

Pour une amélioration de la desserte ferroviaire du territoire dieppois



Le développement du réseau ferré a permis d'accroître la mobilité en France. La vitesse de déplacement a considérablement augmenté ayant pour conséquence une contraction de l'espace-temps. Cependant, si pour certaines villes desservies par une ligne à grande vitesse, le territoire s'est rétréci, pour d'autres, le territoire est resté immobile, inerte. Or, il est fondé de prétendre que l'absence ou la vétusté des moyens de transport, ce qui est le cas sur notre territoire, contribuent à provoquer un enclavement des territoires, ce qui entraîne des difficultés économiques et sociales.

Partant du principe que le développement, tant économique que social, d'un territoire dépend de son accessibilité à toutes les échelles, le territoire du bassin de vie dieppois, représentant plus de 200 000 habitants, se doit d'être desservi par un réseau ferroviaire de qualité aussi bien pour la population qu'à destination des entreprises.

1. Un réseau ferré au service de la population.

En 1930, le trajet Paris-Dieppe durait 1h45 en auto-rail (relation directe). Aujourd'hui, les temps de parcours oscillent entre 2h10, dans le meilleur des cas, et 3 heures.

Alors que le système de transports de notre pays s'est amélioré au plan de la qualité, de la rapidité et de la fiabilité, le temps de parcours pour relier la capitale française, et les grandes métropoles françaises à la ville-centre de notre territoire est plus long que 80 ans auparavant.

D'ailleurs, à ce titre, lors du colloque Paris-Rouen-Le Havre du 4 mai 2010, Guillaume PEPY, président de la SNCF, indiquait que : « *la SNCF a une dette envers la Normandie* ».

Son constat rejoint le nôtre : retards sur la ligne, durée des trajets inacceptable, trains vétustes, correspondances mal étudiées – les Dieppois sont tributaires des conditions de desserte de la ligne Paris-Le Havre... Le service en matière de transport sur le territoire décline.

Par ailleurs, on ne peut faire l'impasse sur les orientations nationales, notamment la politique tarifaire qui éloigne les familles modestes du transport ferroviaire.

Il faut que dans les prochaines années, les pouvoirs publics prennent les mesures nécessaires pour remédier à cette situation.

Nous ne sous-estimons pas les contraintes financières. Cependant la rentabilité des investissements ne peut se limiter à cette seule dimension et ne doit pas prendre le pas sur les missions de service public.

La ligne Dieppe-Rouen :

Compte-tenu de l'augmentation régulière des usagers sur cette ligne et de la mise en place du cadencement au début des années 2000, les capacités d'écoulement du trafic s'avèrent insuffisantes du fait, notamment, de la voie unique entre Dieppe et Clères.

► Pour en accroître le débit, le **doublement de la voie Dieppe-Rouen** s'avère donc indispensable sur certaines portions (dont Auffay-Longueville).

► **L'électrification de la ligne Dieppe-Rouen** est une des conditions pour améliorer la fiabilité et la régularité des circulations, améliorer la compétitivité du transport ferroviaire et contribuer au développement durable comme stipulé dans le Grenelle de l'Environnement.

On peut s'étonner que notre région, qui se situe aux premières places pour la production d'énergie électrique, enregistre un tel retard en matière d'électrification de ces lignes.

► **Il est nécessaire d'améliorer les correspondances en gare de Rouen.** Les délais de correspondances devraient osciller entre 5 et 10 minutes maximum.

► **Il convient de faciliter l'utilisation du train sur l'ensemble de la ligne** pour mieux prendre en compte les besoins des populations du territoire. Pour cela, **il faut utiliser les gares intermédiaires pour capter de nouveaux usagers** ; ainsi une desserte plus étoffée de la gare de Saint-Aubin-sur-Scie répondrait à des besoins de déplacements pour les localités avoisinantes (exemple Offranville).

