

La **NORMANDIE**

> > en **débat**

Une métropole à inventer

n° 6 - octobre 2015

Se déplacer en Normandie

Se déplacer facilement et rapidement entre Caen, Rouen et Le Havre, se déplacer aisément de toutes les parties de la Normandie vers les grandes villes ou vers d'autres territoires, se rendre facilement et rapidement à Paris et aux grands aéroports : voilà une des conditions de développement de la nouvelle Normandie et de la Métropole Normande. La circulation des personnes comme des marchandises est un enjeu de développement. Elle est une des conditions de la vitalité des territoires. Dans le même temps les évolutions considérables des modalités de transports, les enjeux environnementaux et énergétiques posent cette question majeure des transports en termes renouvelés en Normandie comme ailleurs, cependant dans un contexte spécifique.

Pour créer une dynamique de développement raisonné de toute la Normandie et pour que la Métropole Normande Caen-Rouen-Le Havre en soit un vrai moteur et compte dans le paysage français et international, il faut à partir de l'existant élaborer des réponses novatrices. Rien ne peut se faire en un laisser-aller mou et sans idées. La dynamique de la nouvelle Normandie, l'invention de la Métropole Normande du XXI^e siècle passent aussi et nécessairement par là.

La question des transports est une question majeure de notre temps, elle comprend de multiples aspects : le transport des marchandises, les infrastructures de ce transport de marchandises, la logistique et son renouvellement radical, les techniques et les modes des transports, les énergies et motorisations, les matériels, le transport des personnes, etc. Chaque domaine interagit avec l'autre. De ce vaste ensemble, cette contribution au débat ne traite qu'un aspect : les transports voyageurs collectifs, sans mésestimer l'importance des autres aspects ni leurs liens.

Les transports voyageurs collectifs constituent un enjeu particulier dans la perspective de la nouvelle région, ils sont une préoccupation quotidienne des habitants et des acteurs du développement... et les carences sont considérables.

Les grands déterminants de la Normandie sont les mêmes que ces dernières années, mais ils sont amplifiés, aiguisés par la fusion des deux régions et la nécessaire perspective Caen-Rouen-Le Havre : Il faut une amélioration radicale des liaisons Caen-Rouen-Le Havre. Il faut un accès modernisé,

Groupe de réflexion de quinze géographes
des universités de Caen, de Rouen et du Havre

amélioré de la Normandie à Paris, aux grandes gares, ainsi qu'aux aéroports internationaux. Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie vise à y apporter une réponse mais il ne le fera qu'à long terme. Son calendrier à 30 ans ne permet pas de répondre à des problèmes cruciaux qui doivent trouver des réponses plus rapides. Il faut également une amélioration très significative des liaisons entre tous les points de la Normandie et les trois villes de la métropole.

Ces trois enjeux majeurs pour la nouvelle Normandie sont l'objet de la contribution à la réflexion collective que veut constituer ce bulletin n°6, une lecture de la situation actuelle et des propositions concrètes.

QUELS SONT LES GRANDS TRAITS DE LA SITUATION ACTUELLE ?

Comme dans la plupart des régions hors Île-de-France, la mobilité régionale normande est marquée par le fait majeur de la motorisation des ménages et de « l'automobilité » généralisée. En 2011, entre 80 et 88 % des ménages normands selon les départements possédaient au moins une voiture et entre 37 et 48 % étaient multimotorisés.

Le transport automobile est le mode dominant

Les ménages non motorisés sont aujourd'hui minoritaires, toutefois leur répartition géographique et socioprofessionnelle fait qu'il existe des poches de captivité au transport public qu'il est important de prendre en compte : les centres urbains et les zones rurales les plus éloignées des villes non touchées par la périurbanisation. Si la non motorisation des ménages est, en milieu rural, un phénomène générationnel en voie de réduction, il n'en va pas de même dans les centres urbains où la non motorisation a un caractère plus structurel et durable. Soit les contraintes de circulation conduisent les ménages à renoncer en totalité ou en partie à la motorisation, soit les contraintes budgétaires en empêchent d'autres d'y accéder.

Cette motorisation généralisée, conjuguée à l'amélioration systématique des principaux itinéraires routiers régionaux au cours des dernières décennies a eu pour effet de rendre « l'automobilité » largement dominante dans tous les types de déplacements, quotidiens ou occasionnels,

à courte, moyenne ou longue distance. Ainsi, pour les déplacements domicile-travail, l'automobile est choisie à près de 80 % dans quatre des cinq départements normands et il n'y a qu'en Seine-Maritime que le transport collectif réussit à atteindre une part de 10 % des modes de déplacements en raison du poids relatif des deux agglomérations de Rouen et du Havre où de surcroît un réseau relativement performant de transport collectif en site propre a été développé.

Les transports publics : une place stratégique

Minoritaires à l'échelle locale, les transports publics n'en occupent pas moins une place importante, voire stratégique, à l'échelle des déplacements interurbains, régionaux et inter-régionaux. Cela est particulièrement accusé en Normandie en raison de l'importance des flux vers l'agglomération parisienne.

La portée, à longue distance, de la périurbanisation parisienne jusqu'à plus de 150 kilomètres de Paris, génère des flux quotidiens par le train particulièrement massifs. L'importance des flux vers l'agglomération parisienne concerne également les déplacements non quotidiens en particulier vers les aéroports parisiens qui, en raison de la proximité et donc de la faiblesse qui en résulte des quatre aéroports normands, sont les points d'accès obligatoires aux lignes aériennes européennes et intercontinentales.

Le train face à des handicaps majeurs en Normandie

Sur le plan ferroviaire, la caractéristique majeure de l'espace normand est, d'être pour son accessibilité, dans une situation de dépendance quasi totale vis-à-vis des dessertes Intercités en crise et d'être dans un enclavement relatif par rapport au réseau des lignes ferroviaires à grande vitesse françaises et européennes.

L'agglomération parisienne fait en effet écran au raccordement possible du réseau normand vers les lignes TGV du Nord, de l'Est, du Sud-Est et du Sud-Ouest et la desserte TGV de la région se limite à un seul aller-retour quotidien reliant Le Havre et Rouen à Lyon et Marseille, contournant avec lenteur l'agglomération parisienne par le sud, alors qu'un contournement par le nord aurait permis de desservir la plate-forme aéroportuaire de Roissy.

Les liaisons Intercités en difficulté

Le réseau ferroviaire normand est structuré par trois radiales majeures, l'une Paris-Granville partant de la gare Montparnasse à Paris et les deux autres, Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre, partant de la gare Saint-Lazare à Paris. Ces deux dernières sont en tronc commun sur 57 kilomètres jusqu'à Mantes. Ce tronc commun, situé en totalité en Île-de-France, connaît une très forte saturation, ce qui a comme conséquence une dégradation récurrente de la qualité des dessertes Intercités, sur le plan des temps de parcours et de la régularité, en particulier sur l'axe Paris-Rouen-Le Havre. Avec les incertitudes pesant sur le devenir des dessertes Intercités, en raison de leur situation déficitaire au niveau national, et du vieillissement de leur matériel, l'avenir des dessertes ferroviaires sur ces deux radiales est une question régionale majeure.

L'incertitude pesant sur les dessertes Intercités touche également la desserte Paris-Granville et surtout la desserte transversale Caen-Argentan-Alençon-Le Mans-Tours. D'une manière générale, les dessertes ferroviaires avec les trois régions limitrophes de la Normandie hors Île-de-France sont médiocres. Les relations Caen-Rennes, malgré un effort récent et méritoire de la région Basse-Normandie pour moderniser l'infrastructure, ont une faible fréquence (3 allers-retours par jour) et sont lentes en raison d'un itinéraire détourné portant le kilométrage ferroviaire Caen-Rennes à 252 kilomètres contre 188 kilomètres par l'autoroute. Les trains Rouen-Caen et Caen-Rennes sont rarement en correspondance et aucune relation directe sans changement Rennes-Caen-Rouen n'est établie. De Rouen, vers Amiens et Lille le nombre de relations est un peu supérieur (5 allers-retours) mais deux d'entre elles ne sont pas directes.

