

LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE (LNPN)

Contribution du conseil général de la Manche Débat public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Le Département compte **52 conseillers généraux**.

Élus de proximité ayant une bonne connaissance de la vie quotidienne des habitants, ils participent à la définition de la politique générale du Département.

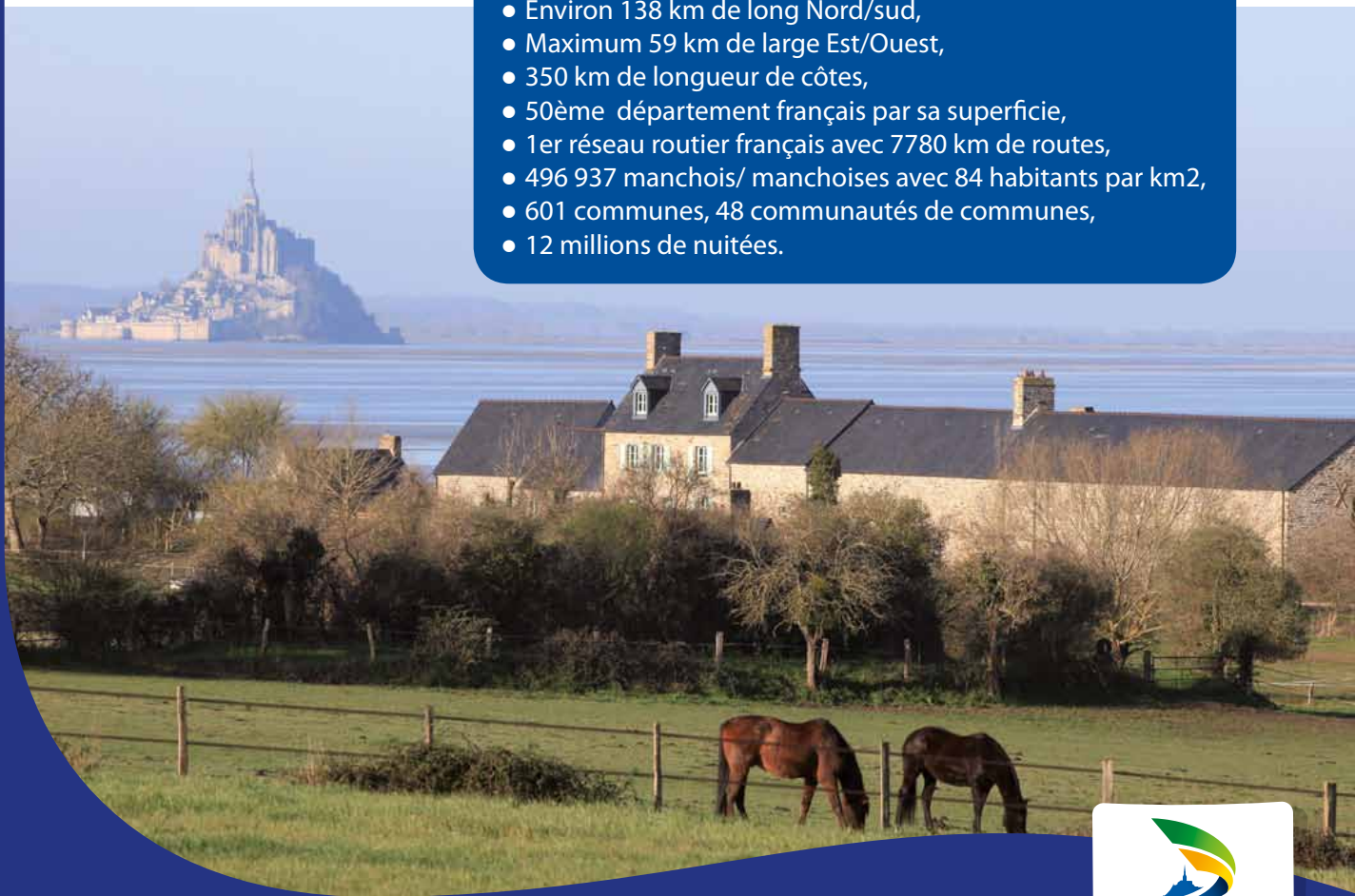
Ils ont l'avantage d'être des hommes de terrain : ils sont en permanence au contact de la population de leurs cantons, et remontent sans cesse les informations auprès des commissions.

