

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

ADPCR



## ASSOCIATION POUR LA DÉFENSE ET LA PROMOTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE CAEN-SAINT-LÔ-RENNES

L'Association pour la Défense et la Promotion de la ligne ferroviaire Caen-Saint-Lô-Rennes (ADPCR), forte de plus de 500 adhérents individuels et soutenue par de nombreuses collectivités locales, a été créée en 1990 pour combattre la fermeture de la ligne entre Coutances et Dol de Bretagne envisagée à partir de 1992. Grâce à la mobilisation de la population et des élus concernés, elle a réussi à convaincre les décideurs de la nécessité de maintenir cette liaison interrégionale, indispensable à la vie de toute une partie de la Basse-Normandie.

Ainsi, depuis l'inscription de la ligne Caen-Rennes au Schéma Régional des Transports en 1998, elle est devenue plus performante grâce aux travaux de modernisation et à l'augmentation des fréquences intervenue au fil du temps. Cette transversale est dépendante de la qualité des dessertes des lignes en correspondances notamment Paris-Cherbourg, Caen-Rouen, Paris-Granville et le hub de Rennes en direction de l'ensemble de l'hexagone. La Ligne passant à proximité du Mont-Saint-Michel, l'association se préoccupe beaucoup de la desserte de ce site qui accueille annuellement plus de 3 millions de visiteurs dont une partie pourrait utiliser les liaisons ferroviaires si elles étaient plus performantes.

### Coordonnées

Association pour la Défense et La Promotion de la ligne ferroviaire Caen-Saint-Lô-Rennes (ADPCR)  
Hôtel de Ville - BP 330  
50010 Saint-Lô CEDEX  
Mail : [adpcr.saint-lo@orange.fr](mailto:adpcr.saint-lo@orange.fr)  
Tél. : 02 31 22 49 45  
Site internet : [www.adpcr.fr](http://www.adpcr.fr)



## Contribution de l'ADPCR en faveur du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

Lorsqu'en 2009, le Président de la République, dans le cadre du Grand Paris, a fait part de son souhait de relier Paris au Havre en 1 heure, les Bas-Normands que nous sommes ont pensé que l'itinéraire envisagé, au nord de Rouen, ne profiterait aucunement à notre région. Lorsque le Conseil Régional de Basse-Normandie a demandé une modification du tracé du projet afin que son territoire puisse en bénéficier, l'ADPCR s'est réjouie de cette décision. Après plusieurs projets de grande vitesse envisagés puis abandonnés, et celui de modernisation de l'axe Paris-Cherbourg proposé par Dominique Bussereau, la création d'une ligne nouvelle prenait alors une tout autre dimension.

Dès aujourd'hui, dans les trains directs entre Mantes et la Normandie, de nombreux usagers voyagent debout (environ 200 000). La croissance attendue du trafic laisse penser qu'à l'horizon 2025, ils seront 6 fois plus nombreux et encore 3 fois plus vers 2040. Tous les usagers ne pouvant pas avancer ou reporter leur voyage, certains seront obligés d'avoir recours à l'automobile et d'autres renonceront à leur déplacement. De plus, les nombreux retards constatés principalement aux heures de pointe correspondant aux trajets domicile-travail sont très pénalisants et dissuasifs. En 2010, vers Caen et Cherbourg, 1 train sur 5 accusait un retard de plus de 5 mn. A Cherbourg, 40% des trains avaient un retard moyen de 10 mn. Les difficultés d'exploitation de la gare Saint-Lazare ont engendré des retards au départ, de plus de 5 mn pour 13% des trains.

Si l'on reste avec les infrastructures actuelles, aucune évolution ne sera possible, la capacité de la section Paris-Mantes étant limitée à 14 trains par heure et par sens. Le prolongement du RER E permettra de faire passer la capacité à 16 ce qui est insuffisant. En outre l'hétérogénéité des trains empruntant cet itinéraire (lents, rapides, fret) concourt à la limitation du nombre de sillons et à l'augmentation des temps de parcours.

Nous allons développer nos attentes et nos exigences concernant ce nouveau projet. Nous savons que sa réalisation – qui prendra malheureusement plusieurs années – nous obligera à accepter un phasage, après bouclage de la totalité du financement, la priorité devant être donnée à la désaturation de l'axe Paris-Mantes.

