

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Ville de Bernay



La Ville de Bernay, Sous-Préfecture de l'Eure, ville centre du Pays Risle-Charentonne, rayonne sur un bassin de population de près de 70 000 habitants.

Le territoire de Bernay et de sa région est irrigué par des axes majeurs de communication routière (autoroute A28, D 438, à proximité de la D 113) et ferroviaire (ligne Paris-Caen-Cherbourg).

Dotée d'un tissu commercial riche, Bernay compte sur son territoire de nombreuses PME-PMI, ainsi que des sites industriels importants spécialisés dans le « packaging » et la cosmétique.

Bénéficiant d'un cadre de vie de qualité et ayant conservé un remarquable patrimoine bâti, la ville de Bernay a été labellisée « Ville d'Art et d'Histoire » en juin 2011 par le Ministère de la Culture. Cette labellisation lui permet de renforcer sa notoriété et son attractivité touristique.

Coordonnées

Hôtel de ville
Place Gustave Héon
27300 Bernay
Tél. : 02 32 46 63 00
Mail : mairie@bernay27.fr
Site : www.ville-bernay27.fr

La LGV, un enjeu vital pour Bernay

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie dite « Ligne à Grande Vitesse », qui s'inscrit dans le cadre du projet de Grand Paris, est **une chance historique pour la Normandie**. Ce projet est déterminant pour l'avenir de notre territoire.

Tout en permettant à la Région Parisienne de tenir son rang dans la compétition européenne et mondiale, en ayant un débouché maritime d'ampleur internationale, la LGV peut insuffler une dynamique sans précédent en Normandie.

La ville de Bernay soutient ardemment ce projet mais souhaite souligner l'importance qu'elle attache à ce que le territoire bénéficie d'un arrêt à Bernay. A défaut, c'est tout l'ouest de l'Eure qui subirait un grave préjudice en n'étant plus placé sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg.

Dans cette hypothèse, notre territoire subirait les nuisances liées à cette infrastructure sans profiter de ses avantages, et connaîtrait de surcroît un déclin lié à la disparition de son actuelle desserte.

Il est donc indispensable de concevoir la LGV comme un puissant levier d'aménagement global et durable de la Normandie dans toutes ses composantes.

Ainsi, la nécessaire prise en compte du triangle Rouen-Caen-Le Havre et sa connexion avec l'Ile-de-France par l'axe de la Seine ne doivent pas exclure les parties moins denses du territoire et notamment l'ouest de l'Eure.

Compte tenu de cet impératif et des éléments développés dans ce cahier d'acteur, **la Ville de Bernay fait officiellement le choix du scénario B**, parmi les 3 scénarios présentés par Réseau Ferré de France.

Elle conditionne ce choix à l'absolue nécessité d'une desserte satisfaisante de Bernay, seul point d'accès LGV de tout l'ouest du département.

Les orientations et le contenu de ce Cahier d'acteur ont été approuvés à l'unanimité par le Conseil Municipal, lors de la réunion du 6 octobre 2011.



A. Le scénario B, un choix pragmatique et porteur d'avenir

Aménagement du territoire

Le scénario B est celui qui, tout en répondant aux objectifs fixés en termes de temps de parcours (Paris-Le Havre et Paris-Caen en 1 h 15, Paris-Rouen en 47 minutes) permet le désenclavement et une meilleure connexion de l'ouest de l'Eure et de la Basse-Normandie avec l'Île-de-France.

Dans cette hypothèse, les Bernayens pourraient rejoindre Paris Saint-Lazare en 54 minutes (données RFF) mais aussi avoir accès à l'Aéroport Roissy-Charles de Gaulle et au quartier d'affaires de la Défense grâce à l'intermodalité avec le Grand Paris Express.

Enfin, ce scénario est porteur d'avenir pour l'ensemble du territoire Eurois, notamment le pôle urbain et industriel Evreux-Seine-Eure mais aussi Bernay et l'ouest du département de l'Eure, point de jonction entre la Haute et la Basse-Normandie.

