

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

FNAUT Haute Normandie



FNAUT HAUTE NORMANDIE

La FNAUT Haute Normandie est une structure inter associative regroupant cinq associations locales d'usagers des transports en commun réparties sur le territoire régional, à Rouen, Le Havre, Dieppe, Vernon et Bernay.

Cette structure régionale appartient à son tour à une fédération nationale, la FNAUT (la « Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports »), qui regroupe 150 associations locales, et qui est un interlocuteur reconnu des pouvoirs publics et des principaux acteurs du monde des transports.

Notre fédération, et les associations qui lui sont affiliées, poursuivent deux principaux objectifs :

- garantir le droit de chacun au transport et défendre les intérêts des usagers ;
- promouvoir les formes de mobilité s'inscrivant dans une logique de développement soutenable.

COORDONNÉES

FNAUT Haute Normandie
6 rue Malatiré 76000 Rouen
Mail : fnaut276@orange.fr

Président : Bernard Champeaux
Tél. : 02 35 68 71 29
Mail : bernard.champeaux@wanadoo.fr

Pour un « Métro Seine », plutôt qu'une ligne de type TGV en Normandie

Les lignes ferroviaires normandes souffrent depuis plusieurs décennies d'une saturation et d'un vieillissement dont les effets sont aujourd'hui clairement perceptibles : retards chroniques, allongement des temps de parcours, impossibilité d'adapter l'offre aux besoins de déplacement des usagers et de développement des territoires.

La perspective de l'aménagement d'une ligne nouvelle, susceptible de résoudre chacun des problèmes avérés, doit être accueillie favorablement. A condition toutefois que les caractéristiques précises du projet permettent de satisfaire valablement les besoins régionaux de mobilité.

1. Elaborer un projet conforme aux besoins des territoires et des usagers

La Normandie a grandement besoin d'infrastructures ferroviaires nouvelles, permettant tout à la fois de faciliter les déplacements pendulaires vers la métropole parisienne, d'ouvrir notre région sur l'Europe et le Monde, mais aussi de répondre aux besoins croissants de mobilité locale.

Nous souhaiterions ainsi que le débat qui s'engage ne se réduise pas à une simple controverse sur un choix de tracé, mais s'articule au contraire sur une analyse approfondie de l'ensemble des besoins régionaux de déplacement. De cette analyse devra émerger un schéma global de dessertes, ne se focalisant pas sur les seules liaisons vers Paris. Le meilleur projet d'infrastructures sera alors celui susceptible de permettre, autour d'échéances raisonnables, la mise en œuvre de l'ensemble des fonctionnalités nécessaires et attendues.

Bien que le MO indique expressément dans son dossier que la LNPN n'est pas un projet de TGV et présente tout au contraire un projet cohérent de dessertes articulé autour d'une infrastructure nouvelle dont les caractéristiques seraient voisines de celles des lignes à grande vitesse (« LGV »), force est de constater que, dans le cadre des échanges et des débats, formels ou informels, qui se développent actuellement dans la région, une réelle confusion persiste dans certains esprits : on parle encore bien trop souvent de « TGV Normandie ».

Afin de lever toute ambiguïté, une clarification sémantique semble nécessaire :

- une LGV est une infrastructure, sur laquelle les trains peuvent circuler à vitesse élevée ;
- le TGV désigne à la fois une rame rapide, et le système d'exploitation et de commercialisation associé, caractérisé par des arrêts très espacés (les grandes villes) et un accès contrôlé (la réservation obligatoire).



Le modèle du « TGV », sous la forme que nous connaissons actuellement, ne saurait constituer une solution adaptée aux réalités locales. Tout d'abord parce que les distances à parcourir s'avèrent bien trop courtes pour que la pratique de la très grande vitesse puisse apporter des gains de temps significatifs.

Ensuite parce que la structure polynucléaire du tissu urbain normand, ponctué de nombreuses villes intermédiaires, comme Vernon, Val de Reuil, Yvetot ou Bernay, milite plutôt en faveur d'une formule de desserte « Intercités », proche des modèles rhénans ou néerlandais, permettant à ces localités de conserver une desserte attractive.

Enfin car l'application d'une commercialisation de type TGV, comportant notamment la réservation obligatoire, serait pénalisante pour de nombreux usagers pendulaires dont les contraintes professionnelles souvent variables nécessitent une certaine souplesse dans l'accès aux trains : la réservation serait alors perçue comme une régression. Il faudra donc, tout en conservant l'idée d'une ligne nouvelle et de trains rapides, inventer autre chose...

