

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Fédération Nouveau Centre 76 Élus centristes et indépendants

le nouveau centre
l'UDF d'aujourd'hui

FÉDÉRATION NOUVEAU CENTRE 76 ÉLUS CENTRISTES ET INDÉPENDANTS

Les élus Nouveau Centre - Fédération de la Seine-Maritime et leurs collègues centristes et indépendants entendent apporter leur contribution au débat concernant la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris Normandie. Cette contribution est le reflet de la position commune que nous, élus centristes et indépendants, défendons au sein de nos différentes collectivités.

Résolus à inscrire notre territoire dans le XXI^{ème}, nous avons l'intime conviction que cette ligne est une chance de développement pour notre région. Mais plus encore, historiquement attachés à l'idée de la Grande Normandie, nous voyons dans cette ligne nouvelle l'occasion d'enfin réaliser la réunification de la Normandie. L'ampleur de ce projet de ligne nouvelle démontre la nécessité de raisonner à l'échelle normande qui est la plus pertinente en termes d'aménagement du territoire et plus à celle, obsolète, de deux entités administratives distinctes. Enfin, convaincus de l'intérêt de se situer au sein d'une Europe forte, qui refuse son déclin géopolitique, nous considérons ce projet comme une chance historique de pouvoir faire de notre région la porte d'entrée de l'Europe !

Élus centristes et indépendants à la Région, la CREA, la CODAH, aux villes de Rouen, Le Havre, Dieppe et Fécamp. Rédacteurs : Catherine Morin-Desailly, Hubert Dejean de La Batié.

COORDONNÉES

Permanence Nouveau Centre
Président : Gérard Ducable,
8 bis rue Alsace-Lorraine
76000 Rouen
Tél. : 02 35 15 38 30
Mail : nouveaucentre76@gmail.com



La LNPN : une grande ambition pour la Normandie

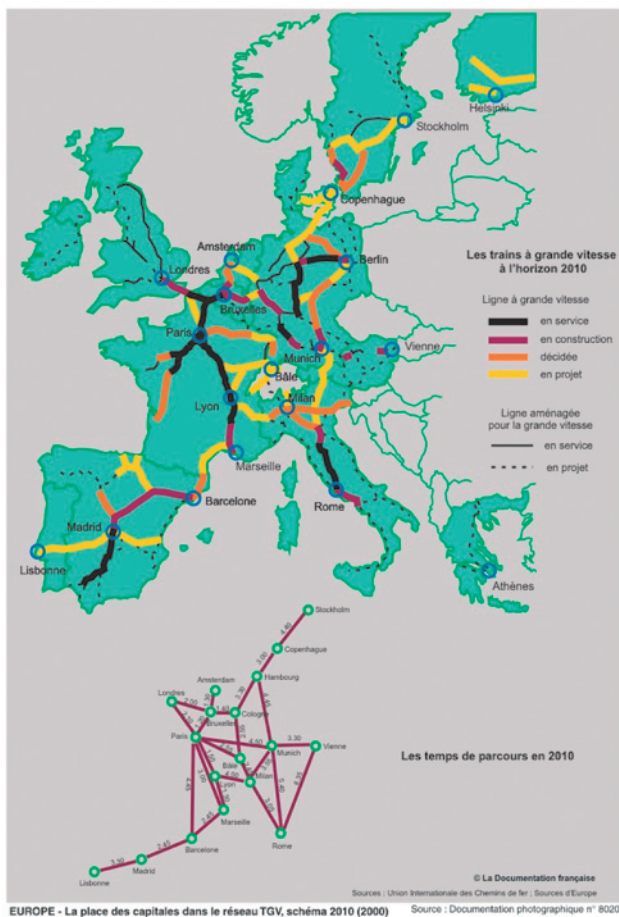
La Ligne Nouvelle est l'occasion de refaire de la Normandie, une Région qui compte en Europe. En phase avec le positionnement des trois CESER impliqués : Ile-de-France, Basse et Haute-Normandie, la réalisation d'une ligne rapide permettra de raccorder la Normandie à l'ensemble du réseau TGV européen et corollairement d'ouvrir notre région sur le monde. Ce projet permettra, enfin, d'avoir une approche positive de la mondialisation : faire accéder le monde à notre territoire, c'est s'approprier la mondialisation au lieu de s'en défier.

