

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

CESER de Haute-Normandie



CESER DE HAUTE-NORMANDIE

Le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESER) est, avec le Conseil Régional, une des deux assemblées de la Région Haute-Normandie. Composé de représentants socio-professionnels, le CESER est consulté sur les documents principaux de la Région et peut émettre des avis sur tous les sujets d'intérêt régional.

Récemment, le CESER a voté un premier avis sur les fonctionnalités de la LNPN (janvier 2011) et un deuxième avis sur les enjeux liés au projet (mai 2011).

Le CESER veille à inscrire sa réflexion sur la LNPN dans le cadre du développement global de l'Axe Seine. Une action de grande ampleur, intitulée « l'Axe Seine... et moi » a d'ailleurs été engagée pour mobiliser le grand public sur ce projet.

Coordonnées

CESER - Hôtel de Région
5, rue Robert Schuman - BP 1129
76 174 Rouen CEDEX 1
viviane.beaupere@ceser.hautenormandie.fr

Une ligne nouvelle qui trouve son sens dans le cadre du développement de l'Axe Seine

Depuis de nombreuses années, le réseau ferroviaire entre Paris et la Normandie n'a pas fait l'objet des investissements indispensables au maintien de la fiabilité du service et nécessaires pour supporter la croissance du trafic. Il en résulte un déficit d'attractivité des territoires concernés. Devant ce constat, le CESER regarde avec grand intérêt le projet de ligne nouvelle proposé par RFF. Les acteurs socio-économiques normands, à travers ce cahier d'acteur, se prononcent pour des fonctionnalités précises et une inscription du projet dans une perspective globale d'aménagement du territoire.

En avril 2009, l'architecte Antoine Grumbach, lauréat du concours du Grand Paris, formule un projet visant à créer une ville linéaire multipolaire inscrite dans la nature. Cette ambition est reprise par le Président de la République, qui propose de faire « *le choix stratégique que nous dicte la géographie : Le Havre est le port du Grand Paris et la Seine est l'axe nourricier autour duquel la métropole à vocation à s'organiser* ».

Les acteurs normands se sont rapidement approprié ces ambitions, pour promouvoir la mise en valeur de leur territoire. L'objectif est celui d'un développement conjoint, partenarial et respectueux des trois régions Haute-Normandie, Basse-Normandie et Ile-de-France. Mais au-delà, il s'agit bel et bien d'un engagement national fort pour ouvrir la France sur l'Europe et le monde : la LNPN en serait le premier acte.

Le CESER insiste pour que tous ces éléments de contexte soient mis en avant par les porteurs d'un projet auquel un éclairage géostratégique donne tout son sens. Il est primordial d'affirmer dès maintenant que la rentabilité financière de cette nouvelle infrastructure ne peut être assurée que sur la base d'un projet global pour la Normandie et l'Ile-de-France.

Ce projet global doit s'appuyer sur les grands atouts dont bénéficie le territoire normand :

- **un atout géostratégique**, lié à la position privilégiée de la région le long de la mer la plus fréquentée du monde et à l'irrigation du territoire par la Seine qui relie le Havre, port de mer en eau profonde, à l'Ile-de-France, une des plus puissantes régions économiques d'Europe,
- **un atout économique**, du fait de la présence de filières de premier plan (énergie, automobile, aéronautique, logistique...), d'une agriculture diversifiée et de sites touristiques mondialement connus,
- **un atout environnemental**, lié à la richesse et à la préservation des espaces naturels le long du fleuve, du littoral et sur l'ensemble du territoire.



Une série de fonctionnalités indispensables

A la lecture du dossier du maître d'ouvrage, le CESER retrouve les fonctionnalités qu'il juge essentielles. Schématiquement, elles peuvent être regroupées en trois catégories dont le classement ci-dessous ne reflète aucune hiérarchisation.

Agir sur la rapidité, la fréquence et la fiabilité des liaisons entre la Normandie et l'Île-de-France

Les bénéficiaires de la LNPN seront communs à l'ensemble des sites desservis sur les territoires normands et franciliens. L'objectif principal est de permettre un accès simplifié à plusieurs points d'entrée stratégiques recensés ci-dessous.

