

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Collectif citoyen et républicain « Bienvenue en Normandie »



COLLECTIF CITOYEN ET RÉPUBLICAIN « BIENVENUE EN NORMANDIE »

Le collectif citoyen et républicain « Bienvenue en Normandie » (BEN), créé en 2006 à Dozulé propose une expertise citoyenne de la question régionale normande dans la perspective de réaliser l'unité normande. Nous sommes sur la Toile (blog « Etoile de Normandie ») et nous coordonnons depuis trois ans un séminaire d'études dans le cadre de l'Université Populaire de Caen fondée par Michel Onfray.

Avec les géographes universitaires normands, notamment Armand Frémont, et en relation avec d'autres associations ou mouvements, le collectif « Bienvenue en Normandie » se mobilise pour l'émergence d'un projet régional ambitieux à l'occasion de la mise en œuvre de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN).

Coordonnées

Collectif « Bienvenue en Normandie »
20 Place Maurice Fouque
14000 Caen
Mme Dominique BRICHARD
et M. Philippe CLERIS
Mail : bienvenorm@yahoo.fr

La Ligne Nouvelle Paris Normandie, ou la grande vitesse de proximité au service d'une « région douce », un enjeu régional, national et européen

Pourquoi un cahier d'acteur du collectif BEN ?

« Le moyen de faire comprendre à des imbéciles qu'il y a un intérêt général c'est de leur faire peur » (Hobbes)

Après 1100 années d'histoire, la Normandie aura un futur : mais aura-t-elle pour autant un avenir ?

Depuis les annonces présidentielles du printemps 2009 concernant la vision d'un « **Grand Paris maritime** », pour la première fois depuis 1944, la Normandie administrativement divisée depuis la reconstruction de l'Après-Guerre, redevient un **enjeu national**, puisqu'il s'agit de valoriser à l'échelle mondiale le 1^{er} ensemble urbain et industriel français (Axe Seine) en gardant en France le 1^{er} potentiel maritime du pays (Normandie).

« **Axe Seine** » ou Normandie ? En juin 2009, lors de la présentation du projet de l'agence Grumbach « **Seine-Métropole** » à la Cité de l'Architecture, nous nous étions mobilisés contre un grand pari : « **avaler la Seine aval sans l'aval des Normands** »¹ alors qu'un autre grand pari reste encore à gagner : **intégrer l'évidence normande au-delà du corridor de « l'Axe Seine » pour co-produire un Grand Paris maritime**. C'est ambitieux mais il n'y a pas d'autre avenir possible pour nos territoires normands en déclin tranquille depuis les années 1980 et qui font fuir nos jeunes diplômés.

Une finalité

Réaliser un projet régional à la hauteur des enjeux nationaux et européens de l'évidence normande **pour stopper le déclin ferroviaire de notre région et fixer l'avenir de la Normandie dans les villes et territoires normands**.

Un moyen

Réaliser la LNPN pour raccorder la Normandie au réseau national et international des transports à grande vitesse, pour mieux insérer les ports de l'Axe Seine dans l'économie européenne et pour **animer un réseau régional de villes**.

Une ambition difficile

Le coût et le financement (de 9 à 14 milliards d'euros selon les scénarios) dans un contexte de crise financière ; un agenda politique incertain (élections présidentielles de 2012 et élections de 2014 avec une réforme des collectivités en cours) ; un dossier complexe (Les contradictions d'une Normandie en « miettes » à l'ombre de la puissante région parisienne ; remise en cause du modèle du « TGV »)². **Les Cassandre de la résignation ne manqueront pas de se faire entendre !** Pour l'avenir même de la Normandie, le collectif « Bienvenue en Normandie » affiche sa détermination.



1. Le Monde, 16/10/09

2. Saluons le travail du comité de pilotage achevé en mai 2011

La grande vitesse de proximité au service d'une « région douce » :

La LNPN ne sera pas un TGV de plus

Depuis 40 ans en France, il s'agit d'inventer un autre modèle de la grande vitesse ferroviaire. Un modèle qui existe déjà en Europe.

