



*Café Démocrate – 06 / 10 / 2009*

*« Grand Ouest » ou « Grand Paris » ?*

*Comment inscrire la Basse-Normandie dans un territoire à échelle européenne ?*

## Le « Grand – Paris »

Sources : <http://www.regionsmagazine.com/index.php?2009/07/16/6043-basse-normandie-projet-du-grand-paris-enjeux-et-perspectives-pour-le-transport-ferroviaire-et-lamenagement-du-territoire-normand>



La Conférence des exécutifs bas-normands, présidée par Laurent Beauvais, Président de la Région Basse-Normandie et rassemblant les trois Présidents de Conseils Généraux – Anne d’Ornano pour le Calvados, Jean-François Legrand pour la Manche et Alain Lambert pour l’Orne - et les cinq 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 Flers et François Digard pour la Communauté de Communes de l’Agglomération Saint-Loise - s’est réunie ce jour, mercredi 15 juillet, autour du thème « Projet du Grand Paris : enjeux et perspectives pour le transport ferroviaire et l’aménagement du territoire normand ? »

Suite aux déclarations du Président de la République concernant le Grand Paris intégrant, entre autres, le raccordement LGV 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 ont ainsi acté les points suivants :

- 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

A la veille du déplacement du chef de l’Etat au Havre le 16 juillet, ils conviennent de lui adresser cette déclaration commune.

## « Transline » : un projet pour le « Grand Ouest »

---

Source : [www.altro.org](http://www.altro.org)

### ***Une association : ALTRO (Association Logistique Transports Ouest)***

ALTRO a pour objectif de promouvoir la création d'une ligne ferroviaire mixte (voyageurs et fret) intégrant les projets prioritaires inscrits au programme des Réseaux Trans-Européens de Transport de la Commission Européenne et permettant de relier les régions françaises au reste de l'Europe.

L'association est présidée, depuis 2007, par René Souchon, Président du Conseil Régional d'Auvergne.

Sont notamment membres de l'association :

- les Conseils Régionaux Auvergne, Limousin, Poitou-Charentes, Rhône-Alpes ;
- les Conseils Généraux de Charente-Maritime, Creuse, Loire, Loire-Atlantique, Puy de Dôme, Deux-Sèvres, Haute-Vienne ;
- les Communautés d'agglomération de Cholet, Clermont-Ferrand, Limoges, Montluçon, Poitiers, Riom, Roanne, la Rochelle, Royan, Vichy ;
- la Communauté de Communes de Parthenay, la ville de Clermont-Ferrand ;
- l'Agence d'Urbanisme de Clermont-Ferrand ;
- les Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie d'Auvergne, Limousin – Poitou – Charente ;
- les Chambres de Commerce et d'Industrie de Clermont-Ferrand, Limoges, Montluçon, Rochefort, La Rochelle, Riom et Tulle/Ussel ;
- des acteurs économiques : Port de La Rochelle...

### ***Un projet : Transline***

TRANSLINE (ou T3A : Transversale Alpes Auvergne Atlantique) se définit comme un projet à trois branches à partir d'un point X situé dans l'Allier à définir par des études fines.

