

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

CGT



## CGT

Notre cahier d'acteur CGT a été travaillé dès le début à l'échelle de l'ensemble du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, à partir des besoins exprimés dans les différentes professions et par les salariés normands. Il est le résultat d'un travail en commun entre le Comité régional Normandie, le Comité régional Île-de-France et les secteurs cheminots CGT Normandie et Paris Saint-Lazare.

En effet, la prise en compte des réalités économiques et sociales régionales, des besoins des salariés et des populations mais aussi du réseau existant, des contraintes techniques, de l'expertise des cheminots sont essentiels pour développer le transport ferroviaire.

### Coordonnées

Comité régional Normandie CGT  
29, avenue Charlotte Corday  
14000 Caen  
Tél. : 02 31 83 34 19

Antenne de Rouen  
26, avenue Jean Rondeaux  
76108 Rouen CEDEX  
normandie@cgt.fr

URIF-CGT  
263, rue de Paris - case 455  
93514 Montreuil  
Tél. : 01 48 18 83 92

## Développer le transport ferroviaire marchandises et voyageurs

Le projet Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) est une des conséquences d'une décision politique annoncée par le Président de la République en 2007 : le « Grand Paris ». Son contenu a été révélé le 29 avril 2009 : « *Le Havre, c'est le port du Grand Paris et la Seine est l'axe nourricier autour duquel la métropole a vocation à s'ordonner... La grande vitesse sur l'axe le Havre-Paris qui mettra Le Havre à une heure de Paris...* ».

C'est donc dans ce cadre que doit être évalué le dossier de cette LNPN, y compris en tenant compte du projet initial qui, certes a évolué, mais est révélateur des objectifs d'un des principaux décideurs. Sans être une simple déclinaison du projet du Grand Paris, il en est une conséquence indirecte.

Les territoires, à toutes les échelles, ont aussitôt décelé, dans cette annonce, une opportunité pour répondre à leurs préoccupations. La Normandie a besoin à la fois de réduire les temps de transport sur les lignes ferroviaires, d'une nette et immédiate amélioration de la fiabilité et de la régularité avec une tarification accessible au plus grand nombre, sans réservation obligatoire.

## Développer et rénover l'existant : une priorité

Cependant, le projet LNPN ne peut pas masquer l'obligation de gérer l'urgence pour répondre à l'exaspération des voyageurs, en particulier de ceux qui sont contraints aux trajets pendulaires à partir des villes normandes. C'est pourquoi nous demandons, parallèlement, simultanément et immédiatement, la régénération et le développement des infrastructures existantes.

Un projet ferroviaire structurant engage les générations futures. Par conséquent :

- Réaliser une ligne dédiée induirait des contraintes supplémentaires, rendrait plus difficiles les adaptations commandées par l'évolution des flux de marchandises et de voyageurs et s'opposerait aux besoins de multi-activités sur le réseau. La question du transport marchandises est donc essentielle. Elle est structurante dans une région servant de porte d'entrée et dotée d'une façade maritime située sur la route maritime la plus fréquentée du monde.
- Toutefois l'attractivité des territoires ne peut pas se réduire à une contraction de l'espace-temps. Elle passe d'abord par une réindustrialisation et la création de valeur ajoutée sur nos territoires. Notre région ne peut pas être simplement traversée par des flux.
- L'efficacité du transport exige une architecture de « porte à porte ». L'intermodalité se place donc en source, dès la conception du projet.



Ces éléments permettent d'affirmer que le rôle de l'Etat est essentiel pour un projet structurant de l'Hexagone et contribuant à l'aménagement du territoire sur trois régions administratives. Les organisations de la CGT participeront aussi au débat par des contributions sur le site internet de la CPDP.

## 1. Répondre aux besoins des mobilités en Normandie : modifier la donne

### a. Mobilités professionnelles et privées

Le mode routier domine les relations à courte et moyenne distance. Aujourd'hui, les difficultés chroniques du transport ferroviaire voyageurs constituent de sérieux handicaps pour les usagers dans leur vie professionnelle et familiale. Les besoins sont pourtant bien identifiés.