Il faut créer la grande vitesse de proximité (250 km/h) pour la desserte d'un réseau de villes et leurs territoires à moins de 500 km de Paris : le projet normand pose la question d'aménager le Bassin Parisien ce grand territoire national avec ses « métropoles oubliées » par les politiques d'aménagement de l'Etat central qui ont privilégié, depuis les années 1960, les métropoles régionales d'équilibre situées à plus de 300 km du centre de gravité parisien³. Ce modèle territorial a justifié la belle aventure de la Très Grande Vitesse ferroviaire « à la française ».

Mais trente années après le premier TGV Paris-Lyon en deux heures, d'aucuns pensent, dans le climat d'inquiétude actuel sur l'avenir même du service public de la SNCF, que le modèle d'un TGV concurrençant l'avion à plus de 320 km/h entre Paris et quelques « petits Paris de province » pour l'utilité de quelques 300 000 « cols blancs » annuels est périmé !⁴

Rattraper trente années de déclin ferroviaire normand

Le TGV, en l'état actuel du réseau et du service de la SNCF a rapproché les lointains mais éloigné les proches. 2h00 : c'est le temps de parcours moyen sur un réseau dégradé et saturé d'un usager normand ou banlieusard pour rejoindre le centre de Paris ou un aéroport international. La SNCF a pris l'habitude de considérer ces dessertes comme secondaires, inscrites dans la grande banlieue parisienne et n'ayant pas vocation à être assurées par des TGV roulant sur des LGV. En outre, l'Île de France, ni même les deux régions normandes, ne se sont jamais vraiment préoccupées d'améliorer les grandes lignes radiales qui traversent l'Ouest francilien. Quant au fret, c'est un effondrement : 20% du marché en 1979, à peine 7% en 2006.⁵

La LNPN : un projet durable ?

Compte tenu de la richesse patrimoniale des territoires desservis, de la densité des zones urbaines ou de la grande valeur des terroirs agricoles, la LNPN devra nuire le moins possible à l'environnement : Il n'y aura pas une Ligne Grande Vitesse d'un bout à l'autre, mais plutôt une remise à niveau globale du réseau déjà existant qui sera recoupé par des voies nouvelles en LGV là où cela s'avèrera indispensable. Dans les secteurs particulièrement contraints, on pourrait utiliser les réserves foncières de l'A13 afin de limiter la destruction des terres agricoles.

Finalement, ce projet aura des conséquences environnementales moins graves que celles induites par le maintien d'un réseau vieux de plus de 150 ans : Aujourd'hui, 93% des liaisons entre villes normandes se font en voiture et seulement 26% des usagers vont à Paris en train !⁶ L'enjeu consiste à rendre le train plus « intéressant » que la voiture ou le camion, ne serait-ce qu'en terme de pollution atmosphérique ou de sécurité des transports. Les Rouennais et les habitants de la Normandie centrale apprécieront !

La Normandie ou la « région douce »

Nous sommes au pays d'Alphonse Allais. Ici, les villes sont « à la campagne » : avec un réseau urbain dense légué par une histoire ancienne, notre région échappe aux excès du modèle dominant français : un centre écrasant des périphéries dominées⁷. Avec une petite ville de 10 000 habitants tous les 20 km et trois grandes agglomérations métropolitaines plus complémentaires que concurrentes à moins de 100 km, un « petit Paris de province » en Normandie est impossible (surtout à 200 km à l'Ouest du « Grand Paris ») : maîtriser l'effet de « rabattement » de la grande vitesse à partir de Caen et de Rouen vers le reste des territoires normands est donc déterminant.

