

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Conseil Régional Basse-Normandie



CONSEIL RÉGIONAL BASSE-NORMANDIE

La Région Basse-Normandie bénéficie d'une situation stratégique à mi chemin entre deux grandes métropoles européennes : Londres et Paris.

De par son ouverture maritime avec ses 470 km de linéaire côtier et sa proximité avec le Bassin Parisien, elle offre des atouts de premier ordre en matière de développement.

En s'appuyant sur ses principaux secteurs d'excellence dans le domaine de l'agro-alimentaire, de l'automobile, des technologies de la communication, de la recherche avec notamment le GANIL et du tourisme, elle souhaite, grâce au projet LNPN, renforcer son attractivité et dynamiser ses relations avec les Régions voisines et notamment l'Île-de-France et la Haute-Normandie.

Coordonnées

Conseil Régional Basse-Normandie
Abbaye aux Dames – Place Reine Mathilde
BP 523 14035 Caen CEDEX
www.region-basse-normandie.fr
Mail : p.morel@crbn.fr
Tél. : 02 31 06 98 37

Plate-forme commune des acteurs bas-normands en faveur d'une ligne nouvelle Paris-Normandie

L'opportunité du débat public de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

A la veille du démarrage du débat public sur le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie, la Conférence des exécutifs bas-normands, présidée par Laurent Beauvais, Président de la Région Basse-Normandie et rassemblant les trois Présidents de Conseils Généraux – Calvados, Manche et Orne – et les cinq Présidents d'Agglomération – Communauté Urbaine d'Alençon, Caen La Mer, Communauté Urbaine de Cherbourg, Communauté d'Agglomération de Flers et Communauté de Communes de l'Agglomération Saint-Loise – a décidé de porter une position commune bas-normande en faveur de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) dans la perspective d'un projet territorial normand.

Pour la Basse-Normandie, la perspective d'une ligne nouvelle est une opportunité historique de développement régional que nous avons décidé collectivement de saisir en faisant le choix du **consensus territorial, clé de la réussite de notre démarche.**

Elle est un élément fondamental du **projet territorial** auquel nous souhaitons participer, projet qui s'appuie pleinement sur le concept de Paris Seine Normandie, dégagé par la « coopération » des six agences d'urbanisme de la vallée de la Seine. Pour la Région, elle s'intègre à une **démarche globale intitulée Plan Stratégique Régional Normandie 2020** qui élargit et approfondit le document « pour une LGV en Basse-Normandie » porté en décembre 2010 par les membres de la conférence des exécutifs.

Les atouts de la Région Basse-Normandie

Notre Région a identifié **quatre atouts essentiels pour notre devenir :**

- **le développement de la capitale régionale et du réseau des agglomérations**, dans une logique de soutien de leurs projets où s'affirment les fonctions d'appui de l'Île-de-France notamment dans le tertiaire supérieur,
- **l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation économique**, dans une logique de valorisation des effets de synergie avec la Haute-Normandie et les pôles franciliens existants ou futurs,
- **le transport, les ports et la logistique** dans une logique de coopération et de mise en réseau en lien avec la valorisation de l'ensemble du littoral normand mais aussi des réserves foncières régionales. Les ports de Caen et Cherbourg y ont des rôles essentiels à jouer,



- la culture et le tourisme qui constitueront des atouts de premier ordre pour affirmer une attractivité régionale durable confortée par la **qualité de vie** propre à notre territoire.

