

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Groupes UMP-Centrisme au Conseil régional de Basse-Normandie



GROUPES UMP-CENTRISTE AU CONSEIL RÉGIONAL DE BASSE-NORMANDIE

Les groupes UMP-Centrisme, regroupés en inter-groupe, au Conseil régional de Basse-Normandie rassemblent 15 élus UMP-Nouveau Centre-Divers Droite siégeant dans cette collectivité. Unique intergroupe de l'opposition régionale, il a pour ambition de travailler au-delà des clivages politiques pour défendre les intérêts des Bas-Normands. Promoteurs des domaines d'excellences de la région (agroalimentaire, nucléaire, industrie automobile, énergies alternatives, Recherche, Tourisme, Pêche) qui permettent à la Basse-Normandie de rayonner à l'échelle nationale et internationale, les élus UMP-Centristes sont les ardents défenseurs de la ligne LNPN qui assurera à la région un développement harmonieux de son territoire dans le cadre du projet du Grand Paris.

COORDONNÉES

Groupes UMP-Centrisme
Conseil régional de Basse-Normandie
Place Reine Mathilde
14000 CAEN
Mail : opposition.regionbn@yahoo.fr
Site : www.opposition-normandie.fr

La LNPN, clé de voûte d'une Normandie qui offre un avenir à ses habitants

Au mois de janvier 2009, le Président de la République relance l'idée d'une ligne nouvelle ferroviaire entre Paris et la Normandie dans le cadre du projet du Grand Paris.

Une colonne vertébrale indispensable pour permettre à la Normandie de renforcer ses liens (entre les trois principales agglomérations et son réseau de villes moyennes) et pour construire des projets susceptibles de rendre attractive une région qui sera alors reliée au monde grâce à cette ligne nouvelle.

- Dans son discours du Havre, Nicolas Sarkozy a exprimé sa vision et sa volonté que Paris reste une grande capitale économique à l'échelle du monde du XXI^{ème} siècle et qu'elle s'ouvre pour cela à la mer (par laquelle 90% des marchandises circulent). Ce projet n'est donc pas un simple projet d'infrastructure ferroviaire, c'est un projet d'importance nationale.
- Ce lien à grande vitesse entre Paris et son port, Le Havre, est l'opportunité unique et historique de réaliser enfin la modernisation de la desserte ferroviaire de la Normandie, en particulier la Basse-Normandie, qui a beaucoup investi (les collectivités ont payé 2 Mds FF dans les années 90 pour électrifier la ligne Paris-Caen-Cherbourg) et à l'égard de laquelle la SNCF estime avoir une dette, surtout si l'on en juge par la qualité du service offert aujourd'hui sur les lignes TET.
- Ce projet de LNPN participe pleinement à la prise de conscience collective de l'appartenance à un territoire « normand » qui souhaite s'organiser pour se bâtir un avenir commun dans l'économie mondiale.
- Ce projet de LNPN est également d'intérêt national car il positionne l'avenir de Paris, ville Monde, au XXI^{ème} siècle. Il permet à la Normandie de s'insérer dans la perspective du Grand Paris. Grâce à ses qualités, la Basse-Normandie y a toute sa place. La LNPN est pour notre région une chance historique d'assurer son ouverture au monde et aussi de mettre ses atouts au service de la réussite du grand projet territorial Grand Paris - Seine-Normandie.
- Ce projet LNPN est enfin une occasion de réorganiser totalement l'utilisation des lignes ferroviaires afin de développer le Fret. Grâce à une coordination régionale plus performante, les ports normands (Le Havre, Caen et Cherbourg) pourraient alors conquérir de nouveaux marchés pour concurrencer les leaders que sont Anvers, Rotterdam et Zeebrugge notamment.



