

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

UNION POUR LA RÉGION NORMANDE



## UNION POUR LA RÉGION NORMANDE

Créée à Caen en 2004, l'URN souhaite que la Normandie retrouve le dynamisme dont elle est capable et se fonde sur **trois évidences** :

- Le territoire normand dans sa globalité possède une **cohérence économique forte**. La Normandie s'organise d'abord autour de l'estuaire de la Seine, tiré par le port du Havre, équilibré par Caen, Rouen et un maillage dense de petites villes. À cette cohérence économique doit correspondre une **gouvernance unifiée**.
- Un **déséquilibre** grandit entre le triangle moteur Caen - Le Havre - Rouen et les zones périphériques de la Normandie constituées de la Manche, l'Orne, l'Eure et du Pays de Bray. **Une politique régionale d'aménagement du territoire adaptée** ne peut être menée que par une **institution normande unique**.
- Avec l'élargissement européen, la mondialisation et la compétition entre les territoires, **l'unification normande** est indispensable pour **l'émergence d'une région forte apte à affronter les défis du temps présent et défendre ses intérêts et ses projets**.

### Coordonnées

Union pour la Région Normande  
2, avenue de Courseulles  
14000 Caen  
02 33 54 52 80/ 06 33 08 83 71  
M.Yves Loir  
www.union-region-normande.com  
regionnormande@yahoo.fr  
Cahier d'acteur  
jeanfrancoisbrisset@wanadoo.fr



## Scénario C : solution normande et ambition maritime

Pour comprendre les enjeux suscités par la LNPN, il est nécessaire de rappeler **l'origine et le contexte** de ce projet spécialement parce que les intérêts particuliers risquent d'inonder le débat public et nuire à **l'intérêt général des Normands**. Le projet vise bel et bien un objectif historique pour la population de la région et il n'est réalisable que parce qu'il **coïncide avec l'intérêt du pays**.

## LNPN : Origines, contexte et finalités

### La LNPN, une double filiation

La première de ces filiations peut être déduite d'une déclaration de Guillaume PÉPY, PDG de la SNCF au Havre le 4 mai 2010 : « **La SNCF a une sorte de dette vis-à-vis de la Normandie** victime d'un effet de ciseau. D'un côté la fréquentation des lignes normandes est croissante, de l'autre les performances sont décroissantes. Les trains mettent de plus en plus de temps et sont de moins en moins à l'heure. Nous sommes mal à l'aise avec cette dette que nous devons réparer. (...) Voilà vingt ans que l'on parle du désenclavement ferroviaire normand. Maintenant nous n'avons plus le droit d'échouer... Toutes les gares parisiennes ont connu la révolution de la grande vitesse, toutes sauf une : Saint-Lazare. Son réseau date de 40 ans. Il a pas bénéficié de l'effet TGV... ».

**Les lignes existantes sont saturées : Tracées il y a près de 170 ans, elles ne peuvent plus être améliorées<sup>1</sup>.**

Ce constat et cet engagement du PDG de la SNCF intervenaient après les projets des années 1990 de liaisons rapides entre Paris et la Normandie et dont aucun n'ont abouti. La logique du nouveau projet s'ajoute à celles qu'impliquent les propos de M. PÉPY. En plus de la mise en place classique de la grande vitesse sur un territoire avec les conséquences positives qu'elle induit, **la LNPN doit répondre à la saturation du trafic** sur les lignes existantes et **améliorer d'une façon pérenne la qualité du service** rendu aux usagers.

Mais la LNPN n'est pas que cela.

**La seconde filiation de la LNPN est bien-sûr le GRAND-PARIS** qui fut l'élément déclencheur du projet. Suite à un concours d'architectes-urbanistes sur l'avenir de Paris, la vision d'Antoine GRUMBACH fut retenue par le Président de la République. Si l'on veut faire de Paris - affirme GRUMBACH - une métropole mondiale du XXI<sup>e</sup> siècle (une Ville-Monde), il faut lui ménager un accès à la mer.

1. Ouverte en 1843, la ligne Paris-Le Havre compte plus de 20 tunnels et viaducs dans les méandres de la Seine. Les retards sont dus à sa saturation à Rouen où les lignes voyageurs sont partagées avec le fret venant du port du Havre et en banlieue parisienne où les RER ont priorité sur les Corails. Les courbes adaptées à de petites vitesses ne peuvent être améliorées là où alternent des zones urbanisées et protégées. Les améliorations des tracés existants nous ramèneraient, au mieux, au temps de parcours des années 1970 !..