Les mobilités professionnelles sont à la fois la cause et la conséquence de grandes caractéristiques de l'économie normande :

- La dépendance par rapport aux centres de décision localisés ailleurs que dans la région Normandie, en particulier dans la région capitale.
- La faiblesse du tertiaire supérieur dans la région.
- La proximité de la région parisienne qui provoque des déplacements pendulaires.
- L'existence de trois universités en Normandie et d'un PRES. Pour optimiser et proposer des offres de formations professionnelles et supérieures diversifiées il y a donc besoin de liaisons simples entre Le Havre, Rouen et Caen.
- La présence de centres et laboratoires de recherche, dans les sciences de la matière, les sciences médicales, la micro-électronique par exemple. Les grands équipements ont besoin d'accessibilité pour les chercheurs et la valorisation de la recherche.



- Les mobilités privées sont très diverses, liées à la fréquentation touristique et culturelle de la Normandie, à la qualité de vie associant à la fois littoralité et ruralité, au retour dans la région à l'âge de la retraite, des salariés ayant passé leur vie professionnelle à l'extérieur de la Normandie.

### b. Circulation des marchandises

Dans le transport de marchandises, le mode routier accroît aussi son hégémonie à cause de choix politiques et de l'ouverture à la concurrence qui s'opposent au Grenelle de l'environnement.

Depuis 2001 les volumes transportés par rail ont été divisés par trois sur la Normandie, des centaines de trains ont été supprimés, des dizaines de gares de proximité voyageurs et/ou Fret ont été fermées, des installations abandonnées, des triages comme Sotteville-lès-Rouen, Mézidon, le Havre et Achères laissés à l'abandon.

Pourtant les infrastructures et les moyens sont encore présents, même s'il convient de leur apporter les mises à niveau nécessaires.

D'autre part, la façade maritime normande, de Granville au Tréport, ouvre sur la voie maritime la plus fréquentée du monde.

Sur la mer de la Manche plusieurs types de trafic maritime coexistent :

- le trafic des grandes lignes internationales à échelle mondiale, en particulier pour les conteneurs débarqués à Port 2000,
- le trafic transmanche dont une part essentielle est d'ailleurs à destination ou en provenance de la péninsule ibérique.

Le contournement ouest de Paris, en particulier pour le fret marchandises, par Alençon, Le Mans et Tours est donc aussi une priorité non seulement pour la Normandie et le trafic Îles britanniques / péninsule ibérique mais aussi pour le transport voyageurs et marchandises ayant d'autres origines ou destinations.

Pourtant, les flux internationaux peuvent être totalement bouleversés, le transport maritime peut considérablement évoluer et les ports eux-mêmes être totalement modifiés dans leur conception et leur localisation, comme le prouvent les évolutions récentes sur la façade Pacifique de l'Asie. Par ailleurs, la logique de relocalisation traverse la société. Ces changements ou mutations probables induiront des rapports radicalement différents entre les modes de transport.

Or, les installations techniques ferroviaires sont nécessairement rigides en exploitation et en maintenance et la géographie impose une implantation sur des espaces densément peuplés. Le tracé des lignes, le mode d'exploitation doivent donc permettre les réactions et adaptations nécessaires aux évolutions, quelques fois rapides, des besoins sur le moyen et long terme.

Cette ligne doit donc permettre le maillage fin et évolutif des territoires normands.

### Conséquences :

- Sur les mêmes voies doivent pouvoir circuler des trains de voyageurs et de marchandises à différentes vitesses.
- Une vision prospective exige de prendre en compte l'ensemble des territoires normands. La Normandie a certes une façade maritime qu'il convient de valoriser et développer mais la ruralité est aussi une autre de ses caractéristiques et participe à son attractivité. De plus, pour un investissement qui engage sur le long terme, il serait hasardeux de parier sur une évolution linéaire, figée, des nécessités de déplacements.



