

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Conseil de développement de Caen la mer et Caen-Métropole



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE CAEN LA MER ET CAEN-MÉTROPOLE

Le Conseil de développement est né de la décision de la Communauté d'agglomération Caen la mer et du Syndicat Mixte Caen-Métropole de créer une instance de réflexion conjointe à leurs deux institutions. Installé le 27 novembre 2009, il comprend 71 membres représentant les milieux économiques, sociaux, culturels, associatifs et des personnalités qualifiées de la grande agglomération caennaise.

Depuis son installation, le Conseil de développement s'est prononcé sur le projet d'agglomération de Caen la mer, le Schéma de Cohérence Territoriale de Caen-Métropole, et le projet de schéma départemental de Coopération Intercommunale pour le Calvados. Il est aujourd'hui étroitement associé à l'élaboration de l'agenda 21 de Caen la mer et apporte sa contribution sur le projet global de mobilité de l'autorité organisatrice des transports en commun, le syndicat mixte Viacités, et sur le projet de Liaison ferroviaire nouvelle Paris-Normandie.

COORDONNÉES

Secrétariat du Conseil de développement
Syndicat Mixte Caen - Métropole
39, Rue Desmoueux
14000 Caen
Tél. : 02 31 86 39 00
Fax : 02 31 86 42 30
Mail : contact@caen-metropole.fr

La LNPN, un projet stratégique pour le développement de la grande agglomération caennaise

Au mois de mai 2010, Guillaume Pépy, Président de la SNCF, a reconnu au Havre dans le cadre d'un colloque consacré au Grand Paris que « la SNCF avait une dette envers la Normandie ». Réseau ferré de France (RFF), dans son dossier du maître d'ouvrage consacré au débat public, confirme que la Normandie a été délaissée et que l'offre ferroviaire est insatisfaisante.

En effet, depuis les années 1970, les temps de parcours du train Paris-Caen-Cherbourg ont significativement augmenté. Ajouté au cadencement insuffisant et au manque de régularité des trains, cet allongement encourage le recours à la voiture individuelle, plutôt qu'à l'utilisation du train. Selon RFF, en 2009, 25 % des trains du matin ont subi un retard de plus de 5 minutes à Paris et 40 % des trains du soir à Caen. Aujourd'hui, la ligne Paris-Caen-Cherbourg est classée parmi les 12 « lignes sensibles » pour la SNCF.

Le Conseil de Développement de Caen la mer et Caen-Métropole estime, par conséquent, que le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie constitue une occasion unique de remédier à cette situation, et présente une véritable opportunité pour le développement et l'attractivité de la grande agglomération caennaise, et plus largement, pour l'ensemble de la Basse-Normandie.

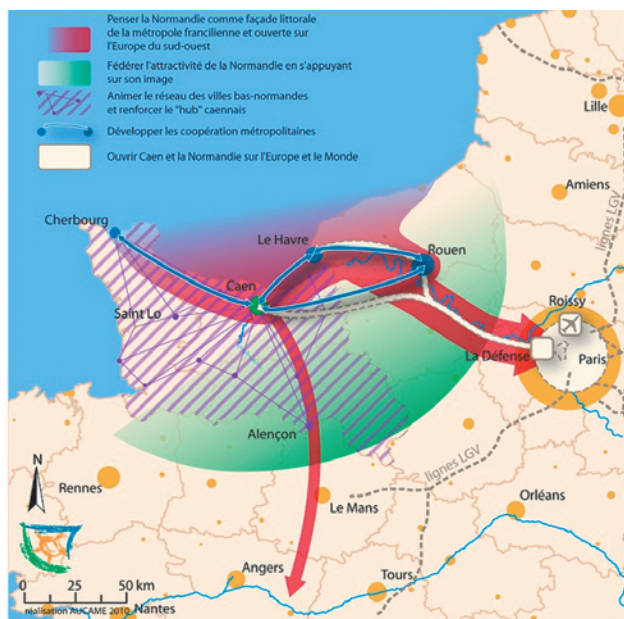


La LNPN, pour une plus grande ouverture de l'agglomération caennaise et de la Basse-Normandie

Le projet de LNPN s'inscrit pleinement dans la réflexion menée autour du Grand Paris et du développement de la vallée de la Seine, dont il est un des éléments-clés. Les membres du Conseil de développement sont convaincus de la nécessité d'asseoir la place de la Basse-Normandie et de son agglomération capitale dans ce projet. Comme son nom l'indique, la LNPN doit s'inscrire dans une réflexion stratégique sur le développement de toute la Normandie, en lien avec celui de l'axe Seine, en vue de structurer un territoire intégré (Ile-de-France, Haute-Normandie, Basse-Normandie).

