

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Associations ELAN Normandie et EDEN

ESPACE DÉCIDEURS
DES ENTREPRISES NORMANDES



ASSOCIATIONS ELAN NORMANDIE ET EDEN

Constitué depuis 1996, le Groupe ELAN Normandie rassemble des acteurs, principalement issus des milieux économiques, mais aussi de l'enseignement supérieur, de la recherche, de la culture. Le club regroupe près de 80 membres actifs qui ont décidé de s'engager pour :

- faciliter l'écllosion de projets porteurs de développement économique, social, culturel, environnemental
- renforcer l'attractivité de notre territoire.

L'association « EDEN », qui regroupe les grands décideurs économiques de la région rouennaise, a pour vocation de **soutenir, promouvoir, mettre en œuvre ou impulser** toute action ou initiative concourant au **développement et à l'attractivité du Grand Rouen**. Les grands décideurs économiques se réunissent donc autour de thématiques ou de projets structurants pour le territoire.

COORDONNÉES

ELAN Normandie
66 quai de Boisguilbert
76 000 Rouen
Mail : elan-normandie@laposte.net

EDEN
33 rue Charles Muller
76 000 Rouen
Mail : espace.decideurs@rouen.cci.fr

La LNPN une nécessité pour le développement économique et l'attractivité du territoire normand

Construite au 19^{ème} siècle, la ligne Paris-Rouen-Le Havre est à son apogée en termes de performance en 1971 quand la liaison Rouen-Paris se faisait en moins d'1 h. Aujourd'hui, il faut entre 1h10 et 1h30 pour réaliser ce même trajet, en plus, des problèmes de régularité du fait d'un matériel roulant vieillissant et d'un réseau saturé en Ile-de-France. Cette dégradation au fil du temps est inadmissible sur une ligne où la proportion de voyageurs se fait plus importante d'années en années.

Dans un contexte de mondialisation des échanges économiques, les moyens de transport et de communication sont essentiels au développement des territoires. La Haute-Normandie, bien placée au niveau des infrastructures de transport maritime et fluvial est en revanche, moins bien dotée pour les infrastructures de dessertes ferroviaires. Les déplacements intra-normands, en direction de l'Ile-de-France et des autres régions se font essentiellement par la route du fait de l'inexistence d'une offre ferroviaire pour certains trajets ou d'un manque de compétitivité de l'offre existante pour les voyageurs et les marchandises. Cette infrastructure doit être réalisée pour conforter le développement territorial et économique de notre région.

Elément majeur de la réflexion sur le développement de la *vallée de la Seine*, dans la continuité du projet *Grand Paris*, la LNPN est au cœur d'une infrastructure moderne permettant le développement du savoir-faire et de la qualité de vie en région.

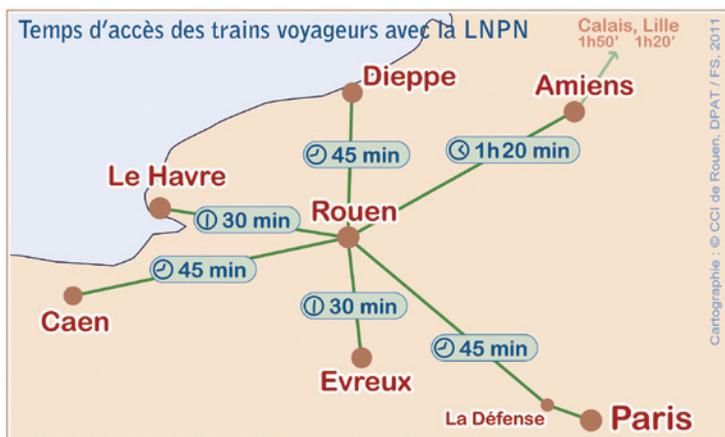
Parce que **La LNPN est une nécessité pour la Normandie d'aujourd'hui et de demain**, les chefs d'entreprises se mobilisent pour la réalisation de ce projet ambitieux et porteur pour le territoire.