— En Île-de-France, trois accès sont prioritaires :

- **la gare de Saint-Lazare** : elle présente l'avantage d'une arrivée dans Paris *intra-muros*, au cœur d'un quartier économique important, qui représente la plus forte densité d'emplois de l'Île-de-France,
- **La Défense** : premier quartier d'affaires européen, le secteur de La Défense-Grande Arche constitue un point d'arrivée indispensable pour les acteurs économiques, qui permettrait l'interconnexion avec les RER A et E prolongé, ainsi qu'avec le futur métro automatique,
- **l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle** : deuxième aéroport européen en termes de trafic, Roissy est relié au réseau national des trains à grande vitesse. L'accès sans rupture de charge reste une priorité.

— En Normandie, le projet favorisera la desserte de l'ensemble du tissu urbain, dont la population des trois principales aires urbaines (Rouen/Elbeuf, Le Havre et Caen) atteint près de 1,3 million d'habitants.

Globalement, la desserte de ces lieux devra être combinée à une série d'aménagements permettant d'accroître le confort des voyageurs : des temps de parcours réduits, des fréquences et des amplitudes plus élevées et un matériel roulant mieux aménagé.

Participer à la cohérence de l'aménagement du territoire normand

RFF propose trois scénarios de passage pour la ligne nouvelle à l'Ouest de Mantes. Quelle que soit la localisation du point de débranchement pour aller d'une part vers Caen et d'autre part vers Le Havre, le « Y » aura vocation à jouer le rôle de carrefour pour une diffusion en étoile du réseau ferroviaire vers les territoires non-desservis par la LNPN.

Le SRIT¹ de Haute-Normandie a mis en évidence la faiblesse caractérisée des liaisons régionales et interrégionales, alors même que le trafic local est important. La ligne nouvelle, grâce à un schéma de desserte approprié, aura pour fonction de relier entre elles les grandes villes normandes (Rouen, Le Havre, Caen, Evreux et Cherbourg). Les pôles secondaires ne devront pas être oubliés, qu'il s'agisse de ceux figurant sur le tracé (Bernay, Lisieux,

Louviers, Yvetot...) ou des localités situées à l'écart de la ligne (Barentin, Fécamp, Dieppe...). Pour ces dernières, le cadencement des dessertes TER devra être en concordance parfaite avec le trafic de la LNPN.

Contribuer au développement du fret

Les perspectives de développement de l'économie normande s'appuient fortement sur les activités portuaires. Ces dernières offrent un potentiel de croissance important, encore mis en évidence récemment dans un rapport de l'OCDE². A titre d'exemple, la création de Port 2000 au Havre témoigne d'un objectif de concentration et de massification des trafics, rendant une ligne nouvelle indispensable, car les sillons sont aujourd'hui en nombre

TRANSPORT DE CONTENEURS PAR LE TRAIN

Le Havre	Anvers	Rotterdam	Hambourg
42	137	261	750

Nombre de trains de conteneurs par semaine depuis et vers les ports du nord-ouest de l'Europe en décembre 2010. Source : Autorités portuaires

insuffisant pour espérer concurrencer les grands ports du Nord de l'Europe (voir tableau ci-dessous).

La LNPN, en absorbant les flux voyageurs, permettra d'intensifier les flux entrants et sortants de marchandises entre Paris et la Normandie, sur le tronçon historique, étant donné que la modernisation du tracé Serqueux-Gisors ne peut permettre de répondre à elle seule à cet objectif. Concomitamment, l'extension de l'hinterland des ports normands sera rendue possible grâce à des itinéraires de contournement de l'Île-de-France. A l'échelle européenne, la LNPN permettra de renforcer les itinéraires est-ouest, contrebalançant ainsi la tradition de développement nord-sud des grands couloirs d'échanges.

1. Schéma Régional des Infrastructures de Transports

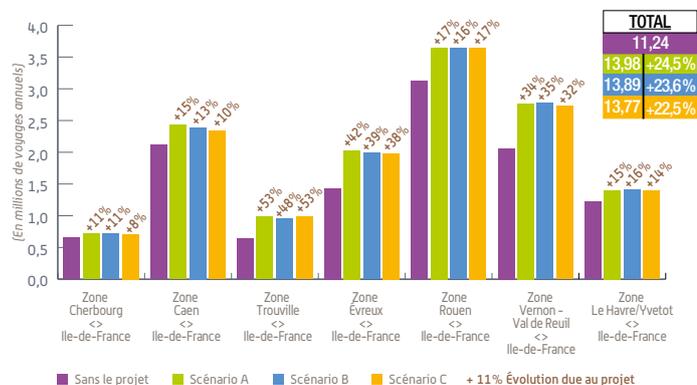
2. Merk, O., et al. (2011), *Compétitivité des villes portuaires : Le cas de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) - France*, Éditions OCDE