► **Mieux prendre en compte la diversité des motifs de déplacement.** Les réponses à apporter ne peuvent se limiter aux transports de la vie quotidienne (domicile-travail, université). En effet, notre territoire profite d'un tourisme de proximité (Île de France, départements limitrophes) et ce, tout au long de l'année. Ce tourisme provoque un engorgement du réseau routier, le train apparaît alors comme une alternative idéale pour acheminer les touristes. De fait, la dimension touristique de notre territoire nécessite une desserte conséquente et appropriée, notamment en termes

d'horaires, de correspondances et de fréquences les samedis, dimanches, jours fériés et plus généralement pendant la période estivale..

2. La ZAC Dieppe Sud.

Aujourd'hui, habiter et travailler au plus près des gares et des centres de ville constituent un mode de vie permettant le développement de quartier tout en minimisant les coûts en espace, en temps et en énergie.

La ZAC Dieppe Sud s'appuie sur la création d'un pôle multimodal dont la gare est le centre. La gare devient alors le cœur d'un quartier où se développera un pôle tertiaire et administratif. Le parti-pris de ce quartier de vie emblématique et de ce pôle économique et tertiaire est de limiter l'impact de la voiture en ville et sur le front de mer, avec notamment la mise en place d'une navette électrique.

Ainsi dans le cadre de la ZAC Dieppe Sud, un travail est mené pour optimiser et redéfinir le rôle du réseau ferroviaire en gare de Dieppe. La suppression de voies de service d'évolution pour le fret s'inscrit dans une redéfinition de l'occupation des espaces, avec notamment la construction d'un parking-silo.

La remise en service du raccordement de Saint-Pierre constitue un préalable à ces aménagements. Elle participe à la redynamisation de l'activité fret.

3. Le développement de l'intermodalité.

La gare, centre névralgique de notre nouveau réseau de bus, doit s'intégrer, avec une volonté de développer l'intermodalité (vélo, bus, trains, navette électrique), comme un lieu de passage qui doit être accompagné par une desserte satisfaisante des voyageurs. La gare c'est un lieu stratégique dans lequel de nombreuses personnes gravitent.

L'intermodalité, en connectant les modes de transport, est au cœur des potentiels d'amélioration des transports publics. C'est une nécessité directement induite par l'imbrication des réseaux.

Une des clefs de réussite de l'intermodalité réside dans la possibilité d'enchaîner des séquences différentes sans désorienter. Il s'agit donc de favoriser les complémentarités avec les autres modes de transport.

On attend alors de l'intermodalité qu'elle prenne en compte la continuité, la compatibilité, la cohérence, la lisibilité et la complémentarité entre plusieurs modes de déplacement selon leurs domaines de pertinence respectifs.

Cette notion doit se traduire concrètement sur notre territoire et pour cela, il faut que les différentes instances de décisions mettent en œuvre les éléments nécessaires au développement de l'intermodalité.

4. Mettre à disposition des entreprises un réseau fret ferroviaire de qualité.

Lors du second Contrat de Plan 1990/1994, la SNCF et les pouvoirs publics ont programmé l'abandon progressif du fret ferroviaire. Sur notre territoire, cela s'est traduit par la fermeture de nombreux points fret. Cette politique a eu des effets néfastes sur le tissu économique du territoire.

Pourtant, en raison de la présence d'entreprises de production, il existe bien un gisement de fret conséquent au niveau du bassin dieppois et vers l'Angleterre via la ligne transmanche. Les temps et les regards ont changé, les attentes des entreprises et des citoyens également. Ainsi, le retour du mode fer à Dieppe permettrait d'accroître la compétitivité des entreprises locales en apportant des solutions complémentaires, tout en répondant positivement aux problèmes écologiques.

Aujourd'hui, il convient de valoriser le fret ferroviaire, son rôle dans l'aménagement du territoire et sa place dans une politique de développement durable.

