

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Conseil Économique, Social et d'Environnement du Grand Evreux Agglomération



CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET D'ENVIRONNEMENT DU GRAND EVREUX AGGLOMÉRATION

Le Conseil Économique, social et d'environnement (C.E.S.E.) du Grand Evreux Agglomération, réactivé le 18 octobre 2010 par le Conseil d'agglomération du Grand Evreux Agglomération a principalement en charge des travaux de réflexion prospective et participe à l'élaboration des grands projets du territoire. La volonté a été d'inscrire le C.E.S.E. dans une dynamique territoriale, entreprenante et représentative de la diversité du territoire. Cette instance consultative, comptant 70 membres, est exclusivement composée de personnes issues de la société civile. La co-présidence est assurée par Mme Monique CORNU.

Le Conseil Economique, Social et d'Environnement s'est mobilisé avec les acteurs du territoire pour développer l'initiative citoyenne en participant aux travaux de l'association Eure Normandies + et en étant acteur du Livre Vert du Grand Evreux Agglomération.

« Développer conjointement en valorisant l'existant », le CESER de Haute-Normandie et le CESE du Grand Evreux Agglomération ont inscrit dans les différentes saisines et rapports émis, une volonté d'équité territoriale, d'égalité des chances en participant sur les mutations économiques, sociales, environnementales et technologiques.

COORDONNÉES

Référent administratif : Christophe Burck
Sabrina Boucetta et Julien Pysson
Rue Voltaire - 27000 Evreux
Tél. : 02 32 31 72 11/06 25 66 78 10



La Ligne Nouvelle Paris-Normandie : un rendez-vous historique pour la Normandie !

Le Conseil Économique, Social et d'Environnement plaide pour une LNPN reliant plus et mieux tous les territoires de la Normandie grâce à des trains plus rapides et à des voies nouvelles, dans une logique d'aménagement du territoire.

Deux grands axes parallèles Paris-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg relient, sans se rencontrer, la capitale au 3^{ème} grand port européen et aux côtes normandes, délaissant ainsi deux liaisons fondamentales pour l'intégration du territoire normand : la liaison Caen-Rouen et la liaison Rouen-Evreux.

3^{ème} port européen, Le Havre-Rouen, faute de débouchés ferroviaires suffisants est pénalisé par rapport aux autres grands ports que sont Zeebrugge et Hambourg mieux desservis par le rail ou Anvers et Rotterdam irrigués par le Rhin.

L'Ile-de-France ne doit pas être un goulet d'étranglement pour le fret ferroviaire. Alors que le réseau routier national a deux outils majeurs à sa disposition : les ponts de Tancarville et de Normandie, le réseau ferroviaire délaisse les liaisons Le Havre-Caen, Caen-Rouen, Rouen-Evreux et il n'est pas suffisamment ouvert vers le Nord de la France, ni vers le Sud-ouest et l'Espagne. Il faut désenclaver la Normandie et développer l'économie portuaire en s'appuyant sur les potentialités de fret ferroviaire accessible depuis Orléans voire tout le Sud Ouest.



== Principaux flux actuels de marchandises par la route

Le CESE vous propose de relever ensemble un QUADRUPLE DEFI :

- Renforcer toutes les coopérations entre les villes du territoire normand et avec Paris et l'Europe ;
- Développer les ports de la Manche grâce au fret ferroviaire ;
- Ouvrir toutes les possibilités d'études supérieures et d'emplois pour les jeunes et adultes en formation ;
- Construire un réseau ferroviaire intégré.

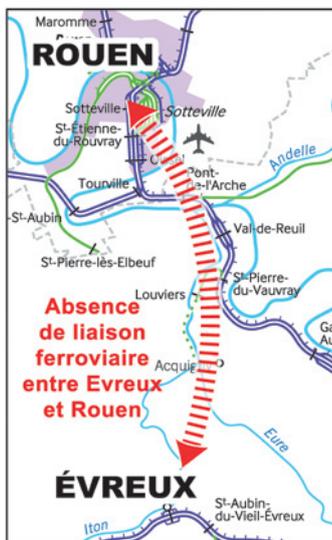
Réunir : relier, coopérer

Relier...