L'exécutif du conseil général de la Manche est composé d'un président, de 6 vice-présidents, de 25 conseillers délégués. Un nombre réduit de vice-présidents pour une meilleure gouvernance, simplifiée et rationalisée.

Une équipe restreinte mais parallèlement renforcée par 20 conseillers généraux en charge d'une compétence bien définie en accord avec le projet annuel de performance voté le 2 juillet 2010.

La Manche en chiffres....

- 5 938 km² de superficie,
- 29,6 % de la Basse Normandie,
- Environ 138 km de long Nord/sud,
- Maximum 59 km de large Est/Ouest,
- 350 km de longueur de côtes,
- 50ème département français par sa superficie,
- 1er réseau routier français avec 7780 km de routes,
- 496 937 manchois/ manchoises avec 84 habitants par km²,
- 601 communes, 48 communautés de communes,
- 12 millions de nuitées.



■ LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

Il s'articule autour de trois propositions initiales approuvées par le Comité de pilotage des études qui s'est réuni pour la dernière fois le 18 mai dernier. Sur ces trois propositions, les membres du comité de pilotage privilégient le scénario A qui permet de relier Caen et Paris en 1h15 avec un Y pour la jonction vers Caen ou Le Havre à Louviers.

Lors des réunions locales des contributions ont été recueillies et un scénario complémentaire AB a été proposé, tentant d'allier les avantages des deux scénarii A et B (temps de parcours entre Rouen et Caen inférieur à une heure ; passage le plus proche possible d'Evreux avec la possibilité d'une gare nouvelle ; tracé suffisamment direct vers Caen pour éviter la construction d'un nouveau tronçon entre Bernay et Lisieux ; nombre de traversées).

Le département de la Manche ne disposera pas directement d'amélioration de son infrastructure dans le cadre de ce projet, mais bénéficiera du gain de temps sur le trajet Paris-Caen.

La LNPN doit permettre de redynamiser Paris et l'Île de France. En effet, Paris est la quatrième ville mondiale, mais qui est la seule à ne pas avoir de façade maritime quand bien même 90% des marchandises circulent désormais par la mer.

■ L'INTÉRÊT DU PROJET LNPN POUR LE DÉPARTEMENT DE LA MANCHE.

Le département de la Manche ; ce territoire presque île, a une configuration géographique particulière.

En effet, « on n'y passe pas », « on y vient ». La Manche, particulièrement le Cotentin avec l'agglomération cherbourgeoise, a longtemps été pénalisée pour rejoindre les grands aéroports et les gares, ainsi que la capitale.

Depuis la fin des années 90, la Manche a été désenclavée : réalisation de l'A 84, achèvement de l'interconnexion en voies rapides avec la RN 13 via la RN 174, contournement Est de Cherbourg, réalisation d'une infrastructure numérique haut débit, aménagement des gares et électrification de la ligne.

Toutefois, si la Manche n'est plus enclavée, elle reste éloignée. En termes de distance temps, l'offre de moyens de communication ne répond pas aux impératifs économiques, ni aux attentes sociales.

Il s'agit de fertiliser notre territoire par le biais de cette nouvelle ligne ferroviaire, d'élargir le bassin d'emplois afin d'attirer des cadres.

La LNPN pourrait contribuer au « rapprochement » de la Manche et permettre ; d'une part, son développement économique ; d'autre part, d'accentuer ses démarches en termes de développement durable.