Le fret ferroviaire doit résoudre une partie des questions d'environnement, de nuisances et de sécurité en évitant le recours au « *tout camion* ».

Nous n'opposons pas les deux modes (rail et route) car ils sont complémentaires et indispensables pour le développement économique de la région, mais il convient de rééquilibrer la balance de façon à proposer une alternative aux entreprises, alternative qui prendrait en compte les préoccupations écologiques et les questions de nuisances et de sécurité.

A partir de cette conception, le futur chantier EPR doit être desservi par le fer, ce serait d'autant plus cohérent que la centrale de Penly est déjà reliée par le fer. En prenant en compte, l'utilisation du rail, la construction du futur chantier EPR s'inscrirait donc concrètement dans les orientations du Grenelle de l'Environnement.

Cette reconquête du fret passe par une reprise des investissements.

Nous proposons :

- ▶ **le rétablissement du réseau ferroviaire portuaire et sa desserte, d'autant que la politique nationale et européenne vise à encourager la desserte ferroviaire des ports.**

▶ Le rétablissement du raccordement de Saint-Pierre.

Cette infrastructure :

- ▶ Faciliterait l'acheminement des trains de fret de la ligne Malaunay-Dieppe vers le chantier fret de Rouxmesnil-Bouteilles et supprimerait le handicap de la limitation de la longueur des trains fret comme c'est le cas actuellement ;
- ▶ Faciliterait la desserte du futur chantier EPR ;
- ▶ Diminuerait les coûts de manœuvre ;
- ▶ Faciliterait la desserte du port de Dieppe ;
- ▶ Permettrait d'éviter aux convois ferroviaires se rendant vers la zone d'activités d'Arques-la-Bataille d'avoir à manœuvrer en gare de Dieppe ;
- ▶ Permettrait de libérer des emprises nécessaires à la réalisation de la ZAC Dieppe Sud et notamment dans le domaine de la multimodalité ;

▶ La création d'une plateforme multimodale fret à Rouxmesnil-Bouteilles.



▶ La connexion à la ligne fret à Motteville – Montérolier Buchy vers Le Havre, Serqueux, le Nord de l'Europe et la région parisienne (réouverture et aménagement de la ligne Serqueux-Gisors).

Faciliter l'écoulement du fret c'est remettre en service des installations permettant une meilleure gestion du trafic. C'est aussi désenclaver notre Pays et lui permettre d'exister économiquement. Enfin, c'est, au jour où la problématique écologique doit animer chacune de nos actions, la condition nécessaire à la réduction du « *tout camion* ». Compte-tenu de ses compétences, la Région pourrait, en plus de détenir la compétence « *voyageur* », s'engager en faveur du développement du « *fret ferroviaire* ».

5. La Ligne Nouvelle Paris Normandie.

Le projet Ligne Nouvelle repose sur une réorganisation du système de transport existant selon trois fonctions majeures¹ :

- ▶ Création de points d'entrée sur le réseau européen (canal nord, LGV nord et ouest, desserte fret).
- ▶ Développement de liaisons rapides.
- ▶ Desserte fine du territoire local.

Ces trois fonctions correspondent à trois échelles de transport, mais aussi à trois vitesses, obtenues par des systèmes ou combinaisons de systèmes différents.

La Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) s'inscrit dans un contexte de développement des réseaux qui est guidé par trois principes² : toujours plus vite, partout et à tout moment.

L'implantation d'une Ligne Nouvelle participe au premier de ces principes en augmentant la vitesse de déplacement, réduisant du même coup la durée entre deux points.

Le deuxième principe sous-entend la mise en place d'une desserte fine sur l'ensemble du territoire, d'où le rôle majeur des TER dans la diffusion des gains de temps procurés par la grande vitesse.

Enfin le dernier principe, encore sujet à amélioration, nécessite une étude cohérente des dessertes ferroviaires et des horaires de circulation.

