

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure MEDEF de l'Eure



Ce cahier d'acteur résulte d'une étroite collaboration entre les représentants des entreprises de l'Eure.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure représente auprès des Pouvoirs Publics, les intérêts des 15 000 entreprises de l'Eure. Elle informe les entreprises et les accompagne (création, développement, transmission). La CCI forme les jeunes et les professionnels aux métiers et compétences tertiaires en évolution. Elle conseille les pouvoirs publics en matière d'aménagement, d'attractivité et de compétitivité des territoires de l'Eure.

Le MEDEF de l'Eure rassemble les entreprises du département. Espace d'échange et de dialogue, ce réseau de chefs d'entreprise constitue le lien de proximité du MEDEF avec ses adhérents. Il accompagne les entreprises dans tous les domaines qui touchent à la vie et au développement de toute entreprise : droit du travail, fiscalité, formation, environnement, emploi des jeunes...

Coordonnées :

Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure
Rue de l'Industrie
BP 187 - 27001 Evreux
Tél. : 02 77 27 00 27
Site : www.eure.cci.fr

MEDEF Eure
30 Rue Jacquard
BP 581 - 27005 Evreux
Tél. : 02 32 38 18 55
Site : www.medef.com

La LNPN, l'avenir du train en Normandie, un nouveau souffle pour le développement de l'Eure

Paris est l'une des grandes capitales dans le monde. En se dotant d'une façade maritime, en s'organisant d'une manière durable pour accueillir des activités et des populations nouvelles, Paris doit s'assurer de le rester.

Le Grand Paris jusqu'à la mer est un enjeu national à deux titres :

Premièrement, le bassin parisien produit la moitié du PNB de la France. Autrement dit, renouveler son attractivité est une priorité.

Deuxièmement, le Grand Paris jusqu'à la mer est un levier de sortie de crise. Au moment où les difficultés financières assaillent notre pays, il est crucial de se donner des objectifs ambitieux, porteurs de mutations positives.

La question de la mobilité reste au cœur des enjeux et concerne tant les personnes que les marchandises.

Tout le monde connaît la saturation et la vétusté des lignes SNCF Paris/Caen et Paris/Le Havre.

Avec la LNPN, Réseau Ferré de France propose un projet innovant qui irrigue tout le territoire à partir d'une colonne vertébrale à grande vitesse. La LNPN offrira une ouverture à l'international et une densification des échanges, aussi bien des personnes que du fret, pour l'ensemble de la Normandie.

La LNPN résout aussi, à moyen terme (2017), les problèmes actuels de fiabilité, de fréquence et de régularité, grâce au doublement du Mantois.

Et le scénario B, avec des gares à Evreux et Val de Reuil, est un bon projet pour l'Eure.

Nous nous devons de réussir une mutation profonde, dans un délai très court, et apporter ainsi les atouts de l'Eure dans la construction du Grand Paris jusqu'à la mer.

Tous les acteurs de l'Eure-Département, Collectivités, Chambres Consulaires, MEDEF, Entreprises- se sont mobilisés collectivement, en cohérence, pour porter des projets prioritaires. Nous sommes en mesure de cibler et coordonner nos capacités pour agir et générer de l'activité et de l'emploi grâce au projet LNPN.



Avec la LNPN, on parle de l'avenir du train en Normandie

Des infrastructures saturées

En Janvier 2011, Guillaume Pépy, PDG de la SNCF classait Paris, Evreux, Caen, Cherbourg parmi les 12 lignes « saturées ou à problèmes ». Les dysfonctionnements et incidents récurrents pour tous les usagers pénalisent le développement de la Normandie.

On ne peut plus faire arriver de trains supplémentaires sur Paris, ni surcharger Rouen. On ne peut pas augmenter la desserte des villes de l'Eure, ni le Fret ferroviaire.

L'avenir des dessertes ferroviaires de l'Eure

On parle ici de l'avenir des déplacements dans les territoires de l'Eure : trajets domicile/travail, déplacements pour les loisirs, formation ou accès aux pôles commerciaux. La LNPN donne l'occasion de tout repenser.

Il faut d'abord apporter un sentiment de fiabilité et de sécurité aux 90 000 euros qui représentent à eux seuls 50% des déplacements Normandie-Paris. Pour cela, l'urgence est de réaliser le doublement du Mantois.

Il faut aussi bâtir une mobilité durable pour les 230 000 habitants et les 10 000 entreprises (100 000 emplois) du système urbain Evreux-Seine-Eure, d'une densité comparable à Caen. Ce système est formé par des agglomérations contiguës : Evreux, Vernon, Louviers et Gaillon Aubevoye.