► INTÉRÊT SUR LE PLAN ÉCONOMIQUE

La Manche doit s'inscrire comme l'arrière pays ou « hinterland » du Grand Paris et être la zone d'influence et d'attraction économique des ports normands associés (PNA) : le port de Cherbourg et le port de Caen-Quistreham.

Des circuits raccourcis rapprochent les lieux de production et les lieux de décision. Cette évolution pourrait impacter plusieurs secteurs d'activité :

● L'agriculture

Notre département a une forte tradition rurale, il est renommé pour l'élevage bovin, le lait et les produits laitiers, ainsi que pour la production légumière.

L'agro-alimentaire et l'agro-industrie bénéficieront de cette ligne ferroviaire et connaîtront un réel essor. Ceci est indispensable à la filière légume qui valorise la production locale du Val de Saire et du Centre Manche.

Cette ligne permettra d'optimiser les prélèvements fonciers agricoles, d'accentuer la démarche de gestion économe et partagée de l'espace rural déjà initiée par le conseil général et la Chambre d'agriculture de la Manche.

La filière cheval, qui est enracinée dans la tradition économique de notre département, se structure et se développe. Elle verra également un fort intérêt à l'implantation de cette ligne.



● Les produits de la mer

Le secteur des produits de la mer, particulièrement en lien avec les criées de Granville et de Cherbourg, bénéficiera de circuit court et élargira ses débouchés.

C'est le cas de la conchyliculture, de la mytiliculture, des crustacés, de la pêche ou des fermes aquacoles (exemple de la ferme marine qui est en rade de Cherbourg).

Ces filières sont en cours de consolidation, notamment sur la transformation des coquillages et des crustacés, mais elles peuvent encore se développer au vu du caractère maritime de notre département.



● L'industrie

Le port de Cherbourg renforcera sa coordination interportuaire, en complément des ports du Havre (1er port de France pour les conteneurs) et de Rouen (1er port européen pour les céréales).

Sa proximité avec le sud de la Grande Bretagne et les îles anglo-normandes est un atout majeur. De chaque côté de la Manche, à moins d'une demi journée des littoraux, les deux agglomérations londonienne et parisienne pèsent de façon symétrique. Les littoraux sont de plus en plus densément occupés : ports de pêche, ports de plaisance, ports de commerce, jalonnent la Manche jusqu'au goulet de Douvres et de Calais. Ces ports sont très souvent saturés.

La LNPN et le développement du Grand Paris sont pour le territoire national une opportunité exceptionnelle en s'appuyant sur le développement de l'activité du port de Cherbourg.

L'industrie nautique est une activité dynamique dans la Manche, elle connaîtra un réel essor grâce à la LNPN.

Cela sera le cas des bateaux de plaisance, de la construction de navires civils, de la construction de bâtiments de guerre ou de la réparation et de la mécanique navale, notamment dans le nord du département.

Le bassin de Cherbourg a bénéficié d'un Plan Local de Restructuration (PLR) suite à la libération des ateliers de l'entreprise DCN en 2006. La filière nautique est identifiée comme une opportunité exceptionnelle de rebond économique. Ce secteur d'activité nécessite une interconnexion rapide avec les grandes capitales, sièges de donneurs d'ordres et d'une clientèle à haut potentiel économique.

La Normandie sera alors la première porte d'entrée maritime de l'Europe, elle sera à la fois l'une des plus proches de l'océan et de la région parisienne. Une part de l'histoire de la Normandie s'est construite sur cette position maritime, elle pourra désormais constituer une dimension majeure de son avenir.

La candidature pour l'installation d'hydroliennes au large du Cotentin, sera renforcée par la nouvelle desserte ferroviaire. Cela sera l'occasion de faire naître une véritable filière industrielle européenne dans ce domaine. La LNPN est donc une opportunité pour un rebond industriel national.

