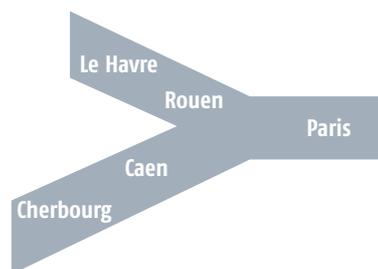




POUR UNE LGV EN BASSE-NORMANDIE



Toute une région mobilisée.



SOMMAIRE

- 4>5 **Témoignages**
- 6>9 **Une région unie pour un projet majeur**
Le projet d'une Ligne à Grande Vitesse revêt une importance majeure. Cette liaison avec la capitale et avec le réseau européen à grande vitesse répond à une aspiration légitime et durable de l'ensemble de décideurs bas-normands.
- 10>13 **Une LGV qui profite à la Normandie comme à la région parisienne**
Le fait, aujourd'hui envisageable, d'obtenir une LGV offre à la Basse-Normandie et à une grande partie de son territoire des perspectives nouvelles d'attractivité et donc de développement.
- 14>19 **Un projet de territoire porté par l'ensemble des acteurs régionaux**
Les conditions contemporaines du développement ouvrent la possibilité d'une implantation d'activités en Basse-Normandie, région restant proche de la capitale sans en présenter les contraintes.
- 20>21 **Pour un développement territorial plus durable**
Fortement mobilisée en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la Basse-Normandie voit dans le projet d'une Ligne à Grande Vitesse une opportunité en matière de développement durable.
- 22>25 **La LGV au service de quatre ambitions territoriales**
- 26 **L'avis du Conseil Économique et Social Régional de Basse-Normandie**
- 27 **Conclusion**

Pour une Ligne à Grande Vitesse en Basse-Normandie

Une nouvelle donne territoriale pour une région à bonne distance

Face aux défis et aux risques d'un enclavement qui pourrait être celui d'un repli patrimonial sur son territoire, la Basse-Normandie fait la preuve que les orientations retenues préparent l'avenir et donnent les moyens d'offrir à la France les voies d'un modèle de développement territorial.

L'identité normande est une réalité. C'est une identité ouverte, adaptable, imaginative, capable de promouvoir les images fortes de l'histoire européenne ou de filières économiques traditionnelles.

Mobilisés et unis pour un grand et beau projet, la Région, les trois Départements et les cinq Agglomérations ont de nombreux atouts qu'ils souhaitent partager avec la Haute-Normandie et le Bassin Parisien. Territoires proches, ils ont, nous en sommes persuadés, un avenir lié.

Le projet de la Région, des trois Départements et des cinq Agglomérations est celui d'un développement harmonieux des territoires, de leur économie, des hommes et de leur culture. La façade maritime de la Basse-Normandie, l'importance que revêtent le tourisme et le nautisme permettront demain d'élargir encore la dynamique bas-normande.

Dans cet esprit, l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse, rapprochant Caen et Cherbourg de la capitale nationale, mais aussi, par l'effet réseau, Saint-Lô, Flers et Alençon, sera un gage de rééquilibrage et de croissance économique, voulue et anticipée, au service de toute une région. L'effet réseau servira les trois départements et les cinq agglomérations tout comme il bénéficiera à toute la grande métropole normande réunissant Cherbourg, Caen, Rouen et Le Havre.

La belle aventure de la Ligne à Grande Vitesse ne fait que commencer !

Laurent BEAUVAIS
Président de la Région Basse-Normandie

Anne d'ORNANO
Président du Département du Calvados

Jean-François LE GRAND
Président du Département de la Manche

Alain LAMBERT
Président du Département de l'Orne

Philippe DURON
Président de la Communauté d'Agglomération
de Caen-la-Mer

Bernard CAZENEUVE
Président de la Communauté Urbaine
de Cherbourg

Joaquim PUEYO
Président de la Communauté Urbaine
d'Alençon

François DIGARD
Président de la Communauté de Communes
de l'Agglomération Saint-Loise

Yves GOASDOUÉ
Président de la Communauté d'Agglomération
du Pays de Flers

Ils s'engagent

Acteurs économiques, tous s'engagent pour une Ligne à Grande



Raoul Biard

PRÉSIDENT D'ELITT
CAEN (CALVADOS)

« Ce TGV est primordial pour nos entreprises. Personnellement, j'ai fait le choix d'abandonner le train pour la voiture en l'état actuel de la situation ferroviaire. La fréquence des trains et la durée du trajet

Caen-Paris sont aujourd'hui un handicap certain pour les entreprises bas-normandes. »



Sydney Gales

DIRECTEUR DU GANIL
CAEN (CALVADOS)

« Le GANIL (Grand

accélérateur national d'ions lourds) est l'un des quatre laboratoires mondiaux leader dans son domaine. Il sert une communauté internationale de 700 chercheurs. 50 % sont étrangers à la France. L'accessibilité de la Basse-Normandie est un inconvénient. Avec les projets que nous menons, nous voulons doubler notre communauté de chercheurs. L'arrivée d'un TGV serait un facteur multiplicatif énorme pour nous. Cela changerait la dimension et la lisibilité de notre installation. »



Béatrice Le Goupil

DIRECTRICE D'EXPLOITATION DE LA CITÉ DE LA MER
CHERBOURG-OCTEVILLE (MANCHE)

« Une ligne TGV, en nous rapprochant de Paris et des grandes agglomérations normandes, permettrait au complexe touristique de La Cité de la Mer d'élargir sa zone de chalandise primaire et

ainsi de pouvoir compter sur une clientèle cible beaucoup plus importante. La conséquence directe serait, sur l'activité principale, une hausse de la fréquentation de notre site touristique (actuellement 200 000 visiteurs par an) et en parallèle, sur l'activité de tourisme d'affaires (congrès, colloques), un développement du nombre annuel de manifestations et de la taille des entreprises reçues. »



Franck Lefevre

PDG DE DIGITAL AIRWAYS
ARGENTAN (ORNE)

« Rendre Paris plus accessible à partir de la Normandie, et inversement, aurait un impact très important. Il faut

fluidifier le passage entre ces deux points. C'est une question d'aménagement du territoire. Grand utilisateur du train, le non-respect des délais me pose aujourd'hui de vrais problèmes d'usage. »



Jean-Pierre Briceno

PRÉSIDENT DE CARGILL
FRANCE
BAUPTÉ (MANCHE)

« Notre site le plus important est situé à Baupré, à plus de 3 heures de Paris. L'arrivée à Caen de la ligne à grande vitesse permettrait de réduire cette durée de plus de 50%. Au-delà de la rapidité et des économies de coûts, l'impact serait aussi significatif du point de vue environnemental puisque nous aurions enfin une véritable alternative au tout-voiture. »



Pierre Balmer

PRÉSIDENT DES CONSTRUCTIONS
MÉCANIQUES DE NORMANDIE
CHERBOURG-OCTEVILLE (MANCHE)

« C'est l'équipement indispensable qui manque à la Basse-Normandie. Nos clients sont étrangers à 95 %. Pour venir à Cherbourg, sur nos chantiers navals, ils préfèrent souvent la voiture. Or, aujourd'hui, toute la France est desservie par des lignes à grande vitesse. Le TGV est à la fois possible et raisonnable. L'impact sur la région doperait notre développement économique. »

pour une LGV

Vitesse indispensable au développement de la Basse-Normandie.



Jean-Jacques
Dréher

DIRECTEUR D'AREVA
BEAUMONT-HAGUE (MANCHE)

« Spécialisé dans le recyclage des combustibles nucléaires usés, AREVA La Hague est un site d'envergure et de notoriété internationale qui attire chaque année des clients, prospects, décideurs politiques, scientifiques et ingénieurs. Un TGV reliant Paris à Cherbourg est absolument nécessaire pour développer l'image de notre région vis-à-vis de ces délégations de haut rang. Il sera également un atout indéniable pour attirer les cadres dont notre site a besoin pour se développer. Enfin grâce au TGV, les échanges entre notre site et les autres entités de notre groupe seront facilités. Les équipes d'ingénieurs et de corporate d'AREVA constitueront une clientèle régulière de ce moyen de transport rapide et écologique. »



François Potier

RESPONSABLE DU SERVICE
DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES
DE BRITTANY FERRIES
OUISTREHAM (CALVADOS)

« Notre expérience nous prouve que plus une région se traverse bien, plus elle est fréquentée. Pour la Normandie, région limitrophe de l'Île-de-France, l'arrivée d'une Ligne à Grande Vitesse sera un atout pour son attractivité, y compris pour la clientèle britannique. De plus, un réseau à grande vitesse n'exclut pas de penser aux marchandises. A l'échelle du Grand Ouest, les ports bas-normands que nous desservons ont tout intérêt à bénéficier de telles liaisons. »



Laurent Bateau

PDG DES LABORATOIRES GILBERT
CAEN (CALVADOS)

« L'idée d'une Ligne à Grande Vitesse est excellente pour le développement économique de la Basse-Normandie. Pour aller régulièrement à Paris où nous avons également des bureaux, j'y suis bien sûr favorable. Relier la Capitale en 1 heure, cela change complètement la donne. Il faut que ce rêve devienne réalité. »



Josette Travert

PRÉSIDENTE DE L'UNIVERSITÉ
DE CAEN BASSE-NORMANDIE

« L'arrivée du TGV en Basse-Normandie ne sera que la compensation d'une inégalité qui pénalise notre territoire. Cette ligne contribuera à l'attractivité de notre région, en particulier de l'Université et des laboratoires, et elle permettra de meilleures relations avec les autres grands pôles de recherche avec lesquels nous collaborons. »