Il faut lier l'arrivée de la LNPN à la mise à niveau des autres lignes (Caen-Rennes / Caen- Tours / Paris- Granville/ Evreux- Dieppe...). Si l'on raisonne en terme « d'hinterland », à l'aune de ce que viennent d'observer les experts de l'OCDE quant aux performances plutôt médiocres des ports de l'Axe Seine, l'insertion de la LNPN dans le réseau ferré existant pour une modernisation globale de l'ensemble est une urgence ! Le redressement du service ferroviaire vaut autant pour les voyageurs que pour les marchandises.⁸

Il faut dénoncer l'abandon du fret ferroviaire par la SNCF qui s'illustre de façon pathétique sur le site de Sotteville-Lès-Rouen où rouillent 382 locomotives parquées sur douze voies et 7 km de long !⁹

Intégrer l'évidence normande

Un consensus « a minima » est insuffisant : il faut un vrai projet régional dans le cadre de l'ambition d'un « Grand Paris » maritime.

On a échappé au pire¹⁰, à la veille de l'ouverture du débat public, les deux conseils régionaux normands ont fini par s'entendre sur la nécessité de rédiger un cahier d'acteur commun. Depuis leur rencontre à Rouen le 7 septembre dernier, les deux présidents de région se mobilisent autour du consensus suivant :

- Améliorer la liaison Saint-Lazare/ Nanterre/ Mantes la Jolie pour mettre les trois grandes agglomérations normandes à moins de 1h15 de Paris et les relier efficacement à l'aéroport Roissy-Charles De Gaulle (CDG) : création d'une LGV dédiée aux grandes lignes normandes et découplée du trafic francilien.
- Faire de Rouen un grand carrefour ferroviaire à l'Ouest de Paris, tant pour le fret généré par les grands ports maritimes de la Seine que pour les voyageurs. (Gare de Rouen rive gauche à Saint-Sever avec un « hub » secondaire à Lisieux et Mézidon-Canon pour un futur corridor fret vers l'Espagne).
- Mettre en œuvre une desserte ferroviaire rapide et cadencée d'un réseau de villes en Normandie. (Caen-Rouen en 45 minutes ; réouverture d'un Rouen-Evreux ou d'un Caen-Flers...)
- Valider définitivement le projet avant les prochaines présidentielles de 2012.

Mais, ce consensus aussi indispensable soit-il, ne fait pas pour autant un projet régional qu'il faudra pourtant formuler sans tarder pour assurer la réussite du processus conduisant à la mise en œuvre de la LNPN.

7. A. Frémont *Portrait de la France*, t. 2 Champs Essais, 2001

8. O.Merk et alii, *Compétitivité des villes portuaires, le cas de l'Axe Seine (Le Havre-Rouen-Paris-Caen)* -France, OCDE, sept. 2011

9. Ouest-France, 01/06/2011

10. Les Normands ont des démarches prospectives divergentes alors que la LNPN exige d'avoir une vision unique à l'échelle pertinente. Néanmoins les CESER normands coopèrent totalement sur cet enjeu.

3. Y. Guermond Rouen, *la métropole oubliée ?*, L'Harmattan, 2007

4. M. Fressoz *Faillite Grande Vitesse, Trente ans de TGV*, Le Cherche Midi, 2011

5. P. Emangard / Y. Guermond *Etudes normandes* N° 4, 2010, pp. 31-45

6. Association pour la promotion de la LNPN



Il faudra à la fois **justifier financièrement pour la Normandie la meilleure sortie ferroviaire de la région parisienne et engager des coopérations structurelles et fusionnelles** entre les collectivités normandes (deux régions ; trois grandes agglomérations et cinq départements) pour accompagner la mise en œuvre concrète de la LNPN sur le territoire.¹¹

A terme, la LNPN sera la **colonne vertébrale** d'une Normandie en cours d'unification. La LNPN n'aurait finalement qu'un seul objectif : faire apparaître la 6^{ème} région de France ou le 1^{er} potentiel d'économie maritime du pays. La question régionale normande ouverte en 1972 avec la création de deux conseils régionaux dans un contexte idéologique et économique qui n'existe plus trouverait ainsi sa solution¹².

La Normandie par la preuve ou par l'épreuve ?