...toutes les « capitales » normandes, les villes-préfectures (Evreux, Alençon..., et toute la Normandie à Paris), les villes-carrefours, etc. dans une logique de réseau ferroviaire intégré pour déplacer vite et mieux les personnes et les marchandises. L'avenir est aux grands ensembles régionaux ! Le C.E.S.E. insiste sur la nécessité d'améliorer le plus rapidement la liaison Paris-Normandie pour la rendre plus efficiente, afin de ne plus pénaliser durement des milliers d'usagers. Nous insistons aussi sur la nécessité de bien tenir le lien avec les plages de la Manche (lieux de tourisme et de mémoire), les ports de Cherbourg, Granville... En bref, de bien **marquer l'embranchement en Y à Evreux**.

La Normandie a des atouts :

- Un pourcentage **d'emplois industriels** significativement supérieur à la moyenne nationale. **De nombreuses entreprises se sont déjà organisées à l'échelle de la Normandie** ;
- Une **filière logistique** structurante pour le territoire mais qui demande de nouvelles synergies et coopérations entre le port du Havre, de Rouen, les autres ports du littoral normand -Cherbourg, Caen-Ouistreham, Dieppe - et les plateformes multimodales de Seine-Aval en Ile-de-France (Gennevilliers, Achères, Triel) ;
- **L'agriculture normande** est une force qui se conjugue avec les productions du Sud de la France et qui doit **s'exporter** ;
- Le **tourisme** est un atout puissant avec le tourisme vert, balnéaire, culturel, événementiel, de loisirs, d'affaires, de mémoire (plages du Débarquement...), etc.



Evreux est la seule ville-préfecture à ne pas être connectée à sa capitale régionale. Ni l'université, ni le nouveau centre hospitalier ne sont reliés avec rapidité et respect de l'écologie aux autres pôles universitaires de sa Région. La **liaison Evreux-Rouen**, connexion des capitales haut-normandes, déjà actée, permettra de renforcer l'identité normande du territoire et de renforcer les synergies entre les villes-préfectures.

La L.N.P.N. devra également permettre le **raccordement avec le réseau à grande vitesse nationale**, à Roissy. Ce prolongement doit faire l'objet d'un engagement fort.

Le lien avec le **réseau ferroviaire européen** est lui aussi indispensable ! En effet, les régions normandes se plaignent régulièrement d'être maintenues à l'écart des axes Nord/Sud jusqu'à présent privilégiés par l'Europe.

Coopérer...

...entre les bassins d'emploi, de recherche, d'enseignement supérieur, d'innovation. Les perspectives d'un territoire normand équilibré et adapté en offre de formation donnent **la possibilité à tous d'accéder à l'excellence** et d'orienter **les forces de recherche et les pôles de compétitivité, comme celui de Val-de-Reuil ou de Normandy Packaging...**

Les potentiels universitaires normands qui lient l'enseignement et la recherche sont Caen, Rouen-auquel appartient l'IUT d'Evreux- et Le Havre.



Les liens ferroviaires entre ces pôles universitaires sont totalement insuffisants alors qu'il faudrait concevoir ces universités comme autant de sites d'un même Campus. L'offre de poursuites d'étude en serait accrue et les possibilités de mobilité, tant pour les étudiants en formation initiale ou continue que pour les professeurs, en serait décuplée.

Ce besoin de **réunir** les potentiels d'enseignement supérieur et de recherche est d'ores et déjà tellement **vécu comme une exigence**, que les universités de Caen, Rouen, Le Havre et les écoles d'ingénieurs de Caen et de Rouen viennent de signer en Juillet 2011 une convention portant création d'un **Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES)** dont le nom est à la fois un symbole et un véritable programme : « **Normandie Université** ».