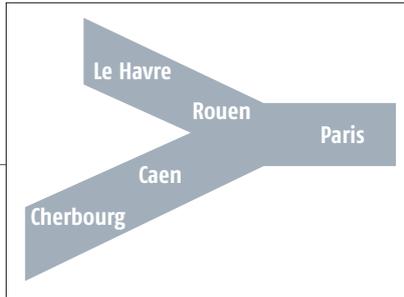


Laurent Magalhes

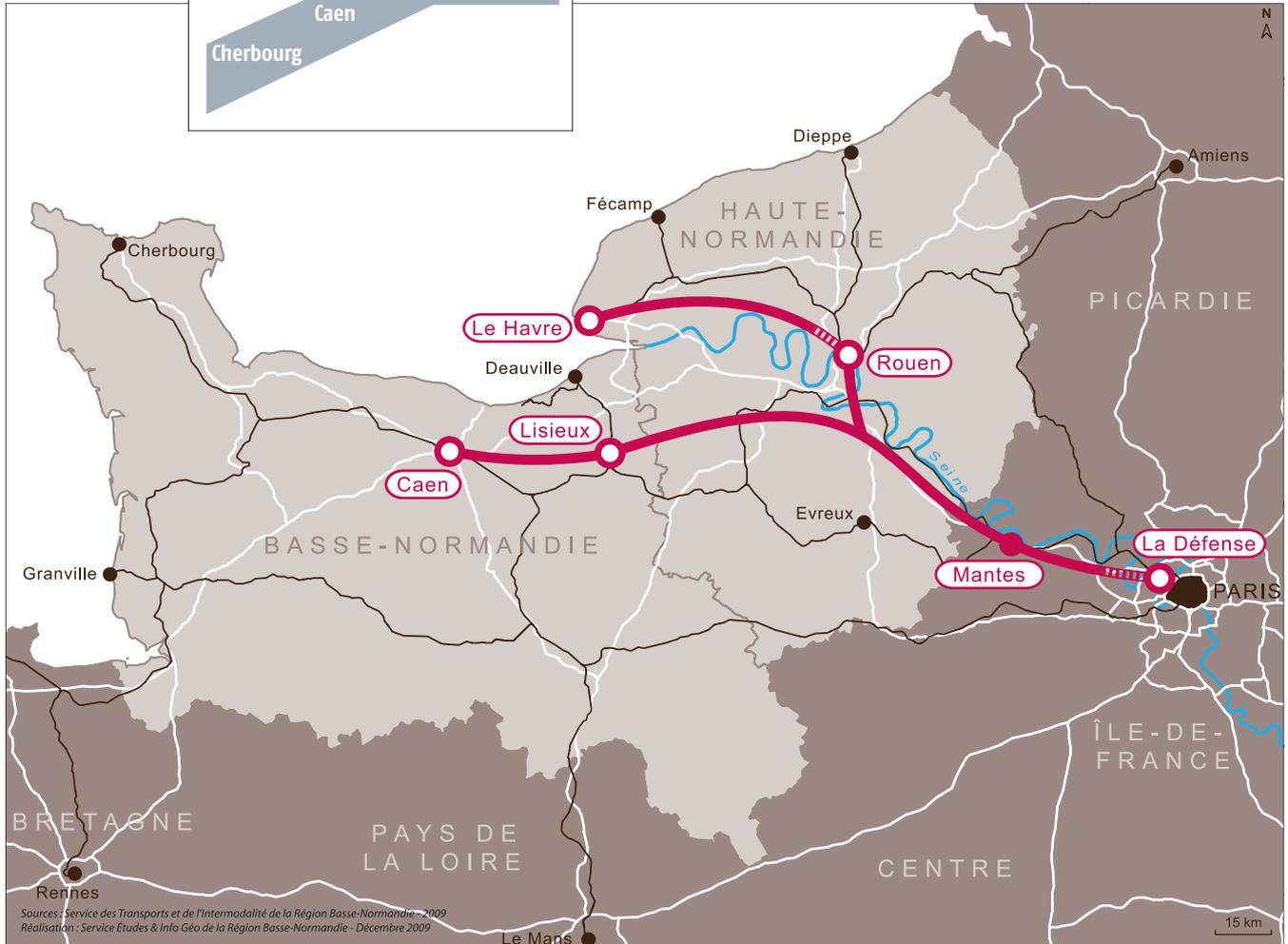
DIRECTEUR DE FAURECIA
CALIGNY (ORNE)

« Implanté en Basse-Normandie depuis plus d'un demi-siècle, Faurecia est un acteur industriel majeur dans l'Orne et dans la région. L'inauguration en mai 2009 du nouveau centre mondial des mécanismes de sièges d'automobile a donné à cette nouvelle implantation un rayonnement qui s'étend bien au-delà de la France. Nos clients dans le monde entier apprécient notre savoir-faire. C'est pourquoi, nous sommes convaincus qu'il est indispensable que le TGV desserve la Basse-Normandie - via Caen - afin de contribuer favorablement au développement économique et industriel de la région. »

La LGV normande avec ses deux branches ou le « Y normand » .



Projet de tracé de la Ligne à Grande Vitesse



Le projet de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) doit desservir les deux régions normandes.



La ville de Cherbourg-Octeville vue du Fort du Roule.



Centre-ville de Caen.

Une région unie pour un projet majeur

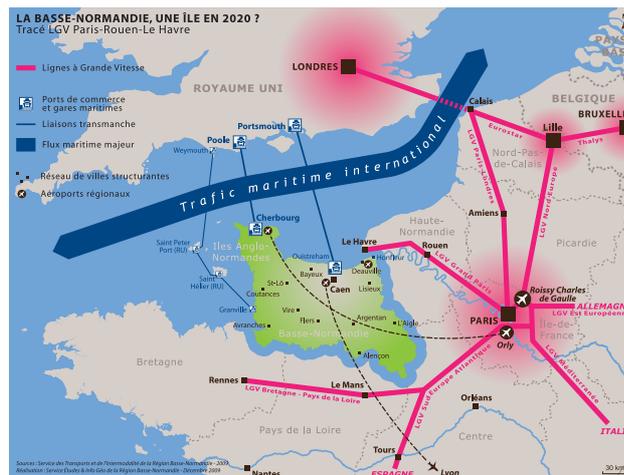
Pour la Basse-Normandie, le projet d'une Ligne à Grande Vitesse revêt une importance majeure. Cette liaison avec la capitale et avec le réseau européen à grande vitesse répond à une aspiration légitime et durable de l'ensemble des décideurs bas-normands, qu'ils soient politiques ou socio-économiques, et de toute la population régionale. Sans ce projet, la Basse-Normandie court un risque de marginalisation irrémédiable. On ne peut plus imaginer de territoire sans LGV.

Une revendication soutenue par tous les décideurs

L'établissement d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre la Basse-Normandie et Paris est une revendication maintes fois soutenue par l'ensemble des décideurs régionaux tant elle est porteuse de potentialités de développement et indispensable en terme d'affichage. En effet, dans la compétition que se livrent les territoires, une liaison ferroviaire à grande vitesse est un pré-requis en terme de niveau d'équipement infrastructurel. Désormais, il est « dans l'ordre des choses » de posséder et de proposer ce type de mode de communication aux acteurs économiques et à la population.

En revanche, le fait de ne pas en disposer est un facteur discriminant, classant de facto la région ou les régions concernées parmi celles les moins attractives. La notoriété, l'attractivité et donc les potentialités de développement de la Basse-Normandie sont incontestablement tributaires de la réalisation de cette liaison à grande vitesse. La mise en service d'une telle ligne ferroviaire reliant Caen à Paris constitue, à n'en pas douter, LE projet de la décennie à venir.

La Basse-Normandie sans la LGV, une île en 2020 ?



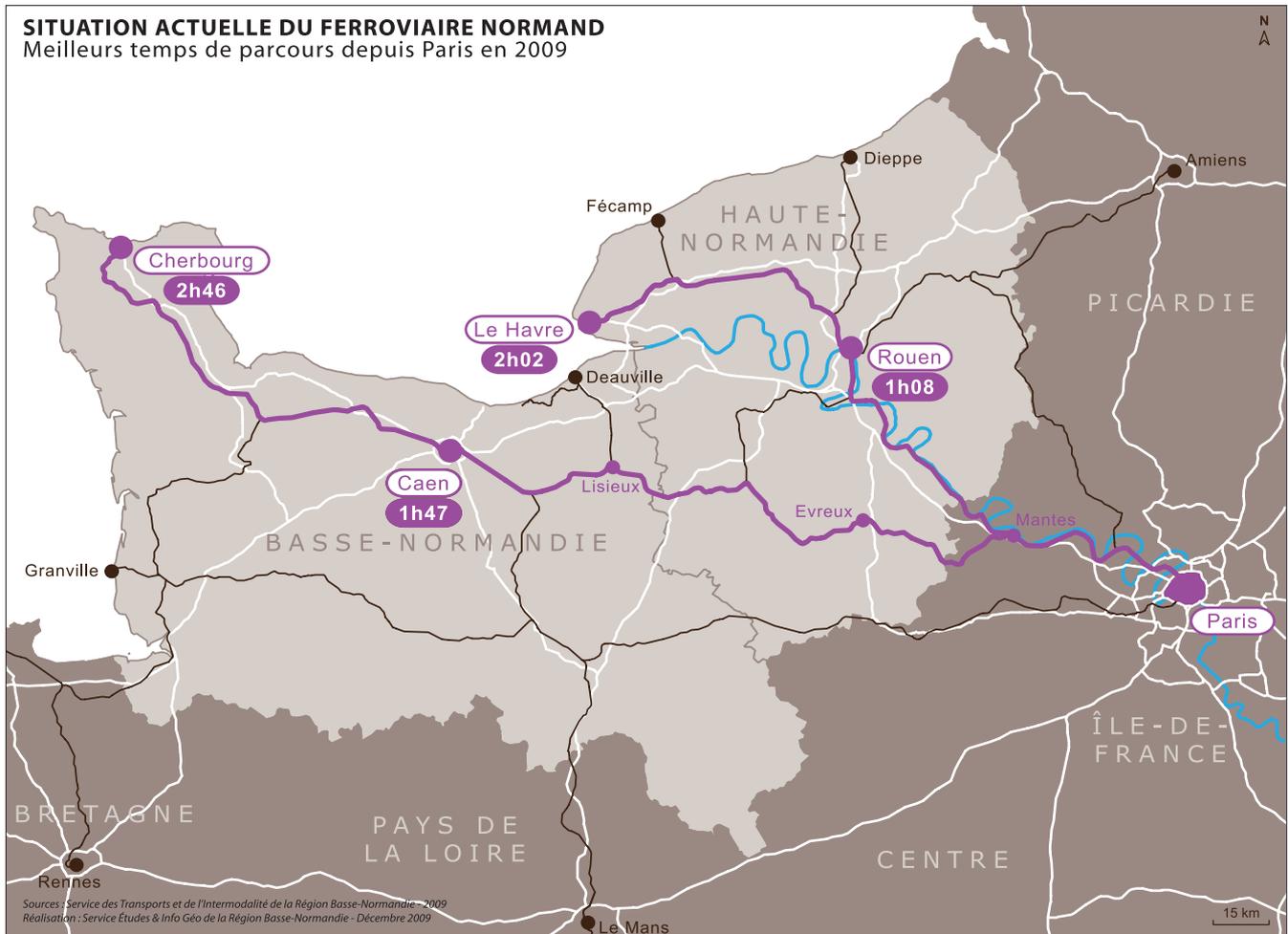
« Les arguments de la proximité »

Selon le géographe Armand Frémont, l'influence de l'Île-de-France sur les régions limitrophes est ambivalente : « les inconvénients sont surtout [ceux] d'un phénomène « d'ombre portée » qui refroidit tout ce qui se trouve sous l'emprise directe de la Capitale (...). Les avantages tirent (...) parti de tous les arguments de la proximité en matière de transports, de services, d'industries, de migrations temporaires ou définitives, de décentralisation rapprochée... ».

