

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

**CESER de Basse-Normandie**



## CESER DE BASSE-NORMANDIE

Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional de Basse-Normandie est la 2<sup>ème</sup> assemblée régionale. Placé de par la loi auprès du Conseil Régional, le CESER composé de 78 conseillers représentant la société civile organisée (chefs d'entreprises, syndicats de salariés, associations...) est amené à émettre des avis destinés prioritairement au Conseil Régional.

Ainsi, à la demande du Président du Conseil Régional de Basse-Normandie, le CESER a déjà émis trois avis sur ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (tous téléchargeables sur le site internet du CESER), l'un sur l'opportunité, un autre sur les problématiques d'accès à la capitale et enfin sur l'ingénierie financière.

### Coordonnées

CESER de Basse-Normandie  
Abbaye-aux-Dames  
BP 529 - 14036 Caen CEDEX  
secretariat@ceserbn.fr  
www.ceser-basse-normandie.fr

## La LNPN : une véritable opportunité pour la Basse-Normandie

Depuis trente années, le réseau TGV n'a cessé de se densifier en France, octroyant ainsi aux régions concernées un véritable avantage en termes d'attractivité et de développement. Un tel équipement constitue en effet, et désormais, un véritable pré-requis en matière d'infrastructures de communications.

En revanche, le fait de ne pas en disposer est à juste titre considéré comme un facteur discriminant classant de facto les territoires concernés parmi ceux les moins compétitifs.

Cette dernière situation est celle que connaît la Normandie depuis 30 ans, et ce malgré les nombreux projets imaginés dont aucun n'a abouti. Après avoir bénéficié dans le début des années 1970 des avantages procurés par les turbotrains, la situation de la Normandie a significativement commencé à se dégrader dès le début des années 1980, se traduisant par des temps de parcours allongés (Caen-Paris généralement en plus de 2h00 et Cherbourg-Paris en 3h15), une ponctualité déficiente et des conditions de confort et de services dépassées.

De surcroît, l'engorgement constaté à l'Ouest de Paris, principalement entre Mantes et Saint-Lazare, vient s'ajouter à l'obsolescence des lignes normandes ; l'ensemble de ces facteurs ne laisse aucun espoir d'amélioration ni même de maintien du niveau de services actuel.

Consécutivement, les perspectives de développement, notamment économique de la Normandie, s'en trouvent altérées.

Sans investissement infrastructurel digne de ce nom, tout porte à penser que cette situation empirera et déterminera en Normandie une forme de sous-développement vis-à-vis des autres régions françaises.

C'est pourquoi le CESER considère que le projet de LNPN représente une chance historique ; l'avenir économique de la Basse-Normandie, son attractivité et son image en dépendent.



# La LNPN : une infrastructure de transport offrant de multiples avantages pour la Basse-Normandie

Si l'intérêt au plan ferroviaire de la liaison nouvelle n'échappe à personne, cette infrastructure offre des perspectives de développement et d'aménagement pour le territoire concerné, de même qu'elle détermine des avantages tant aux plans économique qu'environnemental. L'intérêt majeur du projet de LNPN est d'être global, déterminant de la sorte des retombées potentielles sur l'ensemble du territoire qu'il doit innover.

## 1. Des avantages en matière ferroviaire

Il va de soi que cette nouvelle infrastructure générera en tout premier lieu des gains de temps significatifs. Avec une durée de trajet d'1h15 pour relier Paris à Caen et de 2h15 de Paris à Cherbourg, les gains oscilleront entre 35 minutes (par rapport aux meilleurs temps actuels) et pratiquement 1 heure (par comparaison aux durées de transport les plus couramment observées aujourd'hui).

Outre le facteur temps, la création d'une voie nouvelle, notamment entre Paris et Mantes, déterminera d'autres avantages en termes de fréquence, de ponctualité et plus généralement de services, notamment de confort, à tout moment et notamment en heure de pointe.

Au-delà de ces avantages explicites, la création de la LNPN favorisera un désengorgement notable des transports dans l'Ouest de l'Île de France, facilitera les accès des lignes normandes aux réseaux de transports franciliens (métro, RER, EOLE, futur Grand Paris Express) et, par correspondance en attendant l'interconnexion, à l'ensemble du réseau TGV.