Avec une croissance moyenne constatée de 3,5 % (2000-2007), les documents d'urbanisme prévoient une population supérieure à 260 000 habitants dès la mise en service progressive du nouveau réseau ferré normand, annoncée pour 2017-2020. A terme, ce sera un ensemble d'au moins 300 000 habitants.

La LNPN permettra une liaison en transport en commun aussi performante que la voiture, entre Evreux-Louviers-Val-de-Reuil-Rouen.

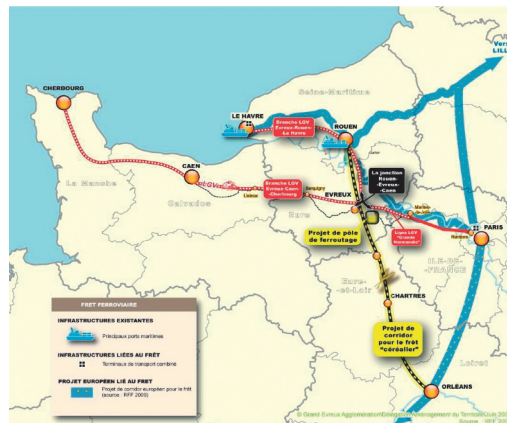
En allégeant la ligne classique, elle permettra d'augmenter les fréquences de desserte sur Louviers-Gaillon-Vernon.

L'avenir de l'ouverture internationale de la Normandie

La LNPN est la colonne vertébrale du Grand Paris, un signe tangible de l'alliance de toutes les volontés pour redonner ses chances, dans la compétition maintenant planétaire, à la métropole française et à son bassin de vie (25 millions d'habitants, 50% du PIB national).

A l'ère des réseaux mondiaux, cette ambition, cette attractivité renouvelée, cette notoriété sont autant de soutiens nécessaires au développement international des entreprises. Aujourd'hui, cet enjeu dépasse l'industrie du luxe et de la cosmétique. Il concerne surtout les PME.

L'accès rapide aux réseaux TGV, aux aéroports de Roissy et d'Orly depuis les principaux pôles urbains Normands, dont Evreux-Seine-Eure, est aussi une nécessité vitale pour la compétitivité des entreprises.



L'avenir du fret ferroviaire

La saturation des lignes du 19^e siècle limite le développement portuaire du 21^e siècle. Le transport par fer régresse pour les marchandises au départ de la Normandie vers le reste de l'Europe, vers l'Est et Paris. L'exploitation du fret ferroviaire doit être repensée. Les infrastructures aussi.

Seule la construction d'une ligne nouvelle donnera la capacité d'approvisionner Paris et l'Est de l'Europe par le rail au départ du Havre, de Rouen, mais aussi de Val de Reuil ou Gaillon. Ce seront autant de camions et de pollution en moins sur nos territoires et en Ile de France.

Cette ligne nouvelle est aussi très directement un élément de l'axe Nord Sud, particulièrement sur la partie entre Val de Reuil et Evreux. C'est un maillon mixte indispensable pour créer une ligne Rouen Orléans.

Aujourd'hui, le blé du centre de la France transite entre Orléans et Rouen par la route, pour un coût de 14 €/tonne, et par le fer, via Mantes ou Serquigny pour environ 12 €/tonne. L'ouverture d'une liaison directe « autoroute ferroviaire du blé » permettrait de descendre jusqu'à 7,5 €/tonne.

Des études économiques portuaires (Arcadis) montrent un potentiel nouveau de 650 000 t/an s'ajoutant aux trafics transitant actuellement par Mantes. Ces flux montants pourraient être équilibrés par des flux conteneurs descendants vers Orléans et le sud.

Ce barreau Nord Sud serait aussi un axe de contournement Ouest de l'île de France (Amiens Rouen Orléans) et permettrait la capture des flux Nord Sud européens, en organisant le croisement de ceux-ci avec un accès maritime Ouest Est. Tout carrefour donne lieu à de la création de richesse. C'est une chance supplémentaire de capter des développements logistiques.



Avec la LNPN, on parle d'un nouveau souffle pour le développement économique de l'Eure

Les projets débattus dans le cadre d'une stratégie intégrée de Paris à la mer sont porteurs d'un potentiel de 30 000 emplois pour l'Eure

Le lancement simultané du Grand Paris, de la LNPN et de la dynamisation de l'axe Seine donne un nouveau souffle, particulièrement dans l'Eure. Pour la première fois, tous les acteurs politiques, économiques, institutionnels travaillent ensemble, et des convergences s'organisent.

Nous assistons à la consolidation du système urbain Evreux-Seine-Eure. Des priorités communes et partagées émergent, comme en témoigne le ralliement autour de la proposition structurante du Conseil Général de l'Eure.