L'urgence de ne pas décrocher

La Basse-Normandie ne peut rester à l'écart du développement d'une LGV, seule réponse ferroviaire susceptible de mettre la région dans une position d'attractivité nationale, équivalente aux grandes régions périphériques à l'Île-de-France. Sinon, elle apparaîtrait détachée de ses liens traditionnels avec le Bassin parisien, un peu comme une île. Or, la Basse-Normandie se trouve aujourd'hui dans une situation « d'iniquité » nationale en matière d'accessibilité ferroviaire. En 1970, notre région a

bénéficié d'une avancée significative avec la mise en œuvre des turbotrans sur Paris-Caen-Cherbourg. Caen s'est ainsi trouvée reliée à Paris en moins d'1h50, ce qui en faisait l'une des villes les plus proches de la capitale en matière d'accessibilité ferroviaire, compte tenu de son éloignement géographique. Cette situation s'est malheureusement dégradée dans les années 1980 avec l'abandon de la technologie « turbotrain », la fragilité et l'obsolescence de ce matériel et, également, la saturation progressive de la section Paris-Mantes. Parallèlement, la ligne Paris-Granville n'a bénéficié, de la part de la SNCF, d'aucun projet de développement.



400 millions d'euros ont déjà été investis par la Région et les principales collectivités locales pour moderniser le réseau national desservant la Basse-Normandie.



Gare SNCF de Caen.

Une région unie pour un projet majeur [suite]

Des efforts très importants mais...

Face à ce constat, la Région a décidé, dans les années 1990, de réagir en engageant un programme de modernisation des axes Paris-Cherbourg et Paris-Granville. C'est ainsi 400 M€ qui auront été investis par la Région et les principales collectivités locales (Conseils Généraux/Villes) pour moderniser le réseau national desservant la Basse-Normandie en dehors de ses compétences propres. Aujourd'hui, le bilan de ces efforts très importants est loin d'être satisfaisant. En effet, depuis la mise en service de ces deux axes modernisés à la fin des années 1990, la qualité de service s'est dégradée, les temps de parcours se sont rallongés et la fiabilité n'est pas au rendez-vous (surtout pour Paris-Granville). Dans le même temps, le développement des lignes TGV a fait reculer notre région en matière d'attractivité ferroviaire. Ainsi, à ce jour, Caen est en moyenne à 2h de Paris, alors qu'à population et distance égales, des villes comme Tours ou Le Mans sont à 1h de Paris. Des capitales régionales comme Nancy et Rennes, situées à plus de 300 km, sont ou seront à 1h30 de Paris. C'est pourquoi la Région a aussi proposé dans son Plan « Rail 2020 » à l'État, Réseau Ferré de France et à la SNCF d'aller encore au-delà pour accélérer la modernisation du réseau ferroviaire bas-normand.

* Elle est présidée par Laurent Beauvais, Président de la Région Basse-Normandie et rassemble les 3 Présidents de Conseils Généraux – Anne d'Ornano pour le Calvados, Jean-François Le Grand pour la Manche et Alain Lambert pour l'Orne – et les 5 Présidents d'Agglomération – Philippe Duron pour Caen La Mer, Bernard Cazeneuve pour la Communauté Urbaine de Cherbourg, Joaquim Pueyo pour la Communauté Urbaine d'Alençon, Yves Goasdoué pour la Communauté d'Agglomération de Fiers et François Digard pour la Communauté de Communes de l'Agglomération Saint-Loise.

Des élus unis pour un projet majeur

Dès le 15 juillet 2009, la Conférence des exécutifs bas-normands (élus de la Région, des 3 départements et des 5 agglomérations)* s'est réunie autour du thème « *Projet du Grand Paris : enjeux et perspectives pour le transport ferroviaire et l'aménagement du territoire normand* ».

Ils ont ainsi acté les points suivants :

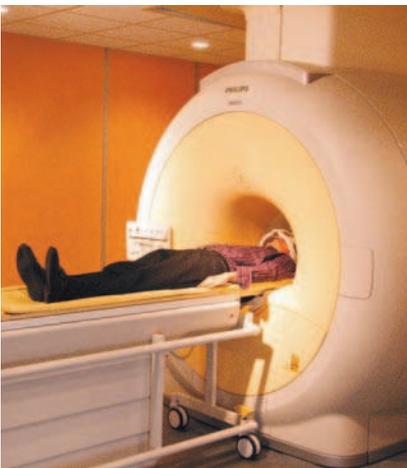
« Suite aux déclarations du Président de la République concernant le Grand Paris intégrant, entre autres, le raccordement TGV du Havre à la région parisienne, les membres de la Conférence des exécutifs bas-normands ont affirmé partager avec le Président de la République sa volonté d'améliorer les liaisons ferroviaires entre la Normandie et Paris ;
 ► ils affirment l'impérieuse nécessité d'envisager ce projet majeur d'aménagement du territoire dans une

perspective pleinement normande ;
 ► ils soulignent qu'il est possible et nécessaire pour des raisons d'équilibres territoriaux, de développement économique et de bonne gestion des fonds publics de concevoir ce projet à l'échelle de la Normandie, façade maritime de la région parisienne ;
 ► ils posent le principe d'une égalité de traitement entre les liaisons Caen-Paris et Le Havre-Paris : mêmes temps de parcours et mêmes calendriers de réalisation ;
 ► ils affirment que les engagements pris par le secrétaire d'Etat en charge des transports le 6 avril dernier, à Caen, suite à un ensemble d'initiatives des élus bas-normands, doivent être tenus. Ces engagements peuvent et doivent être rendus compatibles avec la volonté présidentielle de relier le Havre à Paris en une heure. Les élus soulignent l'importance de l'effet réseau qui pourrait alors bénéficier à l'ensemble du territoire bas-normand et, au premier chef, à ses agglomérations ;
 ► ils souhaitent participer activement au processus de concertation et de décision et soutiennent le principe d'un tracé alternatif passant au sud de la Seine ».





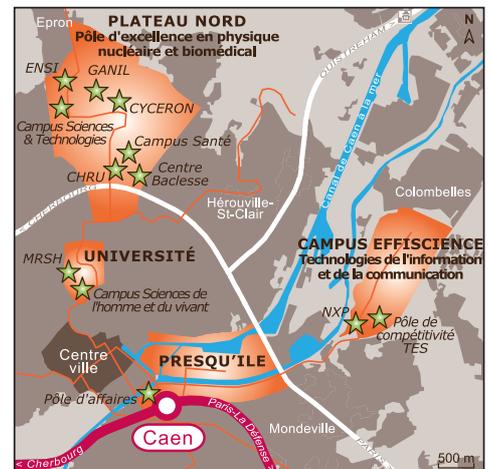
Salle de contrôle du GANIL (Grand accélérateur national d'ions lourds) à Caen.



À Caen, CYCERON est une plate-forme d'imagerie au sein de laquelle sont menées des recherches biomédicales dans le domaine des neurosciences, principalement.



À Flers, en 2009, Faurecia a inauguré son nouveau centre mondial des mécanismes de sièges d'automobile.



Différents sites de développement de la ville de Caen.

Une LGV qui profite à la Normandie comme à la région parisienne

Le fait, aujourd'hui envisageable, d'obtenir une LGV offre à la Basse-Normandie et à une grande partie de son territoire des perspectives nouvelles d'attractivité et donc de développement. Cette accessibilité nouvelle est ainsi, pour la région, une absolue nécessité pour valoriser et faire fructifier ses atouts. Bien située par rapport à l'Île-de-France et positionnée sur des secteurs porteurs, elle est déjà prête à répondre à ces nouveaux enjeux. Cette perspective offre en outre des atouts pour le développement durable de la région parisienne.

Contrairement aux idées reçues...

Si la Basse-Normandie est une région de production agricole à la forte notoriété, elle est plus encore, et contrairement aux idées reçues, une région d'industries, de développement économique et d'innovations, avec son pôle agro-alimentaire, un secteur automobile important et la présence de secteurs de pointe entre recherche fondamentale et industrie.

La recherche et l'innovation sont aujourd'hui les deux vecteurs majeurs du développement à long terme de la Basse-Normandie et de son insertion dans l'économie mondiale. Leur développement permettra de structurer les secteurs économiques porteurs d'avenir. Globalement, la stratégie en faveur de la recherche se construit autour des trois grands axes identifiés par les acteurs bas-normands de la recherche : Bio-imagerie, environnement et bio-vigilance / Homme, mémoire et échanges sécurisés / Ion-matière, matériaux.

Recherche et santé en pointe

La Basse-Normandie impulse un nouvel élan en faveur de la recherche dans le domaine de la physique nucléaire et des interactions ions-matière, en conduisant la réalisation de SPIRAL II, qui garantit le niveau européen de GANIL (Grand accélérateur national d'ions lourds), puis les études d'avant-projet de la candidature de ce grand équipement, dans le cadre du projet européen

Des pôles de compétitivité comme atouts

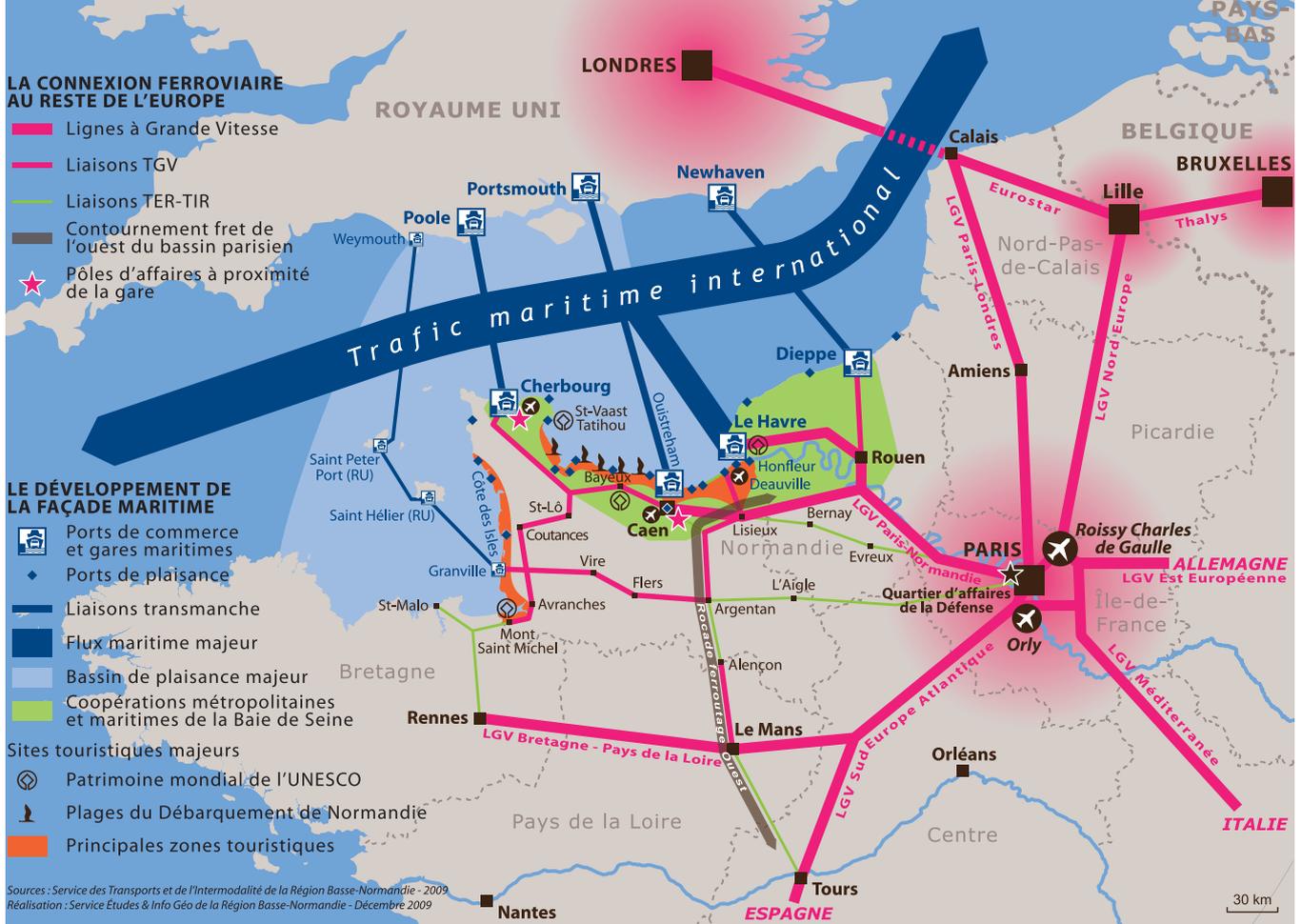
Outre le pôle de compétitivité à vocation mondiale MOV'EO (commun à l'Île-de-France, la Haute-Normandie et la Basse-Normandie), avec le nouveau site de Faurecia à Flers, qui a reçu récemment la visite de Nicolas Sarkozy, la Région compte des pôles de compétitivité à vocation nationale : le pôle TES (Transactions Électroniques Sécurisées), le pôle EQUIN (secteur créateur d'emploi puisque le nombre d'emplois du secteur augmente de 2 à 3% par an en Basse-Normandie malgré la crise) et NOVALOG, où la Région travaille au renforcement des synergies entre les filières logistiques des deux Normandie, avec l'association Logistique Seine-Normandie.