Les caractéristiques du réseau ferroviaire normand ont aussi pour conséquence que les relations entre certains des pôles régionaux majeurs sont inexistantes ou de piètre qualité. Entre Caen et Rouen, la liaison fait des détours qui allongent le kilométrage à 162 kilomètres contre 128 par l'autoroute. Entre Caen et le Havre il n'y a aucune relation ferroviaire possible

hormis un détour via Rouen. Entre Rouen et Évreux aucune liaison ferroviaire n'est non plus possible mais il existe toutefois une desserte routière régionale par autocars relativement rapide (une heure) et surtout fréquente (12 allers-retours).

La contraction du réseau ferroviaire au cours des dernières décennies a eu pour effet d'augmenter l'enclavement de certaines parties de l'espace régional auquel les dessertes routières départementales n'ont que partiellement remédié, comme par exemple de Caen à Vire et de Caen à Flers et Domfront ainsi que de Coutances à Cherbourg. La radiale Paris-Dieppe par le pays de Bray a été amputée entre Serqueux et Dieppe et la survie de la radiale Paris-Beauvais-Le Tréport qui dessert les confins septentrionaux de la Normandie en suivant la vallée de la Bresle est gravement menacée dans son existence même.

TEMPS DE TRAJET PARIS-ROUEN - LE HAVRE DE 1960 À AUJOURD'HUI

En 1960, au temps de la vapeur avec les locomotives Pacific roulant à 130 km/h, le meilleur temps de trajet Paris-Le Havre s'établissait à 2h17 et Paris-Rouen en 1h19.

Après l'électrification de la ligne en 1967 et l'augmentation de la vitesse à 160 km/h, le temps de trajet des rapides de 1^{ère} classe descendit en 1970 à 1h45 (1h01 de Paris à Rouen).

Lors de leur remplacement par des express 1^{ère} et 2^{ème} classe plus capacitaires et plus lourds, le temps de trajet passa à 1h56 et 1h07 de Paris à Rouen (hiver 97-98). Depuis, le temps de trajet s'est dégradé, les trains étant ralentis entre Paris et Mantes pour augmenter la capacité de la ligne au profit du nombre de trains de banlieue Transiliens (contrairement à ce qui s'est produit pour les trains Paris-Caen-Cherbourg). La limite des 2h a été franchie au début des années 2000. Lors du dernier service d'hiver 2014-2015, les temps de trajet ont été encore détendus en raison de travaux et afin de garantir la régularité et ont oscillé d'un train à l'autre entre 2h13 et 2h16 (1h19 à 1h22 de Paris à Rouen). Un retour en arrière d'un demi-siècle au temps de la vapeur !

La répartition des compétences en matière de déplacements entre les deux régions, les cinq départements et les multiples autorités organisatrices urbaines a également des conséquences néfastes en matière de développement et de fréquentation de l'offre de transport collectif. À l'échelle des aires urbaines on note, comme partout ailleurs en France à l'exception de l'Île-de-France, l'absence d'une offre unifiée sur le plan technique et tarifaire entre le réseau urbain desservant l'agglomération et les premières couronnes périurbaines lorsque la structure intercommunale les englobe, le réseau d'autocars départementaux et le réseau régional TER. La carte *Atoumod* en Haute-Normandie, bien qu'elle se surajoute aux tarifications existantes, est un pas en ce sens. C'est un dispositif unique et généralisé qu'il est souhaitable de bâtir.

Les liaisons Caen-Rouen-Le Havre mal adaptées et de trop faible qualité

L'existence de la division entre Haute et Basse-Normandie a été préjudiciable pour les relations Caen-Rouen et Caen-Le Havre. Malgré un potentiel de trafic important, l'offre TER Caen-Rouen se limite à sept allers-retours quotidiens, au mieux semi-directs au pire omnibus, mettant 1h35 à 1h50 pour effectuer le trajet, ce qui explique que la part de marché ferroviaire ne soit que de 7 % des déplacements entre les deux villes.

Entre Caen et Le Havre, la ligne régulière d'autocar directe ne relève pas d'un accord entre les deux régions mais d'une convention avec le seul département du Calvados. Elle offre une fréquence beaucoup trop faible de 3 allers-retours qui est à comparer aux 12 allers-retours mis en place par la Région Haute-Normandie entre ses deux chefs-lieux départementaux, Rouen et Évreux. Il ne faut pas s'étonner si entre Caen et Le Havre la part de marché du transport public n'est que de 1 %.

La division entre Haute et Basse-Normandie a eu également comme effet préjudiciable d'empêcher l'émergence d'une offre coordonnée en réseau améliorant l'irrigation de l'espace régional. Ainsi une des deux lignes routières non SNCF de la région Haute-Normandie en offre une belle illustration. La ligne d'autocars Rouen-Pont-Audemer (7 allers-retours par jour)

n'est prolongée ni vers Honfleur, ni vers Deauville. En effet, si Pont-Audemer est en Haute-Normandie, Honfleur et Deauville sont en Basse-Normandie...

QUELS OBJECTIFS, QUELLES PROPOSITIONS POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ?

Les propositions qu'il est possible de formuler et de soumettre à débat doivent tenir compte à la fois des objectifs généraux qu'il est souhaitable de poursuivre en matière de mobilité et des spécificités régionales qui vont influencer la façon concrète dont on va pouvoir les décliner.

Conjuguer impératifs environnementaux et mobilité facilitée

Sur le plan général, on peut retenir l'impératif persistant, et difficile à mettre en place jusqu'à présent, d'une politique favorable à une mobilité plus durable que celle qui domine actuellement, ce qui implique un développement des modes alternatifs à « l'automobilité » solo : non seulement les modes dits actifs (vélo-marche) sur courte distance en milieu urbain mais aussi les transports publics et les formes nouvelles « d'automobilité » partagée pour les déplacements locaux à plus longue distance ou interurbains.

En dépit des apparences actuelles, liées à la baisse récente du prix du pétrole, diminuer le recours aux énergies fossiles carbonées dans les transports demeure un objectif justifié autant pour des raisons environnementales que géopolitiques.

Si le nouveau contexte technique numérique permet d'envisager une modification progressive des formes d'usages de l'automobile, allant dans le sens du développement durable, il serait néanmoins souhaitable que la politique régionale des transports développe et renforce le rôle des transports publics, notamment les transports collectifs ferroviaires et routiers, aussi bien à moyenne qu'à longue distance. Il convient de préciser qu'il ne paraît pas judicieux de sacrifier la réalité des services que ceux-ci peuvent rendre aux promesses incertaines d'un avenir automobile qui serait à nouveau radieux.

Des choix à fort effet de levier sans inflation de coûts

La réflexion issue du constat factuel qui précède conduit à des propositions. Comme pour toutes les contributions de notre groupe nous entendons bien rester à notre place : nous ne voulons donner de leçon à personne.

Nos propositions sont formulées dans un état d'esprit constructif pour susciter la réflexion et le débat entre tous les acteurs du développement de la Normandie. Elles n'ont aucun caractère impératif ni normatif. Nous ne mésestimons pas les difficultés rencontrées, pour tous ceux qui conduisent les affaires publiques, dans les processus de décision et la nécessité de faire des choix.

Nous voulons autant que possible apporter un éclairage sur les éléments de ces choix, une voix dans le débat public, dans la participation de la société civile, qui font trop souvent défaut.

Le fondement de nos propositions est celui-ci : le bon développement de la Normandie, la réussite de la fusion sont étroitement dépendants de trois ensembles de propositions qui sont interdépendants :

- L'amélioration des conditions de déplacement entre Caen-Rouen-Le Havre,

- L'amélioration des liaisons avec Paris et les régions limitrophes,
- L'amélioration des accès de l'ensemble du territoire aux grandes villes de la Normandie.

Si, pour y parvenir, des investissements sont nécessaires, beaucoup des améliorations ne sont pas nécessairement à forts coûts. Elles sont de l'ordre de l'optimisation et de la rationalisation. Nos propositions s'inspirent souvent de réalités qui existent ailleurs et suggèrent nouvelle ou meilleure organisation.