Impact environnemental

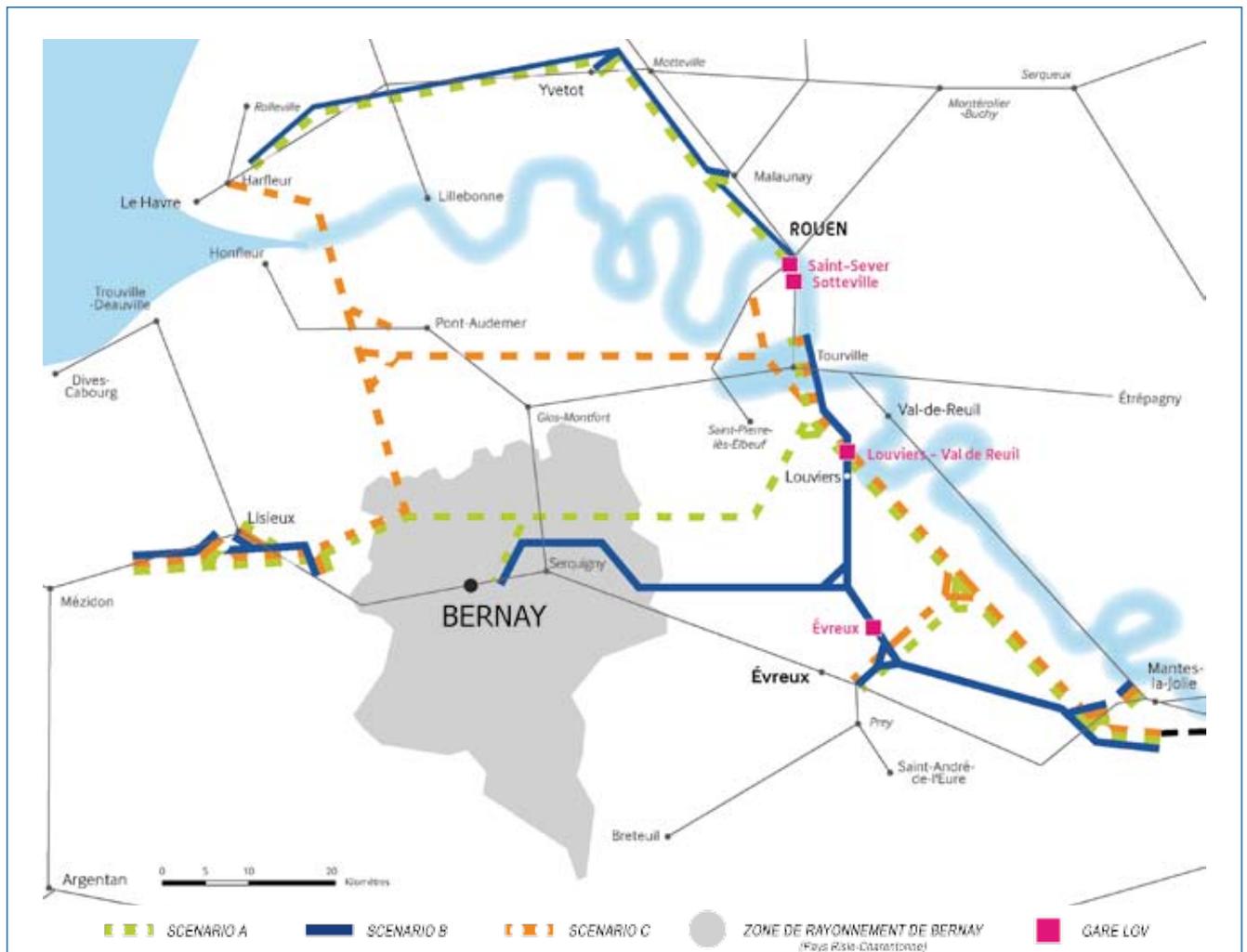
Ce scénario, avec ses 210 km de voie, est celui qui optimiserait le prélèvement foncier et consommerait le moins d'espaces naturels et agricoles (voie nouvelle et réutilisation du réseau existant).

Il est donc en parfaite concordance avec les orientations nationales de préservation des espaces agricoles. Le scénario B minore également l'impact sur la richesse écologique de la vallée de la Seine mais aussi des espaces classés Natura 2000 de notre territoire (Risle-Charentonne-Guiel) en limitant le nombre de franchissements des vallées. L'agriculture, secteur économique majeur de Bernay et de sa région, verrait ainsi ses espaces de production mieux protégés.

Coût financier

Ce scénario apparaît comme le moins coûteux (6,3 milliards d'euros), argument majeur en ces temps de raréfaction des finances publiques.

Ces trois éléments montrent que **le scénario B est le mieux à même de diffuser « l'effet LGV » dans toute la Normandie**, sans négliger les territoires ruraux ou semi ruraux, actuellement en marge du développement économique qui se concentre essentiellement sur l'axe de la Seine.





B. La LGV à Bernay, nos attentes et nos projets

La Ville de Bernay, qui profite depuis 150 ans du passage d'une ligne ferroviaire et de la desserte de sa gare, doit se positionner fortement dans le débat.

En effet, si la ville venait à ne plus être desservie par la ligne Paris-Caen-Cherbourg, les conséquences en termes de développement économique et démographique seraient dramatiques.

1. Les prérequis

Une gare LGV à Bernay

Elle est indispensable si l'on veut que notre territoire ne soit pas simplement un espace « traversé ». Il convient de rappeler que Bernay est le seul point d'accès à Paris par le train pour les 117 609 habitants du Pays Risle-Charentonne et du Pays Risle-Estuaire. La modernisation de la gare actuelle et l'adaptation des voies sont indispensables.

Cette gare confortera Bernay en tant que **pôle d'équilibre, à la confluence des grandes agglomérations Haut-Normandes**. En renforçant son attractivité, notamment démographique, Bernay permettra un certain rééquilibrage de l'implantation de la population dans l'Eure.

La nécessité d'une desserte satisfaisante

Pour profiter pleinement de l'effet LGV, il est impératif d'obtenir une fréquence d'arrêts satisfaisante. Des travaux de modernisation (électrification) de la ligne actuelle Bernay-Brionne-Rouen via Serquigny doivent être envisagés afin de favoriser la liaison intra-régionale avec Rouen et permettre des déplacements quotidiens domicile-travail pour les Bernayens.