Les décideurs publics d'une Normandie « en miettes » doivent d'urgence se rassembler et faire mentir certaines représentations tenaces ! Il faudra convaincre avec la présentation d'un vrai projet de territoire à l'échelle pertinente : **intégrer l'évidence normande et défendre un intérêt général normand dans le cadre du « Grand Paris » doté d'une dimension maritime...** C'était l'un des objectifs du colloque « **Axe Seine** » réuni au Havre en mai 2010 et à Rouen en mai dernier autour d'une déclaration finale d'intention concernant Paris, Rouen et Le Havre mais pas... Caen !

Qui pilotera cette ambition ? L'Etat central ou les collectivités normandes ? Concernant la future gouvernance, Antoine Rufenacht, le commissaire au développement de la vallée de Seine est à la recherche de « nouvelles idées » : il faut construire un **partenariat équilibré** entre l'Etat, les collectivités et les forces vives des territoires concernés. **Les Normands doivent se rassembler sinon l'Etat prendra toute la main...**¹³

« Axe Seine » ou Normandie ? Promouvoir une ambition normande à l'échelle nationale et européenne

On ne trouvera jamais 14 milliards d'euros pour desservir la mer, pour flâner 15 minutes de plus à Deauville ou pour construire une gare de banlieue à Rouen. Si un projet régional ambitieux n'est pas formulé avec la LNPN, l'Etat central ne s'occupera que de la « Normandie utile » d'un « axe Seine » Paris-Le Havre à terme concurrencé par Anvers et le canal Seine-Nord-Europe : le « **Grand Paris maritime** » : option flamande ou option normande ?¹⁴

11. La LNPN doit servir les intérêts des territoires : face au doute sur l'utilité d'une LGV dans le Mantois, les milieux économiques proposent de concilier LGV normande et desserte du Val d'Oise vers Roissy-CDG via Cergy-Pontoise (Etude IGN, 16 /09/2011).

12. Avec les discours de 2009 sur le « Grand Paris », le processus fusionnel normand avance : parution en 2008 d'une étude très positive sur les effets d'une fusion régionale, naissance en 2011 d'un PRES liant les universités et fusion en 2015 des chambres de commerce.

13. Depuis 1960, la division normande a été justifiée par le pilotage de l'axe Paris / Le Havre par l'Etat (Plan « Delouvrier » dont l'idée est reprise par J. Attali en 2010)

14. *Rencontres, territoires SNE*, V.N.F., sept. 2011. Le 3 octobre 2011, la Région Haute-Normandie étudiait les opportunités du canal SNE pour les ports normands sachant que le port d'Anvers a déjà réussi l'intégration logistique du débarquement au client final en privilégiant le mode ferroviaire et fluvial.

Pour formuler cette ambition, nous présentons les idées suivantes :

• **Présenter la Normandie comme la 1^{ère} région pour l'économie maritime** et comme la 3^{ème} grande région industrielle avec un **double enjeu européen sur mer et sur terre pour notre pays** :

1. **Créer, sur la mer la plus fréquentée du monde, un avant-port européen en réseau** avec la côte Sud anglaise (Portsmouth-Cherbourg-Southampton-Caen-Honfleur-Le Havre- Rouen-Dieppe-Newhaven) dans le cadre d'une **euro-région maritime**.¹⁵

2. **Achever le contournement Ouest-Nord Ouest de la région parisienne** pour inscrire les villes et ports normands dans les axes de transport de l'**isthme européen** (l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille est en voie de saturation).¹⁶

• **Agir pour ne pas subir** : le Grand Paris maritime doit être co-produit par des acteurs normands bien reliés au quartier d'affaires de La Défense et à l'aéroport Roissy-CDG. Pour organiser la future gouvernance d'un espace de projet « *Paris Seine-Normandie* », nous proposons la création d'un **atelier du projet régional normand commun aux grandes collectivités territoriales normandes**.¹⁷