Faut-il que les Normands restent condamnés à emprunter la ligne de la Bête humaine de Zola et Renoir ?

C'est le concept Le Havre-port de Paris qui implique la mise en place de liaisons ferroviaires grande vitesse entre ces deux villes. Ce concept a évolué pour aboutir à la LNPN assurant également la desserte de Rouen et de Caen-Cherbourg car, comme l'a rappelé Nicolas SARKOZY au Havre le 21 avril 2011, « **La LNPN doit profiter à toute la Normandie** ».

Or le **GRAND-PARIS n'a pas qu'une dimension terrestre. Il a également une dimension maritime**, et cela intéresse particulièrement les Normands. Jacques ATTALI dans son livre *Paris et la mer* (2010) en a parfaitement défini certains enjeux : « *Entre un projet trop parisien, une division normande et une France qui tourne le dos à l'économie maritime, tout est fait pour que les grands ports du nord de l'Europe assurent l'approvisionnement de la capitale française. Si bénéficier de la desserte de plusieurs ports est un atout pour Paris, la métropole aura perdu, elle, son défi d'être l'une des grandes villes-monde du XXI<sup>e</sup> siècle et Le Havre se verra réduit au rôle de port secondaire* ». Ces propos rejoignent la pensée du Président de la République scandalisé que « *Anvers soit le premier port français* ». Il affirmait donc au Havre en juillet 2009 : « *Faire de Paris une métropole maritime est non négociable* ».

L'évocation de l'origine de la LNPN permet d'en rappeler les finalités et de constater qu'elles s'intègrent dans des **visions globales aux objectifs très ambitieux** exprimées par les plus hautes autorités de l'État. **L'intérêt des Normands est que ces visions globales soient concrétisées.**

## LNPN et Normandie

**Dans tous les cas, la LNPN sera bénéfique à la Normandie.** Avec la LNPN, il ne s'agit pas que d'améliorer les liaisons avec Paris ou de payer la « dette de la SNCF envers les Normands » (G. Pépy). **Il s'agit de pouvoir continuer à utiliser un train !**

La LNPN sera un **facteur d'image et d'attractivité** : avoir une LGV est un pré-requis discriminant, elle contribue au développement économique, permettant des implantations en lien avec la partie dynamique de l'Île de France et au-delà avec l'Europe ; elle permet une mobilité et un accueil de clients étrangers profitant d'une offre touristique et culturelle accrue.

Elle est **l'occasion de réfléchir sur l'offre de transport** (autoroute, train, avion...) et son coût environnemental, de **revigorer les réseaux TER**, de **pérenniser** les liens économiques entre CCI, entreprises, pôles de compétitivité, de **développer** les liens scientifiques entre laboratoires, CHU, universités, de **relier** les associations, les familles, nous tous...

Mais il importe de déterminer le profil du projet pour que la Région dans sa globalité en tire le plus de profit. C'est avec les **trois fonctionnalités suivantes** que cette opportunité pourra se concrétiser :

- **Desserte des principales villes normandes** (Évreux, Rouen, Le Havre, Caen-Cherbourg) et **liaison à Paris et ses réseaux de transport rapide ferroviaire et aérien.**
- Affirmation et renforcement de la **vocation et de l'attractivité maritimes de la Normandie**, interface entre l'Europe et le monde.
- Contribution à **l'émergence d'un pôle métropolitain** normand tri-polaire Caen-Le Havre-Rouen à la tête d'un **territoire équilibré et irrigué.**

**Même si elle ne se réduit pas à cela, la Normandie est pour une large part dynamisée par le grand Estuaire de la Seine schématisé par le triangle Cherbourg-Évreux-Dieppe.**

Il importe donc de **considérer ce territoire comme un tout**. Les grandes villes normandes dans ce triangle doivent donc être desservies par la LNPN. Il semble que le maître d'ouvrage, RFF, ait intégré cette dimension.

En outre, la LNPN **devra joindre les réseaux de transport rapide ferroviaire et aérien à Paris**. Le projet de liaison rapide Normandie-Val de Seine reprend tout son sens : les trains normands doivent accéder à La Défense, futur hub de l'ouest parisien et à la gare TGV Roissy-Charles-de-Gaulle. Cela est possible par la décision de l'Île-de-France de réaliser la phase 2 du RER E (EOLE) à l'ouest de Paris et le CDG Express. Il convient de s'y raccorder.

**Développer, renforcer la vocation et l'attractivité maritimes de la Normandie.**

L'un des buts de la LNPN est, dans le cadre du GRAND-PARIS, d'affirmer la vocation et l'attractivité maritimes de la France, par sa porte d'entrée sur la Manche, la Normandie et le « **Seine Gateway** ».