Sur le créneau des déplacements pendulaires entre la Normandie et Paris, les aspirations principales des usagers portent avant tout sur la ponctualité, puis sur les temps de parcours et, dans une moindre mesure, sur le confort. Améliorer la fiabilité des dessertes constitue donc la toute première des priorités. En termes d'infrastructures, pour atteindre cet objectif, il sera indispensable de porter à quatre voies la section comprise entre Paris et Mantes, de sorte à dissocier définitivement les trafics normands des services franciliens (la future ligne EOLE du RER).

À l'ouest de Mantes, il faudra que le projet ne soit pas exclusivement centré sur la desserte des grandes villes, mais permette au contraire de maintenir, voire d'améliorer, la desserte des petites agglomérations intermédiaires. Il s'agira d'éviter l'induction d'un « effet tunnel » s'opposant à un développement harmonieux du territoire. D'où la nécessité de créer des raccordements permettant d'assurer une desserte directe des localités concernées, puis d'élaborer, en cohérence avec les nouvelles infrastructures, un projet d'exploitation économiquement viable maintenant sur chacune de ces destinations un niveau de service suffisamment attractif.

Cette exigence concerne tout particulièrement les localités situées entre Mantes et Rouen (Vernon, Gaillon, ...) qui seront tenues à l'écart de la ligne nouvelle, mais dont la desserte ne saurait en aucun cas se trouver dégradée. Un service cadencé à 30 minutes (aux heures de pointe) devra être assuré sur cette section de la ligne existante, avec des trains empruntant néanmoins la ligne nouvelle entre Paris et Mantes.

Mais elle concerne également, plus à l'ouest, plusieurs petites villes comme Yvetot, Bolbec (gare de Bréauté) ou Bernay, dont le poids démographique direct est certes modeste, mais qui jouent néanmoins un rôle structurant à l'échelle régionale, et dont les gares irriguent chacune un « pays » d'importance non négligeable.

En région, il faudra que les dessertes intervilles soient facilitées, que soit créée la liaison TER Rouen – Evreux, et que soit consolidée et renforcée la liaison Rouen – Dieppe, dont les dessertes les plus directes devront assurer en gare de Rouen Saint Sever des correspondances immédiates avec les trains rapides Paris – Rouen – Le Havre.

Autour des grandes villes normandes, le projet global devra permettre de développer les dessertes périurbaines. D'où la nécessité notamment de construire la nouvelle gare de Rouen Saint Sever et de ses voies d'approche, dimensionnées de sorte à écouler de façon



satisfaisante les trains intervalles, les dessertes périurbaines et le fret. Il faudra ainsi reconfigurer la bifurcation de Tourville, de sorte à pouvoir renforcer la desserte Rouen - Elbeuf. Afin de développer symétriquement l'offre périurbaine en direction de Barentin, et de libérer sur la ligne actuelle tous les sillons nécessaires, il faudra prolonger d'une quinzaine de kilomètres vers l'ouest le raccordement sous-fluvial entre la nouvelle gare rouennaise et la ligne du Havre.

À la poursuite d'objectifs semblables, il faudra aménager l'arrivée sur la Porte Océane de sorte à permettre l'exploitation intensive d'un réseau TER périurbain irriguant efficacement l'ensemble de la Pointe de Caux, autour de trois branches : la LER, Le Havre – Bréauté – Fécamp et Le Havre – Bréauté – N. D. de Gravenchon.

Nous accueillons donc avec une très réelle satisfaction le schéma de dessertes envisagé par le Maître d'ouvrage, sous la forme présentée à la page 53 du dossier : les missions et les fréquences proposées semblent bien adaptées aux besoins des usagers, et conformes aux attentes que nous venons de développer.

2. Affiner la stratégie relative aux gains de temps : privilégier la proximité et la fréquence

Il serait souhaitable de cesser de polariser la réflexion sur les vitesses maximales et les temps de parcours induits, et de recentrer l'évaluation de l'impact du projet sur les gains de temps généralisés, en prenant en considération les temps d'approche des gares et ceux d'attente du prochain train.

Des gares qui desservent le cœur des villes

En ce qui concerne l'approche du réseau, nous sommes résolument opposés au concept de « gare des betteraves » : la force du train procède de la centralité des gares, au contact direct des réseaux de transports collectifs urbains. Le projet LNPN ne saurait déroger à ce grand principe, notamment en ce qui concerne la desserte de Rouen : aménager la nouvelle gare de Rouen sur le site disponible le plus proche du centre-ville (quartier Saint Sever) constitue par conséquent une exigence incontournable.

La desserte d'Evreux devra s'inscrire dans la même logique : des trains rapides et fréquents devront desservir l'établissement actuel, situé en centre-ville, et connecté aux réseaux urbain et départemental d'autobus.