• **Rouen métropole interrégionale** : Rouen, la « *métropole oubliée* », doit développer une vocation interrégionale entre Lille et Nantes. **La gare de Rouen-Saint Sever devra être exceptionnelle**. Rêvons un peu... **Santiago Calatrava** construira-t-il la « *cathédrale de la rive gauche* » c'est à dire une « *grande gare de rencontre* » offrant toutes les correspondances vers l'ensemble des villes normandes ?¹⁸ Rouen doit être l'**étoile ferroviaire régionale** qui desservira les ports de l'estuaire de la Seine et un **bassin millionnaire** d'habitants et d'emplois (c'est le « *grand angle* » ou le « *grand estuaire normand* » de Cherbourg à Vernon jusqu'à Dieppe).

• **Promouvoir LA métropole normande en réseau** : Caen technopole / Rouen métropole / Le Havre port international. Après l'échec de « Normandie Métropole », il devient urgent de **faire travailler ensemble les agences d'urbanisme** pour organiser un bassin métropolitain régional de plus d'un million d'habitants et produisant le 6^{ème} PIB régional de France (quadrilatère Caen-Le Havre -Rouen- Evreux -Vernon).

Défendre le principe de la LNPN quel que soit le scénario choisi

Parmi les trois scénarios proposés par Réseau Ferré de France (RFF), le scénario C mettant les trois villes à 45 minutes est idéal. (avantages : désenclavement du Havre par la rive Sud et création d'une liaison directe Caen-Le Havre. Inconvénients : le coût et des incertitudes juridiques). Le scénario A offre un **compromis honnête** avec un débranchement à Louviers permettant une liaison directe Caen-Rouen en 45 minutes. On pourrait envisager un **scénario A' conciliant les avantages des scénarios A et B** (un débranchement au plus près de Rouen pour garantir le meilleur temps de parcours entre Caen et Rouen et positionner Evreux sur la nouvelle ligne Paris-Rouen).

Promouvoir en Normandie un nouveau modèle de développement territorial : « la région douce ». ¹⁹

Mettre en valeur les aménités remarquables d'un « bien public » normand légué par une géo-histoire prestigieuse : La Normandie, la région « UNESCO » ayant une **notoriété internationale** exception-

15. P. Buléon / L. Shurmer-Smith, *Espace Manche, un monde en Europe*, fév. 2008

16. Conférence des huit régions du Bassin parisien (C8) pour inscrire le « maillon ouest » dans le schéma européen des transports : pour le port de Rouen c'est essentiel !

17. Cf. l'espace de projet *Paris Seine-Normandie* proposé par A. Leconte, président du comité technique préparant le débat public.

18. Cf. la gare de Liège *les Guillemins* inaugurée en sept. 2009.

19. Cf. le colloque du Crédit coopératif *Normandie terres d'histoire, terres d'avenir et de solidarités*, Caen, mai 2011.



nelle pour une région française. **Mettre en réseau les villes normandes** autour des valeurs « *d'art de vivre* » et de proximité. Faire de la Normandie, la **1^{ère} région de France pour « l'agriculture urbaine** durable et labellisée. Mettre en valeur les **richesses du plus long littoral régional de France**. Mettre en valeur les **savoir-faire** des PMI – PME du tissu social, culturel et associatif. Faire à nouveau de la Normandie la **1^{ère} destination régionale pour le tourisme culturel** entre « Grand Paris » et « Grand Londres ». Achever la **reconversion industrielle** de la Normandie vers une économie durable (logistique maritime, fluviale et ferroviaire ; énergies renouvelables ; moteur automobile *décarboné* ; nouveaux matériaux ; « chimie verte » ; recherche fondamentale ; aéronautique et nouvelles technologies). **Retrouver des centres de commandement économiques ou institutionnels à Caen-Rouen-Le Havre pour faire revenir dans nos villes les jeunes normands qui partent chercher avenir et salaires ailleurs.**

Après 2020, une opportunité « un TGV anglo-normand » ?