Beaucoup des investissements, comme leur nom l'indique, sont aussi source de nouvelles richesses, il ne faut pas y voir que la dépense nette. Ne pas les faire conduira à des pertes de richesse, en hommes comme en argent. Les choix doivent considérer cela, rechercher les effets de levier, tant des investissements que des optimisations, sans inflation des coûts d'exploitation.

Première priorité : des liaisons très performantes entre Caen, Rouen et Le Havre

L'amélioration radicale des conditions de déplacement, entre les trois grandes villes normandes, constitue le premier point majeur d'une politique régionale des transports.

LES COMPÉTENCES DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

En France, depuis les lois de décentralisation de 1982, trois types de collectivités territoriales sont compétents en matière de transport public collectif régulier :

► les Régions sont obligatoirement compétentes pour les dessertes SNCF régionales TER ferroviaires ou routières (lignes transférées sur route comme par exemple Yvetot-Saint-Valery-en-Caux) ainsi que, facultativement, pour des lignes d'autocars d'importance régionale (Rouen-Évreux par exemple) non gérées par les départements.

► les départements sont compétents pour les dessertes locales par autocars, éventuellement interdépartementales (comme par exemple Caen-Le Havre).

► les villes ou intercommunalités urbaines sont compétentes pour organiser librement à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain un réseau de transport collectif.

Dans le cadre de la réforme territoriale, il est prévu que la Région devienne à la fois autorité organisatrice pour le transport scolaire et les lignes d'autocar auparavant départementales et collectivité chef de file pour la coordination des réseaux de transport.

L'État de son côté est autorité organisatrice pour les dessertes SNCF Intercités conventionnées. Par contre la SNCF dispose de l'autonomie de gestion « à ses risques et périls » pour ses dessertes TGV.

Enfin depuis l'adoption de la loi Macron, un régime de libre concurrence a été instauré pour les dessertes autoroutières par autocar à plus de 100 km.

C'est une nécessité stratégique pour construire un ensemble à trois têtes qui acquiert un poids, un rayonnement, une attractivité au niveau national et européen, pour construire la métropole normande dont la nouvelle Normandie a besoin. C'est aussi plus prosaïquement, plus immédiatement, la condition impérative pour que les partages de compétences qui se mettent en place fonctionnent correctement. C'est pourquoi nous l'avancions dans la discussion au premier rang, contrairement à tout ce qui s'est fait jusqu'alors.

La construction de la nouvelle Normandie se joue en partie sur cette question. La question de la bonne liaison à Paris est importante, mais la

réussite de la fusion régionale impose de faire des liaisons Caen-Rouen-Le Havre la première priorité.

Il faut sortir les liaisons Caen-Rouen et Caen-Le Havre actuelles de la médiocrité pour la première et de l'indigence pour la seconde dans lesquelles elles végètent.

En ce qui concerne Caen-Rouen, les fréquences sont trop rares, les arrêts intermédiaires trop nombreux et les temps de trajet trop longs.

Comme pour beaucoup de lignes, les temps de trajet ont été détendus sans raison et il n'y a plus aucune relation en moins de 1h30 alors qu'il en existait auparavant (meilleur temps en 1h27 en 2007 contre 1h33 aujourd'hui). Pour cette

LES UNIONS TARIFAIRES ALLEMANDES

Contrairement à la France, où l'intégration tarifaire est limitée au cas unique de l'Île-de-France, le territoire allemand est quasi totalement couvert par des unions tarifaires à l'intérieur desquelles les habitants disposent d'un système de déplacement local intégré et unifié sur le plan tarifaire, quels que soient le mode, l'entreprise ou l'autorité organisatrice de transport.

Le territoire de chaque union tarifaire correspond grosso modo à une aire urbaine dans un pays densément urbanisé. À l'intérieur, réseaux urbains, réseau ferroviaire régional et réseaux d'autocars locaux sont articulés et l'offre généralement cadencée est étroitement coordonnée selon un principe « hydrographique » de lignes principales et de lignes affluentes.

À l'intérieur de ce territoire, la clientèle n'a besoin que d'un seul titre de transport pour se déplacer. Qu'elle prenne un billet (déplacement occasionnel) ou un abonnement (déplacements répétés), elle peut emprunter sans problème n'importe quel mode et passer d'un réseau urbain à un réseau suburbain ferroviaire ou routier en toute liberté.

Le principe de tarification est la plupart du temps zonal selon deux modalités :

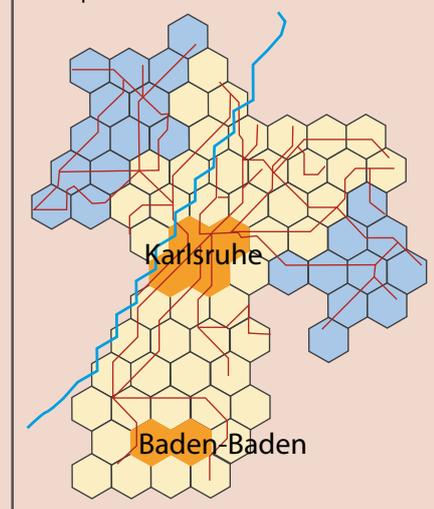
- l'un auréolaire, comme jusqu'à récemment en Île-de-France, avec des auréoles concentriques à partir du pôle urbain majeur ;
- l'autre alvéolaire, comme des nids d'abeille, lorsque l'espace est multipolarisé (cf. carte ci-contre : l'exemple de Karlsruhe).

Dans les deux cas, la tarification est variable selon le nombre de zones choisi par le client.

Dans les espaces périurbains intermédiaires, multipolarisés, les habitants peuvent choisir la tarification d'une des deux unions tarifaires à laquelle ils sont rattachés (en bleu sur la carte).

Avec la réforme territoriale, la Région devenant autorité organisatrice à la fois pour les dessertes TER et les dessertes par autocars départementaux, il se présente une occasion unique de créer ce type d'organisation performante et attractive, en s'appuyant sur la démarche *atoumod* déjà esquissée au moins pour la desserte de l'ensemble de l'espace métropolitain multipolarisé normand dans les aires urbaines du triangle Caen-Rouen-Le Havre, englobant les pôles urbains intermédiaires comme par exemple Évreux, Lisieux, Louviers...

Tarification selon une structuration alvéolaire : l'exemple de Karlsruhe



liaison également, augmenter significativement les fréquences à parc de matériel et effectifs de conducteurs constants doit être possible avec comme objectif, grâce aux recettes procurées par l'augmentation du trafic, de ne pas augmenter le déficit actuel malgré une desserte portée à une douzaine d'allers-retours.

Sur cette douzaine d'allers-retours il doit y avoir place pour deux ou trois relations avec un ou deux arrêts intermédiaires, voire sans aucun arrêt intermédiaire, permettant d'abaisser le temps de trajet à 1h15/1h20.

En ce qui concerne Caen-Le Havre, bien qu'il s'agisse d'une ligne d'autocar sur autoroute, le même constat d'une insuffisance de productivité peut être fait que pour le rail : matin et soir à l'heure de pointe, 2 cars et 2 conducteurs sont simultanément mobilisés, étant sous-utilisés le reste de la journée. Avec un temps de trajet de 1h30, il est possible d'envisager une desserte cadencée de 7 allers-retours par jour (un départ toutes les 2 heures) à parc de matériel identique et effectif de conducteurs légèrement augmenté.

Outre les arrêts actuels du Pont de Normandie et de Honfleur, l'aménagement d'un arrêt à Pont-l'Évêque le long de l'autoroute A13, à l'instar de ce qui s'est fait sur l'A10 en Île-de-France serait à envisager.

En cas de succès commercial, le passage à une douzaine d'allers-retours comme sur Caen-Rouen constituerait une seconde étape pour l'amélioration de cette liaison.

La relation Rouen-Le Havre est de loin la meilleure des trois liaisons entre les pôles métropolitains normands, tant sur le temps de parcours que sur les fréquences. Elle peut néanmoins faire l'objet d'une amélioration dans le cadre d'une nouvelle desserte Paris-Rouen-Le Havre.