Des fréquences renforcées, de sorte à obtenir de véritables gains de temps

En ce qui concerne la durée d'attente d'un train, il faudra veiller à ce que la consistance de l'offre mise en place soit assortie aux performances des nouvelles infrastructures. La géographie normande, particulièrement resserrée, génère en effet des temps de parcours relativement brefs, généralement compris entre une et deux heures. Les fréquences actuellement pratiquées sont en revanche assez distendues : la grille présente de nombreuses lacunes, pouvant aller jusqu'à deux heures (sur Paris – Rouen), voire trois heures (sur Paris – Caen). Il n'est donc pas rare que l'on perde davantage de temps à attendre le passage du prochain train qu'à effectuer le voyage.

Si, dans le cadre du projet LNPN, on élevait fortement les vitesses, sans simultanément renforcer les fréquences, les gains de temps réellement perceptibles par les usagers seraient modestes et, pour tout dire, assez décevants : à quoi servirait-il de gagner dix minutes s'il fallait toujours attendre le train pendant deux heures ?

Prenons un exemple : sur Paris – Le Havre, le trajet dure deux heures et la fréquence varie entre une et deux heures. Si, dans le cadre du projet, on choisissait de privilégier la vitesse, on pourrait réduire la durée du trajet à 1 h 15. Mais, faute d'arrêt intermédiaire, le potentiel de clientèle serait réduit, les recettes basses, et la fréquence faible. En rétablissant des arrêts à Rouen, Yvetot et Bréauté, le temps de parcours serait certes moins performant (1 h 30), mais l'usage du train serait multiplié par quatre, ce qui permettrait de renforcer considérablement la fréquence. Il faudra donc choisir entre une formule très rapide (1 h 15), mais un train que l'on attend longtemps (2 heures), ou une offre un peu moins rapide (1 h 30), mais un service quasiment permanent (un train toutes les 30 minutes). Nous sommes convaincus que la seconde option serait la plus favorable à l'immense majorité des usagers.

L'axe Paris – Rouen – Le Havre est un corridor urbain dense, comparable à ceux observables en Europe du nord. Il semblerait bien inspiré d'y transposer le modèle néerlandais, se caractérisant par des fréquences très élevées : un train au minimum toutes les 30 minutes sur chaque destination.

Sur des trajets courts comme Paris - Rouen, on gagne beaucoup plus de temps en réduisant les intervalles qu'en augmentant la vitesse des trains.

3. Procéder à un choix du tracé selon des critères cohérents avec le phasage probable du projet

Le coût élevé du projet laisse craindre, dans la conjoncture actuelle, un étalement assez long de sa réalisation. La raison appelle donc une hiérarchisation des priorités, et l'élaboration d'un phasage. Nous souhaiterions ainsi que soient construits dans un premier temps la section Paris – Mantes et la nouvelle gare de Rouen Saint Sever, ainsi que son raccordement vers l'ouest, afin que soient résorbés les principaux points de congestion du réseau.

En ce qui concerne les phases suivantes, il semblerait raisonnable d'accepter l'idée selon laquelle la progression de l'infrastructure pourrait être très lente, assez incertaine, voire financièrement



impossible à mener à son terme. Il serait alors prudent d'orienter le dossier LNPN vers un scénario progressif, dont la réalisation de chaque étape apporterait de perceptibles améliorations, sans devoir attendre l'achèvement de l'intégralité du projet.

Puisqu'il convient de se prononcer sur chacune des trois options présentées, écartons d'emblée le scénario C, celui construit autour d'une traversée de l'estuaire, dont les inconvénients sont de notre point de vue rédhibitoires : un coût très probablement pharaonique, un affaiblissement certain de la desserte de l'agglomération rouennaise, des impacts écologiques catastrophiques et une incapacité structurelle à s'inscrire dans une logique de phasage.

En ce qui concerne les deux autres variantes, le projet A est présenté comme théoriquement le plus performant. Cette analyse ne vaudrait toutefois que dans l'hypothèse improbable où l'ouvrage serait réalisé dans son intégralité. Si, comme il est raisonnablement permis de le craindre, le réseau était durablement élagué de sa branche vers Caen, le choix de ce tracé priverait pour de nombreuses années Bernay et la Basse Normandie de toute amélioration.

Le projet B s'inscrirait davantage dans une logique de moyen terme permettant tout à la fois :

- d'établir un lien fort entre Paris, Rouen et le Havre ;
- de désenclaver Evreux, tant en direction de Paris qu'en direction de Rouen ;
- mais aussi de faire bénéficier l'ouest de l'Eure et la Basse Normandie d'un premier palier de progrès, résultant de la possibilité d'utiliser la nouvelle infrastructure rapide entre Paris et Evreux.