Jean Furet-ERNETT

« Si on laisse passer cette opportunité on mettra 100 ans à s'en relever. Il faut repositionner Rouen en tant que capitale régionale. Il s'agit d'un enjeu non seulement économique mais aussi écologique. Nous devons assurer notre compétitivité, afin de maintenir un niveau de vie, souhaité par nos concitoyens et ce grâce à une infrastructure à la hauteur de nos ambitions. »



Le droit à la mobilité des personnes : le scénario AB



Une ligne fiable avec un cadencement régulier

La LNPN doit permettre aux usagers du train de bénéficier d'une ligne fiable avec une fréquence adaptée aux déplacements domicile-travail mais également aux rendez-vous d'affaires entre la Normandie et l'Île-de-France. Le monde économique est entré dans une ère de compétitivité sans concession, dans laquelle nous devons optimiser l'utilisation des infrastructures. Il est indispensable d'avoir des transports ferroviaires fiables et rapides nous permettant d'effectuer sans aléas des allers/retours entre les grandes villes de la Normandie et Paris en une demi-journée. Si tel n'est pas le cas, les chefs d'entreprises seront dans l'obligation de continuer à utiliser leurs voitures. **Le report modal de la route vers le ferroviaire ne sera donc efficace que si le bon cadencement de la ligne et la fiabilité sont assurés.**

Un développement territorial équilibré

Cette ligne doit également favoriser un développement territorial équilibré et la poursuite du processus de métropolisation des grandes agglomérations normandes. L'amélioration de la mobilité entre les différentes agglomérations de Rouen, Le Havre, Caen mais également avec les pôles secondaires d'Evreux, Dieppe, Lisieux, Bernay, Fécamp, est au cœur des préoccupations des décideurs économiques. En effet, cette infrastructure, en facilitant la mobilité des personnes, participe aux déplacements des professionnels, des activités économiques et culturelles.

Le tracé qui répond le mieux à un maillage équilibré du territoire est le scénario AB. Ce scénario permet :

- de relier les deux capitales régionales, Rouen et Caen en moins d'1 H
- de passer directement à Evreux en proposant une gare plus proche du centre ville.
- de moins impacter l'environnement tout en assurant un coût moins élevé.

Ainsi, les décideurs économiques normands, regroupés au sein d'EDEN et d'ELAN, sont en faveur de la réalisation du scénario AB.

Une liaison à l'Île-de-France optimale pour les déplacements de demain

La LNPN, en réduisant les temps de trajet entre l'Île-de-France et la Normandie, favorise l'émergence d'une dynamique nouvelle pour la mobilité des Normands. Pour ce faire, la LNPN doit être réalisée concomitamment à la construction du contournement ferroviaire de Mantes-la-Jolie, nœud d'engorgement sur le réseau. En effet, se rencontrent à ce niveau les trains normands et les trains de banlieue. La réalisation de l'extension du RER E (projet EOLE) de Saint-Lazare à Mantes-la Jolie à horizon 2020, rendra la circulation encore plus difficile sur ce secteur pour les trains normands.

Il est donc plus que nécessaire :

- de réaliser des voies supplémentaires au niveau de la Gare de Mantes-la-Jolie
- de construire le contournement de Mantes-la-Jolie via les futures zones et gare d'Achères.

L'arrivée à Paris doit se faire à la Gare de la Défense, 1^{er} quartier d'affaires européen, mais également à la Gare Saint Lazare, permettant ainsi un accès rapide au cœur de Paris. Cette desserte devra se faire en ligne.