## Paris-Caen en 1 h 15

Le meilleur temps de trajet actuel étant de 1 h 47, le gain serait ainsi de 30%. De ce fait, la voiture ne sera plus compétitive, on pourra assister alors à un report modal important. Il faudra aussi que la demi-heure gagnée ne profite pas seulement aux villes situées sur la radiale **Paris-Cherbourg** mais à l'ensemble de la Basse-Normandie (Cf. carte page 17 du document : <http://www.cr-basse-normandie.fr/images/documents/vivre-sedeplacer/LNPN-20110113.pdf>) :

- à **Saint-Lô** et **Coutances**. Le Pays de **Coutances** et le Pays de **Saint-Lô** doivent profiter de ces gains de temps, d'une fréquence accrue et de relations directes. Il faut que des trains **Caen-Paris** aient leur origine amorcée à **Coutances** voire à **Granville** afin de remplacer les relations par car donnant la correspondance à Lison inconfortables et dont le temps de trajet (57' pour 48 km), représenterait alors plus de la moitié de celui de Lison-Paris (1 h 40' pour 296 km).

Il faut offrir aux Coutançais et à la population environnante, notamment aux habitants de la côte, aux résidents secondaires et aux touristes des conditions convenables de transport, afin qu'ils puissent bénéficier d'un service de qualité le plus près possible de leur résidence. Il faut qu'au minimum, trois relations directes journalières soient mises en place. Ceci nécessitera l'électrification de la section **Saint-Lô-Coutances-Granville** qui présentera en plus l'avantage de supprimer toutes les circulations sous caténaires assurées, actuellement, avec du matériel thermique par les trains **Coutances-Caen** et prochainement par les trains **Granville-Caen**.

## Précisions sur les relations Paris-Granville

Nous tenons à préciser que la qualité de la desserte de **Granville** ne nécessite pas l'emprunt de la ligne nouvelle, il n'y a aucun gain de temps à espérer et le tarif serait nettement supérieur à celui pratiqué actuellement. Il est préférable d'augmenter le nombre de relations sur l'itinéraire actuel. L'arrivée du matériel RégioLis, bi-modes-bi-courants, à partir de 2013 apportera déjà une amélioration substantielle. Un 6<sup>ème</sup> aller et retour via l'itinéraire actuel est préférable. Néanmoins, nous sommes favorables à la circulation de quelques trains rapides via la ligne nouvelle pour atteindre **Granville** et aussi le **Mont-Saint-Michel** qui accueille chaque année plus de 3 millions de visiteurs (voir ci-dessous).

## La desserte du Mont-Saint-Michel s'insère dans le projet

### Depuis 2004 TGV + TER Bretagne

En 2004, face aux mauvaises conditions de desserte du Mont-Saint-Michel, la Région Bretagne a décidé de faire circuler des autocars directs **Rennes-Le Mont-Saint-Michel**, écrémant ainsi la clientèle sans desservir **Pontorson**, malgré de nombreuses demandes. Ainsi 74 000 voyageurs échappent chaque année à la Basse-Normandie. La situation est un peu paradoxale car parallèlement, la Basse-Normandie finance entièrement les TER Caen-Rennes.

## Projet Liebermann Paris-Rennes-Pontorson-Avranches ou via Paris-Granville

En 2007, une étude réalisée par Monsieur Claude Liebermann du Conseil Général des Ponts et Chaussées proposait deux alternatives pour la desserte du Mont :

- un itinéraire par TGV via Rennes, après modernisation et électrification du tronçon **Pontorson-Dol** concernant la clientèle sensible à la durée du trajet et
- un itinéraire via la ligne **Paris-Granville** concernant la clientèle, plus attachée à un tarif modique qu'à la durée du trajet, notamment les groupes.

### Paris-Caen-Saint-Lô-Pontorson

Avec du matériel roulant sécable, on peut imaginer des trains partant de **Paris** en jumelage et se séparant à **Caen**, un élément continuant sur Cherbourg et l'autre vers Saint-Lô puis Pontorson.