Sous sa forme actuelle, ce projet présente cependant de notre point de vue un défaut majeur, tenant à la formule envisagée pour desservir la préfecture de l'Eure au moyen d'une nouvelle gare excentrée en zone périurbaine. Déconnecté du réseau de bus urbains, cet établissement, dont l'approche serait difficile pour de nombreux usagers, ne permettrait pas, en temps réels, de rapprocher effectivement Evreux de Paris. D'où l'importance de conserver et de développer une formule de desserte orientée sur la gare centrale existante et son pôle multimodal.

Nous souhaiterions donc que soit élaborée une formule hybride qui, dans un premier temps, à l'horizon 2030, reprenne le meilleur du projet B, dont le développement se limiterait alors au tronçon Paris – Mantes – Rouen, dessiné par le nord-est d'Evreux, au raccordement compris entre la nouvelle gare de Rouen et la ligne du Havre, et à deux embranchements localisés en aval de Mantes et Evreux.



Dans l'Eure, le projet de « gare des betteraves » serait alors abandonné. L'embranchement proche d'Evreux serait en revanche configuré en Y, de sorte à assurer toutes les fonctionnalités nécessaires : Paris – Rouen – Le Havre, Paris – Evreux – Caen, et Rouen – Evreux (sous la forme de TER intervilles rapides).

Pendant quelques décennies, la desserte des deux sections terminales (Evreux – Caen et Yvetot – Le Havre) pourrait être assurée en utilisant les voies existantes convenablement remises à niveau.

A plus long terme, à l'horizon 2050, voire plus loin encore, lorsque la conjoncture le permettra, il sera toujours possible de construire l'extension Rouen – Caen, afin de renouer avec les avantages du projet A.

4. Optimiser la diffusion des usagers en Ile de France

La tête de ligne devra évidemment rester à Saint Lazare, mais le site de la Défense devra également être desservi. Afin d'éviter une dilution des fréquences entre deux terminus distincts, qui pénaliserait de nombreux usagers, nous serions favorables à une solution

« passante » selon laquelle tous les trains partiraient de Paris Saint Lazare et observeraient un arrêt à « Nanterre / la Défense » avant de s'engager sur la ligne nouvelle de Normandie. Cette formule permettrait de satisfaire le besoin de proximité exprimé par les usagers à destination de la Défense sans pour autant affaiblir le niveau de service proposé aux autres voyageurs, se dirigeant vers le centre de Paris.

Le projet LNPN ne saurait enfin ignorer la nécessité d'ouvrir la Normandie sur le monde et pour cela de faciliter les déplacements vers la plate-forme aéroportuaire de Roissy. Dans un premier temps, cette ouverture pourrait être assurée au moyen de la future ligne tangentielle de métro récemment inscrite au projet du « Grand Paris ». Les usagers des trains normands devraient alors effectuer une correspondance en gare de Nanterre / la Défense. D'où l'absolue nécessité de configurer ce nouvel établissement de sorte à rendre aussi rapides et confortables que possible les transferts entre les trains provenant de Normandie et les navettes assurant la liaison vers Roissy. Nous aurions bien évidemment préféré la mise en place de liaisons directes entre la Normandie et l'aéroport, mais pratiquer aujourd'hui de pareilles surenchères n'aurait probablement pas été très raisonnable...

Résumé du cahier d'acteur

La FNAUT Haute Normandie accueille favorablement le projet de désenclavement ferroviaire régional présenté. Elle prend acte de ce que la LNPN n'est pas un projet de TGV, lequel ne saurait constituer une solution adaptée aux réalités locales. En effet, les distances à parcourir, même sans arrêts intermédiaires, s'avèrent bien trop courtes pour que la pratique de la très grande vitesse puisse apporter des gains de temps significatifs.

La FNAUT Haute Normandie est en faveur d'une solution d'inspiration rhénane ou néerlandaise, privilégiant le maillage territorial, la proximité et, surtout, la fréquence des dessertes.

La structure polynucléaire du tissu urbain normand, ponctué de nombreuses petites villes intermédiaires, comme Vernon, Val de Reuil, Yvetot, Bolbec ou Bernay, milite plutôt en faveur d'une formule de desserte « Intercités » caractérisée princi-

palement par un niveau de fréquence particulièrement élevé. Dans cette disposition d'esprit, le corridor Paris – Le Havre pourrait être parcouru par un « Métro Seine » assurant un service quasiment continu.

Consciente des difficultés de financement de l'intégralité du projet, dans un contexte économique qui s'annonce durablement difficile, notre association préconise un phasage du projet qui permettrait, dans un premier temps, de fluidifier les deux principaux points de congestion du réseau : la section Paris – Mantes, et le nœud rouennais. L'étape suivante consisterait à construire le tronçon Mantes – Evreux – Rouen, formant pour quelques décennies une armature bénéficiant au plus grand nombre, et sur laquelle viendraient se greffer les dessertes terminales.

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

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

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)