La Normandie confortée dans sa position de porte d'entrée Ouest de l'Europe

La Normandie, bordée par une zone maritime des plus fréquentées au monde, située à proximité de deux grandes métropoles européennes que sont Paris et Londres, et dotée d'un système portuaire de dimension internationale, **dispose de nombreux atouts pour s'affirmer comme la porte Ouest de l'Europe.** A la croisée des axes de communication Nord-Est, au cœur des autoroutes de la mer, la Normandie s'inscrit dans **une réalisation concrète de son ambition de rayonnement à l'échelle européenne et mondiale avec la réalisation de la LNPN.** Au-delà d'une liaison améliorée avec la capitale parisienne, c'est bien un rapprochement de la Normandie aux principales métropoles européennes que permet cette ligne nouvelle, **via une connexion plus rapide aux aéroports de Roissy et d'Orly et aux réseaux TGV nationaux et européens. La LNPN, c'est la Normandie de demain qui se construit.**

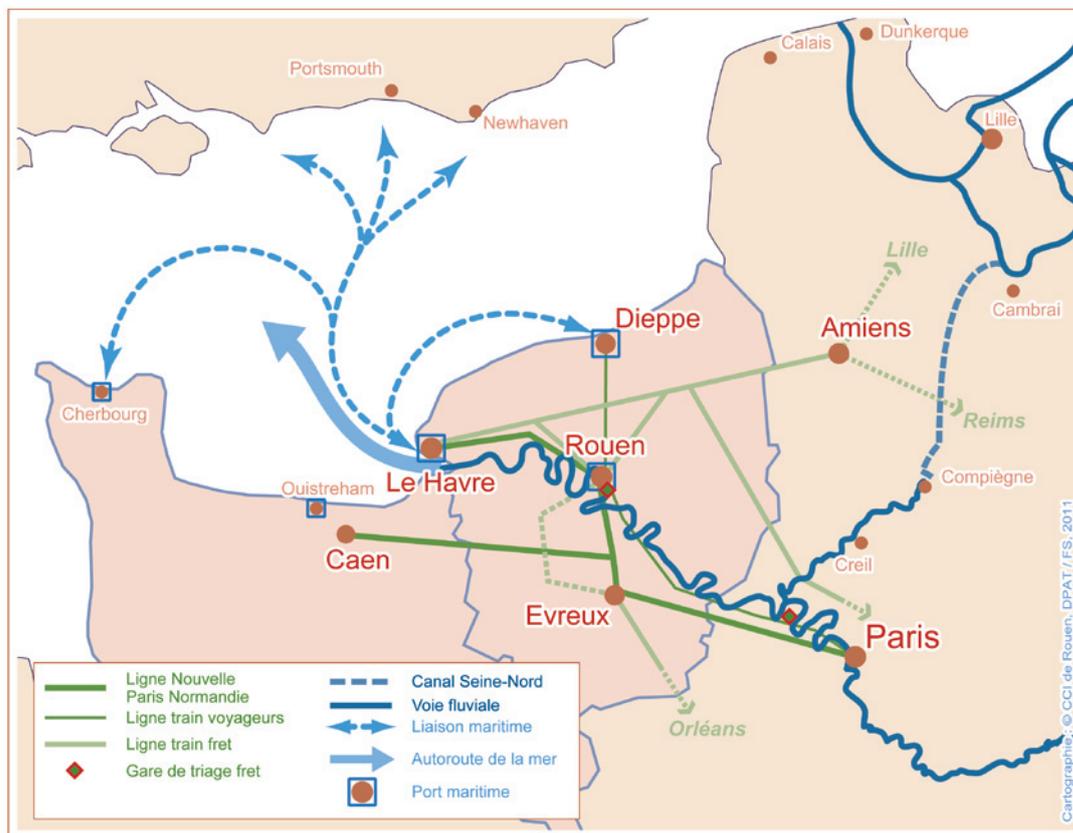
Luc Charpentier-VIAM

« L'Histoire du Monde prouve que l'amélioration de l'accessibilité favorise le développement économique des territoires. La Normandie a besoin d'un nouveau trait d'union entre Paris, Rouen et Le Havre afin de redynamiser ses échanges, capter du business et se développer.