EURISOL (European Isotope Separation On-Line radioactive nuclear beam facility). Cette installation de seconde génération placera le GANIL, à l'horizon 2015, dans une position mondiale.

De même, la Région soutient l'émergence d'un Pôle national de recherche en santé et sciences de la vie, avec les neurosciences à CYGERON (imagerie médicale), avec la recherche contre le cancer autour des quatre axes biologie, radiobiologie (hadronthérapie expérimentale – projet « ARCHADE »), épidémiologie et imagerie, ou avec le « pôle biologie intégrative, santé et chimie pour le vivant » de l'Université de Caen Basse-Normandie.

Les applications industrielles des sciences nucléaires constituent un atout émergent de l'agglomération caennaise dans le domaine de la santé et des matériaux. Ainsi, il convient de conforter les initiatives en matière de recherche, de formation et de valorisation économique dans le cadre de la démarche régionale de fédération des acteurs, comme l'illustrent le projet « ARCHADE » en matière de nucléaire médical et le projet GENESYS du CRISMAT (laboratoire de cristallographie et science des matériaux) autour des matériaux plus fiables.

LA BAIE DE SEINE, FAÇADE MARITIME DU GRAND PARIS EN 2020
Tracé LGV Paris-Normandie



A Caen-Oustreham, le port de commerce est ouvert sur la Manche, l'une des mers les plus fréquentées du monde.



A Cherbourg, le port de plaisance Chantereyne, l'un des 20 ports de plaisance de Basse-Normandie.

Une LGV qui profite à la Normandie comme à la région parisienne [suite]

La mer aux portes de Paris

L'estuaire de la Seine, avec le port du Havre, n'est pas le débouché unique du Grand Paris sur la mer mais une partie d'une façade maritime commune aux deux Normandie, allant de Cherbourg à Dieppe. La Basse-Normandie revendique ainsi sa participation pleine et entière à l'émergence d'une « nouvelle frontière maritime » et une part déterminante dans la construction d'un « hinterland » incluant, depuis l'horizon littoral historique normand du Mont-Saint-Michel au Tréport, l'espace vers l'est jusqu'à la Défense.

La Basse-Normandie se situe à l'articulation de deux bassins de population de forte densité et de forte concentration économique et financière (Bassin parisien et Bassin de Londres), au sein de l'Arc Manche et de l'Arc Atlantique, en lisière de l'une des mers les plus fréquentées du globe. Elle possède donc, à ce titre, un potentiel d'activité de nature à justifier son irrigation par une LGV. L'ouverture accrue par le projet de LGV normande du bassin parisien sur l'espace monde à partir de sa façade normande amplifierait la dynamique initiée par les orientations du Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire bas-normand (SRADT) et renforcerait la spécificité des apports de la Basse-Normandie du fait même des nombreux atouts de celle-ci.



Chaque année, les plages du débarquement accueillent plus d'un million de visiteurs. Ici, les cérémonies du 6 juin 2009.



Plus de 3 millions de touristes visitent chaque année le Mont-Saint-Michel dans la Manche.



La diversité des paysages bas-normands. Ici, le Perche dans l'Orne.

Des atouts touristiques réputés

Avec 3,2 % du PIB, le tourisme est un secteur économique de première importance en Basse-Normandie. Compte-tenu de la qualité et de la variété de l'offre, le potentiel de développement de cette filière est élevé. La Basse-Normandie dispose ainsi de lieux et d'équipements d'intérêts internationaux, parmi lesquels on peut citer des sites symboliques comme les plages du débarquement, candidates au patrimoine mondial de l'UNESCO (plus de 1,4 million de visiteurs) ou le Mémorial de Caen, associant culture et histoire (400 000 visiteurs par an), des sites historiques (3,25 millions de visiteurs au Mont-Saint-Michel) liés à des sites touristiques majeurs comme la Côte Fleurie (3 millions de visiteurs à Honfleur).

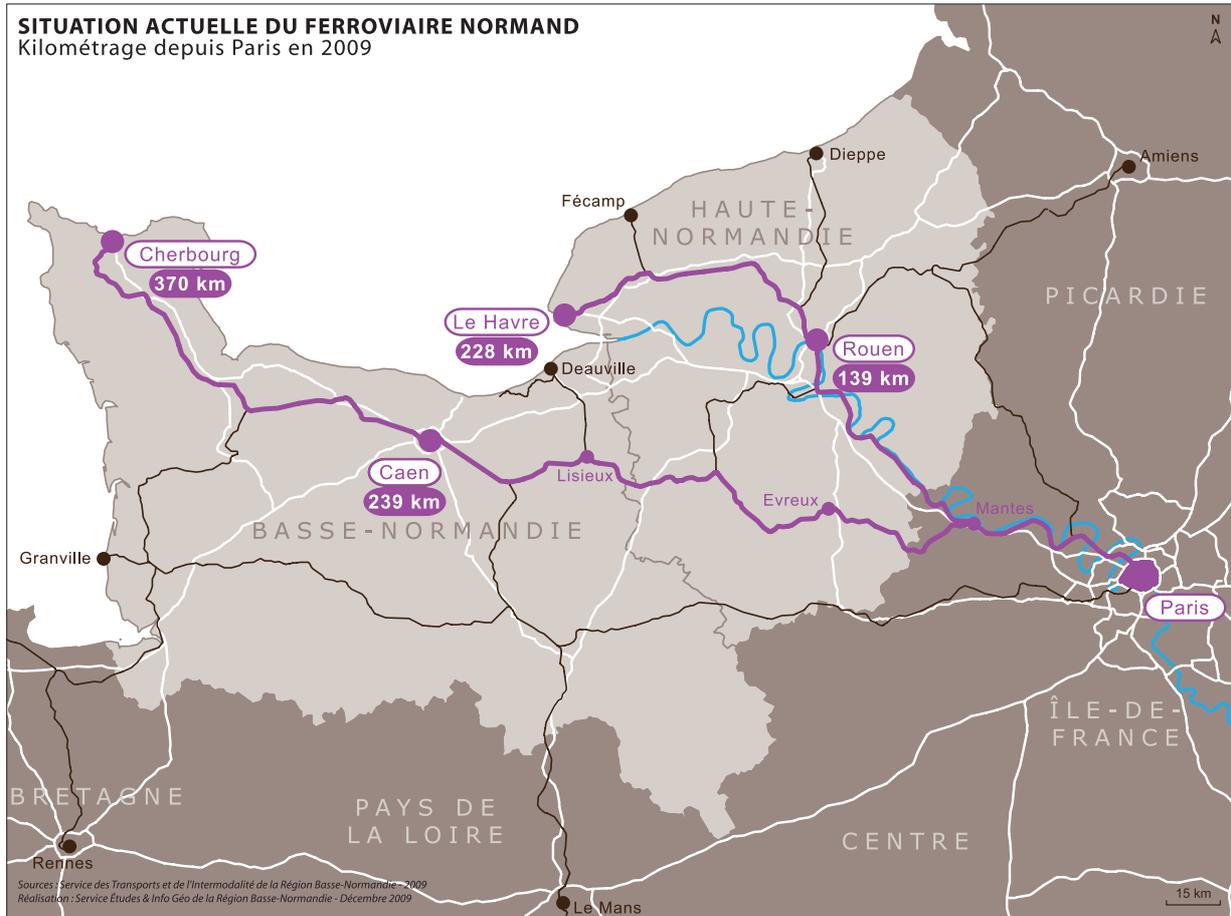
Enfin, en 2014, les Jeux équestres mondiaux (JEM), organisés au nom de la France par la Basse-Normandie, réuniront des milliers de cavaliers pour des compétitions concentrées à Caen et entre le Mont-Saint-Michel (Manche) et le Haras du Pin (Orne).