En définitive, le CESER souligne une double nécessité :

- d'une part, la construction d'une ligne nouvelle est indispensable au respect des objectifs de temps de parcours, de desserte et de fiabilité demandés par les acteurs normands et franciliens,
- d'autre part, des investissements importants et pérennes devront être réalisés sur la ligne historique concomitamment à la LNPN pour permettre d'assurer la qualité des dessertes régionales et l'essor du fret ferroviaire.

LES TRAFICS DE VOYAGEURS ENVISAGÉS EN 2025 ENTRE LA NORMANDIE ET L'ILE-DE-FRANCE



Graphique RFF, dossier du maître d'ouvrage pour le débat public Projet LNPN.

Des critères de viabilité

La globalité dans laquelle doit s'inscrire la LNPN impose d'analyser l'intérêt du projet au regard de considérations économiques, sociales, territoriales, environnementales et financières. Sur un certain nombre d'interrogations, le CESER tient à donner ici sa vision, en se basant sur le dossier du maître d'ouvrage.

La grande vitesse pour quoi faire ?

Compte tenu des distances sur le périmètre du projet, la vitesse des TGV classiques (320 km/h) n'est pas adaptée. En revanche, une vitesse de 250km/h, permettant la circulation d'un matériel moins coûteux et plus économe en énergie, semble être une solution acceptable. Les temps de parcours requis (Caen/Le Havre à 1h15 de Paris et Rouen à 45 minutes) sont respectés. Au demeurant, on notera que la répartition modale actuelle des déplacements offre de grandes opportunités de développement pour le rail : en effet, seuls 26% des voyageurs entre la Normandie et l'Ile-de-France choisissent le fer. Cette part chute à 7% pour les déplacements intra-normands.

La grande vitesse ferroviaire est un instrument de développement économique et d'attractivité dont l'arrivée sur un territoire doit être soigneusement anticipée. Les LGV génèrent un effet d'induction incontestable sur des personnes qui ne voyageaient pas auparavant. Pour les entreprises, il y a un effet évident sur la compétitivité. Cependant, il faut garder à l'esprit qu'une LGV stimule le développement plutôt qu'elle ne le déclenche. Autrement dit, la réussite est une question de stratégie d'entreprises et de coordination des acteurs. Pour que de grandes entreprises nationales ou internationales s'implantent, un vrai projet régional devra leur permettre d'optimiser leur investissement.

Il ressort d'une étude menée par le CESER (*les enjeux du projet de LNPN*, mai 2011) que les principales filières haut-normandes ont pris conscience de l'impact potentiel de la LNPN sur leur développement. A ce titre, elles soutiennent toutes le projet et sont appelées à jouer un rôle moteur pour le rendre incontournable. Il leur appartient de se mobiliser et de se choisir un chef de file.

Quel impact social et territorial ?

Le projet aura un impact durable sur l'emploi via l'attractivité qu'il suscitera sur les entreprises. De plus, on attend de la LNPN un respect exemplaire des règles sociales dans sa réalisation technique, son exploitation et sa maintenance. Par ailleurs, les déplacements constituent une préoccupation quotidienne de la population. Au-delà des gains de temps envisagés, les usagers arbitreront le choix de leur mode de transport en fonction de son coût. Une politique tarifaire incitative devra donc accompagner la LNPN. Par ailleurs, les navetteurs sont nombreux sur les tronçons concernés et ont pris l'habitude d'utiliser le train sans contrainte sur le choix de l'horaire, c'est pourquoi l'obligation de réservation n'est pas acceptable.

Quel respect des milieux humains et naturels ?

La LNPN traversera des zones très marquées par l'occupation humaine ou naturelle. C'est pourquoi les choix qui présideront au dessin du tracé de la LNPN devront être faits avec discernement et répondre à certaines préoccupations :

- Les espaces naturels traversés sont nombreux et fragiles : la biodiversité y est exceptionnelle et la LNPN ne devra pas mettre en danger les corridors écologiques, matérialisés par les trames vertes et bleues,
- L'attention portée à l'insertion paysagère de la LNPN devra permettre de limiter au mieux les désagréments inhérents à toute nouvelle infrastructure, notamment les nuisances sonores et visuelles,
- Les infrastructures de transports sont fortement consommatrices de terres agricoles. A l'instar de la solution adoptée lors de la construction de l'A28, un système de compensation d'emprises et de réparation des préjudices devra être mis en place.