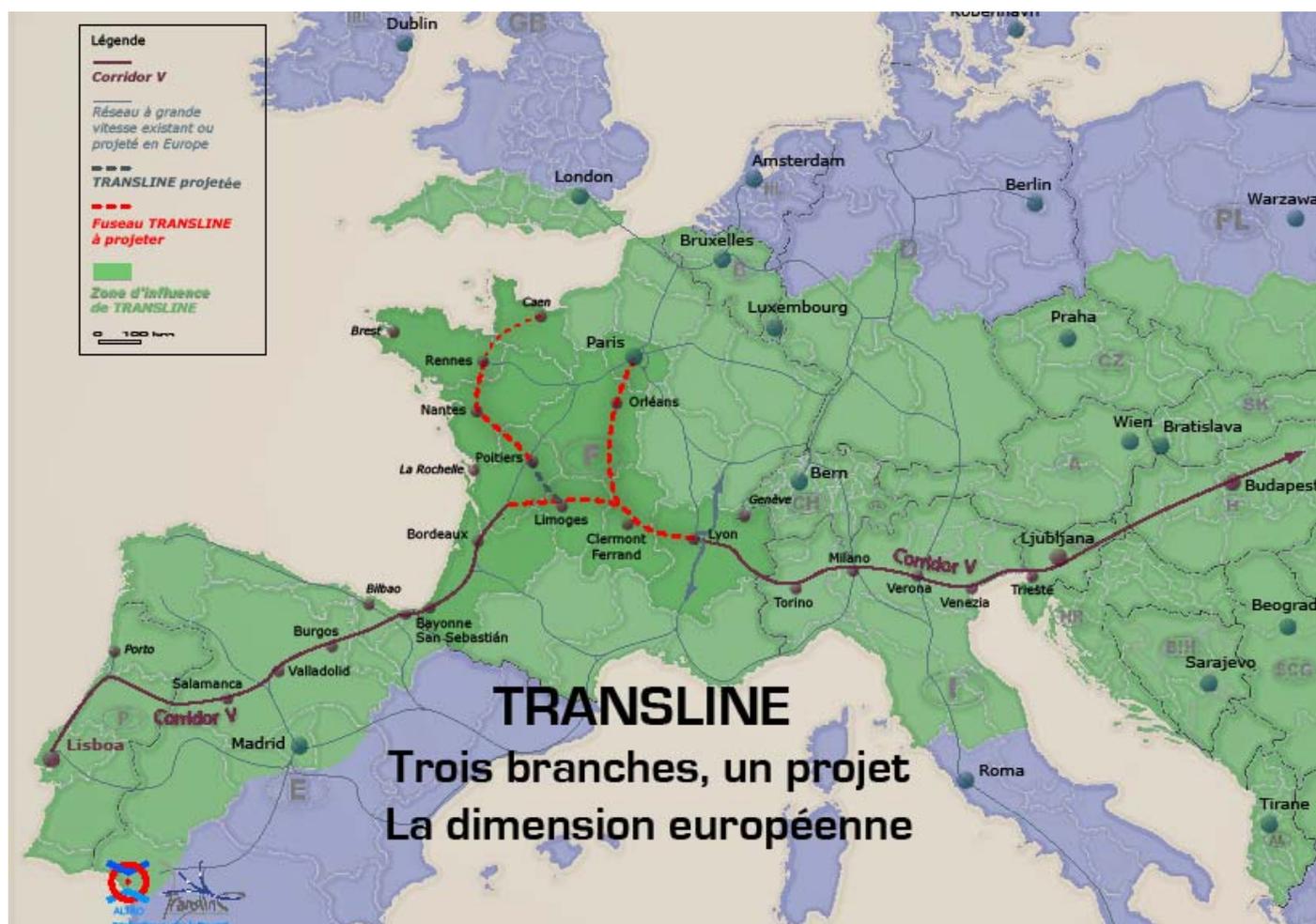
Branche Ouest vers l'Arc Atlantique Bordeaux, Nantes (porte d'entrée de la Bretagne Sud), Rennes et Caen tandis que les ports de Nantes-Saint-Nazaire, de La Rochelle et de Bordeaux, pourraient devenir les principaux débouchés maritimes de la liaison et l'intermodalité avec l'aérien assurée.

Branche Est vers Lyon en correspondance avec la future liaison ferroviaire Lyon Turin et le TGV Rhin-Rhône. Les relations vers la vallée du Rhône et la Méditerranée s'effectueraient par les lignes existantes.

Branche Nord vers Paris pour la desserte d'Orléans, de Bourges et de Clermont-Ferrand (TGV Paris-Clermont).

Il s'agit d'une liaison ferroviaire à grande vitesse à écartement de voie européen, acceptant le transport de grands containers et permettant des circulations de 320 à 350 Km/h.

La carte ci-après illustre ces tracés :



### Quel intérêt pour la Basse-Normandie ?

**L'ouverture vers l'Ouest.** Si l'intégration de la Basse Normandie au Projet du Grand Paris est indispensable à son développement, il ne faut pas pour autant oublier notre lien au Grand Ouest. Le simple exemple des transports permet d'illustrer la pauvreté des relations entre les régions du Grand Ouest :

Trajet	Durée en train	Durée en voiture
Caen – Nantes	3h	2h50
Caen – Rennes	3h	1h45
Caen – St Malo	3h30	1h45
Caen – Bordeaux	6h (par Paris)	6h
Cherbourg – Rennes	3h30	2h30

Pour relier n'importe quelle autre ville du Grand Ouest depuis Caen, il est plus rapide de se déplacer en voiture plutôt qu'en train !

Le projet T3A prévoit une ligne directe Caen – Rennes – Nantes. On comprend aisément que ce projet dépasse la seule question des transports. Il s'agit avant tout d'une question de développement durable, de réduction du trafic autoroutier et par la même de la production de gaz à effet de serre... Sans parler de la question touristique...