Afin de pérenniser ces atouts, la Basse-Normandie a identifié des **axes de développement partagés** et affirme sa volonté de prendre part activement au projet du « **Grand Paris** » en **étendant le périmètre de « Paris Seine Normandie » de Paris, Rouen, Le Havre, Caen à Cherbourg.**

Notre démarche consiste à tirer le meilleur parti du projet conjointement avec la Haute-Normandie mais également à poursuivre « **l'ouverture vers l'ouest** » (Bretagne et Pays de la Loire) pour donner toutes ses chances au **développement durable de nos territoires.**



Les objectifs de la Région pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

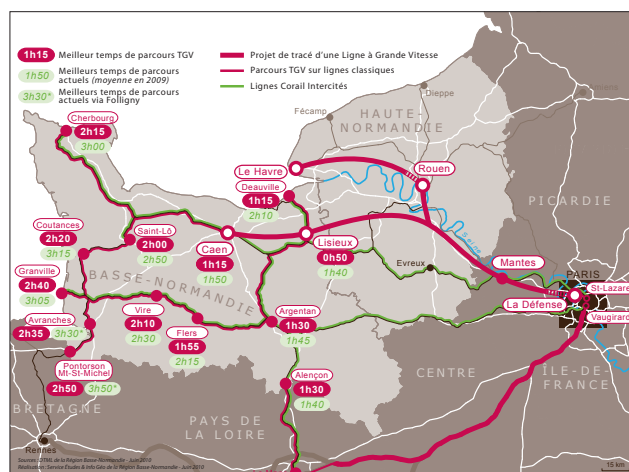
La participation au débat public sera l'occasion pour la région Basse-Normandie d'exprimer ses attentes en matière de services ferroviaires nouveaux.

Les collectivités bas-normandes sont d'ores-et-déjà unanimes sur la **plate-forme suivante** :

- un objectif de **raccordement de Caen à Paris en 1h15, de Cherbourg à Paris en 2h15**, permettant de favoriser des synergies entre la Basse-Normandie et l'Île-de-France tout en augmentant son potentiel économique, notamment touristique.
- une liaison de **Rouen à Caen en 45 minutes** (contre 1h30 aujourd'hui), afin de favoriser les échanges intra-normands et permettre le développement de toute la Normandie, partie intégrante de Paris Seine Normandie.
- des **liaisons aux villes normandes** afin que toute notre région bénéficie de la LNPN, en s'appuyant sur un maillage de la région par l'utilisation du réseau ferroviaire existant et par des mises en correspondances efficaces.
- des **arrivées à Paris la Défense et Saint-Lazare**, permettant un accès optimum au centre de la capitale.

- une **interconnexion à la plateforme aéroportuaire de Roissy** afin de contribuer à l'attractivité économique et touristique de notre région au niveau international.
- une **interconnexion au réseau grande vitesse national et européen** pour démultiplier les effets de la ligne sur la mobilité vers et depuis notre région et en développer l'attractivité.
- des services de transport favorisant l'**accessibilité et des fréquences attractives.**

Il doit être réaffirmé ici que l'importance des interconnexions dans ce projet et notamment de celle de Caen et de Rouen en 45 minutes implique nécessairement un débranchement du « Y normand » proche de Rouen. Nous parlons d'une véritable ligne nouvelle.



l'effet LGV : temps de parcours depuis Paris 2020 et au-delà

Les objectifs de la Région pour le réseau ferroviaire régional

La Région s'est déjà engagée pour le développement du réseau ferroviaire régional et il faut rappeler que le projet de LNPN n'est pas le **seul enjeu**. Outre l'effort accru en faveur des trains régionaux, la **liaison Paris-Granville constitue plus que jamais une urgence régionale** dont les échéances (2013-2017) sont plus proches que celles de la ligne Paris-Caen-Cherbourg. De même, **l'amélioration des connexions à Rennes et d'Alençon au Mans (notamment par l'électrification) sont des impératifs** pour les mois et les années qui viennent. Ces projets sont complémentaires du projet de LNPN.

Les investissements dans le réseau ferroviaire régional, nécessaires au développement de notre Région, permettront par ailleurs la diffusion des effets de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie à tous les bas-normands. Notre objectif est de favoriser, pour ces futurs investissements, l'émergence d'un maximum de synergies et d'avantages pour notre Région toute entière.