Pour le développement d'hinterlands

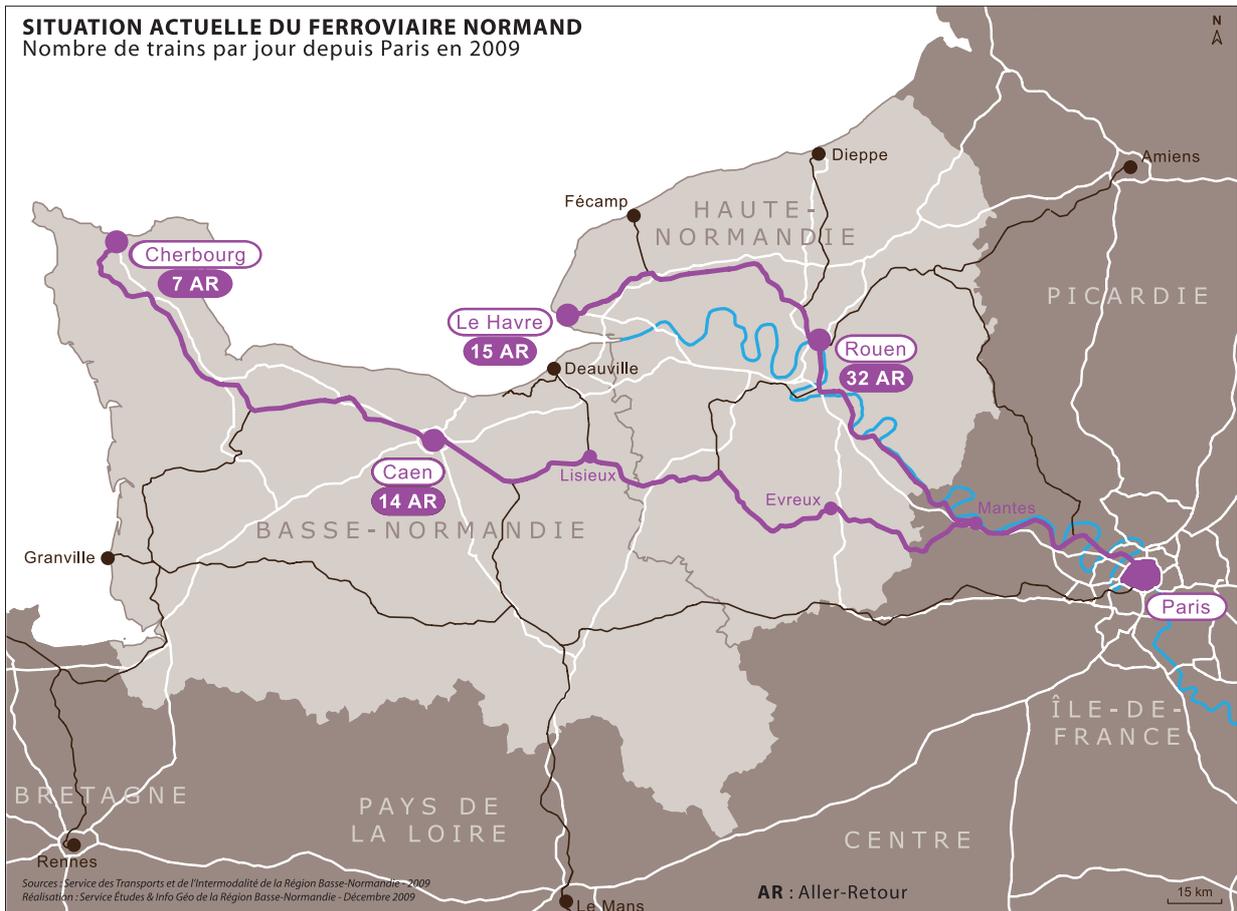
La Basse-Normandie possède 470 km de côte, 18 ports de pêche, 2 ports de commerce, Caen et Cherbourg et 20 ports de plaisance. Les opportunités liées aux activités portuaires sont nombreuses. Pour cela la Région soutient le développement d'hinterlands, qu'ils soient tournés vers le sud et l'ouest de l'Europe ou vers l'espace Manche.

Un hinterland performant doit présenter une double caractéristique : des disponibilités foncières importantes, rapidement mobilisables et bien équipées en réseaux de communication, et une desserte ferroviaire et routière de grande qualité.

SITUATION ACTUELLE DU FERROVIAIRE NORMAND
Kilométrage depuis Paris en 2009



SITUATION ACTUELLE DU FERROVIAIRE NORMAND
Nombre de trains par jour depuis Paris en 2009



Un projet de territoire porté par l'ensemble des acteurs régionaux

Située au nord-ouest du Bassin parisien, la Basse-Normandie bénéficie d'un positionnement exceptionnel à proximité des territoires franciliens assurant les fonctions de commandement sur le plan économique. Les conditions contemporaines du développement ouvrent la possibilité d'une implantation d'activités en Basse-Normandie, région restant proche de la Capitale, sans en présenter les contraintes.

Une histoire ancienne avec Paris à poursuivre

La Basse-Normandie a construit une grande part de son histoire et de son économie dans sa relation de proximité avec Paris. Cette relation se poursuit aujourd'hui alors que l'Île-de-France est devenue l'une des régions les plus riches d'Europe. Elle se caractérise par une véritable aspiration des jeunes de 20 à 29 ans par la capitale et inversement, par une installation en Basse-Normandie et en relation étroite avec la région parisienne d'actifs et de retraités. A ces migrations résidentielles définitives s'ajoutent les flux réguliers de résidents secondaires et de touristes.

Ainsi, il convient aujourd'hui de sortir de l'enclavement relatif d'une Basse-Normandie, déconnectée des liaisons nationales et internationales, et située à la fois « trop près » et « trop loin » de l'Île-de-France et de saisir l'opportunité de s'inscrire dans un mouvement d'avenir. Ce choix s'inscrit dans la droite ligne des orientations retenues dans le SRADT (Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire) ; il constitue de surcroît la chance historique de développer un projet ambitieux, dynamique, moderne et exemplaire, celui d'un « modèle normand de développement ».



Implanter des activités en Basse-Normandie, région proche de la capitale, c'est possible.

« Depuis plusieurs siècles... »

Dans son « Atlas de la Basse-Normandie », le chercheur Pascal Buléon évoque la proximité parisienne. « La relation à Paris, dont les formes ont bien sûr été variées, façonne depuis plusieurs siècles une grande partie de la vie économique et sociale, de la vie culturelle, de la structuration du territoire des deux Normandie. »

Un projet territorial bas-normand

La Basse-Normandie est en capacité à développer son projet territorial en s'appuyant sur le levier déterminant de l'effet LGV. Par ailleurs, un tel projet s'inscrit dans un réseau de communications et d'infrastructures existantes. Il répond à une volonté de relier l'agglomération parisienne, elle-même objet de considérables hypothèses de transformations (La Défense, Grand Paris) à la façade littorale et plus particulièrement au port du Havre en suivant la vallée de la Seine.

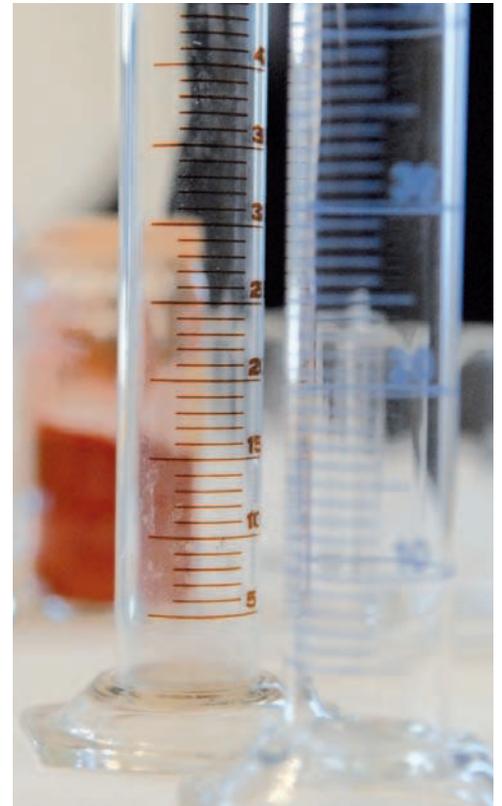
Il s'agit ainsi d'une réalisation destinée à relier l'une des principales métropoles européennes à « l'espace monde » en misant sur l'ouverture maritime et en privilégiant l'estuaire de la Seine. Elle doit être, pour les régions concernées, la région métropole sans doute, mais aussi pour les deux régions normandes, l'opportunité d'un renforcement de leur projet de développement territorial.



Les deux plus grandes villes de Basse-Normandie, Caen et Cherbourg, conduisent déjà de grands projets urbains aux abords de leurs gares SNCF respectives. A Cherbourg (à gauche), les travaux de la zone des Bassins sont en cours. A Caen (à droite), le premier chantier des «Rives de l'Orne» lance le démarrage de tout le réaménagement de la presqu'île de l'Orne.



Le nouveau centre de R&D de NXP à Colombelles, sur le campus EffiScience, aux portes de Caen, abrite 800 chercheurs sur les semi-conducteurs.



Dans un laboratoire caennais.

Un projet de territoire porté par l'ensemble des acteurs régionaux [suite]

Des projets à Caen et Cherbourg autour des gares

Dans les deux plus importantes villes de la région, Caen et Cherbourg, des projets de développement urbains sont en préparation. A chaque fois, ils se situent à proximité des gares SNCF.

À Caen, un pôle d'affaires serait susceptible d'accueillir des fonctions de « back-office » de ce pôle francilien. Sur les bords de l'Orne, le quartier de la gare de Caen offre ainsi des superficies disponibles importantes, constituant encore aujourd'hui des friches industrielles, mais susceptibles demain d'accueillir, bureaux, services et logements. Déjà, autour d'un nouveau centre des congrès et d'un quartier entièrement nouveau offrant plus de 200 000 m² de surfaces de bureaux, les premiers immeubles sortent de terre. Plus largement, ce sont plus de 150 hectares en plein cœur de l'agglomération qui sont concernés par le projet de reconversion des friches portuaires et ferroviaires.

Cherbourg s'est également engagée dans la création, à proximité de sa gare et de son port, d'un nouveau « cœur d'agglomération » en reconvertissant d'anciennes friches ferroviaires. Le programme, conduit dans le cadre d'une convention de rénovation urbaine avec l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU) et la Région, prévoit notamment la réalisation de 280 logements et de près de 30 000 m² de locaux commerciaux et de services.



L'agglomération caennaise et ses multiples sites universitaires accueillent 30 000 étudiants.



Une logique vertueuse de développement dédiée à la recherche pourrait émerger.

Des flux entrants et sortants

L'impact sur les activités économiques se ferait en flux entrants et sortants, renforçant ainsi l'accessibilité des acteurs bas-normands aux marchés extra-régionaux et permettant aux acteurs extérieurs d'accéder plus facilement aux atouts économiques de la Basse-Normandie.

A terme, ces nouvelles possibilités d'échanges économiques impacteraient indirectement le développement des relations économiques infra-régionales, notamment en termes de retombées indirectes sur le BTP, sur le commerce, sur l'immobilier d'entreprises, voire sur des projets de réhabilitation urbaine.

Une région ouverte sur la région parisienne et sur l'international

La LGV doit constituer le moteur du développement et de la cohérence du territoire normand. L'ouverture internationale de la Normandie deviendrait une réalité avec des interconnexions beaucoup plus rapides qu'aujourd'hui.