Ceci nécessitera l'électrification de la section **Saint-Lô-Granville-Pontorson**.

### Paris-Lisieux-Argentan-Folligny-Pontorson

Avec du matériel roulant sécable, on peut imaginer des trains partant de **Paris** en jumelage et se séparant à Lisieux, un élément continuant sur Deauville et l'autre vers Argentan puis Pontorson.

Ceci nécessitera l'électrification des sections **Lisieux-Argentan-Folligny-Pontorson**.

**Notre préférence s'agissant d'une desserte du Mont par une ligne à grande vitesse :**

Le point de vue que nous avons jusqu'alors était la venue du TGV à **Pontorson** via **Rennes**. Mais, au fil du temps, en fonction du comportement de la Région Bretagne et notamment de sa réticence à financer la rénovation de la section Pontorson-Dol, nous privilégions l'accès par la ligne nouvelle Paris-Normandie.

## Une complémentarité indispensable

Afin que l'effet d'irrigation de la ligne nouvelle se répercute sur l'ensemble de la Basse-Normandie, il faudra que toutes les autorités organisatrices de transports (AOT) viennent compléter harmonieusement ces investissements. Nous voulons citer en premier les TER mais aussi les réseaux de transports départementaux (Manéo pour la Manche, Les Bus Verts pour le Calvados et Cap'Orne pour l'Orne) et les réseaux urbains, bus et tramways. Nous ferons deux propositions : une pour l'agglomération de **Caen** qui réfléchit actuellement à la création d'une 2<sup>ème</sup> ligne de transport commun en site propre (TCSP) et à la refonte de la 1<sup>ère</sup> et une pour le **Mont-Saint-Michel**.

Dans les deux cas, il serait judicieux de faire circuler des tram-trains, matériel qui permet de circuler indifféremment sur le réseau ferré national et sur un réseau de tramway. A Caen, des trains permettraient de relier Lisieux, Bayeux ou Flers directement au cœur de la ville. Entre Pontorson et le Mont-Saint-Michel, des navettes pourraient assurer la correspondance avec les trains et desservir le parking de 4 150 places dont la desserte est envisagée avec des engins routiers dont nous doutons des capacités à faire face aux pointes de trafic.



## Caen-Rouen entre 45' et 1 heure

Le meilleur temps de trajet actuel étant de 1 h 33, le gain se situerait entre 35 et 51%. L'autoroute ne sera plus compétitive, relier Caen et Rouen, de centre à centre en moins d'une heure alors que le trajet autoroutier demande au minimum 1 h 20 entraînera aussi un report modal important et optimisera les nœuds de correspondance de Caen et de Rouen.

## Les attentes de l'ADPCR

### La desserte de la Défense et de Paris-Saint-Lazare

Pour répondre aux différents besoins, il est indispensable que la ligne nouvelle desserve successivement la Défense et Paris-Saint-Lazare (gares en ligne).

- La Défense est avec Londres la première place économique européenne. Y sont regroupés les sièges des principaux groupes financiers (banques et assurances) ainsi que les groupes à vocation énergétique. Ces derniers ont besoin d'implanter des centres de recherche et développement voire de production à environ une heure de la Défense donc obligatoirement à l'ouest de Paris. Les villes de Rouen et du Havre saturées, Caen à 1 h 15 de la Défense serait alors la seule ville universitaire capable d'accueillir ces entreprises. Par effet de ricochet et grâce à la modernisation de la ligne Caen-Rennes, c'est toute l'économie de la Basse-Normandie qui en profitera. C'est une chance à ne pas manquer. Le développement du tertiaire au Mans, favorisé par l'arrivée du TGV, est un exemple intéressant dont on pourrait utilement s'inspirer.
- La desserte de la gare de Paris-Saint-Lazare située en plein cœur de Paris doit absolument être assurée par tous les trains en provenance de Basse-Normandie.

### Une fréquence suffisante

La clé de la réussite réside dans la fréquence des relations. Il faut que le train soit facile d'accès et ne nécessite pas des délais d'attente importants particulièrement dissuasifs. Le cadencement devra être étoffé afin d'offrir à terme une moyenne d'un à deux trains à l'heure, tous types de trajets confondus (via la ligne nouvelle et via la ligne classique).