La LNPN : une chance historique pour la Basse Normandie d'assurer son ouverture au monde

Considérée comme une ligne rapide à l'arrivée du Turbo-train il y a 40 ans, le Paris-Caen-Cherbourg a, depuis cette date, perdu en qualité et en fiabilité. Alors que d'autres régions françaises ont bénéficié d'investissements importants sur leurs infrastructures ferroviaires leur permettant de réduire considérablement leur temps de parcours jusqu'à Paris, la Normandie a, dans le même temps, perdu cette proximité essentielle avec Paris et le réseau ferroviaire et aérien international. La LNPN permet de remédier à cela et de relancer la Normandie dans le concert des régions qui réussissent.

1. Normaliser enfin la desserte ferroviaire avec Paris

- La LNPN permettra enfin d'assurer aux clients de la ligne Cherbourg-Caen-Paris ce que l'on est en droit d'attendre du transport ferroviaire : régularité, fréquence et fiabilité.

Au-delà de la qualité du transport entre Paris et la Normandie, il est nécessaire de préserver la desserte de Saint-Lazare pour que les clients puissent continuer à arriver au cœur de la capitale francilienne.

- Mettre en cohérence l'espace temps avec l'espace physique. La Basse-Normandie est proche en kilomètres et éloignée en temps de transport depuis Paris. C'est pénalisant pour son développement (à comparer avec d'autres villes distantes de 250 kms ou plus : Rennes, Le Mans, Reims, Tours, ...). La LNPN, c'est l'assurance de bénéficier d'un gain de temps pour les usagers qui souhaitent rejoindre les principales villes de la région. La LNPN, ce n'est pas seulement bénéfique pour Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg. La LNPN, c'est une formidable chance de désenclavement pour le réseau des villes moyennes normandes qui garantissent le dynamisme économique régional.

L'intermodalité, sera à organiser avec minutie pour garantir un cadencement utile aux voyageurs, elle constituera un élément indispensable à la réussite du projet LNPN en Normandie.

- La LNPN permettra, en outre, de faire entrer Caen dans la catégorie des capitales régionales desservies par le réseau à grande vitesse (même si nous ne sommes pas à proprement parler sur un projet de TGV classique). Les scénarios A et C remplissent cette fonction. Le nouveau scénario AB, élaboré à l'automne, doit valider que le temps de parcours entre Caen et Paris se maintient à 1h15, ce qui suppose que la nouvelle gare d'Evreux soit une gare en ligne.

2. Raccorder notre région au maillage international de transports

La construction d'une ligne nouvelle rapide doit être l'occasion de rapprocher la Normandie du monde. L'ouverture de notre région à l'international constitue l'une des clés de son développement à venir.

- La LNPN devra donc, via la gare de la Défense, permettre une interconnexion avec le réseau ferroviaire à grande vitesse européen et avec les aéroports internationaux de Roissy-Charles de Gaulle et Orly.
- En complément, l'accès à la gare Saint Lazare située au cœur de Paris permettra aux usagers de bénéficier de toutes les fonctionnalités du réseau de transport du Grand Paris (RER, RATP), en particulier le métro automatique et le lien avec le pôle de recherche du plateau de Saclay.

3. Assurer une politique durable des transports

- L'augmentation du coût des énergies fossiles et les nécessaires changements à opérer dans nos déplacements nous amènent à promouvoir des modes de déplacements alternatifs au transport routier. Plus performant et plus attractif, la LNPN constitue une réponse adaptée à cette volonté collective. En effet, les lignes TGV induisent en moyenne, selon les études, 30% de trafic supplémentaire.
- En région, l'offre TER devra, en outre, bénéficier d'un cadencement astucieux avec la LNPN pour offrir une desserte régulière et ponctuelle vers le réseau des villes moyennes régionales. Enfin, des infrastructures routières sécurisées et rapides permettront de pallier l'absence de lignes ferroviaires pour garantir un aménagement du territoire équilibré.
- La création de la LNPN doit offrir la possibilité d'utiliser les lignes existantes pour créer pour le fret un contournement ouest de Paris vers le sud de l'Europe. Cette solution permettra, en outre, de décharger la région parisienne d'un trafic ferroviaire qui ne cessera de se densifier dans les prochaines années. A cet égard, la création de nouvelles voies ajoutées à celles fonctionnant actuellement libérerait des sillons pour permettre au fret ferroviaire de se développer notamment sur les trajets vers l'Ouest et le sud-Ouest, évitant ainsi l'Ile-de-France.

