois métropoles, en liaison avec l'Île de France, et dans une vision internationale que nous jugeons essentielle pour le développement local.

Arnaud Brennetot (Rouen), Madeleine Brocard (Le Havre), Pascal Buléon (Caen), Michel Bussi (Rouen), Sophie de Ruffray (Rouen), Pierre Henri Emangard (Le Havre), Anne Marie Fixot (Caen), Armand Frémont (Caen et Paris), François J. Gay (Rouen), Yves Guermond (Rouen), Robert Héryn (Caen), Bruno Lecoquierre (Le Havre).

#### Coordonnées

Madeleine Brocard  
Université du Havre  
25, rue P. Lebon  
76600 Le Havre  
Mail : madeleine.brocard@univ-lehavre.fr

## Pour la mise en réseau des trois grandes agglomérations normandes avec l'Île-de-France

Des projets de rénovation ont échoué en raison de la priorité nationale accordée aux TGV et des interventions dispersées des élus normands. Ces échecs ont pour conséquence, 10 ou 20 ans plus tard, une situation inadmissible.

- Alors que les lignes Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Le Havre sont les lignes de trains intercités les plus bénéficiaires de France pour la SNCF\*, la durée des trajets est excessive, par rapport à celle d'autres villes du Bassin parisien : Paris-Le Havre en plus de 2h, Paris-Caen en 1h45, alors que Reims, Orléans, Le Mans, et au delà Lille, Metz-Nancy... bénéficient de dessertes plus rapides.
- S'y ajoute l'insuffisance des fréquences, (7 à 8 Paris-Caen/jour mais jusque 20 pour d'autres villes de taille équivalente dans le bassin parisien), et la médiocrité du confort (des trains saturés aux heures de pointe).
- Cette situation est bien imputable à l'abandon de plusieurs projets de rénovation, notamment autour des années 1990 et 2000.
- Elle est aussi imputable à la relative proximité de la capitale, sans « arrière pays » justifiant la grande vitesse (TGV), et sans propositions techniques alternatives jusqu'à ce jour.
- Enfin, elle provient aussi de la division de la Normandie, avec deux régions ayant agi chacune séparément auprès du pouvoir politico-technique.



\* Audit de l'activité 2004 des trains interrégionaux, réalisée par le cabinet Deloitte.

## L'irrigation des territoires

Nous devons tous faire converger les intérêts de la population dans ses diverses composantes socio-professionnelles, les intérêts des entreprises dans leur ensemble, et ceux du système universitaire et scientifique, pour **redynamiser l'ensemble du territoire normand**. Ceci intéresse tout le monde, même ceux qui ne circuleront pas sur cette ligne nouvelle. C'est bien l'aménagement du territoire, et pas seulement l'équipement du territoire, auquel doit répondre le réseau de circulation.

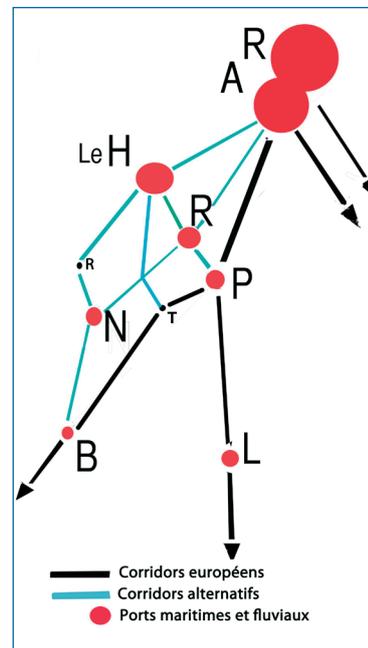
Les objectifs d'une nouvelle desserte se situent à plusieurs échelles géographiques :

- **Le positionnement international de la Normandie** est essentiel pour le fret compte tenu de la présence du premier pôle portuaire français, fortement concurrencé par les ports flamands. La médiocre desserte ferroviaire, en dégradation constante depuis des années, est un handicap lourd pour les ports et le commerce international français. Or il faut positionner la façade Manche-Atlantique comme un faisceau ouest des relations Nord-Sud traversant l'Europe.
- Cette amélioration doit aussi concerner les personnes, avec une connexion ferroviaire rapide et fréquente vers l'aéroport de Roissy comme vers le réseau TGV, ainsi que la perspective d'un renforcement des relations aériennes de Saint Gatien. Le tourisme international, source importante de revenus locaux, en serait renforcé.
- **Le positionnement national de la Normandie doit être amélioré pour lui rendre une attractivité perdue depuis les années 70.** L'organisation du système ferroviaire peut y contribuer, toutes les études le montrent, pour autant que les diverses composantes de la société sachent l'utiliser. Le fer pourrait alors reprendre des parts de marché à la route :
  - sur les liaisons des villes en direction de Paris : le réseau routier est encombré de véhicules qui surchargent les autoroutes et routes vers l'ouest de la capitale, quotidiennement mais aussi le week-end ;
  - sur les liaisons des villes normandes entre elles : objectif aussi important que le précédent, et affiché par RFF dans ce document. Or le réseau actuel ne permet pas des relations rapides entre les villes de part et d'autre de la Seine, puisqu'il a été conçu « en étoile » comme tout le réseau français. Ceci affecte les choix de localisation des entreprises et des individus ;

