

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Groupe socialiste au Conseil régional
de Basse-Normandie



GRUPE SOCIALISTE AU CONSEIL RÉGIONAL DE BASSE-NORMANDIE

Le groupe socialiste au Conseil régional de Basse-Normandie rassemble les 15 élus socialistes siégeant dans cette instance. Principal groupe de la majorité régionale, son action au quotidien s'inscrit dans les valeurs de solidarité, d'innovation et d'écologie. Cette ambition se traduit notamment dans son engagement en faveur du ferroviaire, à travers son soutien aux actions pour la modernisation du réseau bas-normand. Convaincus que le projet de LNPN représente un tournant décisif pour l'avenir de la Basse-Normandie, les élus socialistes ont participé collectivement à la rédaction de ce cahier d'acteur.

Coordonnées

Groupe socialiste
Résidence des Saints-Pères
37, rue de la Pigacière
14000 Caen
Mail : gauche.bassenormandie@wanadoo.fr
Site : www.ps-regionbassenormandie.fr

La LNPN, un projet ferroviaire innovant au service des usagers et des territoires

Après les échecs successifs du projet de ligne à grande vitesse de 1991 puis de celui de liaison rapide Normandie - Vallée de Seine, **le statu quo n'est plus possible.**

Pour trois raisons essentielles, les élus socialistes au Conseil régional de Basse-Normandie se prononcent en faveur du principe d'une Ligne Nouvelle Paris - Normandie (LNPN) :

- **Cette nouvelle infrastructure représente l'opportunité de remédier durablement aux carences des deux lignes actuelles** Paris - Rouen - Le Havre et Paris - Caen - Cherbourg. Elle offre une réponse aux exaspérations légitimes des usagers en permettant de faire rouler des trains plus confortables, plus nombreux, plus rapides et qui respectent leurs temps de parcours. Des aménagements « à la marge » sur un réseau plus que centenaire ne permettraient pas de répondre à la croissance prévisible des besoins, ni *a fortiori* d'enrayer la dégradation des conditions de voyage.
- **Il s'agit d'un projet ferroviaire innovant qui associe étroitement les deux Normandie à travers le « Y normand ».** Il s'est ainsi largement enrichi depuis la première évocation présidentielle d'un TGV qui mettrait Le Havre à une heure de Paris. Conçu à partir des attentes des territoires concernés, il doit prévoir, en plus d'une liaison Paris - Caen en 1h15 et Paris - Cherbourg en 2h15, une combinaison variée de dessertes ainsi qu'une forte intermodalité avec le réseau existant. Les travaux de modernisation qui sont d'ores et déjà mis en œuvre sur le réseau ferroviaire bas-normand doivent permettre d'optimiser l'arrivée de la LNPN sur notre territoire.
- **Cette nouvelle ligne s'inscrit dans les projets d'envergure nationale du Grand Paris et du développement de l'axe Seine** qui vont dessiner une nouvelle distribution des cartes entre les territoires. Elle représente à cet égard un outil dont nous entendons bien nous saisir pour le mettre au service du développement de toute la Basse-Normandie.

Nous réaffirmons parallèlement la nécessité de conforter, à court et moyen terme, la ligne Paris - Granville qui dessert en particulier le département de l'Orne, le Sud Calvados et le Sud Manche.



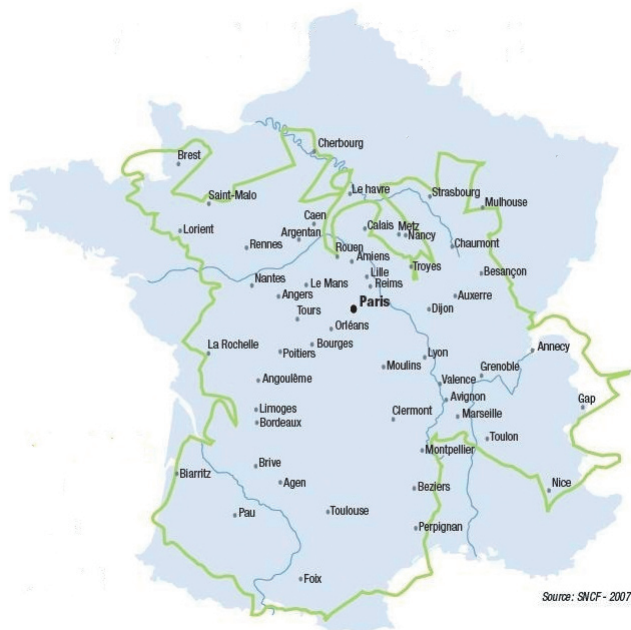
Une ligne nouvelle qui doit répondre à trois enjeux ferroviaires essentiels

Un meilleur accès à la région Ile-de-France, aux autres régions françaises et à l'Europe

Depuis 40 ans, les meilleurs temps de parcours entre Paris et Caen stagnent à plus de 1h50 et ceux entre Paris et Cherbourg autour de 3h00. En 2010, plus de 1 train sur 5 était en retard de plus de 5 minutes (p.42 du dossier de RFF). Alors qu'un certain nombre de territoires ont bénéficié des effets de la grande vitesse pour se rapprocher sensiblement de la Région parisienne et améliorer globalement leur desserte, la **Basse-Normandie** a connu l'histoire inverse. Comparativement, on peut estimer qu'elle s'est éloignée de la métropole parisienne, à la fois en termes de temps de parcours et de fiabilité.