Nous nous trouvons **aujourd'hui à un nouveau moment clé du dossier où le consensus régional bas-normand s'affirme à nouveau.**



Les 6 priorités pour la Basse-Normandie

1. Une offre cadencée plus dense et plus rapide

L'objectif principal du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie doit être d'améliorer l'offre ferroviaire actuelle de manière significative en terme :

- **d'accessibilité à la Région Parisienne** en améliorant les temps de parcours. Avec un objectif Paris – Caen en 1h15 mn, Paris – Cherbourg 2h15 mn, c'est près de 45 mn de gain en temps par rapport au temps actuel. Cet objectif prioritaire pour la Basse-Normandie doit profiter à l'ensemble du territoire bas-normand grâce à l'effet réseau via des prolongements de services de trains à grande vitesse vers Saint-Lô – Coutances, Deauville – Trouville, Argentan et au delà et aux correspondances avec le réseau TER.
- **de renforcement de l'offre** en passant de 13 aller/retour Paris – Caen à 20 aller/retour, ainsi qu'une augmentation significative entre Paris et Cherbourg à l'horizon de la mise en service. Cela mettra la capitale régionale à un niveau de service comparable aux grandes villes desservies par le TGV : Rennes, Tours, Lille... Ce renforcement doit aussi profiter à la desserte des villes moyennes reliées par le réseau TER.

2. Un accès privilégié à Paris Saint Lazare et à la Défense

La Région Basse-Normandie souhaite conserver le double accès à Paris Saint Lazare et à la Défense. Elle privilégie la solution de la desserte en ligne permettant aux mêmes trains de desservir la Défense et Paris Saint Lazare.

En matières de fonctionnalités à la Défense, et quelque soit l'implantation de la future gare, la Région Basse-Normandie demande :

- une interconnexion avec le **futur métro automatique du Grand Paris**. Celle-ci doit permettre d'accéder rapidement aux points stratégiques que sont : Roissy, Saclay, Orly. Celle-ci doit être organisée de manière optimisée afin de réduire au maximum les temps d'échanges en gare. Il est en effet essentiel que la Basse-Normandie soit reliée aux grands aéroports nationaux et internationaux et au principal pôle de recherche de Saclay.
- les réserves nécessaires à une interconnexion avec le **futur contournement à grande vitesse de l'Ouest Parisien** et ce afin de permettre la mise en place de TGV intersecteurs desservant la Basse-Normandie. Dans cet esprit, les études menées sur ce futur contournement doivent intégrer le projet Ligne Nouvelle Paris Normandie. De même que pour le métro automatique, la connexion aux LGV Nord, Est-Européen et Sud-Est constitue une priorité pour la Région Basse-Normandie.

3. Une gestion cohérente des dessertes intermédiaires

La Ligne Nouvelle Paris Normandie doit permettre de libérer des capacités pour les dessertes de proximité : Franciliennes et Grande Couronne.

A ce titre, la Basse-Normandie :

- **prend acte du projet de création de la future gare de Confluence** qui desservira un bassin de vie de plus de 400 000 personnes. Elle demande cependant que cette gare soit conçue de manière à ce que les trains directs entre Paris et la Basse-Normandie puissent la traverser sans arrêt, sans limitation de vitesse, la desserte de cette gare devant être réservée aux trains grande couronne et aux futurs TGV intersecteurs.
- **demande la réalisation du contournement de Mantes**, seul susceptible de régler durablement la problématique de la traversée de la gare de Mantes. Cette réalisation permettra de libérer de la capacité en gare et de fiabiliser l'ensemble du système.
- observe que tous les scénarios permettent une amélioration significative des temps de parcours entre Paris et Evreux, préfecture de l'Eure, et souhaite que l'on privilégie alors **un scénario rapprochant les deux Normandies afin de donner toute son attractivité à la desserte Rouen-Caen**. L'objectif d'un temps de trajet en 45 minutes permet de surcroît d'optimiser les correspondances en gare de Rouen, notamment vers Le Havre. A ce titre, le scénario A semble le mieux répondre à cet enjeu.