Idéalement, la LNPN devra utiliser les emprises foncières existantes, notamment routières. Il faudra également encourager la reconversion des friches industrielles pour répondre aux projets de développement liés à la ligne nouvelle, en particulier pour le positionnement des zones logistiques. Parallèlement, l'émergence d'une politique multimodale de grande ampleur permettra d'optimiser la circulation des marchandises.

Comment financer le projet ?

Le coût total des investissements en infrastructures est estimé entre 10 et 14 milliards d'euros. Si l'on décompose le calcul, on note que l'écart s'explique principalement par les options de passage à l'Ouest de Mantes : 6 milliards d'euros sont nécessaires à la mise en œuvre des scénarios A et B, contre 9 milliards pour le scénario C. Il faudra ajouter à cela l'achat d'un nouveau matériel roulant, estimé entre 20 et 25 millions d'euros par rames.

Le CESER plaide pour une approche financière globale et réaliste du projet. Ainsi, le phasage des opérations prioritaires ne devra pas compromettre l'entière réalisation de la ligne nouvelle. De plus, les investissements consentis trouveront leur légitimité uniquement dans le cadre de la concrétisation du projet Axe Seine, tel que porté par le Commissariat au Développement de la Vallée de la Seine.

Sur la question de l'ingénierie financière, aucune forme de financement ne peut-être écartée a priori. Deux éléments seront déterminants :

- une recherche de fonds qui sera mise en œuvre le plus en amont possible par tous les partenaires potentiels,
- un engagement fort et pérenne de l'Etat, le projet répondant en grande partie à l'ambition nationale d'ouvrir la métropole parisienne sur la mer et sur le monde.

La mise en place d'une gouvernance adaptée est prioritaire

Le projet de LNPN a été élaboré depuis septembre 2009 dans la concertation, avec l'ensemble des acteurs institutionnels et territoriaux. Ce processus a permis de recueillir au mieux les attentes de chacun et le CESER s'en félicite. La mobilisation populaire est désormais indispensable pour rendre le projet incontournable aux yeux des décideurs régionaux et nationaux.

La nomination d'un Commissaire au Développement de la Vallée de la Seine est un indice intéressant de la volonté d'engagement de l'Etat dans un projet global, même si sa lettre de mission n'inclut pas de façon spécifique la LNPN. Toutefois, la construc-

tion d'un grand programme d'aménagement de l'Axe Seine est la condition indispensable à la mise en place de la ligne nouvelle.

La question de la gouvernance des projets doit donc être portée au centre du débat. La grande échelle imposera le pragmatisme. Le CESER appelle les décideurs publics et politiques de l'Etat et des collectivités à s'entendre au-delà des postures partisans pour faire aboutir dans les délais annoncés ce projet majeur pour la Normandie, l'Ile-de-France et plus généralement pour la France et l'Europe.

Résumé du cahier d'acteur

Au-delà de l'intérêt réel que représente la LNPN pour la Normandie et l'Ile-de-France, il s'agit également du premier maillon d'un projet majeur pour la France et l'Europe. Il devra répondre aux fonctionnalités demandées, pour servir de manière égale les intérêts des normands et des franciliens, tant pour les voyageurs que pour le fret. De plus, le CESER garde en perspective la dimension géostratégique du projet, à savoir ouvrir la région capitale sur sa façade maritime. Cette ambition est louable mais elle implique un engagement sans faille de l'Etat, tant sur le plan politique que sur le plan financier.

Par ailleurs, la Normandie doit se montrer coopérante et conquérante : elle dispose des atouts nécessaires pour inscrire le projet de LNPN dans le cadre d'un développement global de l'Axe Seine et du Grand Paris. C'est pourquoi il conviendra de trouver un juste équilibre entre :

- l'urbanisation et le maintien du tissu rural,
- le développement économique et les réponses aux besoins de la population,
- la préservation de l'environnement et la réalisation des infrastructures nécessaires au bien-être des populations.

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)