2. La LGV, un accélérateur de développement pour Bernay

En cohérence avec la dynamique euroise défendue par l'ensemble des acteurs institutionnels et économiques, la ville de Bernay souhaite faire émerger des projets structurants susceptibles de créer de nouveaux emplois dans son bassin de population.

La création à un pôle tertiaire d'envergure autour de la gare

La desserte par la ligne nouvelle permettra l'implantation d'entreprises créatrices d'emplois et de valeur ajoutée. Notre territoire dispose d'un Centre d'affaires à proximité de la gare SNCF et d'une nouvelle zone d'activité labellisée Très Haut Débit (ZAC des Granges).

La valorisation touristique de Bernay et du Pays Risle-Charentonne

Bernay est la seule ville labellisée « Ville d'Art et d'Histoire » du département. Cet engagement de la ville au travers de cette labellisation illustre notre volonté de jouer la carte du tourisme, vecteur d'une meilleure identification et de création de richesses grâce aux retombées économiques induites.

Accessible depuis Paris en un temps limité et en lien avec Giverny, porte d'entrée touristique de toute la Normandie, Bernay pourra accueillir en beaucoup plus grand nombre des visiteurs étrangers tout en favorisant l'accueil de la clientèle Francilienne pour des séjours courts. Le renforcement des capacités d'hébergement (gîtes, hôtels de prestige...) entraînera dans son sillage la création de nouveaux emplois de service.

La création d'un site dédié au télétravail

Le télétravail est appelé à se développer et à revitaliser les zones rurales. Dotée de tous les services publics de proximité et bénéficiant d'un cadre de vie d'une grande qualité, Bernay dispose de nombreux atouts pour attirer les nouveaux actifs, désireux de concilier vie professionnelle et vie personnelle.

La structuration autour de Bernay d'une filière agroalimentaire spécialisée en valorisant la production des plateaux agricoles environnants

La transformation du lin en matériaux innovants destinés à l'habitat, à la production automobile est un secteur porteur.

La mise en place d'un circuit court de production et de vente de produits agricoles sera encouragée.



C. Les conditions indispensables à la réussite du projet de Ligne Nouvelle pour Bernay et la Normandie

- **La Normandie et toutes ses forces vives doivent présenter un front uni et décidé** pour montrer la force de son projet, dont la réalisation ne doit pas être reportée. Notre région (Haute et Basse-Normandie) est la seule à ne pas bénéficier d'une liaison grande vitesse avec Paris et donc avec les grands axes français et européens (LGV Nord, LGV Sud Europe, LGV Est, LGV Bretagne).

Des projets nationaux d'envergure sont en concurrence avec la LNPN, la partie ne doit pas être considérée comme gagnée d'avance.

- **La nécessité de l'engagement financier des Conseils Régionaux de Haute et Basse-Normandie aux côtés de l'Etat :**

Ce sont des acteurs majeurs dont le volontarisme est déterminant pour l'aboutissement de ce projet. Ils doivent s'engager sur le montant de l'enveloppe financière qui pourra être consacrée à l'aménagement de la ligne.

- **Obtenir des engagements concrets et immédiats de la part de RFF et de la SNCF :**

L'horizon indiqué pour la réalisation et la mise en service de la LGV est fixé à 2017-2020. En attendant, il est essentiel d'obtenir des engagements sur des points clefs.

La ville de Bernay plaide donc pour :

- **Le doublement du Mantois** actuellement saturé, dont la réalisation permettra l'amélioration des temps de parcours et de la régularité pour les voyageurs Bernayens.

Ce point est indispensable pour tous les scénarios et devrait, de ce fait, être traité en priorité absolue.

Ce doublement donnera la possibilité d'augmenter sensiblement le trafic fret, élément capital en termes de développement économique et de développement durable.

- **Une politique tarifaire attractive** pour les futurs usagers de la LGV afin que les déplacements par le train restent compétitifs par rapport à la route, en cohérence avec la politique de développement durable voulue par l'Etat et relayée par les collectivités territoriales.
- La réalisation sans délai de travaux d'entretien et de signalisation sur la ligne actuelle Paris-Caen-Cherbourg, figurant parmi les 12 lignes « malades » au niveau national dans l'audit réalisé cette année par la SNCF.



Résumé du cahier d'acteur

La contribution de la ville de Bernay vise à souligner trois points essentiels dans le débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

- Concevoir la Ligne Nouvelle comme un puissant outil d'aménagement du territoire Normand dans son ensemble. Les zones les plus à l'écart de l'axe de la Seine comme l'Ouest de l'Eure et Bernay doivent bénéficier d'un accès à la LGV.

- Mettre en lumière les avantages du tracé du scénario B présenté par RFF en termes d'équité entre les territoires, de préservation de l'environnement et de coût de réalisation.
- Fédérer et mobiliser au-delà des divergences et des intérêts particuliers, tous les acteurs Normands, (institutionnels, politiques, économiques, associatifs...) autour du projet de Ligne Nouvelle qui peut déterminer notre avenir commun.

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)