La LNPN redonnera un nouvel élan pour que la Normandie conserve et développe son statut de grande plate-forme d'échanges ouverte vers le reste du monde. En étant à 45mn de la Défense, notre région sera plus attractive. »



Le développement économique et l'attractivité du territoire



L'industrie traditionnelle et la logistique confortées

La Normandie est une région où l'industrie occupe une place prépondérante avec **22% de l'emploi régional, produisant 21% de la richesse régionale**. La Haute-Normandie est la **6^e région industrielle par son poids au niveau national**. La présence de ces activités induit des besoins en termes de mobilité des personnes et des biens, ce pourquoi la LNP est un véritable atout.

5^e région exportatrice française, les activités industrielles présentes en Haute-Normandie ont d'importants besoins en termes de transport et de logistique, liés notamment aux ports de Rouen et du Havre. Ces derniers confrontés à une forte concurrence internationale doivent disposer de dessertes ferroviaires fiables pour maintenir et développer leurs activités. Ainsi les chefs d'entreprises souhaitent que le tronçon Serqueux-Gisors soit modernisé mais également que des sillons soient réservés entre Rouen et Mantes-la-Jolie et ce même pendant la phase de travaux, pour le transport fret.

La redynamisation du tertiaire

La proximité nouvelle de la Normandie avec la capitale, grâce à la réalisation de la LNP, permettra au territoire de mieux se positionner sur l'accueil des fonctions métropolitaines supérieures, localisées pour l'heure, essentiellement en Ile-de-France. Ce positionnement sera conforté par le **quartier d'affaires qui sera développé autour de la nouvelle gare de Rouen sur le site de Saint-Sever et des autres nouvelles gares qui seront desservies par cette ligne**.

Un nouvel essor pour le tourisme d'affaires et de loisirs

Etre à 45mn de Paris, permettra à Rouen de développer son potentiel pour le tourisme d'affaires (congrès, ...). Quant au développement du tourisme de loisirs, cela implique de bien penser les dessertes des grands sites touristiques à partir des gares desservies par la LNP.

Arnaud KINDT, Hôtel de Bourgtheroulde

« Un hôtel, par essence, est un des maillons de la chaîne économique d'une ville. Il dépend donc des autres maillons dont l'infrastructure et notamment celle des transports est une clef. Aujourd'hui en France beaucoup de villes sont à moins d'une heure de Paris dans des conditions de confort et de fréquence des transports ferroviaires leur donnant un avantage naturel pour les implantations d'entreprises surtout dans le tertiaire.

J'argumente souvent sur l'importance des facteurs de confort, de fréquence et de fiabilité plus que la rapidité. La LNP est probablement la réponse mais «Time is of essence». Attendre 10 ou 15 ans pour sa réalisation créera un retard très important avec des régions plus dynamiques.

Mon opinion est que le segment du tourisme d'affaires dépend beaucoup plus du lien Paris-Normandie que le tourisme de loisirs. »



Le développement de l'enseignement supérieur

Gérard ROMEDENNE,
Président de ROUEN BUSINESS SCHOOL

« ROUEN BUSINESS SCHOOL (RBS) figure parmi les meilleures écoles de management françaises et européennes et compte près de 4 000 étudiants et 150 enseignants à ROUEN.

40% de nos professeurs sont étrangers ainsi que 30% de nos étudiants. Par ailleurs parmi les 70% restants, la moitié provient de la région Ile de France.