Ce développement du Fret serait créateur d'emplois et pourrait accroître notablement l'activité des Ports Normands que sont Le Havre, Caen et Cherbourg.

Cette montée en puissance du fret lui permettrait d'être plus compétitif et d'offrir une alternative crédible au transport routier. Une option qui répond à la démarche initiée par l'Etat de réduction des gaz à effet de serre.

Rappelons, enfin, que 25% du trafic maritime mondial passe sur le rail d'Ouessant. Une opportunité pour Cherbourg qui dispose d'une situation géographique parfaite et d'équipements portuaires performants.



4. Donner toutes ses chances à Caen au sein de la région normande

- La LNPN en liant physiquement les 3 agglomérations normandes - Caen, Le Havre et Rouen – matérialise ce concept de métropole de dimension européenne à 3 villes additionnant leurs atouts et leurs complémentarités entre Paris et l'axe Rennes-Nantes.

En rapprochant physiquement les 3 villes, la LNPN crée un bassin d'emploi attractif pour les emplois dits « métropolitains supérieurs » en offrant plus de choix pour les couples en mobilité professionnelle.

De ce point de vue, le scénario C est celui qui assure le mieux la mise en réseau des 3 agglomérations. Il est certes plus coûteux tel que présenté par la commission d'enquête publique. Il serait cependant intéressant d'en étudier des variantes évitant le franchissement de la Seine à proximité de l'Estuaire et permettant d'en diminuer le coût.

- Caen la Mer doit se préparer à l'accueil de la LNPN. Au plan de l'urbanisme, elle doit réserver des espaces d'accueil aux entreprises de tertiaire supérieur à proximité de la gare. Ce sera l'un des enjeux de la reconquête de la presqu'île.

Au plan de la logistique, elle doit anticiper sur les développements portuaires liés au Grand Paris et à l'axe Seine tant sur le plan de la localisation des zones de débarquement des conteneurs que sur le plan des dessertes routières et ferroviaires de ces zones.

Au plan de l'intermodalité, les transports en commun et notamment le tramway, doivent être conçus en tenant compte de la continuité avec la LNPN.

La LNPN : un moyen pour la Basse-Normandie de participer à la réussite du Grand Paris et de l'Axe Seine

Par ses atouts réels, notre région donne des chances supplémentaires à ce grand projet territorial du Grand Paris et son ouverture vers la mer en passant par Le Havre certes, mais en intégrant toute la Normandie de Dieppe à Cherbourg.

1. Conforter l'ouverture maritime du Grand Paris

Le Havre sera bien sûr le port principal de Paris.

Pour autant, les ports de Caen et Cherbourg amènent un complément utile que ce soit en transports de marchandises ou pour le Transmanche. Le port de Cherbourg bénéficie d'atouts qu'il convient d'utiliser pour permettre à la Normandie de constituer une alternative aux ports du Nord de l'Europe.

2. Construire l'économie de l'après Kyoto

Sur deux des grands défis qui se présentent à nous, la Basse-Normandie apporte une réelle contribution :

- Le défi de l'énergie décarbonée : pôle nucléaire (EDF, AREVA), énergies marines renouvelables (DCNS), éolien offshore au large de Courseulles.
- Le défi d'une automobile plus respectueuse de l'environnement : par sa présence au sein du pôle MOVEO et les grandes entreprises de la filière (PSA, Renault Trucks, Faurecia...), la Basse Normandie doit participer à la création des véhicules du futur. Une industrie novatrice et créatrice d'emplois qui maintiendra l'excellence normande en matière automobile sur notre territoire.