- L'infrastructure ferroviaire est un enjeu global pour la Normandie, un moyen de s'inscrire dans l'ensemble français et continental.
- les équilibres territoriaux sont essentiels. Le projet doit être global, les trois régions administratives prises comme un tout. Echapper à cette logique globale, ce serait placer la partie Est des territoires normands en situation de dépendance par rapport à la région capitale et aux logiques de l'économie globalisée. La partie Ouest, quant à elle, deviendrait un angle mort à l'intérieur de l'Hexagone. Ce serait un éclatement et un recul par rapport aux évolutions récentes.
- Le choix de gares en centre ville est impératif. C'est d'ailleurs l'atout décisif du transport ferroviaire et de l'intermodalité.
- Il est possible de modifier la donne ! L'augmentation de 40 % de la fréquentation des TER prouve que l'on peut modifier la donne en redimensionnant l'offre pour répondre aux besoins actuels et à venir.

Cependant les premières conventions, après la régionalisation des transports voyageurs, ont été signées par les Conseils Régionaux avec un interlocuteur unique, intégrant l'ensemble du système ferroviaire : la SNCF. L'actuelle structuration du transport par fer, avec RFF, FRET SNCF, SNCF Proximité, SNCF voyages, EPSF, ARAF, DCF, Gares&Connexions et d'autres entreprises ferroviaires, est aujourd'hui un handicap majeur au fonctionnement et au développement du mode ferroviaire.

La future exploitation de la LNPN, le choix du matériel moteur et remorqué, le mode de gestion, restent en suspens mais conditionnent pourtant le succès de cette ligne nouvelle au regard des objectifs que nous nous donnons. Dès maintenant des solutions existent, au travers d'une régénération et l'apport de compléments aux lignes existantes, donnant accès aux réseaux grande vitesse français et améliorant le maillage territorial.

## 2. Le Phasage

### 2.1. Le tronçon Mantes - Paris : la nécessité de décongestionner

C'est la grande difficulté, à cause en particulier de la saturation, de la nécessaire desserte de la région Île-de-France, du manque de disponibilité foncière. Il n'y a plus le choix. L'investissement dans des infrastructures nouvelles s'impose si l'on souhaite se projeter au moins à moyen terme.

L'enjeu des lignes normandes n'est pas simplement celui de la liaison Normandie - Région parisienne. Il est aussi nécessaire de desserrer la contrainte et d'améliorer la qualité des transports collectifs dans la région Capitale. Au vu de l'urbanisation, de nouvelles infrastructures sur Mantes ne sont possibles que par les voies souterraines.

Ces choix font clairement partie de l'aménagement du territoire. Ils doivent intégrer une réponse aux besoins ponctuels et quotidiens et une réponse à long terme à l'intérieur de la couronne parisienne qui prenne en compte les transferts de gare à gare, de banlieue à banlieue, et également les possibilités de dessertes en termes de Fret pour aller le plus possible au cœur de la capitale avec un moyen de transport plus écologique que le transport routier.

### 2.2. Le raccordement au réseau européen à grande vitesse et les gares d'arrivée à Paris

La rupture de charge au terminus parisien, les difficultés pour changer de gare, sont évidemment des handicaps pour la région Normandie. La situation du réseau existant oblige à des solutions multiples, prenant en compte l'accès au réseau européen à grande vitesse.

Le choix de la gare parisienne est donc essentiel.

Les évolutions des transports franciliens, en particuliers le prolongement de la ligne EOLE et le futur Grand Paris Express, doivent être pris en compte. La création d'une gare nouvelle Grandes Lignes à La Défense s'impose, avec des trains terminus depuis la Normandie et une correspondance assurée par EOLE (RER E) pour aller vers le cœur de Paris.

Un terminus à La future gare La Défense Grande Arche est donc pertinent avec, alternativement, le terminus à Saint Lazare.

Pour autant, il convient d'être vigilant sur plusieurs points :

- Le maintien d'un terminus en Gare Saint-Lazare, centrale et bien reliée au réseau métropolitain.
- La nouvelle gare à La Défense n'a de pertinence que si le projet Eole arrive à terme, avec des infrastructures nouvelles.