Deuxième priorité : désenclaver toute la Normandie

Une politique ferroviaire de désenclavement et d'irrigation du territoire adaptée aux réalités normandes est le deuxième point majeur. Relier correctement la Normandie à Paris, aux aéroports et aux grandes gares est un besoin vital.

LIGNES NOUVELLES ET DESSERTE CADENCÉE EN SUISSE

Dans le cadre de leur projet Rail 2000 visant à la généralisation d'une desserte cadencée horaire sur l'ensemble du territoire à partir d'une dizaine de nœuds principaux, les chemins de fer suisses ont défini une politique d'amélioration raisonnée des infrastructures, afin d'augmenter leur capacité et de réduire à moins d'une heure les temps de parcours entre les nœuds principaux du réseau.

Des raccordements et des tronçons de lignes nouvelles ont été construits uniquement là où les temps de parcours requis entre les nœuds ne pouvaient pas être atteints par les seules améliorations de l'exploitation mais aussi sur les tronçons saturés.

Le plus emblématique d'entre eux est constitué par le tronçon Mattstetten-Rothrist sur la ligne Berne-Zurich. Long de 45 km, parcourable à 200 km/h, il a été mis en service en 1994 et a permis de réduire le temps de trajet Berne-Zurich des Intercités suisses à moins d'une heure. Cette ligne nouvelle, d'une longueur proche d'un futur tronçon La Défense-Mantes, symbolise la doctrine suisse d'amélioration concertée de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires mises au service d'une démarche commerciale offensive permettant au rail de conquérir des parts de marché là où la construction de lignes à très grande vitesse n'est pas rentable ou géographiquement pertinente.

Les trains Intercités directs quittant un nœud principal arrivent ainsi dans un autre nœud juste à temps pour donner ou relever les correspondances des trains qui y convergent à heure fixe et élargissent l'éventail des relations possibles.

C'est l'exact enjeu d'une réduction du trajet direct Paris-Rouen à moins d'une heure et du trajet Paris-Caen semi-direct et Paris-Le Havre à moins de deux heures.

C'est aussi une source de productivité en réduisant le nombre de rames nécessaires pour assurer une desserte cadencée à l'heure ou aux deux heures.

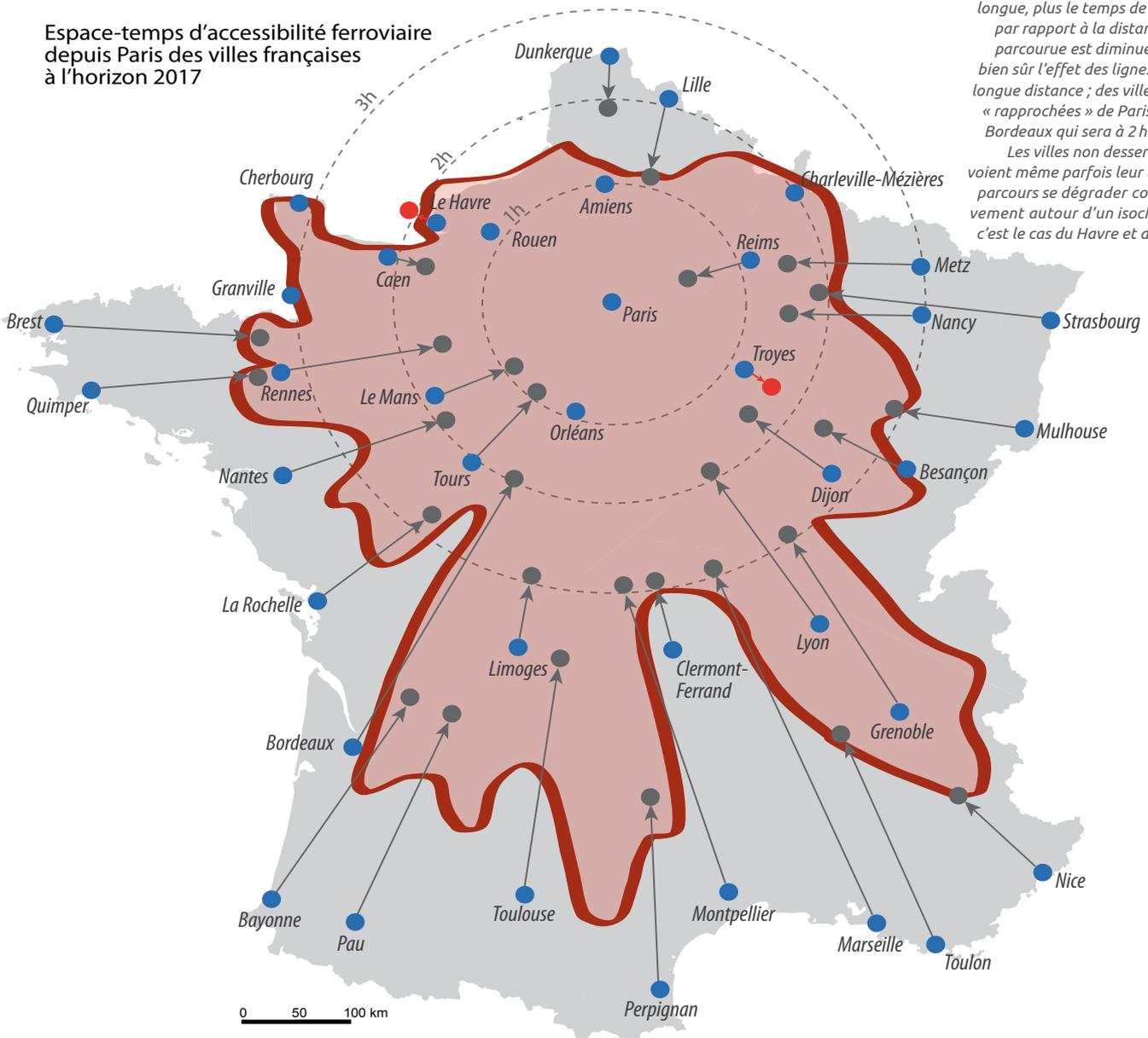
La qualité de cette liaison si on la compare sur plusieurs décennies avec celles des autres régions s'est substantiellement dégradée (cf. carte ci-dessous).

De façon relative, la Normandie s'est « éloignée » de Paris. Il y a nécessité de remédier à cette situation sans attendre la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie. Il est impossible que rien ne change substantiellement avant cet horizon lointain. Il est possible d'introduire des améliorations significatives sans qu'elles soient

démessurément coûteuses. Le développement du territoire est en jeu.

Il apparaît nécessaire de lever les menaces récurrentes qui pèsent sur les dessertes grandes lignes « classiques » délaissées par la SNCF depuis de nombreuses années, quoiqu'elle en prétende, en réglant le problème du raccordement du réseau normand national autrement que par l'attente de la réalisation hypothétique et toujours repoussée d'une ligne à grande vitesse intégrale Paris-Normandie.

Espace-temps d'accessibilité ferroviaire depuis Paris des villes françaises à l'horizon 2017



PHE-MESTRANS, 2015.

Lecture

Cette carte montre la rétraction de l'espace-temps (rapport entre la distance et le temps de parcours) entre les villes françaises et Paris à l'horizon de 2017. Plus la flèche est longue, plus le temps de parcours par rapport à la distance réelle parcourue est diminué. On voit bien sûr l'effet des lignes TGV sur longue distance ; des villes se sont « rapprochées » de Paris, comme Bordeaux qui sera à 2h de Paris. Les villes non desservies ainsi voient même parfois leur temps de parcours se dégrader comparativement autour d'un isochrone 2h, c'est le cas du Havre et de Troyes.