Le port du Havre est majoritairement spécialisé dans l'importation d'hydrocarbures liquides ou gazeux. Grâce à Port2000, **la part des conteneurs présente la plus grande marge de progression d'autant qu'il est le seul à pouvoir assurer dans des conditions optimum ces trafics.** La dimension maritime du GRAND-PARIS a été soulignée. Pour que Paris puisse remplir ce rôle, il faut bien-sûr que Le Havre devienne lui-même une métropole maritime<sup>2</sup>.

- **Le Havre et la mer** : Le port possède des **capacités nautiques excellentes** avec les bassins profonds de Port2000 et un **positionnement géographique unique**, le premier à l'arrivée dans la mer la plus passagère au monde.
- **Le Havre et la terre** : Le port doit communiquer avec un **hinterland important** (Bassin parisien = 20 millions hbts, Europe nord-ouest = 200 millions hbts).

Une capacité de **désenclavement multimodale comprenant le ferroviaire**, le fluvial et la route est indispensable : le « **Seine gateway** ». Peut-on accepter des navires porte-conteneurs d'une capacité de 15 000 « boîtes » desservis par 15 000 camions ? Le Havre est avant tout un port d'approvisionnement (75% du trafic en importation en 2008), d'où l'importance de ses liaisons avec l'intérieur. Dans le cas du Havre, la part du fluvial (la Seine) peut augmenter mais la part de la route est saturée. **La seule marge de manœuvre provient de l'utilisation du mode ferroviaire pour « absorber » le trafic actuel et son accroissement futur<sup>3</sup>.**

Source	LE HAVRE	ANVERS	ROTTERDAM	HAMBOURG
Nombre de trains conteneurs*	42	137	261	730
Acheminement routier des conteneurs	84 %	57 %	56 %	63 %

\*par semaine depuis et vers les ports du Nord- Ouest de l'Europe.

2. *Compétitivité des villes portuaires : Le cas de l'Axe Seine*. Olaf Merk, OCDE, 2011.

3. Le port du Havre génère 1/3 des emplois de l'agglomération. On estime que 1 000 conteneurs manutentionnés génèrent un emploi dans la manutention, deux emplois directs, et cinq à quinze emplois induits dans la logistique et le traitement des marchandises, soit, environ 20 800 emplois au Havre. (Madeleine Brocard, *Le positionnement des grands ports normands en 2008*, Normandie2010, 2009). Or, le but de Port2000 est de passer de 2 à 6 millions de conteneurs, soit pour 8 emplois générés, un gain de 32 000 emplois rien que sur la ville...



Avec son nouveau tracé, la LNP permettra de libérer les anciennes voies pour le fret et ainsi de combler le handicap du Havre en matière de desserte ferroviaire par rapport aux ports du Nord-Ouest européen. Pour parfaire le « Seine gateway », on doit inciter à privilégier le scénario « C » pour ménager une ouverture fret vers le sud.

Ce scénario « C » est aussi le meilleur pour un réseau urbain normand.

**Du scénario « C » doit émerger un pôle métropolitain Caen-Rouen-Le Havre pour un territoire normand équilibré et irrigué.**

« L'ouverture des marchés, l'internationalisation des firmes renforcent la polarisation des activités à forte valeur ajoutée vers les grandes métropoles : en effet les entreprises intègrent de plus en plus les performances des territoires dans leurs stratégies. Les métropoles sont au centre des réseaux de relations entre les entreprises et leurs alliances technologiques financières et commerciales. »<sup>4</sup>

Atouts majeurs sur le plan économique, les métropoles répondent aussi pour la France à une nécessité d'aménagement du territoire : l'État encourage la formation de métropoles régionales. Elles permettent d'équilibrer le poids de l'agglomération parisienne et de fixer sur le territoire les habitants, les activités et la richesse. Leur taille et leur dynamisme déterminent la proportion des « Emplois Métropolitains Supérieurs », lesquels tirent vers le haut l'offre en emploi, en services, en salaires. L'absence de LGV a condamné la Normandie à attirer très faiblement ces EMS<sup>5</sup> et à limiter les salaires 15% sous la moyenne nationale. Privée de LNP, comment la Normandie peut-elle retenir ses cadres, ses chirurgiens, ses chercheurs ?

Une métropole n'est viable que par une masse démographique minimum. Ainsi Caen, Le Havre et Rouen s'étaient-ils regroupés pour créer Normandie-Métropole qui malheureusement ne répondit pas aux espoirs mis en elle et fut dissoute en 2010.