Le projet de LNP, s'il ne reprend pas la formule « standard » du TGV inadaptée aux caractéristiques du territoire normand, a le mérite de remédier à la fois à ces deux problématiques. Il doit aussi garantir une arrivée au cœur de Paris et ouvrir de nouvelles possibilités de mobilité et d'échanges avec les autres régions françaises et l'Europe. La nouvelle ligne devra ainsi permettre :

- des arrivées à Paris la Défense et Saint-Lazare,
- un accès facilité aux points stratégiques parisiens (Plateau de Saclay...),
- l'interconnexion avec les aéroports internationaux de Roissy et d'Orly ainsi qu'avec le réseau ferroviaire à grande vitesse.

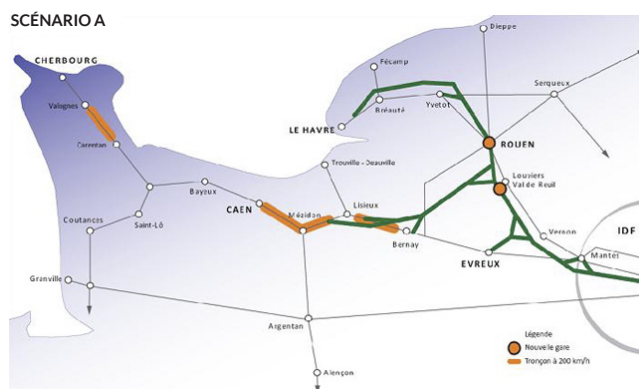


L'anamorphose de la carte de France en fonction des temps de trajet en TGV

Faciliter les liaisons à l'intérieur de la Normandie

Mais au-delà des seules liaisons avec Paris, l'amélioration des dessertes à l'intérieur de la Normandie est l'un des enjeux majeurs du projet. En facilitant les coopérations à l'échelle de la Normandie, la LNP conditionne un développement équilibré et cohérent avec l'aire francilienne.

Dans cette perspective, les relations Caen/Rouen/Le Havre sont fondamentales. Si le scénario C peut paraître attractif sur ce point, le surcoût engendré par certains travaux pourrait amener à privilégier le scénario A. En effet, en permettant un temps de parcours de 45 minutes pour la liaison Caen - Rouen (contre 1h30 aujourd'hui) et en optimisant les temps de correspondances depuis ces deux agglomérations, le scénario A est le plus susceptible de faciliter des coopérations renforcées entre les deux Normandie.



Source : RFF, rapport F3 - Évaluation des trafics et bilan socio-économique

La mobilité pour tous : la LNP doit profiter à toute la Basse-Normandie et venir en interaction avec les autres moyens de transport.

Des dessertes directes en direction de Cherbourg, Lisieux, Deauville, Saint Lô, etc., avec des trains qui emprunteront en continu l'infrastructure créée et le réseau existant, devront être prévues. Le gain de temps induit par la nouvelle ligne pourra ainsi se reporter positivement sur l'accès à ces villes bas-normandes, avec notamment une liaison Paris - Cherbourg en 2h15 et Paris - Lisieux en moins d'une heure.

La diffusion des avantages de la LNP sur l'ensemble du territoire viendra aussi de sa connexion avec l'offre des Trains Express Régionaux (TER) et avec celle des services périurbains accessibles depuis les villes desservies.

Caen sera amenée à jouer un rôle central grâce aux prolongements de service vers Cherbourg et Saint-Lô/Coutances, aux correspondances TER sur le réseau bas-normand ainsi que vers les régions limitrophes.