- **L'ensemble des services du réseau régional et local de circulation doit être repensé, en lien avec l'existence d'une ligne nouvelle et de gares nouvelles, avec une finalité d'aménagement.** Il faut permettre l'amélioration de la mobilité de tous avec moins de circulation routière. Cela relève d'actions concertées des collectivités impliquant le plus possible la population, gage de leur réussite: rabattement TER, renforcement du périurbain ferroviaire autour des grandes agglomérations, intermodalité. La desserte et l'accessibilité des gares devront être étudiées en ce sens et permettre un développement urbain plus équilibré et plus équitable des agglomérations.

L'amélioration des conditions de mobilité des personnes est une composante forte du développement durable. Le renforcement des relations avec Paris doit s'accompagner d'une restructuration régionale et locale des dessertes, tous modes confondus, en liaison avec les collectivités locales.

Les grands axes ferroviaires européens





## L'avantage du scénario C

Nous sommes en accord sur les points suivants :

- L'urgence de la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Mantes qui concerne tout le monde.
- Elle améliore directement tous les temps de parcours des villes desservies par le réseau actuel d'après le document de synthèse de RFF.
- Elle améliore aussi la situation en Ile de France.
- Elle implique le choix d'un mode de desserte de St Lazare et de Roissy, deux gares également importantes : St Lazare par son accès au cœur de Paris, La Défense pour sa jonction future avec le réseau du RER, notamment vers Roissy.
- Le faible intérêt collectif du tracé B, qui est le plus proche de la situation actuelle, mais pour une amélioration de temps de parcours très faible entre Paris et Evreux. Son coût est élevé par rapport au bénéfice attendu. Par contre, dans une perspective d'aménagement régional, il faut remettre en état de fonctionnement satisfaisant (rapidité, fréquence, confort) la desserte ferroviaire entre Evreux et Rouen.
- Le tracé C est préférable au tracé A parce qu'il est le seul à renforcer de façon significative et les relations entre Rouen et Caen, et les relations entre Le Havre et Caen, sans majorer significativement les temps de desserte des autres villes normandes par rapport à Paris. Il donne plus de force à un projet métropolitain normand.

C'est a priori le plus coûteux, mais à l'horizon où on se situe pour la réalisation de l'ensemble de la ligne... il nous paraît préférable justement de réserver l'avenir des relations intra normandes en partant sur cette option. **C'est pourtant le tracé C qui paraît le moins étudié dans le dossier.** Parce qu'il a sans

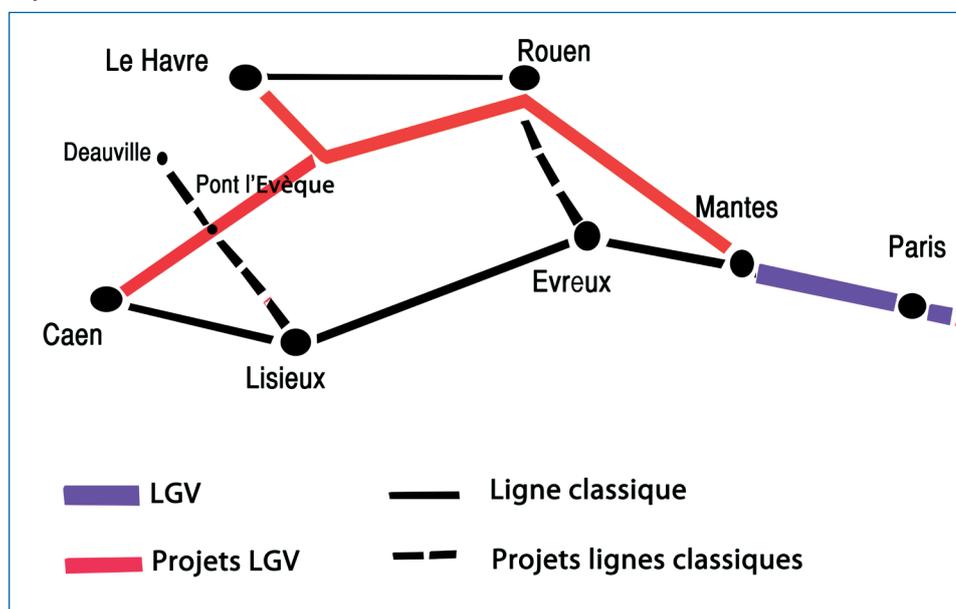
doute été conçu comme le scénario utopique. Mais les autres le sont aussi en termes de délais de réalisation, et il n'est pas dit, pour les autres scénarios, qui financera le nouveau tunnel sous la Seine à Rouen pour rejoindre le plateau.