La desserte du futur aéroport « Grand Ouest » de Notre Dame des Landes serait ainsi facilitée, une ligne ferroviaire directe permettant de véhiculer les usagers notamment depuis la Bretagne (via Rennes) et la Normandie (via Caen).

## Basse Normandie, Grand Ouest ou Grand Paris ?

Source : *La France, le fait régional*, Philippe Piercy, Ed. Hachette Supérieur.

« En Basse-Normandie (1,456 millions d'habitants en 2006), le schéma d'« axe majeur » n'est plus que suggéré par celui qui longe le littoral à distance et qui relie Paris – Rouen – Caen – Cherbourg. On assiste à une mutation de l'organisation de l'espace régional qui évoque l'Ouest plutôt que le Bassin Parisien. Traditionnellement clivée en bandes méridiennes, soulignant les contrastes naturels et agricoles, entre le Massif Armoricaïn, cloisonné et bocager, et le bassin sédimentaire, cette région présente désormais un clivage nord-sud. Le nord est la façade littorale de Paris, d'Honfleur à La Hague. Cette façade dispose des principaux pôles urbains, des têtes de pont avec l'Angleterre et l'Irlande, des industries les plus qualifiées et des stations touristiques anciennes et prestigieuses. La polarisation par Caen est très forte : 72% de l'accroissement régional (ralenti à 0,23% par an entre 1990 et 1999) sont acquis sur les 200 communes du bassin d'emploi Caen Bayeux. Le sud sud-ouest est moins urbanisé. Les villes petites et moyennes (Flers, Vire, Saint-Lô) sont nombreuses ; elles sont fragilisées par leur dépendance aux industries de main d'œuvre (on songe aux effets ravageurs de la crise qui a frappé la firme Moulinex, née à Alençon et qui a longtemps essaimé dans les petites villes du bocage. Les agricultures de type armoricaïn, moins impliquées pourtant dans les révolutions technologiques et sociologiques que celles de Bretagne n'y ont pas autant d'effet sur l'industrialisation diffuse par l'agroalimentaire. »

« La Haute-Normandie (1,851 millions d'habitants en 2006) est la plus conforme à ce schéma : « région-couloir dans l'ombre de Paris » comme la désigne F-J Gay (1995), dissociée de la Basse-Normandie pour respecter la rivalité Caen – Rouen, elle est tout entière organisée autour de cette axe lourd constitué par la Seine navigable, de l'autoroute A13, du chapelet des villes et des établissements industriels appartenant à des grands groupes. Cet axe s'alourdit en amont et en aval de Rouen puis sur l'estuaire lui-même, celui-ci devant subir une importante rénovation dans le cadre du projet Port 2000 afin d'accueillir les très grands porte-conteneurs sur de nouveaux quais (12 Km à terme). De part et d'autre, la densité élevée de la région s'explique par le maillage très serré de petites villes, régulièrement espacées d'une quarantaine de kilomètres qui donnent leur individualité aux pays : Caux, Vexin au nord de la Seine, Lieuvin, plaine du Neubourg, plateau de Saint-André au sud. Le littoral du pays de Caux, à falaises, reste très terrien, malgré les échancrures des valleuses qu'occupent de petits ports de pêches et de stations balnéaires modestes bien que très parisiennes. Il est assez mal desservi. »

Nul besoin d'effort pour trouver des points communs entre les régions Basse-Normandie, Bretagne et Pays de Loire qui forment le Grand Ouest ! Que ce soit l'agriculture, l'omniprésence du littoral, le maillage du territoire, composé de nombreuses villes moyennes...

### Poids de l'agriculture dans les régions du Grand Ouest<sup>1</sup>

	Pop. Non urbaine / Pop. Totale	Actifs agricoles / Total actifs (1975)	Actifs agricoles / Total actifs (2007)	Agriculture (% du PIB)	PIB régional / PIB national
Bretagne	42,70%	23,20%	5,90%	4,10%	4,33%
Pays de la Loire	62,50%	18,70%	4,40%	3,40%	5,10%
Poitou-Charente	49,00%	19,80%	6,20%	4,70%	2,28%
Basse-Normandie	47,00%	22,40%	7,00%	5,00%	1,88%
France	26,00%	10,10%	3,40%	2,30%	

<sup>1</sup> Source : *La France, le fait régional*, Philippe Piercy, Ed. Hachette Supérieur.