Dans cette optique, la Normandie réunifiée est le périmètre pertinent pour réaliser un investissement de cette ampleur : un investissement financier certes, mais avant tout un investissement humain, un investissement porteur de développement, un investissement d'espoir. Il nous appartient à nous élus et citoyens de faire vivre cet espoir afin que notre région redevienne conquérante et attrayante.

Cette ligne nouvelle est l'occasion de relancer toute notre région : si elle reliera en priorité nos principales agglomérations, elle doit constituer l'épine dorsale Est-Ouest à partir de laquelle s'organisera une irrigation Nord-Sud de l'ensemble du territoire. Nous procéderons ainsi à un développement harmonieux en évitant de n'en faire qu'un corridor ferroviaire reliant Paris au Havre.

Nous tenons à insister sur ce point en rappelant le rôle des nœuds ferroviaires existants ; notamment celui de la gare de Rouen aujourd'hui fréquentée par le plus grand nombre de voyageurs. Ces éléments factuels conditionnent le choix du futur tracé afin de développer ce hub de transport vers l'ensemble de la Normandie. C'est cela la grande ambition : un projet qui répond à la structuration du Grand Paris, appelant la Grande Normandie, une Normandie assez forte pour être un partenaire.

C'est également un enjeu de développement durable pour notre région dans toutes les significations de l'expression : le développement de notre région ne sera pérenne que si l'on y trouve les infrastructures de transport indispensables au développement économique, touristique et culturel. Il n'est pas ici question de transformer la Normandie en une sorte d'hinterland ou de plate-forme logistique " Francilienne ". Au contraire, l'opportunité est celle du développement équilibré, sur notre territoire qui verra là les conditions réunies pour une meilleure qualité de vie.



Une ouverture vers le monde

La LNPN est une chance exceptionnelle pour les Normands de tirer parti de la mondialisation. En effet, par le développement des infrastructures de transports multimodaux et par l'efficacité retrouvée du fret accompagnant ce projet de ligne nouvelle, cet investissement permettra d'ouvrir davantage notre territoire aux voies de l'échange économique. C'est ici un moyen pour le citoyen d'aborder la mondialisation non plus comme un danger mais comme une chance en étant un acteur de cette mondialisation.

Nous avons ici un défi à relever : comprendre que la célérité des échanges demande à ce que nous nous y adaptions. La Normandie a la chance de pouvoir répondre à ce défi en devenant la Porte ouest de l'Europe. Notre exceptionnelle infrastructure portuaire appuyée sur les grands ports du Havre et de Rouen a le potentiel pour se développer, il faut pour cela proposer les aménagements indispensables à leur croissance : une liaison ferroviaire nouvelle tant pour les voyageurs que pour le fret est une condition sine qua non à leurs développements. Nous savons tous le danger qu'il y aurait à faire de Paris un cœur financier et

économique choisissant de faire transiter ses productions par Anvers ou Rotterdam, rejetant la Normandie dans un angle mort de développement.

Nous avons un formidable atout à jouer avec cette ligne nouvelle : elle devra se conjuguer, et nous centristes y serons particulièrement attentifs, à une politique d'aménagement du territoire ambitieuse, comme le projet Axe-Seine la porte actuellement. Elle doit être la ligne qui « raccroche les wagons » de notre Histoire normande : un territoire conquérant sachant saisir les opportunités de développement qui s'offrent à lui. Les Normands ont de tout temps su être les acteurs d'un monde qui bouge, à nous de nous montrer dignes de cet héritage.