L'ampleur et la qualité du réseau routier dans la Manche facilite les échanges entre les lieux de production et les lieux de distribution.

La Manche connaît le développement de nouvelles activités économiques, notamment dans la monétique, l'électronique ou l'électrique. Elle est résolument tournée vers l'avenir, la LNPN s'inscrivant dans sa stratégie territoriale.

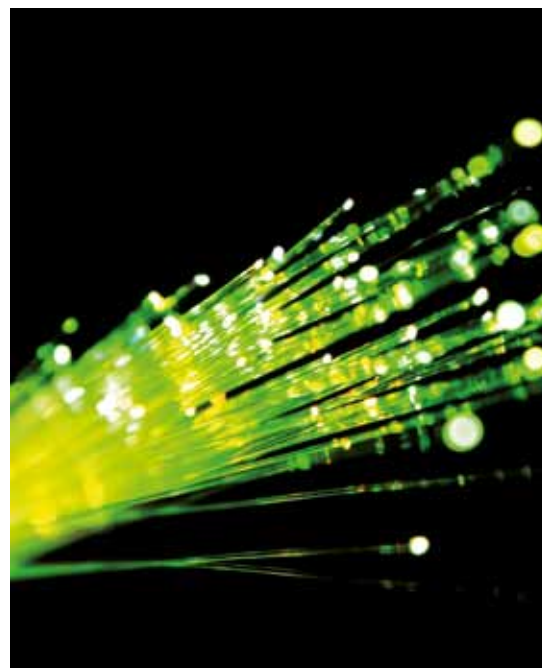


● Le numérique

Le département de la Manche a fortement investi dans le développement numérique sur l'ensemble de son territoire, en créant Manche numérique, un syndicat mixte reconnu au niveau national pour sa capacité à innover et ses initiatives.

Le haut débit est vecteur de modernisation, de désenclavement des zones d'activité et de développement économique. Le développement numérique a également été l'occasion pour le conseil général d'améliorer les services aux usagers, de simplifier les démarches administratives (exemple: accès aux archives départementales; suivi des dossiers d'allocation personnalisée d'autonomie en ligne).

Le développement du numérique dans la Manche permet l'installation d'entreprises, voire de micro entreprises qui ont joué la carte de la qualité de vie. Grâce à la ligne LNPN, ce secteur pourrait connaître un accroissement du fait de la proximité accrue au sein du Grand Paris et de l'ouverture vers des échanges internationaux.



● Le fret

La LNPN permettra de développer le fret ferroviaire en reliant le réseau de transport européen, ainsi que les axes est/ouest et nord/sud, puisque la LNPN doublera la ligne actuelle. Cette dernière devant ainsi disponible toute la journée pour les transports de marchandises.

Ceci est une formidable opportunité pour le port de Cherbourg et l'économie française. La Manche, presque constituant un ponton avancé sur la route maritime la plus fréquentée du monde, pourra capter une forte activité fret de marchandises, depuis et vers la façade atlantique.



● La recherche

Elle sera développée dans le domaine maritime en s'appuyant sur la coopération des centres de recherche et des établissements d'enseignement supérieur existant (exemple de l'Institut national des techniques de la mer à Cherbourg).

La recherche sera en mesure de créer des centres de recherche en vue d'exploiter les énergies renouvelables liées à la mer, en lien avec le projet industriel autour du mix-énergétique. Le Cotentin devenant un cluster énergétique, fer de lance d'un nouveau industriel.

La recherche liée à la filière cheval connaîtra un développement, notamment sur la biologie et la médecine vétérinaire. Le haras de St-Lô constitue un centre de compétence et d'ingénierie dans ce secteur.



● Le tourisme

Le tourisme représente 32 200 emplois salariés en Basse-Normandie. La consommation touristique représente 8% du PIB de cette région, c'est dire l'intérêt d'un rapprochement de notre département avec les aéroports, les gares et le Grand Paris.

