

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

## La Communauté Urbaine de Cherbourg



### LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE CHERBOURG

La communauté Urbaine de Cherbourg regroupe 5 communes : Cherbourg-Octeville, Equeurdreville-Hainneville, Tourlaville, La Glacière et Querqueville. Elle compte près de 90 000 habitants. Principale agglomération de la Manche, elle est la deuxième ville de Basse-Normandie et le principal port régional. Port militaire mais aussi et surtout port de commerce, port de pêche et enfin port de plaisance, la CUC présente une industrie historique de construction navale militaire qui s'est diversifiée vers le civil, le nautisme et la grande plaisance. Elevé au rang de filière ce secteur extrêmement dynamique réunit à la fois des bureaux d'études des chantiers navals et quelques uns des grands acteurs de rang international dans le domaine de l'accastillage ou de la plaisance. La mutation de ces dernières années a vu l'émergence d'un secteur important de services à l'industrie et d'entreprises de pointe dans les domaines de la transformation des produits de la mer et de la maîtrise des contaminations issue de l'expérience de l'industrie nucléaire. Région touristique par excellence, le Cotentin, de la Hague au Val de Saire en passant par la région des Marais et les plages de la côte Ouest renforce peu à peu son positionnement dans ce domaine grâce notamment à la Cité de la Mer qui accueille 200 000 visiteurs par an.

#### Coordonnées :

Place Napoléon  
BP 808  
50108 Cherbourg Cedex  
Tél. : 02 33 08 26 00  
Site : [www.cuc-cherbourg.fr](http://www.cuc-cherbourg.fr)

### 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 à grande vitesse 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 dernier par les membres de la conférence des exécutifs.



## Les atouts de la Région Basse-Normandie

- **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'Ile-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'Ile-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.**

## 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'en 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.**



## L'agglomération cherbourgeoise à 2 heures de Paris

Le développement de l'agglomération cherbourgeoise et du Cotentin passe aujourd'hui par la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN). Elle constitue l'outil indispensable à son repositionnement dans le jeu de la concurrence entre les territoires. L'émergence de nouvelles filières économiques, son potentiel de développement dans l'éolien off-shore, ses attraits touristiques doivent s'appuyer sur un désenclavement réel et visible. Ses habitants doivent de la même façon pouvoir bénéficier des avantages de cette ligne et de ses connexions au réseau national et européen.

En la rapprochant de Paris, la grande vitesse conforte la place de l'agglomération dans le projet Paris-Seine-Normandie. L'enjeu est stratégique et conditionne l'avenir de la presqu'île.

## La LNPN comme accélérateur économique

Privé de desserte aérienne, le Cotentin doit aujourd'hui pouvoir compter sur une liaison rapide avec la capitale pour poursuivre son développement et disposer des atouts indispensables au renforcement de sa sphère d'attraction et à son rayonnement.

Cela vaut dans le domaine économique où l'indispensable proximité avec les grands centres de décision en région parisienne et l'interconnexion avec les métropoles françaises et européennes sont indispensables, pour les grands donneurs d'ordres dont les sièges se situent à Paris, pour les entreprises spécialisées dans la prestation de services à l'industrie dont les clients se répartissent sur l'ensemble du territoire français comme pour l'éolien off-shore, dont le déploiement se profile à l'horizon 2014-2015 sur le port.

En créant 3 000 nouveaux emplois ces 10 dernières années, l'agglomération a démontré qu'elle avait réalisé une véritable reconversion/diversification de son économie. Cette réussite doit se confirmer au moyen d'une nouvelle étape de son désenclavement. La LNPN est l'un des instruments de ce second souffle qui permettra au territoire de soutenir à armes égales la concurrence avec les autres régions françaises déjà desservies.

En entrant dans le club des territoires situés à 2h de Paris, le Cotentin peut faire jouer à plein l'argument de la proximité avec Paris, de la facilité d'accès et renforcer ainsi son intérêt et son attractivité économique. Les disponibilités foncières, la qualité de vie, qui sont autant de critères de choix d'implantation d'une entreprise ne seront dès lors plus contre-balancés par un temps de parcours trop pénalisant.

Par ailleurs, ce temps de parcours ainsi réduit est un vrai déclencheur de report modal, inexistant aujourd'hui, et donc un avantage en matière de développement durable et une garantie de succès commercial.

## Terminus ferroviaire et port d'éclatement

Principal débouché maritime bas-normand, situé à 100 km de la Grande-Bretagne et en bordure du plus important rail de navigation maritime au monde, le port de Cherbourg est une infrastructure économique majeure de la région.

Il doit dès lors pouvoir compter sur une liaison avec Paris dont Cherbourg ne serait plus un terminus mais un point de passage et d'éclatement du trafic passager vers la Grande Bretagne au moyen de navires rapides déjà en service (2h30 de traversée) ainsi que vers l'Irlande.