### Une desserte harmonieuse des villes intermédiaires

Si les trains les plus rapides couvriront le trajet Paris-Caen en 1 h 15, il ne faut pas oublier que des Bas-Normands ont besoin de se rendre dans des villes de Haute-Normandie, Bernay et Evreux, elles-mêmes attirées par Paris. Il serait donc judicieux de créer des trains, certes moins rapides mais desservant ces localités. La ligne classique, libérée des trains rapides, pourra être exploitée de façon optimale par ce type de trains et notamment les TER dont le rôle d'aménagement du territoire s'accroît sans cesse.

### La liaison avec les aéroports franciliens et le réseau à grande vitesse

Si la Basse-Normandie, « angle mort » de l'hexagone et en dehors des grands flux européens veut avoir sa place dans le développement futur, il est indispensable qu'elle soit reliée correctement :

- aux aéroports de Roissy et d'Orly afin de rallier le reste du monde,
- avec le reste du réseau à grande vitesse. Il ne faut pas rester sur les échecs essuyés avec les liaisons Cherbourg-Lille puis Cherbourg-Dijon. Il faut réfléchir à l'opportunité de création de liaisons avec des villes qui répondent aux besoins de déplacement, notamment Lyon.

### La création de trains reliant le Nord de la France à l'Arc Atlantique

Il y a une vingtaine d'années, un projet de TGV des Estuaires (en référence à l'autoroute des estuaires - A 84) avait été émis par plusieurs élus de l'Arc atlantique. Paraissant utopique à l'époque et bénéficiant de peu de soutiens et d'encouragements, les protagonistes avaient abandonné l'idée. Sans parler de TGV, il serait intéressant de profiter de la construction de la ligne nouvelle entre Caen et Rouen pour créer des relations entre le Nord de la France et le Sud-Ouest : **Lille-Amiens-Rouen-Caen-Rennes-Nantes-Bordeaux** offrant ainsi des relations performantes directes entre les principales villes de la façade atlantique. Si ces relations ne peuvent pas être réalisées dans le cadre des trains d'équilibre du territoire, il faudrait que les régions se mobilisent et financent les sections qui les concernent. A plus long terme, on pourrait imaginer d'autres sections nouvelles, afin de développer et rendre plus performantes ces relations.

### Le développement du fret ferroviaire

On peut espérer le développement du transport par fer à partir des grands ports normands : Rouen, Le Havre et Caen. L'OCDE, dans un récent rapport vient de pointer le fait qu'ils manquent de liaisons avec l'arrière pays. Elle pense toutefois que la situation pourrait s'améliorer grâce à « une coordination régionale plus importante » au niveau notamment de la logistique. Si rien n'est fait, ce sont encore les ports de Zeebrugge, d'Anvers et de Rotterdam qui vont se développer, confortés par la création du canal Seine-Nord. Ainsi :

- la création de voies nouvelles libérerait des sillons sur le réseau classique afin d'expédier le fret vers l'Ouest et le Sud-Ouest,
- le projet de création d'un hinterland sur le site de Mézidon aurait toute sa pertinence,
- le développement de la logistique serait créateur d'emplois,
- le rail deviendrait compétitif par rapport à la route et le réseau routier se trouverait désengorgé avec un effet bénéfique sur l'environnement.

En tant que Bas-Normands, nous y ajouterons également le port de Cherbourg dont les installations performantes (eau profonde et embranchement ferroviaire) sous-utilisées présentent de grands atouts à proximité du rail d'Ouessant sur lequel circule environ 25% du trafic mondial. Cette autoroute maritime, une des plus fréquentées du monde, voit transiter plus de 54 000 navires par an, soit environ 150 par jour.



## Le tracé le plus pertinent pour les villes situées à l'Ouest de Caen

Parmi les 3 scénarios présentés, nous privilégions le tracé A car il répond le mieux aux différents objectifs que nous voulons voir aboutir :

- Paris-Caen en 1 h 15,
- Paris-Saint-Lô en 2 h 05,
- Paris-Coutances en 2 h 25,
- Caen-Cherbourg en 1 h 00,
- Caen-Rouen en 45'.

