

PAR HUBERT DU MESNIL (69)



président-directeur
général de RFF

Ligne nouvelle Paris-Normandie : un projet d'ambition nationale

Le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie ne répond pas seulement à la nécessité de la liaison entre Paris et sa façade maritime. Il est aussi l'occasion de rassembler tous les ingrédients d'un projet moderne : un projet de service, construit en cohérence et en itération avec le projet de développement territorial, porteur d'innovations, un laboratoire du développement durable à grande échelle.

« Faisons enfin le choix stratégique que nous dicte la géographie : Le Havre, c'est le port du Grand Paris et la Seine est l'axe nourricier autour duquel la métropole à vocation à s'ordonner. »

Le discours du président de la République Nicolas Sarkozy du 29 avril 2009 marque une étape clé dans l'histoire des relations entre Paris et la Normandie. La volonté de donner à Paris une façade maritime pour la doter de tous les atouts dans la compétition mondiale impose le rapprochement de Paris et du Havre, et pour y parvenir un grand projet ferroviaire. C'est d'une certaine façon l'acte de naissance du projet de LPLN.

REPÈRES

Les chiffres clés du projet de la nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie (LPLN) : 280 km de ligne nouvelle, plus 90 km de raccordements ; 10 à 12 milliards d'euros dont la moitié en Normandie, et une vitesse de 250 km/h. Objectifs de temps de parcours : Paris-Rouen en 45 minutes au lieu de 1 h 08 ; Paris-Le Havre en 1 h 15 au lieu de 2 h 02 ; Paris-Caen en 1 h 15 au lieu de 1 h 47.

Un premier projet en 1991

Un projet de LGV figurait déjà au schéma directeur des LGV de 1991, mais avec une rentabilité faible qui a conduit progressivement au cours des années à ramener les ambitions à des aménagements du réseau existant et à rechercher des synergies avec les projets franciliens et en particulier le prolongement du RER E à l'ouest. Ce travail avait néanmoins permis de faire reconnaître la nécessité d'investir entre Paris et Mantes et de doubler la ligne actuelle, là où cohabitent difficilement aujourd'hui les circulations rapides venant de Normandie et les circulations franciliennes, pour répondre aux enjeux de capacité et de régularité.

Vision globale

La conception et l'économie du projet présenté au débat public d'octobre 2011 à février 2012 sont très éloignées du projet initial de ligne à grande vitesse qui se focalisait sur le seul enjeu des gains de temps entre Paris et les régions normandes. Il s'agit désormais d'un projet global d'évolution du réseau qui répond à des objectifs multiples comme l'amélioration des relations entre les deux régions normandes, la diffusion des effets du projet à l'ensemble des territoires à travers un système de dessertes cadencées et organisées autour de nœuds de correspondance performants à Rouen ou Caen et *via* une organisation harmonieuse des dessertes nationales, régionales et périurbaines. Il offre par ailleurs l'opportunité de faire évoluer l'organisation des dessertes franciliennes (renforcement du futur RER E, évolution du RER A, développement du maillage des lignes radiales avec les projets de tangentielles Nord et Ouest), ce qui constitue un moteur puissant pour l'utilité économique du projet et pour son acceptabilité locale en Île-de-France.

La volonté de donner à Paris une façade maritime impose le rapprochement de Paris et du Havre

Un corridor européen du fret

Le transport de fret s'est progressivement imposé comme l'un des enjeux majeurs du projet. Il est significatif que la réunion publique la plus fréquentée se soit située au Havre à l'occasion de la réunion thématique consacrée au fret, avec plus de 800 personnes. L'axe Paris-Le Havre relie le principal port national et le plus grand bassin de consommation. Le mode ferroviaire doit jouer un rôle majeur dans le renforcement du positionnement des ports du Havre et de Rouen à l'échelle européenne. Son inscription dans les corridors européens de fret marque la reconnaissance du rôle de l'axe Seine, qui est d'une certaine façon symbolique pour le fret ferroviaire national.

Des gares accessibles et commodes

Les gares et plus globalement l'intermodalité constituent un autre enjeu majeur. Alors que les temps de parcours ferroviaires entre les grandes villes normandes et Paris sont relativement faibles, il est important d'optimiser pour le voyageur l'ensemble de son parcours porte à porte afin qu'il ne perde pas ailleurs les précieuses minutes gagnées grâce à la ligne nouvelle. L'accès aux gares et la gestion des flux à l'intérieur de celles-ci sont donc déterminants. Le choix des gares existantes est globalement privilégié.

Travailler à diverses échelles

Dans le cadre du Grand Paris, le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie est atypique. Il élargit le Grand Paris à des territoires plus vastes et offre une opportunité de développement à ces derniers. Il répond tout autant à des enjeux de transport qu'à des enjeux d'aménagement du territoire, depuis l'insertion de l'axe Seine dans une logique européenne et mondiale

Nouvelles gares

À Rouen, une gare nouvelle, située sur la rive gauche de la Seine, permettra de cumuler les avantages de la centralité urbaine et de la capacité à constituer un puissant *hub* régional de transport collectif. L'idée d'une gare nouvelle sur le site de Nanterre-La Folie répond aux mêmes motivations avec une connexion performante aux lignes A et E du RER, ainsi qu'au futur métro automatique, tout en assurant l'accès au pôle de La Défense.

S'adapter au territoire

Il faut innover pour trouver des solutions ferroviaires adaptées aux caractéristiques du territoire. Sur les distances à parcourir, une vitesse de 250 km/h est suffisante pour atteindre les objectifs retenus. L'ensemble des référentiels doit donc être revisité : matériel, mode de desserte, répartition de la charge de financement, etc.

jusqu'à l'organisation du quartier des gares dans les villes desservies. La capacité à créer des synergies entre ces enjeux de transport et d'aménagement, tout en prenant en compte très en amont les enjeux du financement et de création de valeur, représente un exercice difficile, exigeant et innovant. C'est la condition pour qu'un projet global, cohérent et partagé puisse émerger, en faisant en sorte que les énergies s'additionnent au lieu de se neutraliser et que les projets de territoire et de transport se renforcent mutuellement.

Cela implique un travail à plusieurs échelles avec les partenaires appropriés, avec la nécessité d'entretenir et de renouveler une vision du projet global à l'échelle de l'axe Seine, tout en travaillant à l'échelle locale avec les partenaires.

Intégrer l'aménagement local

Pour faire de ce projet un projet moderne, les bases sont mises en place : un cadre de gouvernance avec le récent décret de création d'une Conférence pour le développement de la Vallée de la Seine ; les perspectives de financement ; les caractéristiques principales du projet et les attentes des acteurs exprimées lors du débat public, synthétisées dans la décision de poursuivre le projet, prise par le conseil d'administration de RFF le 5 avril 2012.

L'articulation des réflexions à l'échelle des projets de lignes nouvelles ferroviaires d'une part, de l'aménagement local d'autre part, est la clé de la réussite du projet et de son intégration, de sa durabilité et de son acceptabilité.

Donner davantage de sens au projet ferroviaire et l'inscrire dans une perspective territoriale forte et mobilisatrice pour les acteurs du territoire : un défi à relever qui peut être une source d'inspiration pour d'autres projets et d'autres territoires. ■

Ce projet élargit le Grand Paris à des territoires plus vastes