Un rattrapage indispensable pour les liaisons entre Paris et la Normandie

En dépit du fait que les études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) sont lancées, à moyen terme la Normandie restera la seule région française à dépendre totalement pour sa desserte ferroviaire de trains classiques circulant sur le réseau historique. En effet, avec un montant d'investissement évalué, avec les travaux connexes, à 7,5 milliards d'euros, les premières sections prioritaires du tracé projeté de la LNPN ne seront au mieux réalisés qu'à l'horizon 2025-2030. Ce sera heureux si le financement de la section La Défense-Mantes, qui représente à lui seul près de 5 milliards d'euros, et est absolument indispensable au rétablissement définitif de bonnes conditions de desserte sur les radiales vers Cherbourg et Le Havre, est bouclé à temps pour tenir ce délai.

Cette dépendance vis-à-vis du réseau historique et des dessertes classiques conduit à faire du maintien quasi intégral des dessertes Intercités actuelles un impératif. À cet égard, il est assez sidérant de voir que la commission Duron ait pu préconiser une réduction des fréquences Paris-Cherbourg, Paris-Granville et Paris-Le Havre. Ce qui devrait être pris en compte est l'étude détaillée des coûts avancés par la SNCF et sa discussion, l'optimisation des liaisons et le regain de rentabilité par l'augmentation de fréquentation plutôt que la suppression de services qui font entrer dans une spirale de décreue qui ouvre la voie à une désaffection des utilisateurs et des suppressions ultérieures.

Renforcer les fréquences et développer le cadencement

C'est au contraire un renforcement des fréquences qu'il faut préconiser sur les axes majeurs, avec un principe de cadencement le cas échéant, tenant compte du potentiel de trafic : cadencement horaire pour Paris-Caen et Paris-Le Havre et desserte rythmée avec un espacement d'environ deux heures pour Paris-Cherbourg (passage de 7 à 8/9 allers-retours) et Paris-Granville (passage de 5 à 7/8 allers-retours).

Il est à noter que sur Caen-Tours, où les Intercités sont en complémentarité avec les TER Caen-Le Mans, la desserte est de 8 à 10 allers-retours

par jour pour un potentiel relativement limité. Par comparaison cela montre également l'indigence des relations TER Caen-Rennes (3 allers-retours) qui sont aussi à renforcer (au moins 5 allers-retours).

Il est impératif que les acteurs régionaux obtiennent de l'État, autorité organisatrice des Intercités et de la SNCF, son exploitant ferroviaire, la garantie de la pérennité des dessertes Intercités normandes dans la négociation qui va être menée d'ici juin 2016.

Ceci conduit à une question d'importance : la capacité d'expertise des régions indépendante de la SNCF. Elle était déjà nécessaire, elle devient indispensable. La chose est difficile mais les compétences qu'ont à exercer les Régions, le contexte du problème transport, les intérêts qui ne sont pas les mêmes, y portent fortement.

La qualité du service est le ressort de l'augmentation de fréquentation et des équilibres financiers

Améliorer la qualité de la desserte tout en réduisant le déficit annoncé, voire pour les deux radiales majeures de Cherbourg et du Havre, en renouant avec un bénéfice d'exploitation, constitue un objectif réaliste. Il en va de la crédibilité de la SNCF et de la confiance que l'on peut continuer à lui faire en tant qu'exploitant ferroviaire. L'augmentation des fréquences doit être permise par le biais d'une amélioration de la productivité du matériel et du personnel ; retrouver une qualité de service perdue est une nécessité pour fidéliser et faire croître la clientèle. Il faut s'inspirer de la doctrine suisse d'exploitation des lignes classiques qui a réussi à concilier fréquences et efficacité de l'exploitation, et où les investissements d'infrastructure réduisant les temps de parcours ont été conçus pour améliorer cette efficacité. La qualité de la liaison c'est aussi le confort, la propreté, les services à bord, les connections aux réseaux de télécommunications.

La Défense-Mantes à grande vitesse ... priorité pour la Normandie

La réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse et non à très grande vitesse entre La Défense et l'aval de Mantes, représente une priorité absolue. Elle est seule à même de régler les problèmes de régularité des Intercités parcourant

la ligne surchargée de trains de banlieue entre Paris-Saint-Lazare et Mantes. Grâce à une vitesse limite portée à 200/220 km/h, elle est seule à même de réduire le temps de trajet Paris-Le Havre et semi-direct Paris-Caen à moins de deux heures ainsi que Paris-Rouen direct à moins d'une heure, source de productivité pour une desserte cadencée à l'heure sur ces trois liaisons.

Troisième priorité: connecter et irriguer tout le territoire sans fractures

Le troisième point majeur est de veiller à une irrigation correcte de l'ensemble du territoire régional.

Cela passe tout d'abord par une meilleure articulation entre les réseaux urbains, départementaux et régionaux dans le périmètre des aires urbaines de la métropole normande Caen-Rouen-Le Havre.

La réunification normande et la nouvelle répartition des compétences entre collectivités territoriales prévue par la loi NOTRe est l'occasion d'améliorer substantiellement l'articulation entre réseaux urbains et réseaux routier et ferroviaire de transport collectif qui vont relever dorénavant de la compétence régionale. Cela offre une occasion unique de promouvoir une offre intermodale à l'échelle des bassins de vie, unifiant sur les plans technique et tarifaire des offres qui jusqu'à aujourd'hui sont restées émietées. Ce qui est la règle en Allemagne Fédérale est l'exception en France: seule l'Île-de-France en effet a unifié ses dessertes sur l'ensemble de son territoire; dans aucune autre région cela n'a été le cas, au mieux des tarifications combinées se sont ajoutées aux tarifications préexistantes urbaines, départementales et régionales.

Il serait souhaitable que dans les aires urbaines comprises dans le triangle métropolitain Caen-Rouen-Le Havre, soit instaurée une organisation unifiée des déplacements avec une tarification zonale ou comme c'est appelé « en nid d'abeilles » multimodale (voir encadré p. 6) offrant la possibilité pour les espaces intermédiaires d'opter pour des formules d'abonnement vers le pôle métropolitain de leur choix.