La vitesse limite fixée à 250 km/h est raisonnable, au-delà, les investissements supplémentaires pour gagner quelques minutes seraient outre mesure.

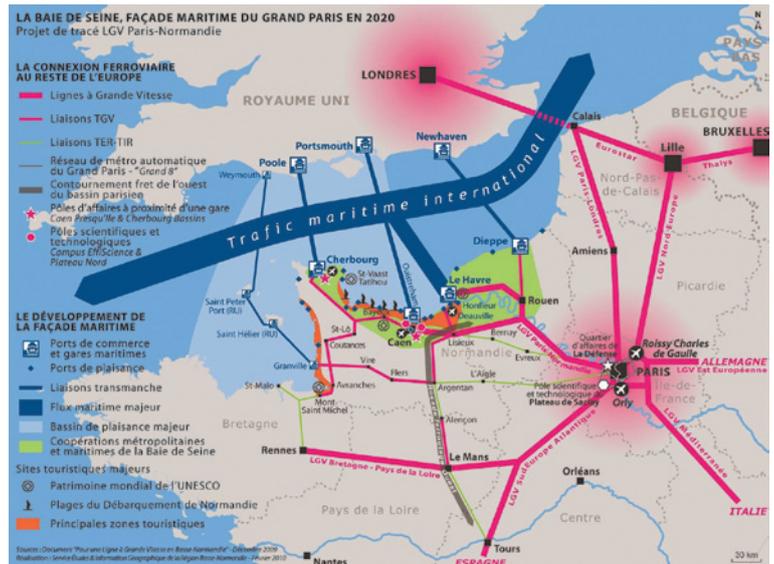
## Le matériel roulant et les infrastructures

Il ne s'agira donc pas de rames à grande vitesse. A l'étranger, des rames, de plus petite dimension, circulent. Il faudrait ce type de rame dont les éléments multiples pourraient se scinder pour desservir plusieurs destinations (Paris-Coutances avec des Paris-Cherbourg).

Cela permettrait d'assurer des relations directes très appréciées par les usagers, la contrainte d'une correspondance est en effet assimilable à un rallongement du temps de trajet de 30'. Les électrifications nécessaires devront donc être envisagées simulta-

nément ainsi que des travaux d'adaptation des sections à voie unique (points de croisement).

Sur la section **Caen-Cherbourg**, pour compléter les 29 kms aptes à 220 km/h entre Carentan et Valognes, il serait judicieux d'étudier la possibilité de porter la vitesse limite de 160 à 180 km/h.



## Résumé du cahier d'acteur

Il y a nécessité de créer une infrastructure nouvelle en raison des difficultés d'exploitation rencontrées entre Paris et Mantes liés à la saturation de l'axe et de réduire les temps de parcours entre les principales villes de Basse et Haute-Normandie.

Nous savons que la réalisation prendra de nombreuses années, ce qui nous oblige à accepter un phasage, après bouclage du financement de la totalité du projet LNPN, la priorité devant être donnée à la désaturation de l'axe Paris-Mantes.

Entre Paris et Caen, le meilleur temps de trajet actuel pouvant être ramené à 1 h 15, la voiture ne sera plus compétitive, on pourra assister alors à un report modal important. Il faudra aussi que la demi-heure gagnée ne profite pas seulement aux villes situées sur la radiale Paris-Cherbourg mais à l'ensemble de la Basse-Normandie :

- à Saint-Lô, Coutances et Granville,
- à la desserte du Mont-Saint-Michel.

Nous attendons également :

- un trajet Caen-Rouen entre 45' et 1 heure,
- la desserte de la Défense et de Paris-Saint-Lazare,
- une fréquence suffisante,
- une desserte harmonieuse des villes intermédiaires,
- la liaison avec les aéroports franciliens et le réseau à grande vitesse,
- la création de trains reliant le Nord de la France à l'Arc Atlantique,
- le développement du fret ferroviaire.

Parmi les 3 scénarios présentés, le tracé A a notre préférence pour les villes situées à l'Ouest et au Sud de Caen car il répond le mieux aux différents objectifs que nous voulons voir aboutir.

**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)