En termes de relations régionales et interrégionales, la LNPN, tout en permettant des gains de temps substantiels, autorisera une amélioration de l'offre globale proposée par les Trains Express Régionaux (TER), notamment par le biais d'une libération de sillons sur les lignes classiques. Il en sera de même pour le trafic fret.

## 2. Des avantages au plan du développement et de l'aménagement du territoire

La mise en service de la LNPN déterminera une ouverture et une attractivité nouvelle pour les territoires concernés. Dans la mesure où, à moyen ou long terme, le ferroviaire à grande vitesse prendra en partie le pas pour les transports de moyenne distance en Europe sur l'avion et le mode routier, le fait de disposer d'un tel équipement contribuera au maintien d'un niveau certain de développement des territoires irrigués et donc de leur attractivité. Incontestablement, le train à grande vitesse est un moyen de transport qui, après 30 années d'existence, demeure d'avenir.

Autre avantage sur un plan territorial, la perspective de bénéficier d'une telle infrastructure suscitera inmanquablement une réflexion d'ensemble préalable et autorisera l'établissement des projets de territoires ambitieux, en particulier autour du développement de la Seine (axe Seine), des zones littorales et entre grandes villes normandes. Toutefois, le choix du tracé aura une influence déterminante sur la nature et l'ampleur de ces perspectives de développement.

## 3. Des avantages d'ordres économiques et environnementaux

L'accès rapide et direct en Île-de-France, et notamment au centre d'affaires de La Défense, constitue une opportunité de développement, en particulier pour le secteur tertiaire, sous la forme de déconcentration d'activités (back office) dont la Basse-Normandie pourrait tirer parti grâce à l'excellence de son cadre de vie, une disponibilité immobilière et foncière avérée, le niveau relativement modéré des loyers...

Ce rapprochement en temps de l'Île-de-France et donc avec toutes les régions connectées au réseau TGV favorisera par ailleurs un accroissement des activités touristiques et singulièrement celles de court-séjour.

Il faut noter également que les gares bas-normandes d'accueil de la future ligne à grande vitesse sont toutes situées à proximité du littoral, ce qui ne peut que participer à l'augmentation de la fréquentation touristique et culturelle de la Normandie.

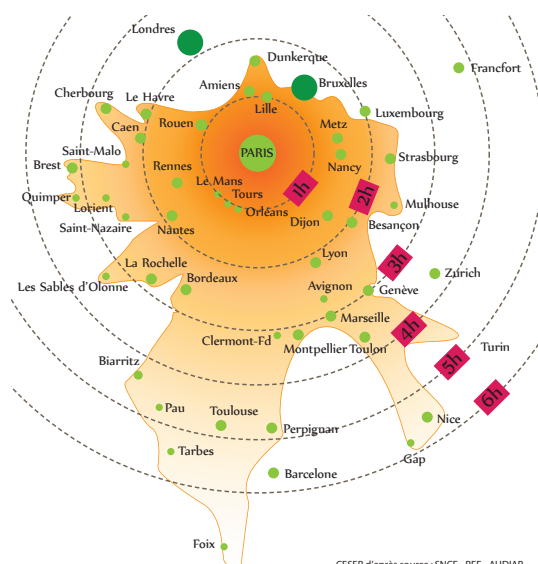
Il est également imaginable, pour des raisons de coût de l'immobilier (achat ou location), que la ligne détermine une attractivité nouvelle vis-à-vis de l'Île-de-France.

Enfin, cette infrastructure ferroviaire présentera l'immense avantage de susciter un report modal considérable de la route vers le fer. Deux observations à ce propos doivent être formulées :

- d'une part, la LNPN est sans doute, de tous les projets actuels en France, la ligne la plus intéressante de ce strict point de vue,
- d'autre part, ce phénomène contribuera fortement à améliorer la rentabilité de cette liaison.

En l'occurrence, la LNPN est un projet où les intérêts économiques rejoignent les intérêts environnementaux.