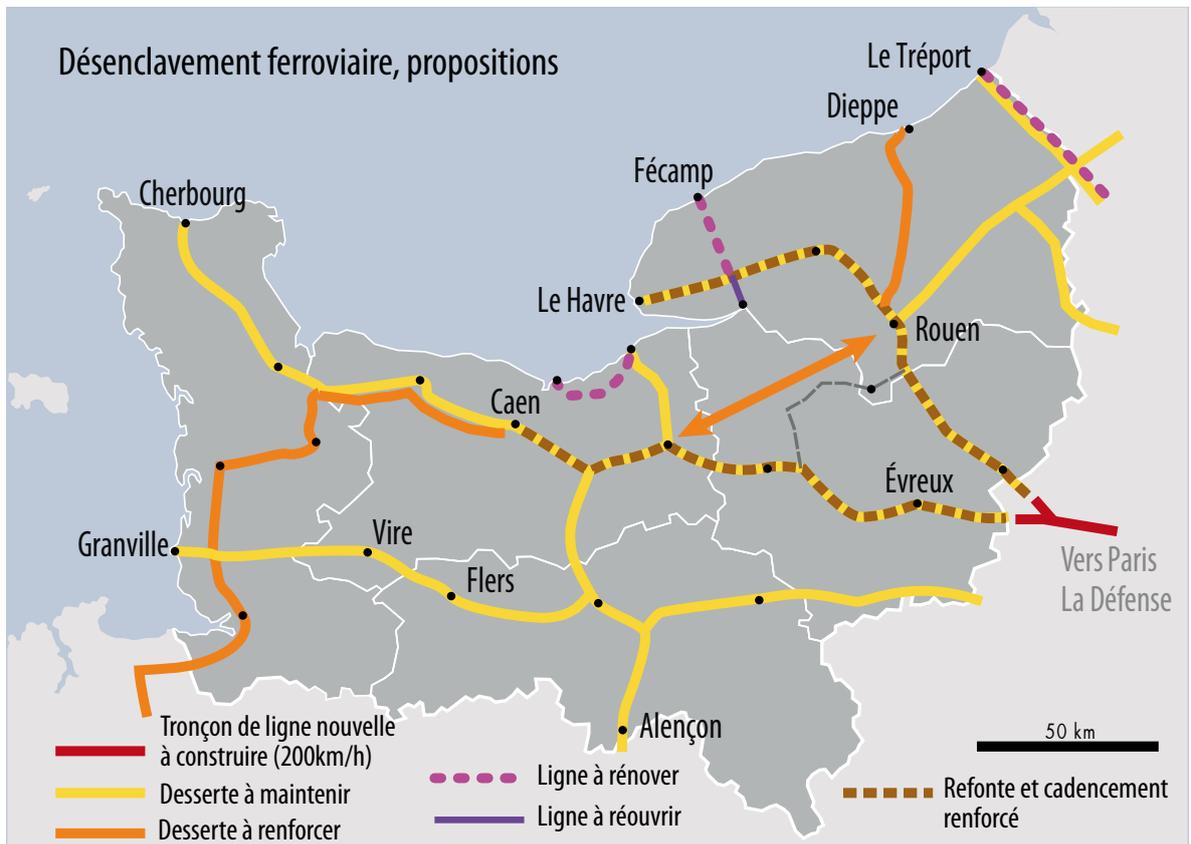
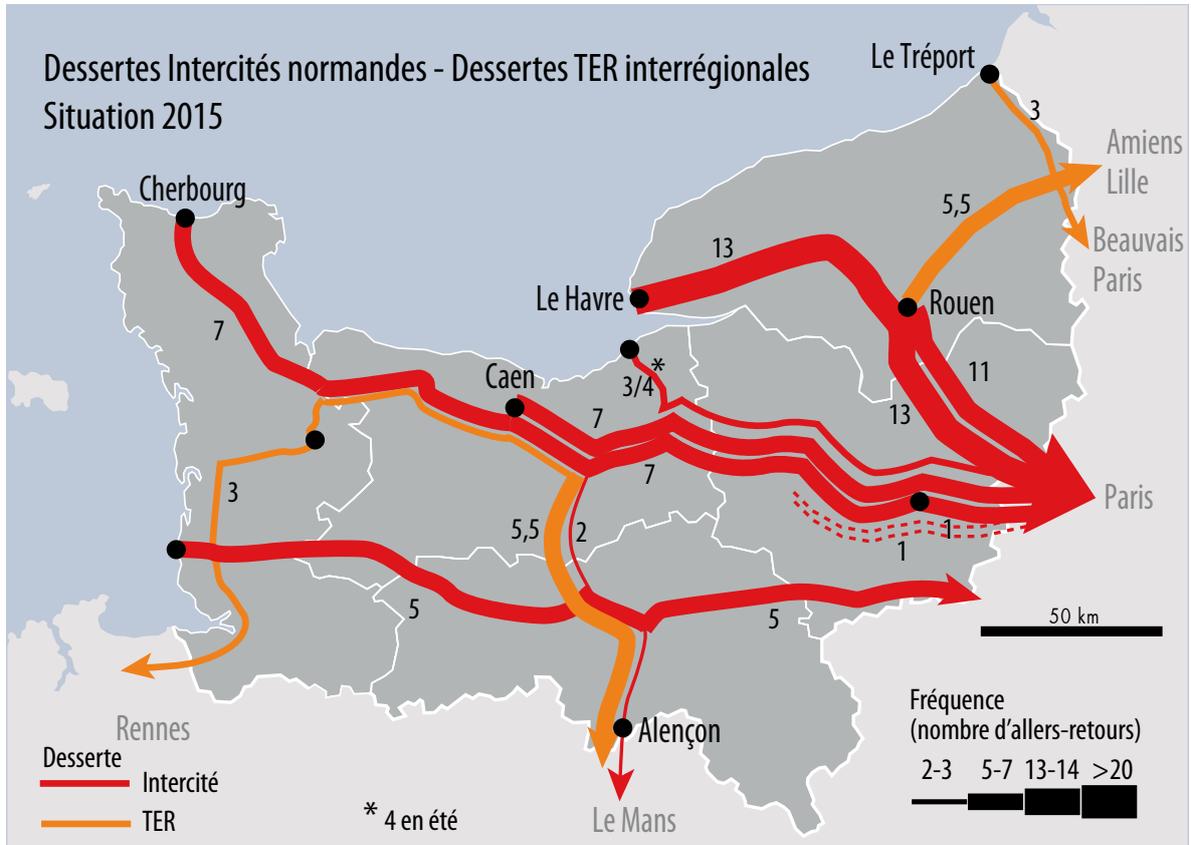
Le changement de contexte institutionnel qui se produit actuellement est une occasion unique à saisir. C'est aussi l'occasion de lancer ou de relancer des lignes ferroviaires périurbaines comme par exemple Bréauté-Beuzeville-Lillebonne, dans le périurbain havrais, électrifiée et en excellent état, de parachever des liaisons cadencées Bayeux-Caen, Lisieux-Caen. sans oublier les deux lignes Bréauté-Fécamp et Deauville-Dives dont la modernisation est nécessaire pour en assurer la pérennité.