La forte activité croisière du port est également génératrice d'activités. Avec 45 000 passagers faisant escale chaque année à Cherbourg, le port a pris sa place sur un trafic porteur. Sa progression suppose aujourd'hui une augmentation du nombre d'embarquements dans le Cotentin, objectif que l'on ne pourra atteindre qu'en proposant aux croisiéristes une liaison rapide entre Paris et leur port de départ.

En matière de fret, le développement des trafics, notamment la montée en puissance d'une base d'assemblage et de maintenance d'éoliennes off-shore doit pouvoir s'appuyer sur une ligne fret modernisée, fiable et desservant directement le port. Ce potentiel, ajouté à celui existant en Grande-Bretagne, est constitutif d'un véritable marché pour une ligne de ferroutage.



## Une proximité nouvelle avec Paris

L'université et la recherche ont besoin d'une relation plus directe avec Caen et Paris. Avec plus de 2 000 étudiants et une grande diversité de formations, l'agglomération a réussi en 20 ans à créer un pôle d'enseignement supérieur, garant de son avenir et vivier des grandes entreprises normandes. Il convient de soutenir ce pôle en le rendant plus accessible aux étudiants comme aux enseignants mais aussi en permettant aux laboratoires de poursuivre leur développement en favorisant les échanges avec Paris.



En matière touristique enfin, le Cotentin doit pouvoir bénéficier des mêmes avantages que la Bretagne, la côte Atlantique ou la Méditerranée qui ont vu leur fréquentation estivale et lors des longs week-ends profiter des avantages d'un rapprochement avec Paris. Lieu de villégiature préféré des franciliens, la Basse-Normandie est l'une des régions françaises qui accueille le plus

de résidences secondaires. La LNPN lui confèrera un potentiel de croissance supplémentaire dans ce domaine. Elle pourra en ce sens s'appuyer sur une gare placée au cœur de la ville et incluse dans une Opération de Renouvellement Urbain.

## Les six propositions de la CUC pour la LNPN

- Un temps de parcours entre Paris et Cherbourg ramené à 2h15 pour les trains quotidiens desservant notamment les gares de Caen, Bayeux, Carentan et Valognes.
- Dans la logique de renforcement de l'offre entre Caen et Paris, la création de trois liaisons quotidiennes supplémentaires, avec un seul arrêt à Caen, permettant de couvrir le trajet entre Paris et Cherbourg en 2 heures, sans travaux nouveaux.
- Favoriser la fréquentation de ces 3 liaisons quotidiennes nouvelles et directes entre Caen et Cherbourg en 45 minutes par une tarification adaptée.
- Prendre en compte les enjeux de développement touristique du Cotentin comme destination à part entière, lieu de villégiature, mais aussi comme grand port de croisière.
- Positionner l'agglomération comme gare terminus de la ligne nouvelle mais aussi comme hub vers les îles britanniques, et anglo-normandes.
- Insérer Cherbourg dans le dispositif fret « Caen-Le Mans-Tours » afin de renforcer le potentiel du port de Cherbourg et d'en faire le débouché maritime dont la Basse-Normandie a besoin, notamment dans ses échanges avec la Grande-Bretagne. L'électrification des 3 km séparant la gare SNCF du port doit être intégrée à la réflexion.

## Résumé du cahier d'acteur

La ligne nouvelle Paris-Normandie est l'opportunité pour l'agglomération cherbourgeoise et le Cotentin de poursuivre leur modernisation. Elle est l'argument qui leur manque dans la concurrence qui les oppose aux autres territoires et l'outil sur lequel ils pourront ancrer solidement leur avenir. Elle est donc un instrument de développement de l'économie, d'aménagement du territoire voire de transformation sociale pour une région dont elle rompra l'enclavement sinon l'isolement.

Le projet doit considérer l'agglomération comme un terminus au même titre que le Havre. Principal port bas-normand et ville la plus importante du département de la Manche, la CUC n'est pas seulement une ville à desservir mais un territoire à irriguer et à intégrer dans le concert régional haut et bas-normand. A défaut d'un tel raccordement, c'est la Manche entière qui serait exclue de la dynamique du Grand Paris.

Ville frontière, port en plein renouveau, à proximité des futurs champs éoliens et du plus important rail de circulation maritime au monde, Cherbourg est aussi un point d'éclatement des trafics vers la Grande-Bretagne. Conjugée à un raccordement à la ligne fret Caen-Le Mans Tour, la LNPN jouera un rôle d'accélérateur économique et social puissant et bénéfique à l'ensemble du bassin d'emploi.

En matière de formation, d'enseignement supérieur et de recherche, la LNPN est aussi une formidable opportunité de développement pour une agglomération qui a fortement investi dans ces domaines depuis 20 ans et doit pouvoir franchir un nouveau cap grâce à une accessibilité nouvelle.

La remarque vaut enfin en matière touristique : territoire à découvrir, le Cotentin doit pouvoir bénéficier des effets de ce rapprochement avec Paris qu'ont pu déjà mesurer les autres régions maritimes raccordées ces dernières années.

**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)