Carte isochrone de la France TGV en 2015



CESER d'après source : SNCF - RFF - AUDIAR



## Analyse comparative par le CESER de Basse-Normandie des propositions de tracés et d'implantation de gares proposées par RFF

Différentes alternatives se présentent à trois niveaux : l'implantation d'une gare TGV à La Défense et l'arrivée à Saint-Lazare, les possibilités de tracés entre La Défense et Mantes, et enfin les trois scénarios de tracés entre Mantes et la Normandie.

### 1. Les questions relatives à Saint-Lazare et La Défense

Le maintien d'une gare terminus à Saint-Lazare à court et moyen termes est indispensable compte tenu des multiples fonctionnalités qu'offre cette gare : accès à ce grand quartier commercial et d'affaires situé au cœur de Paris, intermodalité très large pour des destinations vers Paris et l'Île-de-France...

Dans ce même ordre d'idées, la création d'une gare TGV à La Défense, de par les connexions projetées avec le Grand Paris Express et à plus long terme le réseau TGV et Roissy, accroît encore les fonctionnalités de la LNPN.

Pour le CESER de Basse-Normandie, il importe absolument que cette nouvelle gare de La Défense soit en ligne avec Saint-Lazare et soit ultérieurement raccordée au réseau européen des TGV.

### 2. Entre Mantes et La Défense

Il est proposé soit une relation directe, soit des variantes incluant une nouvelle gare appelée Confluence et située dans les environs de Cergy.

Dans la mesure où cette infrastructure ajoute de nouvelles fonctionnalités à la LNPN à même notamment de contribuer à une rentabilité accrue, le CESER approuve cette opportunité, pour autant que les temps de parcours affichés soient respectés (Caen-Paris en 1h15 ; Cherbourg-Paris en 2h15).

### 3. Entre Mantes et la Normandie

RFF a imaginé trois scénarios dont les incidences en termes de transport, de développement ferroviaire, économiques, financiers et environnementaux sont très différenciées.

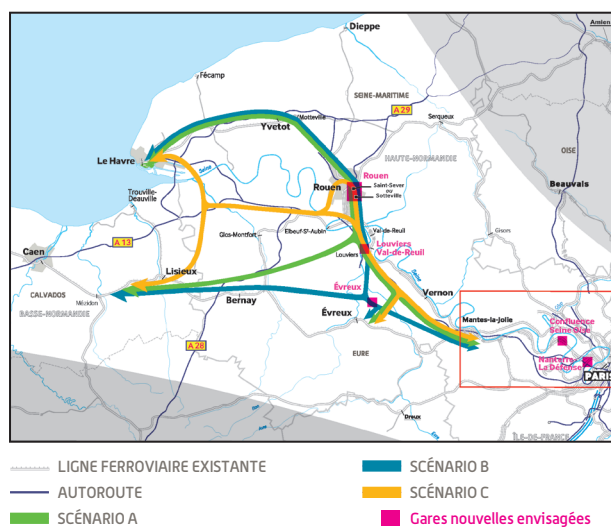
- **le scénario C**, tout d'abord, propose la création d'une voie nouvelle entre Mantes, Rouen et le Pays d'Auge (vers Pont Audemer) puis une bifurcation vers le Havre et Caen.

Ce tracé est sans doute le plus abouti en termes de développement territorial car il permet à chacune des trois grandes villes normandes (Caen, Rouen et le Havre) d'être à trois-quarts d'heure, voire moins les unes des autres.

En impliquant en revanche la création d'un tunnel (mixte fret-passagers) sous la Seine, ce scénario offre une fonctionnalité supplémentaire avec la desserte fret vers le Sud et l'Ouest de la France, cependant cette infrastructure renchérit le projet et exigerait, de ce fait, avec leur assentiment, l'obtention d'un financement spécifique pris en charge notamment par des structures économiques havraises.