4. Une tarification accessible au plus grand nombre

La Région Basse-Normandie souhaite également que l'on conserve les facilités d'accès aux futurs trains de la ligne Nouvelle Paris-Normandie, notamment par **une hausse maîtrisée et adéquate de la tarification** due à l'amélioration de la qualité des services.

5. Un renforcement des liaisons régionales et interrégionales

L'arrivée de la Ligne Nouvelle Paris Normandie doit permettre de renforcer les liens intra et interrégionaux :

- **à l'intérieur de la Région**, grâce à la création de deux hubs ferroviaires à Caen et à Lisieux. A **Caen** pourront s'organiser les connexions avec le réseau TER à destination de la Manche (Saint-Lô – Coutances, Cherbourg), du Calvados (Bayeux – Lisieux) et de l'Orne (Argentan – Alençon) et à **Lisieux** à destination de la Côte Fleurie (Deauville – Dives/Cabourg), de l'Orne (Argentan – Flers – Granville).
- **vers les autres Régions**, principalement via le hub de Caen avec Rouen, Le Havre (profitant de la Ligne Nouvelle pour atteindre les objectifs respectifs de 45 mn et 1h15 mn), Le Mans, Tours et Rennes.
- Globalement l'ensemble des territoires doit bénéficier de l'arrivée de la Ligne Nouvelle grâce à l'effet réseau.



6. L'intégration de l'axe Caen – Le Mans – Tours dans la problématique fret

Les ports Normands nécessitent, pour assurer leur développement, un débouché vers le Sud et l'Ouest. La ligne Rouen – Caen – Le Mans – Tours constitue un axe privilégié répondant à ce besoin et pouvant se raccorder aux axes fret européens (maillon ouest du corridor ferroviaire atlantique).

Une étude, menée à l'initiative de la Région Basse-Normandie, doit déterminer les potentialités de cet axe et les investissements à réaliser pour sa modernisation. Il convient donc de bien intégrer cet itinéraire, dans la démarche de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, en complément des axes séquanais et du projet Serqueux – Gisors. De même le projet de zone logistique de Mézidon – en lien avec le développement des ports bas-normands – doit y être associé.



Résumé du cahier d'acteur

Pour le Conseil Régional de Basse-Normandie, la perspective d'une ligne à grande vitesse est une opportunité historique de développement régional que les collectivités locales ont décidé de saisir collectivement en faisant le choix du **consensus territorial, clé de la réussite de notre démarche**.

Le Conseil Régional de Basse-Normandie défend :

- un objectif de **raccordement de Caen à Paris en 1h15, de Cherbourg à Paris en 2h15**.
- une liaison de **Rouen à Caen en 45 minutes**, afin de favoriser les échanges intra-normands et permettre le développement de toute la Normandie, partie intégrante de Paris Seine Normandie.
- des **liaisons aux villes normandes** afin que toute notre région bénéficie de la LNP, en s'appuyant sur un maillage de la région par l'utilisation du réseau ferroviaire existant et par des mises en correspondances efficaces.

- des **arrivées à Paris la Défense et Saint-Lazare**, permettant un accès optimum au centre de la capitale.
- une **interconnexion à la plateforme aéroportuaire de Roissy** afin de contribuer à l'attractivité économique et touristique de notre région au niveau international.
- une **interconnexion au réseau grande vitesse national et européen** pour démultiplier les effets de la ligne sur la mobilité vers et depuis notre région et en développer l'attractivité.
- des services de transport favorisant **l'accessibilité et des fréquences attractives**.

Le Conseil Régional de Basse-Normandie réaffirme l'importance des interconnexions dans ce projet et notamment de celle de Caen - Rouen en 45 minutes impliquant nécessairement un débranchement du « Y normand » proche de Rouen. **En conséquence, le scénario A semble le mieux répondre aux enjeux de la Basse-Normandie.**

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)