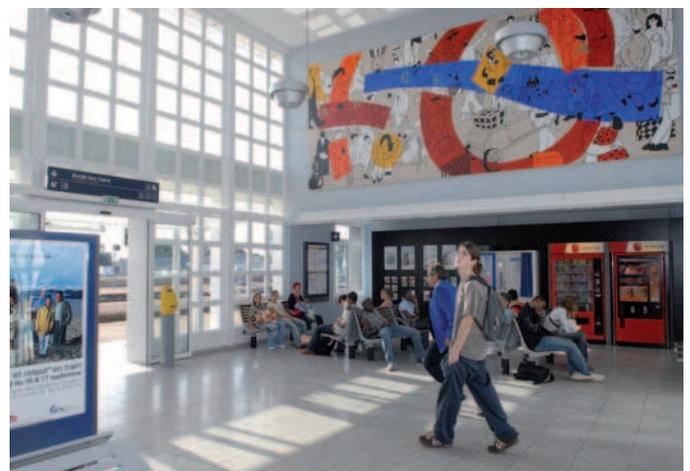
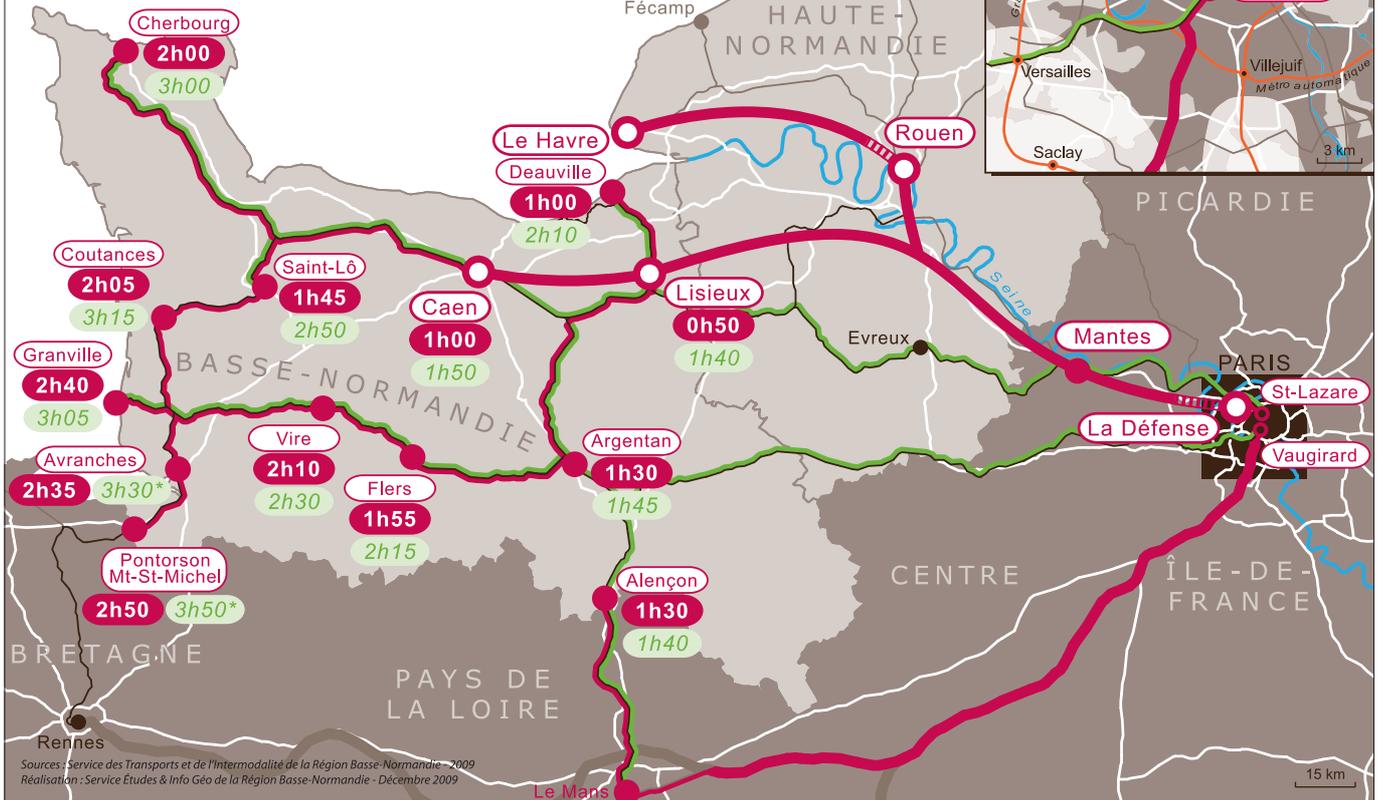
Le rattachement de Caen à l'axe Le Havre-Rouen-La Défense serait en capacité de faire émerger une logique vertueuse de développement dédiée à la recherche et au tertiaire supérieur avec Caen comme capitale. Dans cette perspective, la Défense deviendrait un trait d'union entre le plateau scientifique caennais et celui d'Orsay-Saclay.

Cet effort pourra être également amplifié avec la problématique du « Grand Paris » et celle de l'aménagement du quartier de la Défense afin de ne pas se laisser enfermer dans une logique de subsidiarité mais de complémentarité. Ce sera aussi l'occasion de générer une « fertilisation croisée » économie-recherche, d'une ampleur exceptionnelle en offrant, aux portes de Paris, un environnement remarquable à maints égards : savoir-faire, ressources industrielles, ressources intellectuelles et qualité de vie.

L'EFFET LGV : TEMPS DE PARCOURS DEPUIS PARIS
2020 et au-delà

- 1h00** Meilleur temps de parcours TGV
- 1h50** Meilleurs temps de parcours actuels (moyenne en 2009)
- 3h30*** Meilleurs temps de parcours actuels via Folligny

- Tracé TGV normand
- Parcours TGV sur lignes classiques
- Lignes Corail Intercités



Avec l'arrivée d'une Ligne à Grande Vitesse, l'effet réseau bénéficierait à toute la Basse-Normandie : de Granville (à gauche) à Argentan (à droite).

Un projet de territoire porté par l'ensemble des acteurs régionaux [suite]

Caen, un moteur métropolitain...

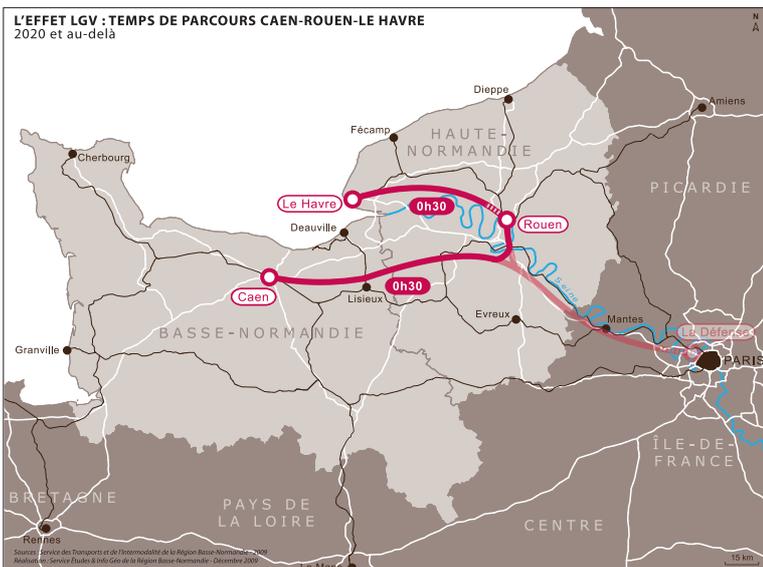
L'enjeu est de faire de Caen un moteur métropolitain au service de sa région en augmentant son attractivité pour les fonctions métropolitaines supérieures et en organisant la complémentarité entre Caen, la Métropole normande (Caen-Rouen-Le Havre) et le reste de la Basse-Normandie. L'extrême mobilité des personnes, offerte par la Liaison à Grande Vitesse, augmenterait les choix résidentiels en permettant un développement des déplacements domicile travail plus lointains (y compris à l'intérieur de la région). Elle offrirait également une attractivité plus forte pour les cadres des entreprises acceptant plus facilement de venir travailler en Normandie, et donc d'associer les atouts d'un cadre de vie de qualité à une grande mobilité.



L'effet réseau. Ici à Lisieux.

... au service de toute la Basse-Normandie

En dehors de Caen, le dynamisme de la région s'appuie sur un réseau de villes moyennes. Le maintien de la vitalité de ce maillage repose à la fois sur l'accessibilité, l'offre de services et les spécialisations économiques, scientifiques et technologiques des bassins d'emplois concernés. Le fonctionnement en système de l'économie bas-normande donne un rôle à jouer à chacune des composantes du territoire, l'innovation et l'excellence économique n'étant pas l'apanage des seules métropoles. On cherche à développer toutes les actions permettant de renforcer les effets réseaux de nature métropolitaine entre Caen et les villes moyennes structurantes afin de tisser un véritable système métropolitain bas-normand. Pour atteindre ces objectifs, le renforcement de l'accessibilité internationale et la connexion aux réseaux à grande vitesse est prépondérant, son effet rayonnant jusqu'aux villes moyennes de la Basse-Normandie.





La Région Basse-Normandie voit dans le projet d'une Ligne Grande Vitesse une vraie opportunité en matière de développement durable.



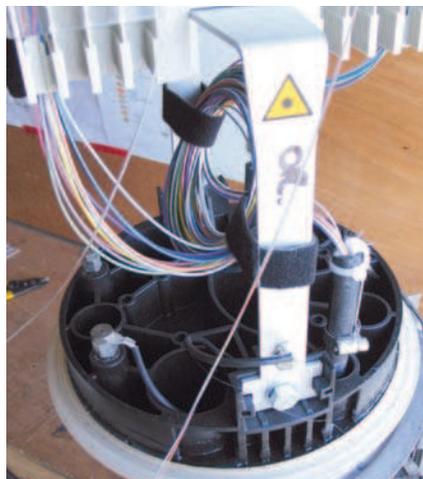
L'accès à la capitale bas-normande, mais aussi aux villes moyennes de la région, rendu plus rapide, diffusera cet impact positif sur l'ensemble du territoire régional.

Pour un développement territorial plus durable

Fortement mobilisée en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, impliquée dans les réseaux européens et internationaux, membre notamment de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe et présidant la Commission de l'Arc Atlantique, la Région Basse-Normandie voit dans le projet d'une Ligne Grande Vitesse une vraie opportunité en matière de développement durable.

Devenir une destination qui privilégie le ferroviaire

En absorbant une partie du trafic autoroutier aujourd'hui en voie de saturation, le transfert du trafic de l'automobile vers le ferroviaire aura une conséquence directe sur la diminution des gaz à effet de serre. L'accès à la capitale bas-normande, mais aussi aux villes moyennes de la région, rendu plus rapide, diffusera cet impact positif sur l'ensemble du territoire régional. De même, le temps et le confort des déplacements est un critère essentiel dans le mode de consommation des touristes. Soucieuse de concilier développement durable et développement économique, la Basse-Normandie entend devenir une destination qui privilégie le ferroviaire pour les clientèles citadines de l'Île-de-France et de l'Europe du nord-ouest. Par ailleurs, les lignes libérées par la future LGV vont permettre d'ajouter des sillons est-ouest, mais aussi nord-sud, en faveur du fret.



Le Très Haut Débit en Basse-Normandie, enjeu de développement.