- **Le scénario B** prévoit une bifurcation à partir de Mantes pour les liaisons vers Rouen et Le Havre d'une part, et vers Caen et Cherbourg d'autre part. S'il est le moins onéreux, ses fonctionnalités pour le développement du territoire, sont de loin les moins prometteuses. Ainsi les temps de parcours entre Caen (et Cherbourg) et Rouen ou Le Havre n'indiqueraient qu'un très faible report modal de la route vers le fer. Il faut avoir conscience que ce scénario génère une préoccupation majeure à savoir un phasage des travaux a priori défavorable à la Basse-Normandie, la branche sud n'apparaissant pas la plus prioritaire des 2 ; de surcroît, les travaux à effectuer (plusieurs shunts) ne se situent pas sur le territoire bas-normand. En conséquence, le CESER ne se prononce pas en faveur de ce scénario.
- **Le scénario A** envisage une bifurcation des branches haut-normandes et bas-normandes à partir de Louviers. La nette amélioration consécutive des transports ferroviaires à attendre entre Caen et Rouen autorise des synergies entre les deux capitales régionales. Bien qu'il implique la réalisation d'un nombre plus important de kilomètres de voies nouvelles que le scénario B, son coût est à peine supérieur.

Le coût de ces différents scénarios oscille entre 6,3 et 9,5 milliards d'euros entre Mantes et la Normandie et entre 4,4 et 5,4 milliards d'euros entre Mantes et Paris. Le CESER tient à souligner que, pour éviter toutes dégradations supplémentaires en termes de transport, il aurait fallu de toute manière réaliser le tronçon Paris-Mantes, soit de l'ordre de 5 milliards de dépenses. Cette observation relativise l'ampleur des dépenses liées à ce projet global. Une observation de même nature s'applique à la gare nouvelle de Rouen dont le projet est antérieur à l'annonce relative à la LNPN.





En conclusion de ce cahier d'acteurs, le CESER souligne que ce projet de LNPN s'insère dans le projet national intitulé **Grand Paris**, reposant entre autres sur l'ouverture d'une fenêtre maritime et littorale au profit de la région capitale afin de lui conserver son statut de ville monde.

Le projet de LNPN revêt donc à ses yeux une importance stratégique tant au plan strict des communications ferroviaires qu'en termes de développement global du Nord-Ouest de la capitale et de la Normandie.

Au plan ferroviaire, la situation particulièrement dégradée du service proposé aujourd'hui aux normands n'est pas sans retentir sur l'essor économique et l'attractivité de la Normandie et provoque un mécontentement profond des usagers normands.

En outre, la LNPN représente un avantage environnemental incontestable en ce sens qu'elle autorisera très probablement un report modal de la route vers le fer significatif et qu'elle participera également au désengorgement routier et ferroviaire de l'Ouest parisien.

Moyennant une bonne correspondance et à terme une réelle connexion avec le réseau TGV, la LNPN pourra faciliter les relations entre la Normandie et les autres régions françaises, ainsi qu'avec les grandes capitales européennes favorisant un développement privilégié du mode ferroviaire au détriment du mode aérien. La LNPN permettra donc à

la Normandie d'être présente sur les cartes européenne et française du réseau des TGV.

Pour toutes ces raisons, le CESER de Basse-Normandie exprime son fort attachement à voir ce projet se concrétiser dans les meilleurs délais tant pour ses implications positives nationales que régionales.



## Résumé du cahier d'acteur

De par l'ampleur des retombées attendues au plan des transports stricto sensu, de l'aménagement du territoire et en termes économiques et environnementaux, la LNPN constitue un projet global représentant une véritable opportunité et une chance historique pour la Basse-Normandie.

Le CESER insiste pour que les temps de parcours affichés (1h15 entre Caen et Paris ; 2h15 entre Cherbourg et Paris) soient

concrétisés et que l'interconnexion à terme de cette ligne avec le réseau TGV français et européen devienne une réalité. L'avenir économique de la Normandie, son attractivité, sa compétitivité et son image en dépendent.

Enfin, le CESER souhaite que le tracé retenu entre Mantes et la Normandie permette l'émergence d'un projet de territoire normand.

**CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie**

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen  
contact@debatpublic-lnpn.org

[www.debatpublic-lnpn.org](http://www.debatpublic-lnpn.org)

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)