- Le problème de la localisation des gares. Ce problème est posé pour chaque agglomération, mais il réclame une décision de court terme à Rouen compte tenu des problèmes de saturation et de longueur des quais de la gare actuelle.

Leur localisation implique une vision du développement social et spatial des agglomérations que portent les « projets urbains » qui doivent accompagner les projets techniques. Leur localisation implique aussi une réflexion à une échelle interrégionale. Dans le cadre du projet C, où il n'y a pas de remontée vers le plateau nord, c'est sans doute en longeant la vallée de la Seine au sud, avec un tronç commun le plus long possible en LGV, que l'on desservira au moindre coût Le Havre et Caen, voire un aéroport normand, avec une alternative vers Lisieux.

**Nous nous posons cependant de nombreuses questions** en analysant les coûts et les distances temps prévus pour chaque tracé : des temps de parcours souvent proches pour des scénarios différents, l'incertitude sur ce qui est ligne nouvelle ou ligne existante, la non prise en compte d'un tracé parallèle à l'autoroute jusque Caen, trop d'incertitudes sur les choix techniques des tunnels à Rouen et au Havre, avec les coûts qu'ils impliquent, la non prise en compte détaillée des problèmes de passage en zone industrielle et en zone de protection environnementale dans l'estuaire.

L'option C revisitée





## Un débat essentiel, des compléments nécessaires

Ce débat est essentiel, ses enjeux ne sont pas seulement techniques et financiers. Il doit être intégré à vision d'aménagement du territoire, dont la réalisation de voies de circulation est une composante nécessaire, intégrée à une finalité sociale.

Trois enjeux d'aménagement du territoire et de développement de la Normandie y sont liés :

- Le positionnement de la Normandie sur le faisceau ouest-européen, en complément d'un réseau passant par la région parisienne.
- Les Normands ne sortiront de leur mise à l'écart progressive des grands réseaux de circulation européens que par la réalisation de plusieurs croisements entre les relations nord-sud et est-ouest en Normandie.
- C'est aussi une condition de réalisation d'un grand Paris capable de se brancher sur des lignes maritimes internationales sans passer par le port d'Anvers.
- Les relations avec l'Île de France doivent être renforcées grâce à la réalisation d'une ligne nouvelle, en tout ou partie, pour éviter la poursuite des transferts de fret et de passagers vers la route. C'est un enjeu environnemental en même temps qu'un enjeu de développement économique de la Normandie.
- Les relations entre l'ensemble des villes normandes entre elles doivent être ré-étudiées, en lien avec l'objectif d'une LGV améliorant les relations entre les trois plus grandes villes.

C'est aux élus locaux de travailler ensemble pour renforcer, par une réorganisation des dessertes actuelles et la prise en compte de la pluralité des modes de transport, comme de l'avenir de l'automobile, les possibilités de mobilité de la population dans son ensemble. En effet, des voies fermées ou partiellement exploitées peuvent être ré-ouvertes, des solutions de pluri-modalité se développer. La liaison ferroviaire entre Evreux et Rouen doit être rétablie.

Des études complémentaires doivent permettre de mieux arbitrer entre les options A et C, de manière à trouver une solution qui assure à la fois un accès nettement amélioré de chaque grande agglomération à l'Île de France, et un rapprochement sensible entre elles.

La tenue d'un débat public doit aboutir à des propositions convergentes sur Paris-Mantes, et permettre la poursuite d'études à partir des observations pertinentes apparues lors du débat.

**Enfin, le projet ambitieux de l'Axe Seine mérite qu'existe une structure permanente de concertation, de façon à favoriser la mise en cohérence des initiatives institutionnelles et la mobilisation démocratique des populations dans la durée.**

### Résumé du cahier d'acteur

Les douze géographes universitaires pensent que le débat public doit permettre de prendre en compte les intérêts de la population normande dans sa diversité. Ces intérêts doivent être envisagés autant à l'échelle européenne et nationale, où la circulation des marchandises est un élément majeur du débat, qu'à celle de l'ensemble de la Normandie et de chacune des villes ou agglomérations.

La réalisation de la partie mantoise de la LGV est nécessaire et urgente, pour repositionner la Normandie comme territoire attractif dans l'espace national. Le choix entre les

scénarios A et C ne peut être fait en l'état des informations fournies. Puisqu'on travaille à longue échéance, il faut poursuivre les études. Des innovations technologiques susceptibles de réduire les coûts et les tracés de tunnels devraient être prises en compte.

Il faut mettre en place une instance permanente de concertation qui fasse cheminer le grand projet territorial d'axe Seine au bénéfice de la population de Normandie.

**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)