

Contribution du Docteur Claude Leteurtre,
Député,
au débat public sur la LNPN

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie est une chance historique pour la Normandie. C'est une opportunité qui conditionnera le futur des deux régions Haute et Basse Normandie.

Un tel équipement exige que la réflexion aille bien au-delà du seul axe Seine pour s'étendre à toute la Basse Normandie. De ce point de vue le rapport d'étape du Commissaire au développement de l'Axe Seine reste trop centré sur la seule vallée de la Seine.

Si la mission Ruffenacht veut créer un sentiment d'appartenance pour tous les habitants de l'Estuaire, elle ne peut en même temps laisser en déshérence une partie du Calvados et plus largement l'ensemble du territoire de la Basse-Normandie. Paris -Seine-Normandie doit se vivre comme un espace ouvert, chaque collectivité doit penser aujourd'hui son développement dans le prisme de cet espace estuarien élargi.

La grande vitesse ferroviaire n'est pas un luxe pour la Normandie, c'est une nécessité comme le plan routier qui, il y a 20 ans, a permis la mise à 2 fois 2 voies de Caen-Cherbourg, de Caen-Falaise, de Caen-Rennes, comme l'est aujourd'hui la liaison le Havre-Lisieux-Orbec (A28).

Les projets en cours d'éclatement d'une partie des trafics conteneurs du Havre vers le port de Caen démontrent également la nécessité d'une nouvelle ligne pour désengorger un réseau routier déjà surchargé.

Le cadencement, le nombre de service, la fiabilité d'une ligne ferroviaire sont indispensables mais pas suffisants. La grande vitesse en décuple les effets et rend possible un transfert modal à la fois pour les personnes et les marchandises.

Il est évident que la LNPN dynamisera l'ensemble du réseau de transport public Bas-Normand. La réduction de l'espace temps qui va rapprocher les territoires devra être intégrée par les réseaux de transport inter-urbains : T.E.R., bus urbains, et intra-départementaux. Il faudra mettre en place, par exemple, des liaisons directes entre Caen, Falaise, Bayeux, Vire...

L'argument selon lequel l'argent qui sera consacré à la LNPN pourrait être mis dans la modernisation de l'existant ne peut être accepté. Indépendamment du fait que l'infrastructure actuelle est en bout de course les 6 milliards du projet LNPN iront financer un autre projet mais n'iront pas à une modernisation des lignes normandes actuelles.

Quel scénario retenir ? Deux éléments doivent être pris en compte : celui du temps gagné, celui du coût. Sur la base de ces deux critères le scénario C paraît déraisonnable. Le scénario A est le plus direct pour Rouen et rapproche les deux villes Normande à 45 minutes. Le scénario B passe au plus près d'Evreux mais le trajet Rouen-Caen ressort à 1h07. A l'évidence, pour la Normandie, le scénario A est le meilleur.

Un troisième scénario est né du Débat Public : le scénario AB qui réutilise la ligne actuelle entre Bernay et Lisieux (comme dans le scénario B) et permet une économie de près de 500 millions. Il met Caen à 1h17 de Paris et à 51 minutes de Rouen. Il ne faudrait pas que ce scénario de dernière minute serve de prétexte à une seule voie nouvelle entre Mantes et Paris et à quelques aménagements en haute et Basse-Normandie : ce serait inacceptable !

Enfin, vient d'être proposée une solution dite « alternative » qui réutiliserait le réseau actuel autant qu'il est possible. C'est un scénario dans lequel le gain de temps n'est pas suffisant. L'objectif de Caen à 1h15 de Paris est essentiel pour les acteurs économiques : au delà il n'y aura pas de véritable impact.

Le choix entre le scénario A et la variante AB est délicat : l'économie de 500 millions est appréciable et la perte de temps par rapport au scénario A négligeable. Également moins impactant pour l'environnement (forêt de Bord), ce scénario AB me semble devoir être privilégié.

La Basse-Normandie, qui a tant « donné » pour la production nucléaire d'électricité avec une centrale à Flamanville, un centre de retraitement des déchets à La Hague, un réacteur de nouvelle génération « EPR » en construction et un centre de recherche de pointe sur l'atome à Caen -GANIL- mérite qu'on lui « rende » sous forme d'investissements dans les infrastructures de transport ce qu'elle a accepté pour le bien commun.

Docteur Claude LETEURTRE
Député du Calvados
Vice-président du Conseil Général
Le 25/01/2012