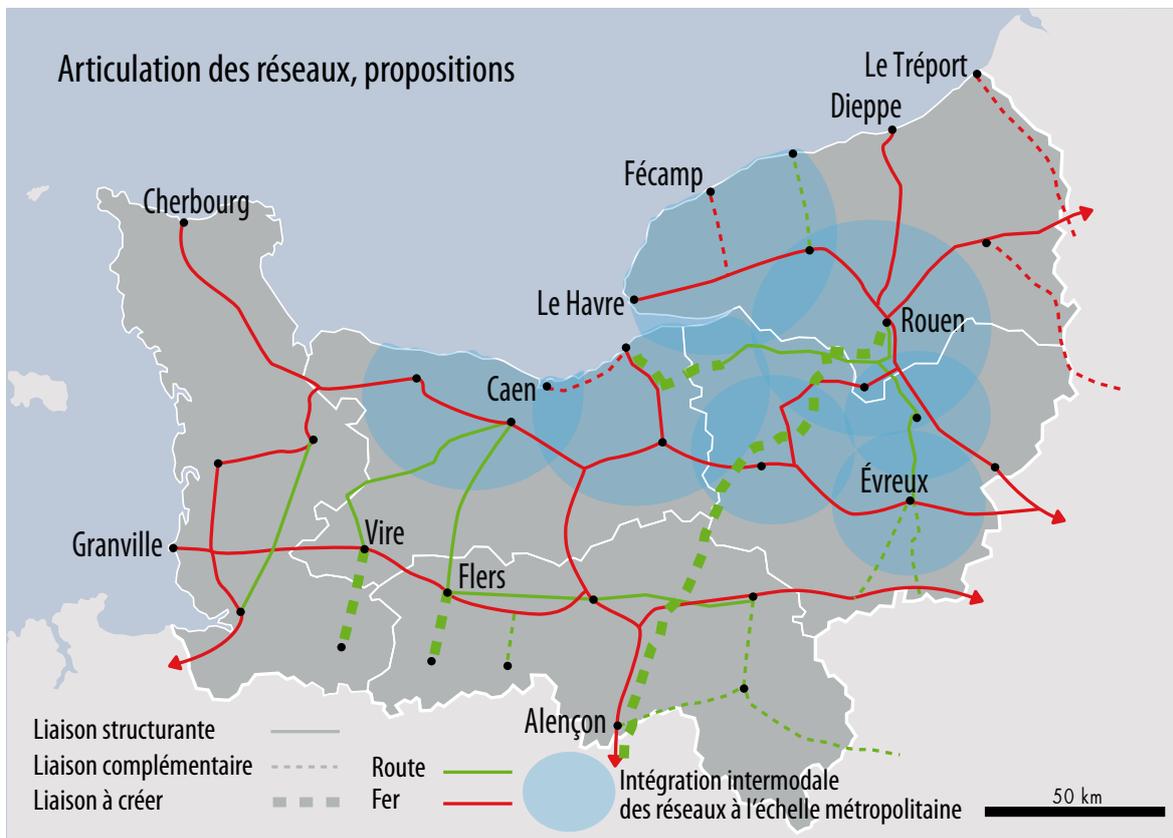
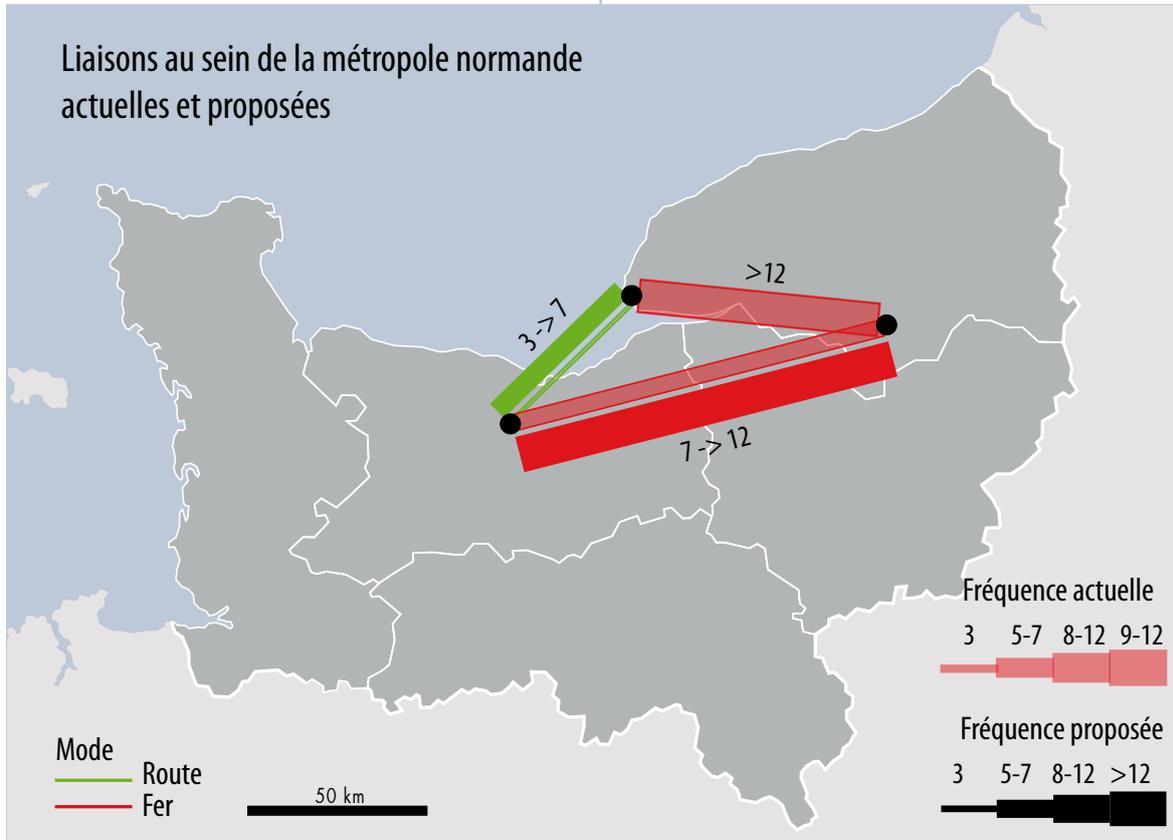
Ainsi la modification substantielle de l'articulation des réseaux urbains, départementaux et régionaux d'une part faciliterait l'intégration des déplacements à l'intérieur des trois aires urbaines constituant la « métropole-parc », et d'autre part assurerait une irrigation correcte de l'ensemble du territoire régional et du réseau urbain qui l'anime. Cela permettrait de faire passer l'intermodalité du discours à la réalité et de promouvoir un développement effectif de la multimodalité dans les pratiques de mobilité des Normands.

Des villes moyennes aux grands réseaux

Une large fraction de l'espace régional est située en dehors des territoires métropolitains et animée par un semis de villes moyennes et petites, notamment dans la Manche et l'Orne. Il est absolument nécessaire de les raccorder correctement aux grandes villes, à la métropole normande et aux grandes radiales ferroviaires structurantes.

La géographie ferroviaire fait ainsi par exemple dépendre le semis des petites villes de la vallée de la Bresle de la radiale Paris-Beauvais-Le Tréport, relevant de la région Nord-Picardie et totalement négligée par la SNCF. Le maintien d'une desserte ferroviaire avec une offre améliorée au lieu des trois allers-retours actuels, avec un bon raccordement sur la transversale Amiens-Rouen et une liaison directe avec Paris sans changement à Beauvais constituent un objectif symbolisant la volonté des responsables normands de n'abandonner aucun territoire non métropolitain.





Dans une majorité des cas, ce raccordement dépend des liaisons par autocars. Pour certaines d'entre elles, la qualité de la desserte est très correcte, au moins sur le plan des fréquences et parfois sur le plan des temps de parcours. Entre Caen et Vire, par exemple, le réseau départemental du Calvados propose 5 allers-retours quotidiens dont 1 express quotidien.

Ne pas créer de barrières, stimuler les relations avec les régions proches

La réunification normande et l'extension des compétences de la Région fournissent l'occasion en partenariat avec les conseils départementaux de renforcer l'armature des lignes d'autocars innervant la région en profitant des facilités nouvelles à concevoir des dessertes franchissant les anciennes limites régionales et les limites départementales.

À titre d'exemples, la ligne Caen-Vire pourrait être prolongée ou mieux articulée avec la ligne Saint-Hilaire-du-Harcouët-Mortain-Vire, celle de Caen à Flers avec celle de Domfront à Flers. La ligne Avranches-Saint-Lô (4 allers-retours) pourrait être partiellement renforcée entre Avranches et Villedieu-les-Poêles pour améliorer les correspondances avec la radiale Granville-Paris.

Il convient de réaffirmer que le principe de transfert de la compétence départementale à la région en matière de lignes d'autocars ne doit absolument pas conduire à négliger la satisfaction des besoins de déplacements locaux et de désenclavement des petites villes les plus excentrées. À nouveau à titre d'exemple, on peut citer l'est du département de l'Orne avec les villes de Mortagne-au-Perche et Bellême qui ont besoin du maintien d'un raccordement à la fois vers Alençon, vers l'Aigle ou vers Nogent-le-Rotrou (région Centre). Il ne faudrait surtout pas que la remontée du pouvoir de décision au niveau régional et l'affirmation des grandes villes se traduisent par une négligence dédaigneuse des besoins de déplacements de ces territoires majoritairement ruraux, à l'instar des directions parisiennes qui jugent inutile que les Intercités desservent Verneuil-sur-Avre ou Briouze.

La qualité du maillage de l'espace régional peut être également améliorée en profitant de la nouvelle possibilité d'établir des liaisons par autocar sur autoroute. Outre Caen-Le Havre non desservi par la voie ferrée, une liaison Rouen-Alençon ou Rouen-Le Mans par l'autoroute A28 offrirait une nouvelle liaison sur un axe dépourvu de desserte ferroviaire compétitive (Rouen-Le Mans s'établissant par correspondance à Mézidon entre les trains Rouen-Caen et Caen-Le Mans).

Plutôt que de laisser se développer entre Caen et Rennes une concurrence frontale entre les TER et une ligne d'autocar sur autoroute, c'est à une politique de développement complémentaire de l'offre ferroviaire et routière qu'il serait souhaitable de donner une priorité. Il convient de faire remarquer compte tenu de la vitesse-limite des autocars, que la vitesse commerciale d'une ligne de car sur autoroute n'est que de 70 à 80 km/h sans arrêts intermédiaires et que de 50 à 60 km/h avec des arrêts dans les centres des villes intermédiaires. Une liaison Caen-Rennes par l'autoroute A84 demandera entre 2h30 et 3h, temps comparable au temps ferroviaire qui fait un détour par Coutances et Dol-de-Bretagne et dessert au moins 7 arrêts intermédiaires. Caen-Rennes et Caen-Le Mans faisant plus de 100 kilomètres, la concurrence par autocars sur autoroute permise par la nouvelle loi Macron est théoriquement libre. La région se devra d'être vigilante pour que cela ne remette pas en cause la pérennité des liaisons ferroviaires Caen-Rennes et Caen-Le Mans-Tours.