De même, un dialogue fructueux s'établit entre acteurs publics et entreprises au sein de l'Association Eure Normandies Plus qui compte, outre de nombreux acteurs publics, l'adhésion de plus de 500 entreprises.

La LNPN favorise le développement de l'innovation dans l'Eure

L'Eure est le 7^{ème} département industriel français. Son économie est en forte symbiose avec celle de l'Île de France et sa présence forte dans 6 filières constitue un atout pour la construction du Grand Paris. Au total, les dynamiques des pôles de compétitivité portent 45 000 emplois, soit 1/3 des emplois salariés du département.

Ainsi, l'Eure propose au Grand Paris jusqu'à la mer une force de frappe dans la mise en industrie des innovations : 300 entreprises - 4 300 salariés dans la recherche appliquée, le développement expérimental et la conception d'unités de production.

L'Eure se positionne comme le prestataire des Pôles Parisiens de recherche fondamentale. Des liaisons plus fréquentes, plus fiables et plus rapides renforceront ce partenariat.

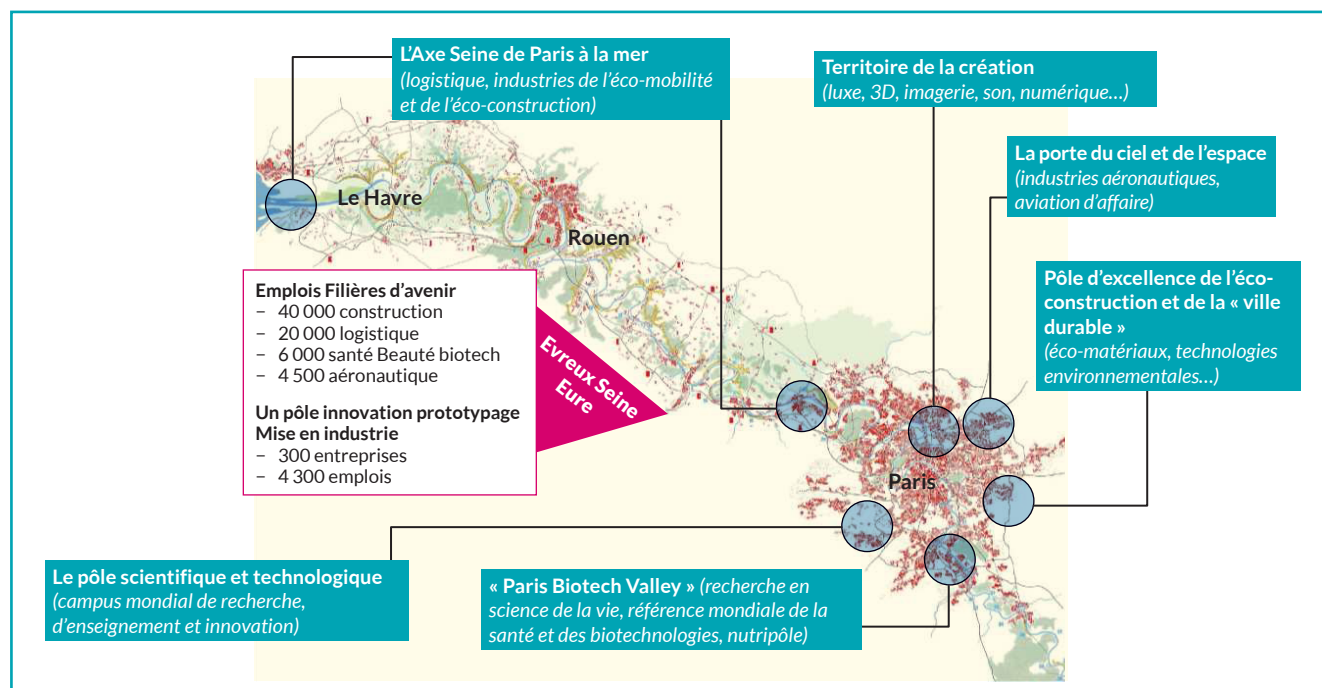
La LNPN est un élément structurant du développement logistique de l'Eure (1/3 des emplois logistiques normands)

La réhabilitation de l'axe Orléans/Rouen sera fortement accélérée par la réalisation du tronçon Val de Reuil-Evreux qui doit absolument être mixte.