3. Participer à l'économie de la connaissance

- Le pôle Transactions Electroniques Sécurisées (TES) témoigne de la capacité des acteurs bas normands sur cette technologie appelée à de forts développements.
- Plus généralement, le pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) normand dispose sur Caen de laboratoires et d'équipements d'excellence reconnus et confortés par le Plan d'Investissement d'Avenir : physique nucléaire avec la déclinaison médicale (Archade), science des matériaux, biologie-santé, numérique...

4. Renforcer l'attractivité du territoire par la dimension touristique et de qualité de vie

- Un patrimoine historique et culturel hors du commun et à dimension internationale : Guillaume le Conquérant, Tapisserie de Bayeux, impressionnisme, Mont Saint Michel, plages du Débarquement.
- Une forte typicité des paysages et des terroirs, dans un environnement très préservé.
- Une spécificité unique : le cheval (Deauville, Haras du Pin et de Saint-Lô).

Autant d'atouts qui renforcent le potentiel de l'industrie touristique et favorisent l'arrivée de populations nouvelles en lien avec le développement de nouvelles activités économiques.

En effet, grâce à sa proximité avec Paris et la richesse de son patrimoine et de ses structures d'accueil, la Basse-Normandie pourra, grâce à l'apport de la LNPN, profiter des retombées économiques et sociales d'une industrie touristique qui est appelée à s'accroître fortement dans les prochaines années.

5. Nourrir les hommes

Pour être une activité traditionnelle, l'agriculture et la filière agro-alimentaire n'en constituent pas moins un vrai avantage à l'heure où la planète comptera bientôt 8 milliards d'individus.

- Première région de production laitière, la Basse-Normandie dispose d'une compétence reconnue en Europe en matière d'élevage. En dépit d'une baisse constante du nombre de



ses agriculteurs, la région dispose d'entrepreneurs « agricoles » qui ont su se moderniser et répondre aux défis du XXI^{ème} siècle. La qualité des produits normands a d'ailleurs permis à la région de disposer de différents labels d'excellence qui en font une terre d'export en matière de produits agricoles.

- Fort d'une agriculture dynamique, la région Basse-Normandie dispose d'une industrie de transformation compétitive. Isigny-Sainte-Mère, les Maitres Laitiers, Florette, Créaline, Réo, Président, Elle et Vire, forment des têtes de ponts de l'économie régionale qui permettent à la Basse-Normandie de rayonner à l'international.

La spécificité des produits allée à la compétence des salariés qui travaillent dans l'agroalimentaire bas-normand constitue une richesse qu'il faudra préserver et soutenir dans les années à venir.

Cela doit nous amener, quelque soit le scénario choisi à privilégier un tracé le plus économe possible en terres agricoles.

Résumé du cahier d'acteur

La création d'une ligne nouvelle qui traverse trois régions administratives rend nécessaire de piloter le projet dans sa globalité. Un phasage qui se limiterait dans un premier temps à désengorger la portion Mantes-Paris ne répondrait absolument pas à l'enjeu du Grand Paris et de l'axe Seine Normandie. Le projet de LNPN est un vrai projet de développement d'un vaste territoire et dépasse évidemment, même s'il est réel, le problème de la circulation ferroviaire sur la banlieue ouest de Paris.

Cela suppose donc une dynamique transrégionale pour faire aboutir un projet qui profitera à tous et à une mobilisation transpartisane générale.

Enfin, l'opportunité de la mise en service d'une telle infrastructure nécessitera d'être partagée par les populations qui pourront alors s'accaparer un dossier qui nous concerne tous.

De cette nécessaire information naîtront probablement des projets en régions qui donneront alors tout son sens à cette LNPN que tous les élus UMP-Centristes de Basse-Normandie soutiennent avec force et conviction.

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)