Le contournement fret de l'ouest du Bassin parisien

Le développement d'une porte maritime sur un axe est-ouest peut, pour un coût inférieur à la poursuite de la mise en place d'infrastructures lourdes sur les axes historiques nord-sud en phase de saturation, apparaître utile pour l'Union Européenne dans le cadre de la circulation de ses marchandises.

Ainsi, la mise en œuvre d'une rocade de ferroutage à l'ouest de la région parisienne pourrait répondre à cette problématique en s'appuyant sur un réseau ferré allant du Havre à Tours en passant par la ligne en cours de rénovation Caen-Le Mans-Tours avec un appui logistique intermédiaire sur une zone située à Mézidon.

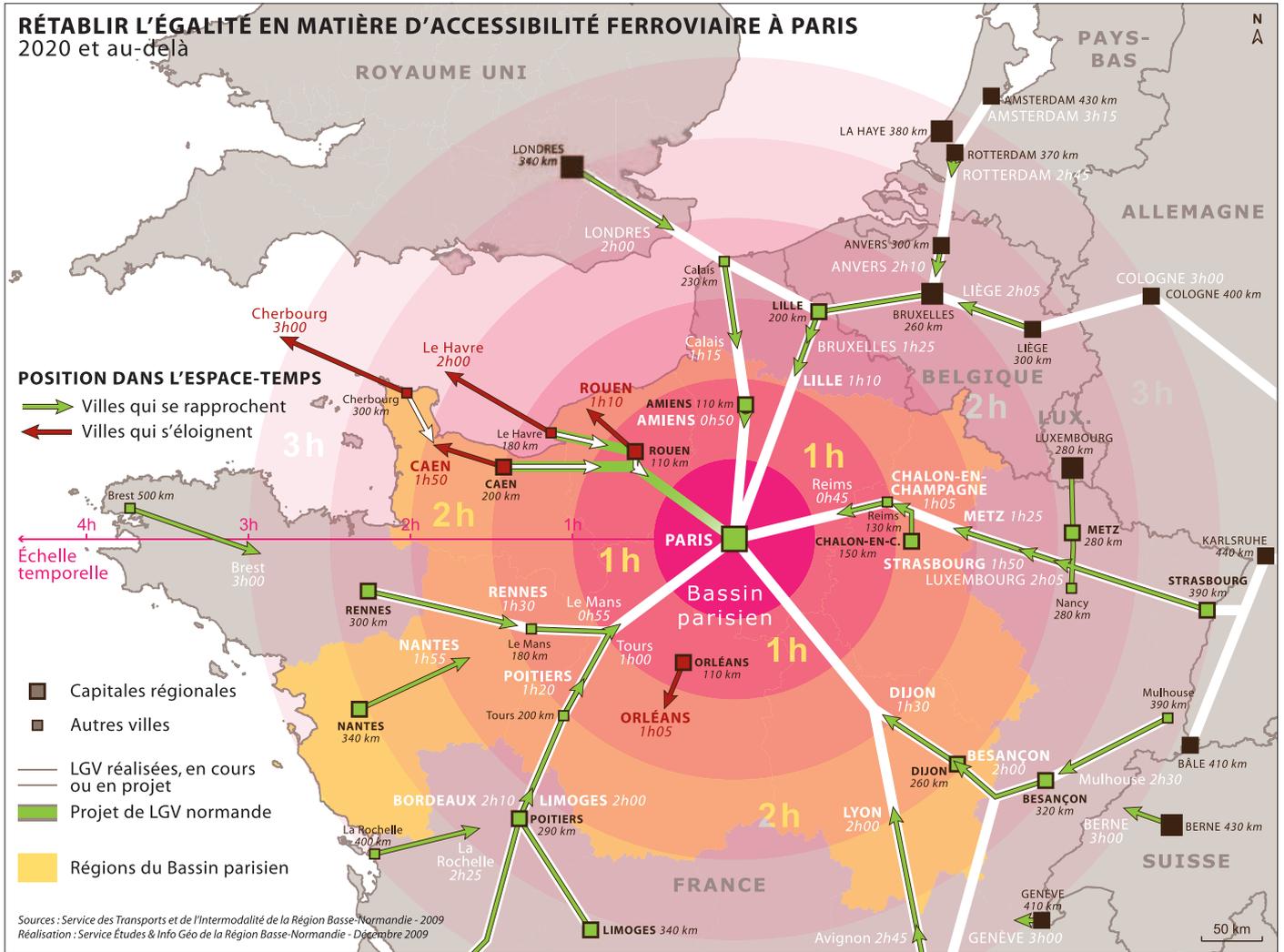
Du THD au service de la LGV

Associée à l'Agenda 21, la politique Très Haut Débit (THD) initiée en Basse-Normandie va permettre de favoriser le télétravail et va pouvoir placer dans un environnement d'une qualité exceptionnelle - mer et bocage - créateurs, chercheurs, producteurs, entrepreneurs... Les efforts très importants des collectivités à déployer la fibre optique dans leurs espaces stratégiques font que dès à présent, les agglomérations de Caen et Cherbourg disposent d'infrastructures performantes à très haut débit, en particulier dans les zones d'activités. Les centres de recherche et universitaires sont raccordés à l'Internet à 10 Gigabits via le réseau régional Vikman*, offrant ainsi des conditions optimales pour le développement des usages et des services. Le projet territorial bas-normand est aussi le moyen d'inverser de manière durable l'exode des jeunes, de corriger le déséquilibre migratoire entre jeunes et anciens et de faire durablement de la Normandie un territoire attractif, une terre d'avenir !

* Vikman : réseau numérique de la santé



Pont de Normandie.



L'arrivée de la Grande Vitesse va nécessiter la mise en service de matériels adaptés à ce nouvel enjeu.

La LGV au service de quatre ambitions territoriales

1 / De nouveaux rapports entre la Capitale bas-normande et l'Île-de-France

L'agglomération capitale bas-normande doit pouvoir être reliée à Paris, voire à la Défense en 1h/1h15. Dans cette perspective, l'agglomération caennaise peut jouer un rôle très important vis-à-vis du premier quartier d'affaires européen, notamment en accueillant des activités déconcentrées. Dans la même perspective, son rapprochement peut contribuer à renforcer les principaux pôles de recherche caennais de ceux de l'Île-de-France.



La capitale bas-normande doit pouvoir être reliée à Paris, voire à La Défense en moins de 1h15.

2 / Une nouvelle offre pour desservir le territoire

La future LGV normande doit non seulement desservir l'artère maîtresse Paris-Caen-Cherbourg mais aussi l'ensemble des branches reliées à cet axe majeur, afin de diffuser l'effet Grande Vitesse sur l'ensemble du territoire bas-normand.

Le premier objectif à retenir est la densification des dessertes sur l'axe principal afin d'offrir un choix suffisamment attractif dans la nouvelle offre LGV. Le nombre de dessertes doit être du niveau de ce qui est aujourd'hui proposé dans une ville comme Rennes. C'est ainsi, que la liaison Paris-Caen doit tendre vers une offre à 20 allers-retours par jour et celle de Paris-Cherbourg à, au moins, 10 à 12 allers-retours par jour.

Un parc matériel adapté à la Grande Vitesse

L'arrivée de la Grande Vitesse va nécessiter la mise en service de matériels adaptés à ce nouvel enjeu. Pour les liaisons Paris-Caen-Cherbourg et ses prolongements et Paris-Granville, il conviendra de mettre en service ou des rames TGV ou des matériels GV (Vitesse Limite \geq 250 km/h), qui pourront être complétés par du matériel (à concevoir) TER Grande Vitesse pour assurer les dessertes du type Caen-Rouen-Le Havre ou Evreux-Paris.

Concernant la desserte Paris-L'Aigle-Argentan et dans la perspective d'un nouveau terminus Grande Couronne, du matériel électrique bi-courant pourrait être envisagé.

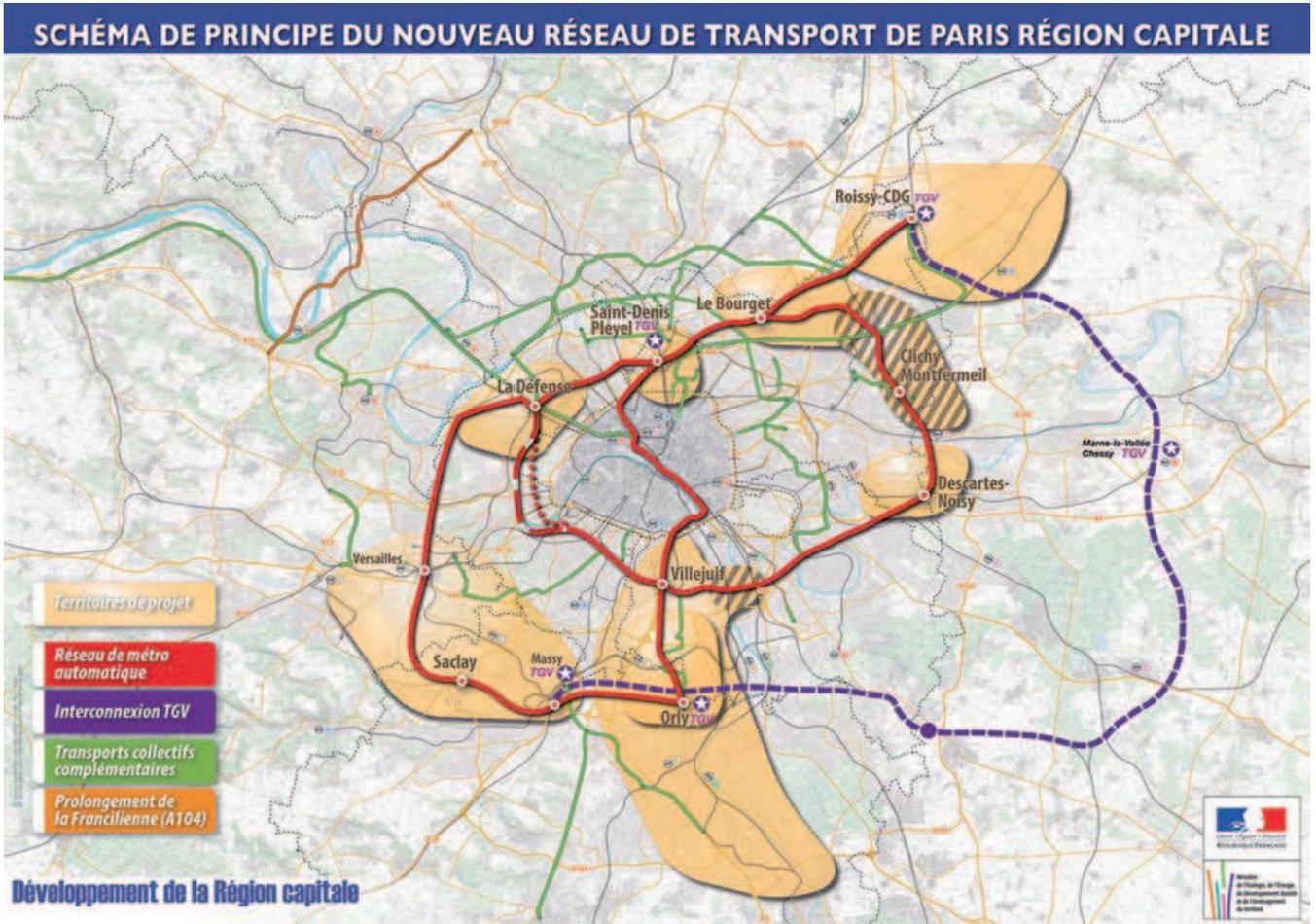
Au-delà de cette densification, le deuxième objectif consiste en la mise en œuvre de dessertes directes :

- Paris-Lisieux-Trouville/Deauville,
- Paris-Saint-Lô-Coutances,
- Paris-Argentan-Granville *via* Lisieux,
- Paris-Argentan-Pontorson/Le Mont-Saint-Michel *via* Lisieux.