OBJECTIFS

Une ligne nouvelle pour un service de qualité

S'il est un apport indiscutable de ce projet de ligne nouvelle, c'est en termes de qualité du transport. Au-delà du confort que l'utilisateur est en droit d'attendre d'un train et d'une gare modernes, il en va également de la capacité du service à répondre aux besoins de près de 20 millions de voyageurs annuels, aux exigences aussi variées qu'ils sont nombreux.

La grande majorité d'entre eux fréquente la ligne pour le transport quotidien domicile-travail, preuve qu'il s'agit bien d'un projet de proximité autant qu'un projet permettant à notre économie de répondre aux défis de la mondialisation.

Les usagers quotidiens ont besoin d'une liaison rapide afin de ne pas s'épuiser dans les transports : la ligne nouvelle répond à ce besoin. Là où **il faut aujourd'hui 2h02 pour relier Paris au Havre, elle proposera de ne le faire qu'en 1h17** : l'ambition de relier Paris à sa façade maritime est bien relevée !

La liaison **Rouen-Paris**, la plus importante en termes de transport de voyageurs, passera de **1h08 actuellement à 45mn**, soit un gain aller-retour de 46mn pour l'utilisateur quotidien ; le **Paris-Caen se fera en 1h17 au lieu de 1h47**. **Les minutes gagnées sont autant d'amélioration de la qualité de la vie, cela en est même, pour nous, une dimension essentielle.**

L'amélioration des temps de parcours vers Paris, améliorera les temps de parcours intra-régionaux : Rouen-Le Havre en 29mn (au lieu de 51) ; Rouen-Caen en 51mn (au lieu de 1h32, presque moitié moins !). Ce qui correspond aux temps de parcours présentés dans le dossier du maître d'ouvrage relatif au scénario AB (temps probablement plus aisément tenu grâce à un tracé en fourche pour la Défense/Saint-Lazare).

Si la LNPN constitue l'épine dorsale du déplacement ferroviaire en Normandie, elle est aussi l'occasion d'une réorganisation des transports ferroviaires régionaux par l'utilisation des lignes existantes délestées : il en ressortira une fiabilité horaire et une fréquence accrues.



Un projet structurant pour la Grande Normandie

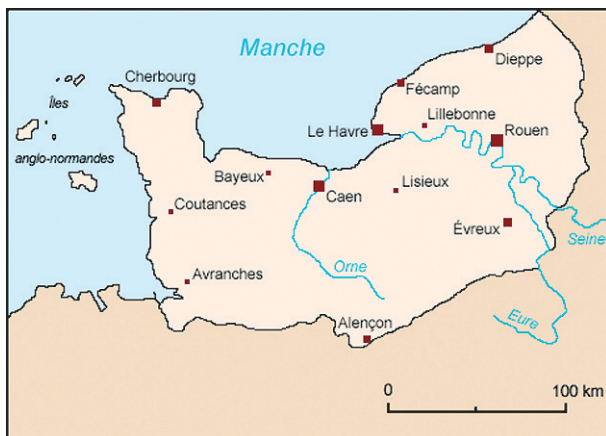
Cette ligne nouvelle est, pour nous Normands, une occasion de profiter de la dynamique du Grand Paris. Or le Grand Paris se fera : sans la ligne nouvelle, notre région risque de devenir une grande banlieue parisienne, une cité-dortoir ou encore une destination de villégiature sur la côte. Avec la ligne, si nous sommes attentifs à porter cette ambition normande, nous aurons un levier de développement économique exceptionnel.

Toutes les agglomérations qui ont bénéficié d'une liaison à grande vitesse avec Paris ces dernières années ont connu un développement exemplaire : Tours, Orléans ou encore et surtout Nantes. Si comparaison n'est pas raison, il faut noter que, grâce à leur LGV, le réseau d'agglomérations du grand Ouest a profité d'une opportunité de développement. Nous pouvons imaginer la même opportunité pour notre réseau de grandes agglomérations normandes : Rouen, Le Havre, Evreux, Caen, Cherbourg...