La LNP.N doit participer à cette dynamique **d'aménagement du territoire universitaire**. Le C.E.S.E. voit là une opportunité historique pour permettre aux étudiants et adultes ébroïcien(ne)s de pouvoir **accéder plus facilement à des qualifications supérieures** grâce à des coopérations renforcées entre les pôles universitaires normands existants.

Dans une étude récente de l'INSEE, le Grand Evreux Agglomération apparaît comme « **un territoire attractif pour les jeunes diplômés du supérieur** »



Passer par Evreux : la voie/x du bon sens

Préserver

Le rail, solution écologique et économique

Se déplacer autrement que par la route permet de s'adapter aux évolutions des **coûts énergétiques** et de réduire nos émissions de **gaz à effets de serre**. L'alternative ferroviaire permet de faire face à ces évolutions énergétiques et climatiques, qui ont été actées par le Grenelle de l'environnement. La Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) est le signe de cette évolution.

Les besoins et demandes des usagers du train sont en constante évolution, la nouvelle liaison impactera indéniablement vers **une diminution des trajets automobiles**. De plus, l'infrastructure de la LNPN servira aussi pour le fret de marchandises et de matières premières (céréales, sucre...). Plus le fret se développera, **moins il y aura de camions sur les routes**.

Passer par Evreux : solution pour le fretet levier du développement normand et portuaire

A l'heure actuelle, les voies de fret au départ des grands ports du Havre et de Rouen transitent par l'Ile-de-France ou Mézidon (Basse-Normandie). Or, ces voies sont **saturées, longues et coûteuses** : elles ne permettent pas le plein développement des capacités du fret.



eric.delcroix, in Flickr.com

Passer au plus près d'Evreux, **croisement naturel des routes** Paris-Normandie et des ports Normands (le Havre, Rouen) avec Orléans, Chartres, la Beauce et le sud de l'Europe, c'est permettre de **relier le « grenier de la France » au Grand Port Maritime de Rouen, 1^{er} port européen en céréales**. De même, cela fournira un débouché indispensable pour les marchandises (notamment du Havre) vers le sud de la France et de l'Europe (Espagne, Portugal).

**Développer l'axe Sud c'est faire coup double :
pour l'écologie ET l'économie !**

Financer pour répondre aux besoins des passagers

C'est permettre la rentabilité de la ligne



Train Chartering & Private Rail Cars, in Flickr.com

Beaucoup d'habitants de notre agglomération ont besoin d'accéder aux **grands marchés de l'emploi normand et francilien**. Pour ceux qui travaillent à Paris, les conditions de transport peuvent être très pénibles. Ces freins à la **mobilité** limitent l'attractivité de notre territoire, que ce soit pour les médecins qui pourraient être attirés par notre nouvel hôpital, ou encore pour les entreprises cherchant à s'implanter en lisière de Paris.

Le **poids démographique** du territoire justifie de mailler tous les territoires normands directement et en des temps convenables à Evreux. Sinon nous prenons le risque que les déplacements par route restent plus avantageux !

Faire ainsi preuve de bon sens vis-à-vis des territoires, c'est aussi faire preuve de bon sens en termes de **rentabilité** de la future ligne.

**Evreux : point de passage le plus court
pour les marchandises !**

Point de passage le plus réaliste pour les passagers !

Des projets et des chiffres... : 800 000 t de céréales partent de la Beauce pour atteindre Rouen. Avec la LNPN, le trafic sera de plus 1 450 000 t. Evreux a déjà anticipé ces évolutions en programmant un Pôle de feroutage (site de **Cracouville**). Parfaitement reliée aux voies rapides et au réseau de chemin de fer, cette **plate-forme multimodale** offre des solutions de transport combiné rail-route, permettant de structurer l'activité logistique aux échelles départementale et francilienne.