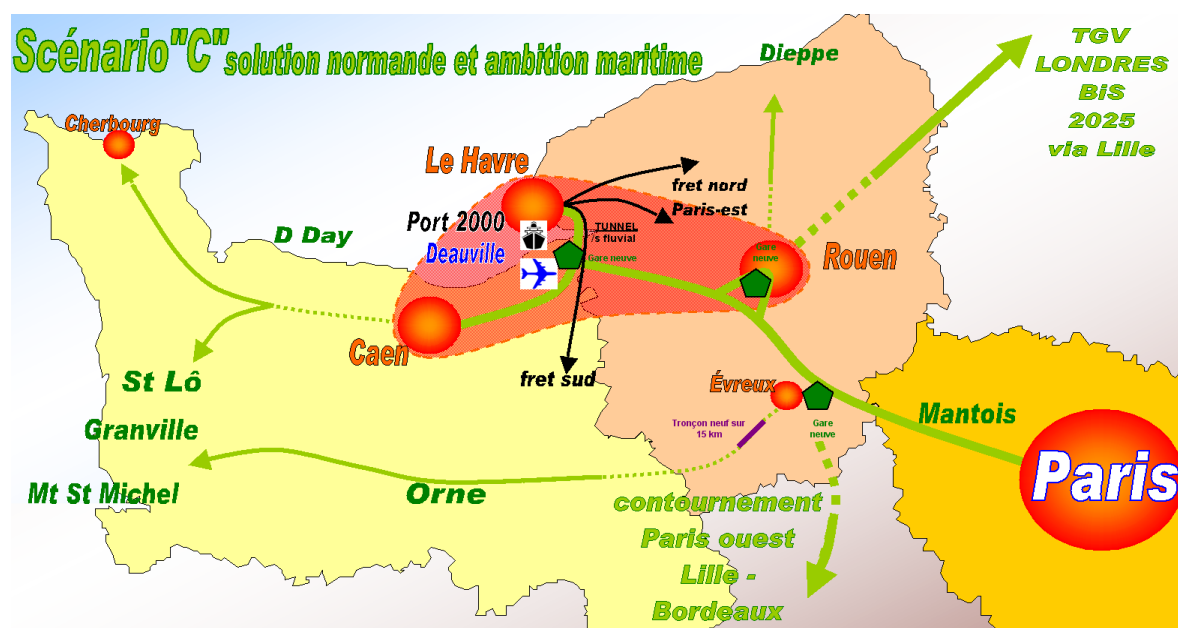
La LNP contribuera à relancer ce grand projet en réduisant d'une manière notable les temps de trajet entre les trois villes, ce qui facilitera les échanges de toutes sortes entre elles :

Trajets	Meilleur temps actuel	Meilleur temps Scénario A	Meilleur temps Scénario B	Meilleur temps Scénario C
Rouen-Caen	1h32 min	45 min	1h07 min	47 min
Caen-Le Havre	2h33 min	1h26 min	1h51 min	41 min
Rouen-Le Havre	51 min	29 min	29 min	32 min

(Source : LNP - Dossier de R.F.F)

La comparaison des temps de trajet correspondant aux différents scénarios permet d'affirmer que c'est le scénario « C » qui réduit le temps de trajet entre les trois villes et construit la métropole régionale normande dont Paris a besoin. L'aéroport de Deauville pourrait profiter du croisement du tracé de ce scénario « C ».

Une fois ce cœur alimenté, les liaisons TER vivifiées irrigueront l'ensemble des villes normandes en les couplant à la LNP. La rentabilité en sera d'autant augmentée. Dieppe, Fécamp, Saint-Lô, Granville et le Mont-Saint-Michel doivent bénéficier des retombées positives de cette infrastructure. La Ligne Paris-Granville pourrait bénéficier d'un nouveau tronçon de 15 km entre Verneuil et Breteuil et rejoindre à Évreux la LNP vers Rouen ou Saint Lazare. Le Paris-Granville à nouveau considéré comme « grande ligne normande » pourrait alors se transformer en un Paris-Le Mont St Michel en tant qu'alternative à une desserte autoroutière et TGV via Rennes ! Les cinq départements normands seraient alors intégrés.



4. Imaginer les Métropoles d'Avenir, Rapport Perben, 2008

5. Évaluation des effets d'une fusion des Régions Basse et Haute Normandie, Edater-Ineum Consulting, 2008.