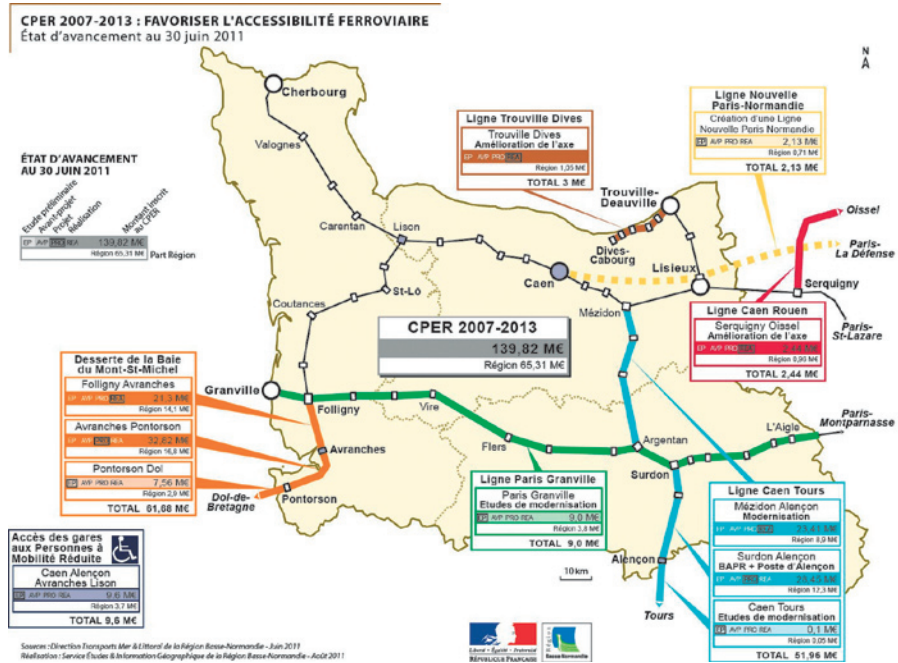
Le raccordement de la nouvelle ligne vers Lisieux est tout aussi primordial car il permettra de faire de la capitale du pays d'Auge un hub ferroviaire desservant les lignes régionales à destination de la Côte Fleurie, de l'Orne et au-delà vers le Sud Manche.



Le Conseil régional continue de se mobiliser pour rénover les lignes concernées (Caen - Rennes, Caen - Alençon - Le Mans, Caen - Rouen et la Côte Fleurie) et ainsi permettre d'amplifier le report modal route/rail attendu. Avec une fréquentation en hausse de + 41% depuis 2004, le succès du TER témoigne d'ailleurs de l'attrait des Bas-Normands pour ce mode de transport.

Le projet de LNPN devra anticiper au mieux l'enjeu de l'intermodalité à travers la prise en compte de diverses problématiques telles que la desserte des gares au cœur des villes ou la synchronisation des horaires.

Enfin, l'impératif d'une mobilité ferroviaire accessible au plus grand nombre impose de ne pas prendre pour référence la politique de tarification et de réservation du modèle TGV.



Un projet porteur d'un fort développement pour la Basse-Normandie

Faire de la nouvelle ligne ferroviaire un levier de développement passe par la mobilisation et l'anticipation des acteurs locaux - économiques, politiques, universitaires, culturels, etc. -. Sans prétendre à l'exhaustivité, plusieurs perspectives, s'appuyant sur des initiatives déjà enclenchées, peuvent être citées. Les enjeux de l'emploi et de l'attractivité économique sont notamment au cœur des principales dynamiques attendues.

Renforcer les pôles locaux bas-normands

La Basse-Normandie se caractérise par des filières d'activités diversifiées et des bassins d'emplois répartis sur l'ensemble de son territoire, y compris dans les zones rurales (les entreprises agro-alimentaires, les sites de production automobile, la filière équine, la logistique, etc.). Les pôles locaux bas-normands, en accompagnant le projet de LNPN, pourront tirer profit des nouvelles opportunités induites : le rapprochement avec les donneurs d'ordre nationaux et les centres de décision, un meilleur accès aux marchés francilien et européen, une attractivité renforcée pour l'implantation de nouvelles filières (énergies marines renouvelables...) ou d'activités complémentaires (services aux entreprises).

Faire de Caen un pôle structurant au sein du Grand Bassin parisien

La capitale régionale bénéficie de forts atouts qu'un rapprochement avec Paris mais aussi une meilleure insertion dans une dynamique pleinement normande permettraient de conforter : une large offre de formation supérieure, des pôles de recherche dynamiques et de rang national ou international (recherche médicale notamment sur la cancérologie, physique nucléaire, transactions électroniques sécurisées), un haut niveau d'équipements (culturels, commerciaux, hospitaliers, touristiques, etc.)... Le développement de la métropole caennaise doit s'accompagner d'un véritable effet réseau en direction des villes moyennes afin de préserver le modèle original et équilibré bas-normand, fondé sur un maillage fin du territoire.