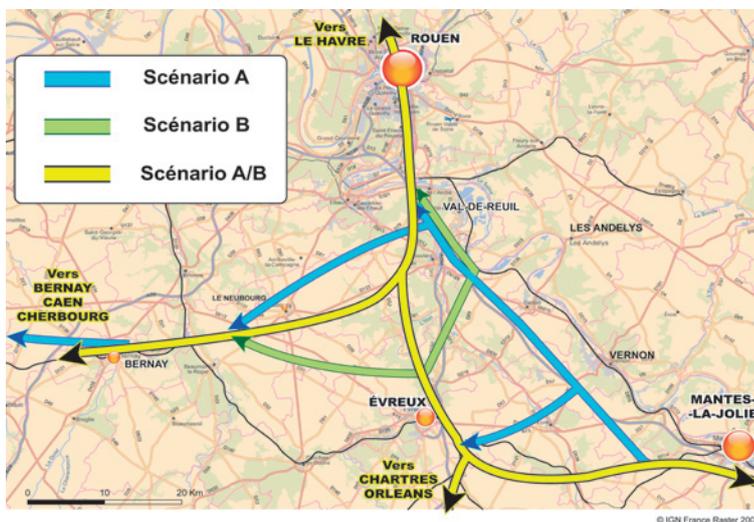
Le scénario A/B option du C.E.S.E : au service de TOUS les Normands !

Des effets sur l'économie locale

Un tracé qui permet de desservir les bassins de vie selon leur poids économique et démographique aura un effet de levier sur l'économie des territoires. Le C.E.S.E. défend une vision du développement économique à partir des territoires existant plutôt qu'un modèle d'urbanisme qui concentrerait tout sur l'axe Seine, oubliant les territoires voisins.

Enfin : un scénario économe !

Utilisant le plus d'infrastructures déjà existantes, ce tracé mixant les scénarii A et B est plus réaliste puisqu'il est le plus économe. Dans un contexte de crise, ceci est un critère d'importance, notamment pour les financeurs comme l'Union européenne.



Construire un réseau ferroviaire intégré : le tracé A/B

Le scénario A avantage la **liaison Rouen-Caen**, tandis que le scénario B améliore l'**accès à Evreux et le fret**. La combinaison des deux, appelé scénario A/B, conserve ces deux avantages de mobilité tout en répondant entièrement au cahier des charges initial. Au plus près des tracés historiques tout en réduisant le coût financier induit, cette synthèse rationnelle A/B propose une solution avec un **double Y**, l'un à Evreux et l'autre à Louviers-Val de Reuil.

Le moins d'impact sur l'environnement

Le futur tracé A/B minimisera l'impact sur la forêt de Bord, ainsi que les franchissements de cours d'eau. Ces milieux sont riches de faunes et de flores protégées. Limiter les effets sur l'environnement permet de préserver notre patrimoine régional qui participe de notre richesse commune.

Résumé du cahier d'acteur

Le Conseil Economique Social et d'Environnement se prononce favorablement à la création de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie dans la perspective d'un **projet territorial Normand et dans un esprit de cohérence en termes d'aménagement du territoire**.

Le C.E.S.E préconise de s'appuyer sur l'identité normande par l'utilisation du réseau ferroviaire existant pour offrir à la 6^{ème} région de France la **meilleure liaison ferroviaire avec Paris et l'axe européen reliant le nord à la péninsule ibérique**.

L'objectif d'une LNPN permettant une **liaison Caen/Rouen de 45 minutes**, une **liaison Evreux/Caen de 45 minutes** et une **liaison Evreux/Rouen de 33 minutes** est la condition *sine qua non* pour permettre toutes les poursuites d'études, l'implantation d'entreprises, de médecins...

Situer le carrefour de la LNPN à Evreux, c'est aussi ouvrir de nouvelles perspectives pour la ville-préfecture de l'Eure, et son département.

Evreux a besoin de renforcer et d'améliorer ses relations avec Paris, Rouen et Caen pour trouver un nouvel élan.

La liaison nouvelle est un mode de transport favorisant l'apparition de nouvelles formes d'organisation spatiale, d'entreprises innovantes : elle apporte la dynamique nécessaire au développement d'un territoire, en garantissant une qualité de vie à ses habitants.

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)