La création d'un barreau Mantes / Versailles / Massy serait, par ailleurs, une réponse aux relations banlieue à banlieue, avec des gains de temps conséquents. Elle permettrait aussi un raccordement rapide à l'ensemble des lignes à grandes vitesses, au niveau de la gare TGV européenne de Massy.





### 2.3. Le maillage intra-régional

Actuellement l'usage du mode routier est particulièrement important entre Caen - Rouen, Le Havre - Caen, Rouen - Evreux et Rouen - Dieppe. Une offre améliorée du chemin de fer pourrait modifier la situation à condition d'obtenir un gain de temps par rapport au trajet autoroutier, d'avoir des gares centre ville et une logique de correspondance et de tarification entre les modes de transport lorsque la rupture de charge s'impose.

C'est, pour des infrastructures lourdes, à la fois une question d'équilibre territorial, de développement économique mais aussi, à moyen et long terme, de possibilités d'évolution par rapport à des situations économiques et territoriales très changeantes.

### 3. La place centrale du Fret ferroviaire pour irriguer l'économie régionale

Projet global, le nouveau dessein des infrastructures ferroviaires doit être pensé dans une dimension d'intermodalité, en particulier pour le transport de marchandises. L'utilisation des infrastructures ferroviaires aussi bien pour le transport voyageurs que pour le

transport marchandises est une condition de la réussite de cette ligne. Il y a complémentarité des deux types de transport.

Les raccordements au réseau des points de rupture de charges à Ouistreham, Cherbourg, Rouen ou au Havre doivent donc être programmés. Cela passe, suivant les lieux, par des voies nouvelles ou des tronçons d'électrification.

## 4. Le financement

### 4.1. Refuser le partenariat public-privé

Nous tirons les leçons de l'expérience. Partout où ils ont été mis en œuvre, particulièrement dans les pays anglo-saxons, une dizaine d'années avant nous, les bilans sont très négatifs. Dès 2001, après 9 années d'expérience, le premier bilan, fait par l'union des syndicats britanniques regroupés dans UNISON, pointait les effets dommageables : ils sont coûteux, ils ne sont pas efficaces en matière de rapport qualité/prix, les défaillances sont nombreuses, les profits se font sur le dos du public et de la sécurité, l'éthique de service public est remise en cause.

## Résumé du cahier d'acteur

Le réseau ferré en Normandie a besoin d'investissements massifs pour rattraper les retards accumulés, faire face aux évolutions de flux de voyageurs et de marchandises et être beaucoup mieux relié à la région capitale, au réseau européen et français.

Les évolutions du vocabulaire sont significatives. Au début la « grande vitesse » était évoquée et rapidement transformée en « TGV Normand » ; les CESER se sont prononcés sur « un train à grande vitesse » ou une « ligne nouvelle à grande vitesse » ; il reste une « Ligne Nouvelle Paris-Normandie ». Elle n'est d'ailleurs nouvelle que sur une partie du trajet. La mise à niveau du réseau existant est donc une dimension du projet global.

Ce dossier revêt un intérêt national non seulement parce que la région capitale est pleinement impliquée ou parce que la façade maritime normande sert de porte d'entrée et de sortie pour le trafic marchandises et voyageurs sur le territoire national et européen mais aussi parce qu'il s'agit d'aménagement du territoire.

La séparation entre RFF et la SNCF est un obstacle à la conception et à la réalisation d'un projet d'ensemble souhaitable pour les équilibres territoriaux. La cohésion entre les collectivités territoriales serait un gage d'efficacité économique et sociale. Le mode de financement est donc déterminant. L'Etat doit jouer tout son rôle de décideur et de financeur. La CGT refuse catégoriquement le partenariat public - privé. C'est la plus mauvaise solution comme le prouve l'expérience.

Le report des déplacements de marchandises et de voyageurs vers le transport ferroviaire, comme le demande le Grenelle de l'environnement, nécessaire pour les populations et les territoires normands, est possible à condition de disposer d'un service public intégré.

**CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie**

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen  
contact@debatpublic-lnpn.org

[www.debatpublic-lnpn.org](http://www.debatpublic-lnpn.org)

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)