Amplifier les coopérations à l'échelle normande

Les relations entre les trois agglomérations Caen/Rouen/Le Havre sont encore relativement faibles même si de nouvelles coopérations émergent. La LNPN pourrait jouer un rôle moteur dans la pérennisation et l'accélération de ces coopérations. A titre d'exemple, le Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) « Normandie Université » rassemblant les universités de Caen, de Rouen et du Havre, ainsi que deux écoles d'ingénieurs (l'INSA de Rouen et l'ENSICAEN) vient de voir le jour. Il concerne au total 4 000 chercheurs, plus de 2 000 doctorants et 70 000 étudiants et ouvre de nouvelles perspectives entre les deux Normandies. Des coopérations renforcées peuvent également être envisagées en matière portuaire, événementielle, touristique, environnementale...



Valoriser la façade maritime

L'un des objectifs du projet du Grand Paris consiste à doter la France d'une façade maritime d'envergure internationale. C'est l'occasion pour les ports du Havre, de Rouen, Dieppe, Caen-Ouistreham et Cherbourg de développer leurs activités, en particulier dans une logique de mise en réseau. Plusieurs enjeux peuvent notamment être mis en exergue : **le transport des conteneurs et le développement du fret ferroviaire, l'extension de l'hinterland ou arrière-pays des ports, la création d'activités industrielles et de logistique** en lien avec l'activité portuaire. Les acteurs locaux sont d'ores et déjà mobilisés sur des projets conséquents : l'implantation d'un **pôle industriel dédié à l'éolien offshore à Cherbourg**, la création d'une **zone logistique à Mézidon-Canon** permettant de capter une partie de la valeur ajoutée, en particulier le long de l'axe Rouen - Caen - Le Mans - Tours, **une navette maritime à conteneurs entre les ports du Havre et de Caen**.

Conforter l'attractivité culturelle et touristique du territoire

La Normandie bénéficie d'une renommée internationale. Plusieurs initiatives en cours devraient contribuer à accroître l'attractivité de la région : **le rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel**, l'organisation des **Jeux Equestres Mondiaux en 2014**, la candidature régionale en faveur du **classement des plages du Débarquement au patrimoine mondial de l'UNESCO**, l'organisation d'une **nouvelle édition de Normandie impressionniste...**

Des liaisons fiables, fréquentes et rapides depuis l'Ile-de-France permettraient de faciliter les visites et d'envisager une diversification des types de séjours.

La double question du Mantois et du « phasage » du projet :

La réalisation par phase de la ligne nouvelle Paris - Normandie est une hypothèse qui appelle notre plus grande vigilance.

Le doublement de la ligne Paris - Mantes, qui se situe au début de la nouvelle infrastructure, est déterminant pour améliorer la liaison vers la Normandie. Cette phase représente à elle seule un coût conséquent, estimé suivant les options de passage de 4,4 à 5,4 milliards d'euros (soit près de la moitié du scénario A).

Pour autant, **ces travaux ne permettraient pas de répondre à l'ensemble des attentes et des opportunités qu'une ligne nouvelle, irriguant à la fois la Haute et la Basse-Normandie, pourrait nous offrir.** A titre d'exemple, le gain de temps attendu avec la nouvelle ligne Paris - Mantes est insignifiant (de 2,5 à 4 minutes).

C'est pourquoi **nous souhaitons l'engagement, en amont du projet, du prolongement de la ligne ainsi que la réalisation, à même échéance, des deux branches du « Y normand ».**

Résumé du cahier d'acteur

LA LNPN, AU SERVICE DES USAGERS ET DES TERRITOIRES

La LNPN représente une double opportunité :

- celle de **résoudre durablement le retard ferroviaire** que la Normandie subit depuis 40 ans,
- celle de **disposer d'un puissant outil au service de l'aménagement et du développement du territoire.**

Améliorant très sensiblement les liaisons de la Normandie vers l'extérieur (Région Ile-de-France, autres régions françaises, Europe), la LNPN doit par ailleurs apporter **un très net progrès pour les relations ferroviaires à l'intérieur du territoire normand.** A cet égard, le scénario A, en permettant une liaison Caen - Rouen en 45 minutes, répond le mieux à cet enjeu si l'on tient compte du surcoût élevé du scénario C.

Les partenaires du projet devront s'engager dès le départ sur la construction de la nouvelle infrastructure dans sa totalité avec, en particulier, **une réalisation à même échéance des deux branches permettant de desservir d'un côté Caen et Cherbourg, de l'autre Rouen et Le Havre.**

Les enjeux de développement à l'échelle de la Basse-Normandie sont de plusieurs ordres : **renforcement des agglomérations de taille moyenne et de leurs bassins d'emplois, consolidation des fonctions métropolitaines et du rôle de capitale régionale de Caen, partenariats avec la Haute-Normandie, développement des ports et de leurs activités annexes, attractivité touristique**, etc. La mobilisation des acteurs locaux sera déterminante pour optimiser les effets attendus de cette LNPN.

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)