La Basse Normandie bénéficie d'environ 470 km de côtes. La Manche bénéficie d'un fort potentiel, elle a des kilomètres de rivières en eaux vives, des zones humides, notamment avec les marais du Cotentin, des estuaires.

La LNPN facilitera la venue de touristes attachés à la qualité de ces espaces naturels protégés, ceci contribuera à les valoriser. Une conjonction d'atouts favorise la navigation dans la Manche : l'importance et la beauté du littoral, la proximité des îles anglo-normandes et de la péninsule bretonne. L'augmentation de la plaisance explique la nécessité d'agrandir les ports existants et d'y créer des anneaux supplémentaires. La proximité accrue de l'Île de France verra la valorisation des activités nautiques.

Les chemins de randonnée de la Manche, avec l'exemple des chemins des douaniers du Val de Saire ou de la Hague, font partie des attraits touristiques de notre département.

Les atouts historiques et culturels de la Manche pourraient également être valorisés. En effet, la moitié des touristes dans le monde a une motivation d'ordre culturel. Bien évidemment, au sud du département, la LNPN facilitera les déplacements vers le Mont Saint Michel et accentuera toute l'activité économique y afférent. Plus de 3 millions de personnes visitent le Mont Saint Michel tous les ans.

En 2008, le nord du département a vu les tours de la Hougue et de l'île de Tatihou classées au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Sa valorisation constitue désormais un potentiel touristique majeur. De surcroît, la récente Cité de la Mer sur Cherbourg accueille déjà 250 000 visiteurs par an et pourra voir son taux de fréquentation augmenter. Des festivals de renommée internationale, tel que l'est Jazz sous les pommiers, pourront asseoir l'image culturelle de la Manche.

Le département connaît également un nombre élevé d'hôtels, de gîtes et de chambres d'hôtes qui pourront voir leur activité accrue grâce à un trajet ferroviaire plus court.

On peut espérer un développement de l'économie résidentielle qui existe déjà sur les zones littorales, cela deviendra un enjeu de l'attractivité de notre territoire. La Manche à l'échelle du Grand Paris procurera un lieu de vie et de lien social de qualité et préservé.

Il y aura des impacts sur le domaine, des services à la personne, des services de santé, des équipements culturels et sportifs.



► INTÉRÊT SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

● Transports

L'engagement n° 27 du Grenelle de l'environnement vise à doubler le réseau de Lignes Grandes Vitesses (LGV) à l'horizon 2020 afin d'offrir plus d'alternatives à la voiture et à l'avion.

La LNPN s'inscrit sur le plan national, dans la continuité du Grenelle de l'environnement et sur le plan local, dans la démarche de l'agenda 21 « Planète Manche ».



● Développement vert

Cette ligne ira dans le sens du développement d'une croissance verte dans les domaines d'excellence économique de la Manche.

Le développement économique généré par la LNPN sera respectueux de l'environnement, en s'appuyant sur les traditions agricoles et industrielles de la Manche.

La configuration sociogéographique du département incite à proposer une liaison ferroviaire performante vers les grands pôles économiques, sur la base du développement durable.

Le conseil général de la Manche réuni le 13 octobre dernier, a adopté unanimement ce document.

Ce projet de Ligne nouvelle Paris Normandie est une belle ambition pour la Manche et contribuera à son développement pour son intérêt et l'intérêt national.

De plus, il se conjuguera parfaitement avec les projets enclenchés par le conseil général de la Manche et notamment avec la démarche de prospective qui débutera début 2012 et dont une des thématiques est « La mer comme solution du futur » avec un axe de réflexion sur le réseau des ports Manche / mer du Nord, la plaisance, le trafic maritime et les énergies nouvelles marines.



Conseil général de la Manche

02 33 055 550

50050 Saint-Lô cedex

manche.fr



LA MANCHE
CONSEIL GÉNÉRAL