L'essentiel est que les connections avec les métropoles régionales les plus proches et les bassins de vie limitrophes de la Normandie facilitent les échanges, donc le développement, que les habitants et tous ceux qui portent les activités du territoire de l'ensemble de la Normandie puissent accéder à la Métropole Normande et aux grands réseaux. C'est là que se joue le délaissement ou le dynamisme.

LES TRANSPORTS : UN ENJEU MAJEUR POUR LA NORMANDIE

Ces propositions sont faites pour être débattues. L'impasse ne peut être faite sur cette question majeure de la nouvelle Normandie : mieux connecter au monde, mieux connecter à Paris, mieux relier aux régions proches, mettre les liaisons Caen-Rouen-Le Havre au niveau de l'ambition nécessaire pour la Métropole Normande du siècle qui s'ouvre et des besoins immédiats entre les villes, mieux irriguer tout le territoire pour lui donner les moyens de son dynamisme.

La question du transport des personnes, la mobilité facilitée constituent l'armature de la vie et du développement d'un territoire, à la fois son squelette, son système circulatoire et son système nerveux. C'est pourquoi cette question prend une telle place dans les préoccupations des habitants, des acteurs du développement et des responsables de la vie publique. Dans les années récentes, en Haute comme en Basse-Normandie, c'était une question forte, aujourd'hui elle acquiert une dimension plus importante encore : c'est une des conditions de réussite de la fusion des régions et du développement de la Normandie.

Lexique

1. AUTORITÉ ORGANISATRICE (A.O.)

Collectivité territoriale ayant compétence pour organiser et exploiter ou faire exploiter un service public de transport collectif régulier de voyageurs.

2. TRANSPORT PUBLIC

Mode de transport mis à la disposition du public et librement accessible selon une tarification préétablie. Les lignes de transports collectifs mais aussi les taxis sont des transports publics.

3. TRANSPORT COLLECTIF

Mode de transport assurant collectivement le déplacement des voyageurs dans des véhicules spécialisés : avion, train, métro, tramway, autobus, autocar, funiculaire, téléphérique...

4. TER

Transport Express Régional ou Train Express Régional. Dessertes SNCF ferroviaires ou routières conventionnées par les Conseils Régionaux dont le déficit est couvert conjointement par l'État et les Régions concernées.

5. INTERCITÉS

Dessertes voyageurs SNCF, radiales ou transversales par trains classiques de jour ou de nuit conventionnées par l'État qui en définit le contenu et en couvre le déficit comptable annoncé.

6. INTERMODALITÉ

Coordination et articulation technique et commerciale des modes et des réseaux de transports collectifs de voyageurs pour faciliter le transit et la rupture de charge des voyageurs d'un mode ou d'un réseau à l'autre.

7. MULTIMODALITÉ

Utilisation par un voyageur de plusieurs modes ou réseaux de transport successifs, soit pour effectuer un même déplacement, soit en changeant de mode d'un déplacement à l'autre.

8. LNPN

Ligne Nouvelle Paris-Normandie, projet de ligne nouvelle à grande vitesse de Paris-La Défense vers Rouen, Caen et Le Havre.

9. COMMISSION DURON

Commission créée à l'initiative du Gouvernement en novembre 2014 sous la présidence de Philippe Duron, député du Calvados, chargé de faire des propositions sur l'avenir des trains Intercités. Rapport remis le 25 mai 2015.

10. LOI MACRON

Loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite Loi Macron, du nom du Ministre porteur du projet, prévoyant notamment la libéralisation de la concurrence pour les lignes d'autocars entre grandes villes à plus de 100 km.

Comme les cinq Bulletins précédents, ce sixième Bulletin réalisé par le groupe des QUINZE GÉOGRAPHES des trois universités normandes a pour ambition de contribuer à des débats ouverts et constructifs portant sur la réunion des deux Normandie en une seule région et sur les enjeux concernant sa future métropole.

Les informations qu'en une douzaine de pages ces Bulletins rassemblent appellent bien évidemment des nuances, des compléments, des mises au point, voire des critiques. Les points de vue que nous pouvons émettre, en toute indépendance, n'engagent que nous. Nous sommes, cela va de soi, ouverts à toutes remarques susceptibles d'enrichir les débats que soulève la réforme territoriale en cours.

Vous pouvez faire part de vos remarques à nos contacts dans chacune des trois universités, qui transmettront aux autres membres du groupe des Quinze Géographes.

Quinze géographes

Depuis avril 2011, douze géographes des universités de Caen, de Rouen et du Havre ont pris l'habitude de se réunir régulièrement afin de mettre en commun leur expérience et leur réflexion sur la Normandie et ses habitants, les problèmes du présent, les risques du futur, la division qui caractérise cette région. Ils ont publié aux éditions OREP en avril 2012 un livre, *La Normandie en débat* qui développe leurs premières conclusions. Un constat sévère : une longue crise persistante en Normandie, de grands risques à venir. Un projet : l'unification des deux petites régions de Haute et de Basse-Normandie afin de faire poids face à toutes les difficultés et d'entraîner les forces vives d'une grande région dans une nouvelle dynamique.

Dans cette perspective que stimulent les projets présidentiels et gouvernementaux de réforme régionale et de simplification territoriale, les douze géographes ont conscience qu'un des obstacles à une unification, sans doute le principal, tient dans le choix d'une future capitale régionale. Le problème, difficile en soi, est relancé, mais non simplifié, par le phénomène dit de métropolisation et de ses effets particuliers en Normandie. En conséquence, les Douze ont décidé de poursuivre leurs réflexions en l'organisant autour de ce thème : une métropole normande à inventer.

Les douze géographes se distinguent par une grande diversité d'âges, de spécialités et d'opinions. Mais après approfondissement, leurs réflexions se caractérisent par un très fort consensus entre eux. S'il devait y avoir divergences sur certains points, il est convenu qu'elles seraient indiquées. Pour se renforcer, ils ont décidé de faire appel à deux jeunes collègues et à un troisième plus chevronné. Les douze géographes sont donc devenus les Quinze. Leurs travaux seront publiés sous forme de plusieurs « Bulletins » comme celui-ci jusqu'aux élections régionales prévues en 2015 afin de susciter un débat.

Arnaud Brennetot, Université de Rouen

Madeleine Brocard, Université du Havre

Pascal Buléon, Université de Caen

Michel Bussi, Université de Rouen

Pierre-Henri Emangard, Université du Havre

Anne-Marie Fixot, Université de Caen

Armand Frémont, Université de Caen

François Gay, Université de Rouen

Gérard Granier, Université de Rouen

Yves Guermond, Université de Rouen

Robert Hérin, Université de Caen

Bruno Lecoquierre, Université du Havre

Lilian Loubet, Université du Havre

Sophie de Ruffray, Université de Rouen

Patricia Sajous, Université du Havre

Contacts :

Le Havre : Bruno Lecoquierre, bruno.lecoquierre@univ-lehavre.fr

Rouen : Arnaud Brennetot, arnaud.brennetot@univ-rouen.fr

Caen : Pascal Buléon, pascal.buleon@unicaen.fr

Cartes, conception, réalisation : Pierre-Henri Emangard, Frédérique Turbout

Maquette et mise en page : Anne Lacherez, MRSH Caen, 2015

Vous pouvez consulter ce numéro aux adresses suivantes : <http://www.unicaen.fr/recherche/mrsh/metropoleAinventer>

<http://www.umr-idees.fr/>

<http://irihs.univ-rouen.fr/>

Travaux réalisés et publiés avec le soutien de :



LE BULLETIN

Numéros parus

N°1, avril 2014 : Une métropole qui n'existe pas...

N°2, juin 2014 : Inventer la métropole normande

N°3, octobre 2014 : La métropole Caen-Le Havre-Rouen, capitale de la Normandie

N°4, décembre 2014 : Quelle Normandie hors métropole ?

N°5, juin 2015 : Un nouvel imaginaire à construire

LE LIVRE

La Normandie en débat