La gare de Rouen dotée de la meilleure sortie ferroviaire de Paris pourrait devenir le relais d'un futur Paris-Londres via Amiens et le tunnel sous la Manche (saturation à venir de l'actuelle liaison Paris Gare du Nord / Lille).

Le financement : il faut oser !

Un principe : « *pas de solidarité financière sans solidarité de projet* » (Laurent Beauvais). Le phasage technique et financier est indispensable mais c'est l'ensemble du projet qui est prioritaire. **Le financement total de l'opération est donc capital.** Compte tenu de l'originalité du projet, de son ambition et des incertitudes présentes, il faut aller au-delà des solutions « classiques » des financements croisés entre l'Europe, l'Etat, RFF et les collectivités.

La solution des Partenariats Public Privé pourrait être tentante mais en raison de l'enjeu national du projet, il ne faut pas prendre

le risque d'une aliénation de l'intérêt général. Nous proposons d'explorer deux pistes :

- Le recours à un emprunt obligatoire régional de très long terme ouvert à la souscription publique des habitants et des forces vives normandes.
- Eventuellement, solliciter, pour des raisons culturelles et historiques évidentes, le fonds souverain de l'état norvégien.

Conclusion

« *Il est plus urgent de penser le changement que de changer le pensement* » (Eva Joly)

Le débat Public sur la LNPN s'ouvre alors que nous fêtons le 11^{ème} centenaire de la naissance de la Normandie, ce « *visage de majesté qu'offre la France au Monde* » (Michelet)

La Normandie en 2011 : bon anniversaire ou avis de décès ?

Le collectif BEN soutient totalement le projet de LNPN et appelle à se mobiliser pour défendre l'avenir même de la Normandie : il s'agit de dessiner le futur pour les 100 prochaines années. Ce sera difficile et ça va coûter cher tant le déclin global de notre région est profond. La tentation de se contenter du minimum (« Déboucher le Mantois ») est grande mais c'est prendre le risque de ne développer qu'une « Normandie utile » à la seule région parisienne achevant la désarticulation de notre région.²⁰

Pas de dessin sans grand dessein : s'il n'y a pas de projet il n'y aura pas de financement. Le financement de la LNPN sera difficile mais plus difficile encore serait de financer la remise à niveau permanente d'un réseau datant de Louis-Philippe pour le mettre aux normes de cadencement et de capacité du XXI^e siècle : 80% des Normands ne prennent pas le train : il faut donc voir grand et loin !

20. *Coopérer ou s'effacer*, appel des géographes normands, Libération, 08/06/ 2011

Résumé du cahier d'acteur

La LNPN sera le moyen d'intégrer l'évidence normande et de faire de notre région, pour la première fois depuis 1944, un enjeu national et européen : garder en France le premier potentiel maritime du pays et valoriser à l'échelle mondiale le premier ensemble urbain et industriel de France (Axe Seine).

Un nouveau modèle territorial : la grande vitesse de proximité au service d'une « région douce ». La LNPN ne sera pas un TGV de plus ! Le scénario C est le scénario idéal.

Intégrer l'évidence normande pour justifier la dépense de la LNPN car il s'agit d'offrir à la 6^{ème} région de France la meilleure sortie ferroviaire de la région parisienne. Axe Seine ou Normandie ? pour réussir

la LNPN il faut un vrai projet régional normand au risque de n'avoir qu'un corridor Paris-Le Havre utile à la seule région parisienne et concurrencé par l'axe Paris-Anvers (canal Seine-Nord-Europe). La solidarité dans le projet permettra une solidarité financière innovante pour rattraper 30 années de déclin qui nous coûtent cher : pourquoi pas un grand emprunt obligatoire de long terme souscrit par les citoyens normands ?

Caen, le 13 octobre 2011

Isabelle Polonio / Philippe Cléris
P/O le collectif citoyen et républicain « Bienvenue en Normandie »

Retrouvez l'intégralité des notes complémentaires sur le site du débat public avec le cahier d'acteur

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)