## Aspects financiers du SCÉNARIO « C »

Selon RFF et selon le scénario, le devis global de la LNPN s'établit entre 10,7 et 14,9 milliards €, partie mantoise comprise. La partie normande seule est entre 6,3 et 9,5 milliards € :

Scénario A : 6,5 milliards €

Scénario B : 6,3 milliards €

Scénario C : 9,5 milliards €

Le scénario « C » génèrerait un surcoût important, mais diverses considérations doivent néanmoins inciter à le privilégier.

- La LNPN est un **investissement à très long terme** et exige de voir loin.
- Le **scénario « C »** assure le mieux le **désenclavement ferroviaire de Port2000** vers le sud et répond à la finalité de faire du Havre une métropole maritime. En favorisant les liens entre Caen, Le Havre et Rouen, il constitue une incitation forte à l'émergence d'un **pôle métropolitain** dont l'attractivité profitera à la Normandie toute entière et équilibrera le Bassin parisien.
- Le surcoût du **scénario « C »** peut être pris en charge par les financeurs du projet car **s'il est plus coûteux, il est aussi plus rentable** : Europe (Interreg-IV, FEDER), État (Grand Paris, politique maritime), RFF (forte rentabilité attendue), Collectivités territoriales (notamment avec la TIPP Grenelle), partenaires privés (Port2000 et la future CCI de l'estuaire ; Les bénéficiaires du Pont de Normandie pourraient financer le tunnel sous-fluvial comme l'ont fait ceux du pont de Tancarville pour le Pont de Normandie).

- Le **calcul de la rentabilité** devra être fait avec attention, car RFF tend à la minorer. La clause de retour à bonne fortune sera indispensable tant cette ligne promet un fort trafic, d'autant qu'elle doit aussi libérer les anciennes voies pour le fret venant du port du Havre. La croissance attendue des péages fret sur les lignes actuelles doit inciter RFF à sur-financer la LNPN.
- Un **contrat de partenariat** avec une entreprise privée (comme en Bretagne) qui avancerait la part de l'État, incluant conception, construction, gestion et maintenance. Les coûts seraient moindres comme les délais de réalisation.
- **Le projet doit être indivisible**, même s'il est complexe et innovant : une ligne assez courte, avec deux terminus géographiquement et économiquement différents, et un tronçon en zone hyper-urbanisée. Il faut absolument éviter que le dossier d'infrastructure comporte des phasages, des modes de financement et d'exploitation différenciés, à moins d'un **risque de réalisation partielle du projet**<sup>6</sup>. **Un organe unique de pilotage normand est donc nécessaire, réunissant Régions, Départements, Intercommunalités. La future CRCI normande** devra y prendre toute sa place. Elle a l'expertise requise. Politiquement impartiale, elle n'est concernée ni par la réforme territoriale ni par les élections. Surtout, elle sera à l'échelle adéquate pour **préserver l'intérêt général du projet**.

6. *L'ingénierie financière du projet LNPN*, Marc Levilly, CESER-BN, 2011.

## Résumé du cahier d'acteur

La LNPN sera la **seule solution face à la saturation du trafic** et assurera d'une manière pérenne la qualité de service que les Normands attendent de ce mode de transport. Elle rendra à la région son attractivité, son dynamisme. Elle permettra aussi l'accès au réseau européen des trains à grande vitesse, par les hub de La Défense et de Roissy CDG.

Mais réduire la LNPN à cette seule finalité limite considérablement le profit que peuvent en retirer la Normandie et la France. « *L'ambition maritime pour la France* » du Président de la République est à l'origine du projet du Grand Paris et donc de la LNPN.

En assurant le **désenclavement ferroviaire sud du Havre** par un tunnel sous-fluvial, la LNPN sera un élément décisif pour atteindre cet objectif. En libérant les voies actuelles, elle comblera le handicap en matière de desserte ferroviaire du port du Havre et augmentera la rentabilité globale des péages RFF sur les lignes normandes.

La LNPN réduira le temps de trajet entre CAEN, LE HAVRE et ROUEN, les rapprochant de façon naturelle en un **pôle métropolitain normand** facteur de développement et d'attractivité pour la région entière. Les lignes TER en seront vivifiées. L'offre renouvelée permettra des transports plus respectueux de l'environnement, combinant LNPN et TER de Dieppe à l'Orne et au Mont-Saint-Michel.

**Notre conviction est donc que le scénario « C » est celui qui répond le mieux aux besoins des Normands et à l'ambition du pays**, avec un partenariat public/privé. **Un organe de pilotage normand** (Collectivités et CRCI) doit conduire ce projet face à RFF et l'État et éviter un phasage des travaux qui signifierait une réalisation partielle et surtout, **préserver l'intérêt général du projet**.

**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)