Parmi les opportunités de développement logistique, citons :

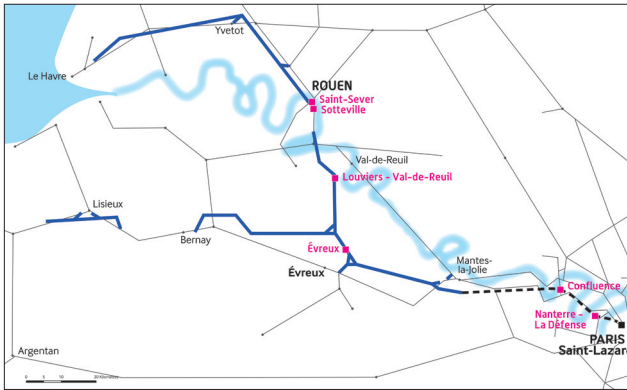
- les 250 ha de terrains industriels et logistiques autour d'un nouveau port (Alizay-Pitres-Le Manoir). Par sa dimension, son emplacement et la qualité de ses dessertes, il s'agit d'un site majeur dans la construction du « Seine Gateway »,
- le site de Gaillon/Aubevoye bénéficiant d'une excellente accessibilité nautique et d'une gare fret pour des implantations logistiques sur une centaine d'ha,
- l'offre foncière importante de l'agglomération d'Evreux en ferroutage.

L'EURE, ATOUT POUR 6 DES 8 PÔLES DU GRAND PARIS : MISE EN RÉSEAU PAR LA LNPN

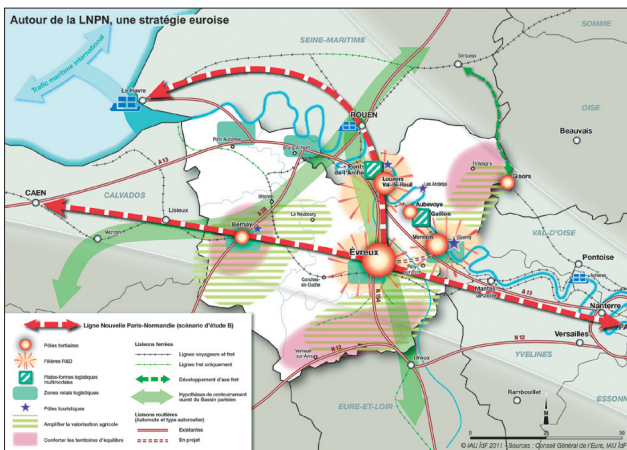




Le scénario B, porteur de projets pour tous



Le scénario B est économiquement compétitif : c'est le moins coûteux des scénarii



Le scénario B est le plus à même de répondre aux besoins des entreprises car :

- Il donne (à 2 minutes près) les meilleures performances sur la ligne Paris/Evreux/Caen/Cherbourg et la ligne Paris/Rouen/Le Havre.
- Il permet une desserte complète de l'Eure : Evreux/Val de Reuil/Bernay.
- Il assure la réalisation de la liaison Rouen/Evreux (par Val de Reuil et Louviers).

Le scénario B s'inscrit dans une logique de développement durable :

- Il contourne le corridor écologique de la vallée de la Seine.
- Il réutilise des infrastructures existantes au Sud d'Evreux et en Basse Normandie.
- Il minimise les prélèvements agricoles.
- Il facilite le développement du ferroutage et réhabilite l'axe ferroviaire Rouen/Orléans (jusqu'à Evreux).

Le scénario B nécessite quatre conditions pour atteindre ses objectifs :

- garantir dès maintenant le financement de la totalité du projet,
- apporter dès 2017 une amélioration forte : doublement du Mantois, nouvelle gare à Rouen,
- assurer une liaison Evreux/Rouen, via Louviers et Val de Reuil,
- ramener le temps de parcours Rouen/Caen à 57' (temps brut réel) et travailler le cadencement (ex. entrée à Rouen à 50 et 20 de chaque heure).

Résumé du cahier d'acteur

La CCI et le MEDEF de l'Eure soutiennent le projet de ligne nouvelle pour deux raisons

La LNP propose un nouveau modèle pour l'avenir du train en Normandie :

- La grande vitesse pour ouvrir les grands pôles normands (un maillage performant pour circuler entre grandes villes et désenclaver les territoires),
- Un accroissement de capacité indispensable pour relancer le transport ferroviaire de marchandises,
- Une amélioration de la performance du réseau en commençant tout de suite par le doublement du Mantois.

La LNP conforte le projet du Grand Paris jusqu'à la mer, ouvre de nouvelles perspectives de développement dans l'Eure :

- Le développement des services liés à un système urbain de 300 000 habitants à terme,
- La création de 30 000 emplois à haute valeur ajoutée,
- Les plates-formes du Seine Gateway dans l'Eure,

Parce qu'il n'enlève rien aux autres et donne plus à l'Eure, la CCI et le MEDEF de l'Eure soutiennent fermement le scénario B.

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)