En permettant un raccordement efficace de l'agglomération caennaise à un réseau à grande vitesse national et européen, la LNPN offrira une plus grande ouverture de notre territoire sur le monde. En connectant Caen aux grandes polarités du cœur d'agglomération francilienne (La Défense, Saint-Denis, Massy-Saclay), ainsi qu'aux infrastructures de transport européennes et mondiales (Orly, Roissy, gares parisiennes), la LNPN devrait faciliter l'insertion de Caen dans les dynamiques métropolitaines.

En outre, la LNPN permettra de développer fortement les liaisons directes entre les principales agglomérations normandes, en divisant presque par deux les temps de parcours. Cette réduction des temps de parcours sera de nature à renforcer les complémentarités entre Caen, Rouen et Le Havre.



Une véritable opportunité pour l'aménagement du territoire de la Basse-Normandie

La Basse-Normandie est marquée par une structure urbaine traditionnelle : la capitale régionale domine un réseau urbain hiérarchisé de villes moyennes. Or l'aire urbaine de Caen, qui se classe au 22^{ème} rang des grandes aires françaises, connaît des dynamiques très positives : croissance forte de la population (+10,6% entre 1999 et 2008, pour atteindre 397 000 habitants), et des emplois (1 850 emplois créés par an entre 1999 et 2008 sur la seule agglomération Caen la mer), élévation du niveau de formation... Ces dynamiques sont confortées par le développement de l'offre d'enseignement supérieur et des activités de recherche qui y sont associées.

En créant un hub ferroviaire à Caen, la LNPN améliorera l'ensemble de la desserte bas-normande et bénéficiera ainsi à l'ensemble du territoire et des villes moyennes de la Basse-Normandie. Le gain de temps prévu par la LNPN profitera directement à plusieurs villes, comme Cherbourg,





Saint-Lô, Lisieux ou Deauville, avec par exemple une liaison Paris - Cherbourg en 2h15 ou Paris - Lisieux en 50 minutes. Au-delà de cette desserte, la connexion avec l'offre des Trains Express Régionaux permettra une irrigation de l'ensemble de la région.

L'enjeu pour la Basse-Normandie est que Caen, sa capitale, poursuive son développement pour conforter son rôle structurant à l'échelle régionale, et en faire profiter l'ensemble du territoire.

Un levier pour le développement économique, l'enseignement supérieur, la recherche et l'emploi

L'objectif de raccorder Caen à Paris en 1h15 et au réseau TGV est un véritable enjeu pour l'attractivité du territoire et pour le développement économique de la grande agglomération caennaise.

L'étude socio-économique réalisée par le maître d'ouvrage RFF, montre que Caen connaît un développement remarquable, notamment lié à ses capacités universitaires et de recherche. En l'absence de relations plus étroites, tant avec Paris qu'avec les autres agglomérations normandes, le risque d'un développement économique moins dynamique pour l'agglomération caennaise d'ici à 2020 que sur la période 2000-2010 a été identifié.

Le rapprochement de Paris peut également être un levier pour le développement du tourisme, atout majeur de la Basse-Normandie. En rapprochant Paris de la mer, le tourisme d'affaires et le tourisme de fin de semaine, de courts séjours et résidences secondaires vont pouvoir accroître leurs potentialités.

En termes de développement économique, l'amélioration de la desserte ferroviaire va accroître les synergies entre la Basse-Normandie et le Bassin parisien. Les déplacements professionnels vont être facilités et les entreprises vont pouvoir bénéficier des retombées d'un rapprochement avec les centres de décision. L'attractivité que le projet de LNPN suscitera



pour les entreprises aura un impact durable sur l'emploi, en confortant les pôles existants et en favorisant l'implantation de nouvelles filières.