Nous sommes donc attentifs à ce que ces trois grands principes soient correctement appliqués sur l'ensemble de notre territoire. Pour notre part, nous en rajoutons un quatrième : l'accessibilité du plus grand nombre en terme tarifaire.

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie, outre le fait qu'elle relierait Paris, améliorerait significativement les dessertes de l'ensemble de la Normandie à la façade maritime normande, tout en rattachant la région aux grandes métropoles françaises et européennes. Il est ainsi proposé plusieurs scénarios afin de réduire le temps de trajet entre Le Havre et Paris à moins d'1h30.

Les premiers scénarios³ évoqués dans le cadre de cette LNPN, remettent en cause une parfaite desserte de la région et plus particulièrement de notre territoire dieppois. Nous n'apparaissions alors que comme une simple ligne secondaire. Ces scénarios fabriqueraient, selon nous, de l'inégalité territoriale.

Or nous revendiquons le fait que notre territoire puisse bénéficier des avancées que permettront la Ligne Nouvelle Paris Normandie.

Nous sommes conscients que le développement d'un territoire n'est pas forcément lié à la seule présence d'une Ligne à Grande Vitesse, cependant on constate

des effets indirects sur le tissu industriel, économique et social lorsqu'il y a une ligne, car elle est un excellent outil d'aménagement du territoire et de développement économique et touristique.

La Ligne à Grande Vitesse seule n'est rien, elle n'a aucun effet sans des voies secondaires de qualité. Elle doit participer à l'irrigation des territoires dans leur épaisseur pour être un réel levier pour à leur développement.

Comme stipulé dès octobre 2009, tant par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dieppe que par la ville de Dieppe, le tunnel de raccordement ferroviaire doit être réalisé sous la Seine en même temps que la réalisation de la nouvelle gare de Rouen pour assurer la continuité du trafic avec Dieppe, sans augmentation du temps de parcours.

Le tunnel doit être positionné de manière à permettre impérativement le raccordement avec l'embranchement Rouen-Dieppe.

S'il n'en était pas ainsi, le projet présenterait un délaissement dramatique de l'ouest et du nord du Département.

Les difficultés économiques actuelles que nous connaissons sont aggravées par l'insuffisance et l'obsolescence des réseaux de transports et des infrastructures de la région dieppoise.

Dieppe souffre d'être trop enclavée alors qu'en parallèle des chantiers importants se montent sur notre territoire, notamment le chantier de l'EPR et celui des éoliennes off-shore, **et que des actions structurantes existent**, à l'image du lien transmanche entre Dieppe et Newhaven.

C'est pour répondre de manière satisfaisante à ces chantiers, améliorer les conditions de vie et de travail des populations qui doivent s'expatrier quotidiennement pour des raisons professionnelles ou de formations, mais également pour nous poser comme un pôle d'équilibre – et en tant que 3^e ville de Seine-Maritime nous le revendiquons – que **nous demandons une interconnexion exemplaire à la LNPN et une modernisation de nos lignes pour la population et pour le fret.**

Ce sont les conditions pour assurer notre développement économique, correspondre aux attentes du Grenelle de l'Environnement, être rattaché correctement à la LNPN et ainsi effacer la dette de la SNCF en connectant la région dieppoise au réseau national et européen à l'heure où des chantiers de grandes importances vont s'installer sur notre territoire.

¹ Antoine GRUMBACH et Associés, Seine Métropole Paris Rouen Le Havre, p.120

² Théorie développée par Laurent CHAPELON, universitaire à Montpellier III, auteur de Accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020, documentation française, 2007.

³ 3 scénarios imaginés :
Scénario A
Paris-Le Havre / Paris Cherbourg. Débranchement au niveau de Louviers-Val de Reuil.

Scénario B
Paris-Le Havre / Paris Cherbourg. Débranchement au niveau d'Évreux.

Scénario C
Paris-Le Havre / Paris Cherbourg. Débranchement impliquant le franchissement de l'estuaire au niveau du Havre.