Des stratégies sont à mettre en place afin qu'un tel aménagement profite à l'ensemble du territoire : ainsi à l'axe ferroviaire que constituera la LNPN, il faut prévoir d'y ajouter les connexions Nord-Sud dans leurs dimensions terrestre (liaison Rouen-Evreux-Caen) et maritime (Dieppe-Le Havre-Caen-Cherbourg).

Enfin il faudra coupler cela au projet Axe-Seine qui fera du fleuve un axe de transport supplémentaire en même temps qu'un moyen de renfort des mobilités intra et inter régionales. Cela pourra se concrétiser, par exemple, par l'extension de la mise en réseau de nos écoles d'Art déjà entamées avec Rouen et Le Havre ; ou à plus grande échelle par un développement ambitieux du PRES normand récemment constitué qui a vocation à se tourner notamment vers les PRES parisiens et franciliens.

La Grande Normandie



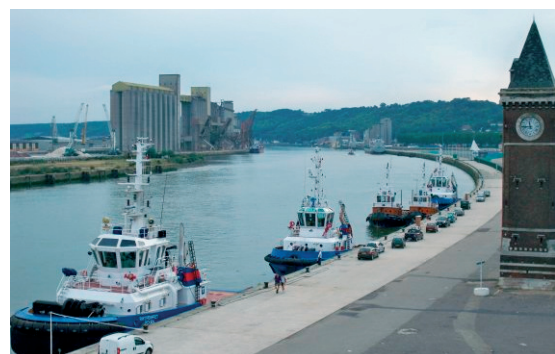
Un levier pour le développement local

Le phénomène de désindustrialisation frappe de plein fouet l'économie normande, tous les ans ce sont de nouvelles entreprises qui choisissent de quitter la Normandie. Si la Ligne Nouvelle n'est pas une condition suffisante, à elle seule, pour changer rapidement cette situation, il n'en reste pas moins qu'elle constitue un facteur absolument nécessaire à la réimplantation d'entreprises sur notre territoire. Grâce à la facilité des déplacements qu'elle ne manquera pas d'engendrer ; elle porte en elle le potentiel d'une Normandie qui redevient attractive pour la relocalisation des activités de production, pour l'accueil des sièges sociaux des grands groupes aujourd'hui installés loin de notre territoire ou pour le développement de l'industrie touristique dont le potentiel est aujourd'hui insuffisamment exploité.

Elle sera l'occasion pour chacune de nos grandes agglomérations de Rouen, du Havre, d'Evreux, de Caen ou de Cherbourg de proposer de nouveaux services et de nouvelles perspectives pour les acteurs économiques. Ainsi par exemple les nouvelles gares (Rouen, Le Havre, Evreux...) pourront dans cette optique répondre aux standards des nouvelles gares contemporaines avec un confort amélioré pour les passagers du quotidien mais aussi des salons permettant d'organiser des réunions de travail comme on en trouve dans certaines gares ou certains grands aéroports européens.

Cela doit être l'occasion pour nos grandes agglomérations de capitaliser sur leurs atouts dans une démarche commune qui permet de faire jouer les synergies évidentes au sein de nos territoires. Un bon exemple est celui de **nos deux grands ports maritimes** que sont Rouen et Le Havre : chacun dans son domaine doit pouvoir profiter pleinement de cette nouvelle desserte ferroviaire devant leur permettre de trouver une nouvelle dimension exprimée dans le projet de l'Axe-Seine avec notamment le concept de Gateway.

Enfin si les conditions sont réunies, cette ligne nouvelle stimulera l'inter modalité avec le transport aérien. En reliant les aéroports normands, notamment la plate-forme de Deauville, mais aussi en autorisant aux entrepreneurs normands une connexion rapide avec les grands aéroports parisiens, voire européens, elle permettra à notre Région de continuer à jouer un rôle majeur dans le commerce international.