L'ensemble de ces dessertes assurées par LGV devra être complété par des correspondances LGV/TER à partir de « hubs » ferroviaires tels que Caen et Lisieux.

Cette grille fonctionnelle de dessertes nécessitera l'électrification de sections de lignes, conformément aux orientations du Plan « Rail 2020 » bas-normand. Les tronçons concernés sont : Saint-Lô-Coutances, Mézidon-Argentan, Argentan-Granville, Folligny-Pontorson.

Avec l'arrivée du TGV à Caen, l'effet réseau doit profiter à l'ensemble de la région Basse-Normandie. C'est ainsi que notre région se trouve redessinée au niveau des enjeux « d'espace-temps » vis-à-vis de l'Île-de-France. Il faut enfin noter pour Alençon et le sud de l'Orne l'effet réseau TGV depuis Paris *via* Le Mans. C'est une nouvelle attractivité de l'ensemble du territoire bas-normand qui se trouve ainsi mise en perspective avec l'arrivée d'une LGV.



Un deuxième effet réseau, structurant les deux régions normandes, peut se mettre en place avec l'arrivée de la LGV.

La LGV au service de quatre ambitions territoriales [suite]

3 / Une nouvelle dynamique interrégionale pour la métropole normande : Caen-Rouen-Le Havre

Un deuxième effet réseau, structurant les deux régions normandes, peut se mettre en place avec l'arrivée de la LGV grâce au « Y normand ». On peut ainsi envisager des liaisons Caen-Rouen en 30 à 45 mn et Rouen-Le Havre en 30 à 45 mn. C'est une nouvelle dynamique d'échanges entre les trois métropoles normandes qui permet de structurer un nouvel espace de développement autour de la Vallée de la Seine. L'arrivée de la LGV doit également se connecter avec le réseau portuaire normand. C'est, en effet, l'ensemble de la façade maritime normande intégrant les ports de Dieppe, Le Havre, Rouen, Caen et Cherbourg qui doit en bénéficier. Ces ports sont à la fois vecteurs de développement économique mais aussi, via le Transmanche, des « apporteurs » de trafic voyageurs.

4 / L'ouverture nationale et européenne

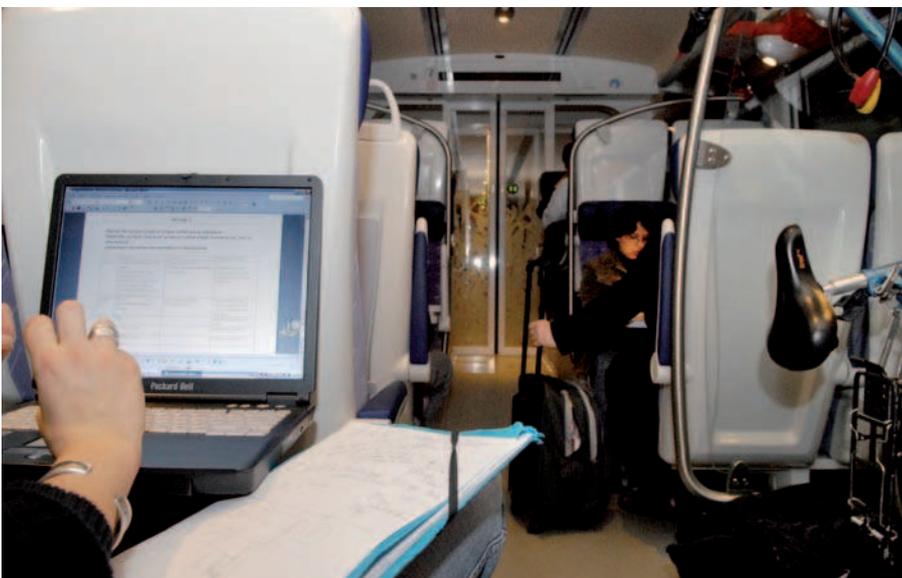
Au-delà de la simple problématique LGV, se pose la question de l'interconnexion autour de Paris. Celle-ci doit être résolue grâce à une liaison ferroviaire parallèle au futur réseau de métro automatique du Grand Paris, sur l'axe : la Défense-Carrefour Pleyel-Roissy. Ce point est crucial car il ouvre des perspectives de connexion des Normandie vers le reste de la France et de l'Europe. Il peut se conjuguer avec des demandes fortes de points nodaux importants comme la Défense, les aéroports, qui peuvent être amenés à souhaiter des relations directes à grande vitesse avec le reste du territoire.

Des tracés qui optimisent les enjeux territoriaux

L'amorce du tracé par une ligne nouvelle entre Paris et Mantes (reprenant un des éléments clé du projet Bussereau), répond aux besoins des trois régions (Île-de-France, Haute-Normandie, Basse-Normandie) en permettant de désaturer le trafic de la banlieue Parisienne et en fiabilisant les lignes normandes. En outre, la mutualisation d'un tronçon commun avec la Haute-Normandie entre Mantes et le sud de Rouen permet d'optimiser les coûts d'investissements, grâce au principe d'un « Y normand » avec une branche vers Rouen et Le Havre et une branche vers Caen.

Une nécessaire mobilisation financière

La Basse-Normandie souhaite se positionner, rapidement, sur le montage, avec les autres collectivités bas-normandes voire hauts-normandes, d'un plan de mobilisation financière à l'instar de la Bretagne pour le TGV Paris-Rennes, accompagnant ainsi la proposition du Président de la République lors de son discours du 16 juillet 2009 au Havre. D'ores et déjà, la Basse-Normandie est prête à s'engager financièrement dans la préparation de la procédure de débat public prévu pour 2011.



Une nouvelle dynamique d'échanges entre Caen, Rouen et Le Havre va naître.

L'avis du Conseil Économique et Social Régional de Basse-Normandie

L'annonce par le Président de la République d'une stratégie globale d'aménagement et de développement pour le Grand Paris, incluant entre autres un projet de TGV Paris-Le Havre, desservant les deux Normandie, revêt pour la Basse-Normandie une importance majeure. Elle ouvre en effet la possibilité pour la région de disposer, enfin et à moyen terme, d'une liaison ferrée à grande vitesse avec la capitale et avec le réseau européen à grande vitesse. L'établissement d'une telle liaison ferroviaire entre Cherbourg, Caen et Paris est porteur de réelles potentialités de développement à la fois pour la Basse-Normandie et l'ouest parisien.

Le CESR considère que le projet de TGV Normand doit reposer notamment sur un accès à la gare Saint-Lazare et pour certains trains à une gare située à la Défense, à la condition toutefois que cette gare soit connectée au réseau européen à grande vitesse. En ce qui concerne les tracés, de tous les scénarii envisagés, c'est celui d'une ligne reliant Paris à Mantes puis à Rouen avec une bifurcation vers le Havre et Caen qui offre le plus de cohérence à l'ensemble du projet et le plus d'avantages potentiels pour la Basse-Normandie et pour la métropole Caen-Rouen-Le Havre. Par ailleurs, le rapprochement de Cherbourg et de Caen avec Rouen et surtout avec l'Île-de-France et ses grands centres d'affaires et de recherche, grâce notamment au Grand 8, futur réseau de métro automatique, autorise l'établissement de

complémentarités qui ne seront pas sans susciter des effets d'entraînement économique dans l'ensemble de l'ouest de la France. La Basse-Normandie pourra ainsi valoriser à plus grande échelle ses pôles et ses filières économiques stratégiques (agroalimentaire, nucléaire, transactions électroniques, cheval...), accueillir de nouvelles activités, tertiaires notamment, et mettre enfin à disposition ses littoraux attractifs et plus largement un environnement aux qualités paysagères reconnues.

Dès lors, la mobilisation en région doit être totale ; il faut non seulement œuvrer pour faire en sorte que ce projet connaisse une concrétisation mais aussi se préparer d'une façon globale à sa mise en service. Il est donc nécessaire dès à présent de réfléchir et de travailler intensément sur les problématiques ayant trait à l'organisation et à la convergence de la plupart des moyens de transports proposés en Basse-Normandie (fer mais aussi routes), à la question de l'immobilier d'habitat et d'entreprises, à l'image et à la notoriété de la région, à une offre culturelle, touristique et de formation revisitée, ce pour tirer le meilleur parti possible des opportunités offertes par une liaison TGV entre la Basse-Normandie et la capitale.

À cet égard, le TGV normand est l'occasion de donner à la Basse-Normandie un nouvel élan et de nouvelles ambitions pour la décennie à venir.

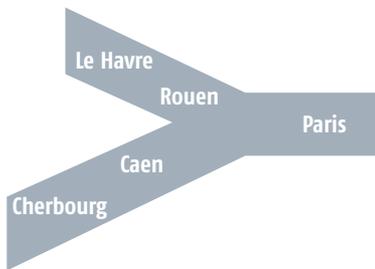
CONCLUSION

L'année 2014 résumera au travers de plusieurs événements le dialogue des mémoires qui caractérise notre région : achèvement des travaux de rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel, accueil des Jeux Équestres Mondiaux et le soixante-dixième anniversaire du Débarquement qui sera un nouvel hommage aux derniers vétérans.

Face aux mutations accélérées du monde, la Basse-Normandie est une terre de racines en capacité de donner du sens aux mutations en cours. Le projet de la Ligne à Grande Vitesse en sera un exemple.

Il porte quatre ambitions complémentaires : le développement de la capitale bas-normande, celui de la région toute entière, la consolidation de la grande métropole Caen-Rouen-Le Havre, le renforcement de la dynamique de développement durable de la région parisienne. Un allongement du temps de parcours au-delà de 1h15 fragiliserait ce projet territorial et diminuerait les synergies à établir entre les Normandie et l'Île-de-France. S'éloigner de cet objectif reviendrait à mettre en cause les effets attendus des quatre ambitions précitées.

Voulue et attendue par tous les acteurs bas-normands, la Grande Vitesse viendra renforcer notre territoire, ouvert et accueillant. Liée au Bassin parisien, la Basse-Normandie est prête à ce nouveau développement, mêlant et renforçant ainsi davantage nos deux histoires.



Toute une région mobilisée.