La modernisation ferroviaire renforcera la coopération et le développement des synergies entre les principales agglomérations normandes. D'ores et déjà, des partenariats existent entre les deux Régions normandes : un Comité régional du tourisme commun, un établissement public foncier commun, une Chambre d'agriculture commune etc. Un Pôle régional d'enseignement et de recherche (PRES) « Normandie Université » rassemble les Universités de Caen, Le Havre et Rouen, et les deux écoles d'ingénieurs de Caen et Rouen. L'enjeu pour Caen est de devenir l'un des pôles structurants à l'échelle du Grand Bassin parisien, et de conforter son avance dans le domaine de l'économie de la connaissance.

De plus, en facilitant l'accès aux axes majeurs du fret ferroviaire européen, les ports normands, éléments essentiels du développement de la façade maritime, pourront mieux coopérer et mieux gérer les flux de marchandises via des plateformes logistiques.

Un projet nécessaire pour répondre aux défis du développement durable

Le projet de LNPN permet également d'apporter une réponse aux besoins en termes de fret, et de concilier ainsi développement économique et enjeux environnementaux. Le Grenelle de l'Environnement a fixé comme objectif de porter le transport non routier de marchandises de 14% à 25% d'ici 2022. Aujourd'hui le Port du Havre ne fait partir que 9% des marchandises par le fer, contre 38% à Hambourg. Les capacités ferroviaires libérées pour les circulations de trains de marchandises en lien avec les ports maritimes vont permettre d'améliorer la performance des chaînes logistiques.

Aujourd'hui, le mode routier est dominant alors que le rail offre de nombreux avantages qui répondent à trois enjeux majeurs du développement portuaire : élargir les hinterlands, éviter la congestion routière et répondre aux préoccupations sociales et environnementales.

L'utilisation du train et plus généralement des transports en commun présente des avantages en matière de développement durable et sont une excellente réponse aux problèmes de demain. Moins producteurs de gaz à effet de serre, ils réduisent l'usage de la voiture. Moins consommateur d'espace, ils permettent de promouvoir un urbanisme plus respectueux de l'environnement. Or, le temps de parcours actuel et les retards réguliers sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg n'incitent pas à prendre le train.



Les conditions de réussite du projet

Le Conseil de développement de Caen la mer et Caen-Métropole, convaincu de la nécessité de moderniser les relations ferroviaires entre Caen et Paris, souhaite faire part des conditions de réussite qu'il a identifiées pour que le projet LNPN soit un véritable succès :

- Si le facteur temps est essentiel, le cadencement et la ponctualité sont tout aussi nécessaires ;
- Le projet doit intégrer l'enjeu de l'intermodalité, à travers la mise en place de connexions et d'horaires cohérents avec les autres réseaux de transport du territoire, et notamment de l'agglomération caennaise, afin de renforcer leur maillage et l'offre de transports autre que la voiture particulière ;
- Le maintien d'un soutien des pouvoirs publics aux lignes dites secondaires pourtant fort utiles pour les dessertes rurales ;

- Les tarifs envisagés doivent permettre une accessibilité au train par le plus grand nombre ;
- L'hypothèse d'un phasage du projet doit être écartée, de façon à permettre une équité de traitement entre Bas et Haut-Normands et renforcer le taux de rentabilité du projet, la ligne Paris-Caen-Cherbourg étant aujourd'hui la plus rentable de l'ensemble du réseau Intercités.

Résumé du cahier d'acteur

La SNCF et RFF reconnaissent avoir une dette à l'égard de la Normandie, qui malgré une hausse importante de fréquentation, a vu les performances décroître significativement depuis les années 1970. Le projet de LNPN est une occasion unique de remédier à cette situation. Projet certes très coûteux, il se présente toutefois comme la condition du maintien de la grande agglomération caennaise sur l'échiquier national et européen.

Le projet de LNPN constitue un levier majeur pour l'attractivité et le rayonnement métropolitain de l'agglomération caennaise, pour son développement économique, touristique, pour le renforcement de son enseignement supérieur, le développement de partenariats en matière de recherche et de diffusion culturelle.

Il apporte aussi une réponse aux défis environnementaux, car il offrira une vraie alternative à l'utilisation de la voiture particulière pour les trajets Caen-Paris et permettra de développer le fret ferroviaire depuis les ports normands, et notamment le port du Havre.

Pour emporter un complet succès, ce projet devra tenir compte de plusieurs exigences : cadencement, régularité, instauration de tarifs socio-compatibles, développement de l'intermodalité à partir des gares ferroviaires, maintien du soutien des pouvoirs publics pour les lignes secondaires, intégration de la Basse-Normandie dès le début des travaux.

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)