Un projet de dimension humaine et citoyenne

Cette Ligne Nouvelle s'inscrit dans le projet global de développement de l'Axe-Seine, projet d'aménagement du territoire à grande échelle. Ce projet a pour ligne directrice d'être un exemple en matière de développement durable. La LNPN, et ce depuis le démarrage des études par RFF, allie le respect de l'environnement, le développement économique des territoires traversés et enfin, ce qui n'en est pas la moindre des dimensions, l'amélioration du service rendu à l'utilisateur.



Cette amélioration du service se mesurera à la rapidité des trains circulant sur cette nouvelle ligne, à leur fréquence, à la fiabilité de leurs horaires et au confort accru dans ces nouvelles rames.

Les trains nouvelle génération étant, du point de vue de l'ergonomie des wagons, sans aucune comparaison possible avec les actuels trains-corails en circulation sur la ligne entre Paris-Le Havre.

Par ailleurs la construction d'une ligne dédiée à ces nouveaux trains en Normandie se conjuguant avec le doublement des lignes dans le Mantois rendra nettement plus sûrs les horaires indiqués. Ce qui, pour qui est un usager régulier de l'actuelle ligne, constituera un progrès plus qu'appréciable.

Autant de critères permettant à ces trains d'être une alternative crédible à la route, les voyageurs étant incités à laisser leur voiture au garage. Il conviendra bien sûr de mettre en place une politique tarifaire incitative et adaptée.

Cette LNPN ne sera pleinement réussie que s'il est acté dès maintenant de la réalisation complète de l'ensemble du projet. Si un phasage des travaux est inévitable en commençant notamment par le doublement des lignes dans le Mantois, on ne saurait se limiter à cette tranche des travaux avec une nouvelle gare à Rouen. Cette version à minima de la LNPN, empêcherait d'envisager un développement global de nos territoires, il faut au contraire s'engager dans un scénario qui, s'il envisage les travaux en plusieurs phases, affirme sans ambiguïté la volonté de mener à son terme l'ensemble du projet soit une ligne nouvelle reliant Le Havre jusqu'au nœud ferroviaire de la grande vitesse au sud de Paris, donnant un accès au réseau TGV européen.

Résumé du cahier d'acteur

La LNPN est un levier de développement unique pour le territoire normand lui permettant de s'inscrire dans le XXI^{ème} siècle.

Elle l'est pour ce qui est du développement économique de notre région : ainsi par exemple la liaison rapide de nos grands ports maritimes de Rouen et du Havre avec Paris et le réseau ferroviaire à grande vitesse européen, constitue un atout essentiel afin de faire de nos ports les lieux de desserte privilégiés pour les navires transitant par la Manche, route maritime la plus empruntée au monde. Il s'agit bien là de faire de notre région un acteur de la mondialisation en l'affirmant comme la porte d'entrée de l'Europe.

Ce développement économique devant profiter à l'ensemble de la Normandie grâce à une politique d'aménagement du ter-

ritoire ambitieuse, comme le porte le projet d'Axe-Seine : la LNPN projet initialement conçu comme un élément du Grand Paris doit trouver un écho dans la Grande Normandie.

La LNPN c'est également un projet de développement durable en ce sens qu'il permet de répondre au défi écologique en tendant à réduire le transport routier ainsi qu'en améliorant les conditions de vie de nos concitoyens. Les gains de temps escomptés pour le transport domicile-travail pour les milliers d'utilisateurs quotidiens de la ligne constituent une dimension essentielle de ce projet. A ce 1^{er} apport de la LNPN, il faut ajouter une qualité de service améliorée grâce à la fiabilité des horaires (liée au désengorgement du réseau existant) et de nouvelles infrastructures avec les nouvelles gares, notamment à Rouen.

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)