Sachant que de nombreux enseignants français résident en région parisienne le fonctionnement de notre Ecole est directement impacté par la qualité des liaisons ferroviaires entre ROUEN et PARIS. Nous constatons d'ailleurs que le choix de ROUEN pour poursuivre leurs études est moins privilégié par les étudiants que par le passé depuis que LILLE et REIMS disposent de liaisons ferrées rapides depuis PARIS. A terme, si rien n'est fait dans ce domaine, cela constituera un handicap important pour le développement de notre Ecole et son internationalisation plus poussée ne serait-ce que pour conserver son positionnement français et européen actuel. Il est certain que les autres grandes Ecoles, d'ingénieurs ou de sciences appliquées, situées à ROUEN partagent, tout comme l'Université de ROUEN, les mêmes craintes en constatant la détérioration qualitative des liaisons ferroviaires qui nous relient à la capitale.

Lorsque l'on mesure l'importance que revêt la formation supérieure dans le développement et l'attractivité d'un territoire, cette nouvelle liaison ferroviaire rapide entre PARIS, ROUEN et LE HAVRE nous paraît être un facteur déterminant pour l'avenir de notre région et nous l'attendons avec impatience. »

Un nécessaire besoin de programmation dans le temps

Pour les chefs d'entreprises, il est indispensable d'avoir une vision à court, moyen et long terme. Pour cela la Ligne Nouvelle Paris Normandie doit faire l'objet d'une décision globale de Paris au Havre via Rouen et de Paris à Caen.

L'enquête publique doit être unique pour l'ensemble du tracé et doit faire l'objet d'une planification dans son intégralité. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il ne faut pas envisager un phasage des travaux mais en tout cas, ce phasage doit être engageant.

C'est la condition nécessaire pour attirer de nouvelles entreprises et développer celles déjà présentes sur le territoire.

Un montage financier innovant

Les efforts financiers pour mener à terme ce projet seront très importants. Il sera nécessaire de solliciter l'Etat, RFF et toutes les collectivités territoriales et locales.

Pour permettre une efficacité maximum dans la gouvernance de ce montage, l'Etat et RFF doivent avoir comme interlocuteur uniquement les trois Régions (Ile-de-France, Haute-Normandie et Basse-Normandie). La convention de financement ne doit donc avoir que cinq signataires.

Les financements retenus pour la ligne à grande vitesse BPL (Bretagne-Pays de la Loire) sont : Etat 32,6%, RFF 34,8% et les collectivités 32,6%. Ceci pourrait constituer une première approche du montage financier.

Ce projet étant un projet structurant pour l'axe Seine dans les décennies à venir, il semble naturel de faire appel à des montages innovants dans le cadre des Partenariats Public-Privé soit sous forme d'une concession comme SEA (Tours-Bordeaux) soit sous forme d'un contrat de partenariat comme BPL (Bretagne-Pays de la Loire) ou CNM (Contournement Nîmes-Montpellier). C'est sans nul doute la garantie de réaliser ce projet dans des délais les plus courts avec des garanties fortes de résultats pour les collectivités.

Le problème du financement ne doit pas être un obstacle si on a la volonté !

Résumé du cahier d'acteur

Les décideurs économiques souhaitent :

- Une ligne qui suit **le tracé AB**, le seul permettant un développement territorial équilibré
- Une ligne **fiable au cadencement régulier** permettant un report modal efficace
- La réalisation d'une nouvelle gare à Rouen localisée à St-Sever
- Le développement de quartiers d'affaires autour des nouvelles gares pour l'accueil de tertiaire supérieur
- la réalisation d'une ligne voyageurs qui prend en compte le transport de marchandises par voie ferrée et qui s'inscrit dans une réflexion globale de l'offre de fret.

- La mise en place du **contournement de Mantes-la-Jolie passant par la gare d'Achères**
- Une **desserte en ligne des gares de la Défense et de Saint-Lazare**
- Des **connexions efficaces aux aéroports de Roissy, Orly et aux réseaux TGV national et européen.**

Cette ligne sera un catalyseur pour le développement du territoire, des activités industrielles, tertiaires, touristiques et de la recherche et développement.

Pour ce faire ce projet nécessite une programmation rapide dans le temps et la volonté de l'ensemble des acteurs du territoire pour proposer un montage financier innovant.

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)