



## Quelques réflexions relatives au projet de LGV Normandie.

FNAUT Haute Normandie [fnaut276@orange.fr](mailto:fnaut276@orange.fr)

CESER HN 25 01 2011

### **1. La Haute Normandie a besoin de nouvelles infrastructures ferroviaires, plus performantes, mais les caractéristiques des futures « Lignes Normandes » devront se montrer sensiblement différentes de celles des LGV existantes (Paris – Lyon, Paris – Lille...).**

Le TGV, tel que nous connaissons, est un système global qui intègre une infrastructure dédiée (la « LGV »), des rames spécifiquement conçues pour la pratique de la grande vitesse, et un mode de commercialisation visant à optimiser le remplissage des trains, mais soumettant les usagers à la contrainte d'une réservation. Son créneau de pertinence s'est ainsi établi sur les liaisons interilles à longue distance.

La ligne normande la plus fréquentée (Paris – Rouen – Le Havre) met en jeu des distances bien trop courtes pour que la pratique de la très grande vitesse (350 km / h) puisse y apporter des gains de temps significatifs. Et ce d'autant plus qu'un examen attentif des potentiels de trafic exige que tous les trains Paris – Le Havre observent un arrêt à Rouen, la plupart des flux situés en aval étant orientés vers la préfecture régionale.

La structure multipolaire du territoire à desservir nécessite en outre que soit maintenue et même développée la desserte de plusieurs localités moyennes intermédiaires (Vernon, Val de Reuil / Louviers, Yvetot, etc...) qui structurent le territoire régional et dont les gares irriguent des bassins versants très fortement peuplés, mais dont la multiplicité et le rapprochement sont incompatibles avec le mode d'exploitation d'un TGV.

Autre écueil, les conditions d'accès aux dessertes TGV, fondées sur la pratique de la réservation obligatoire, seraient très contraignantes, notamment pour les navetteurs Paris – Rouen qui ont pris l'habitude d'utiliser au quotidien les trains de « grandes lignes » à la manière de TER, sans contrainte sur le choix de l'horaire. A n'en point douter, l'offre commerciale TGV serait alors perçue comme une régression, une perte de liberté.

De toute évidence, les usagers normands du train ont besoin de services ferroviaires modernisés et fiabilisés, mais le TGV, sous la forme que nous lui connaissons, n'est visiblement pas la solution la mieux adaptée.

### **2. Le projet « Lignes Normandes » devra être élaboré à partir d'une analyse affinée des besoins des territoires et des usagers.**

Lors des débats publics relatifs aux grands projets d'infrastructure, il n'est pas rare que la plus grande partie de la réflexion et des controverses porte sur les avantages et inconvénients des différentes variantes de tracé. Les impacts réels sur la vie quotidienne des usagers sont alors relégués au second plan, voire occultés. Puisse une hiérarchisation inverse des priorités inspirer la réflexion relative au projet « Lignes normandes ».

Certes les objectifs poursuivis ne sauraient se réduire à la seule réparation des insuffisances du réseau actuel, vivement dénoncées par les usagers : les retards chroniques, le manque de confort, l'insuffisance des fréquences. En revanche, le projet retenu devra *a minima* apporter une solution crédible à ces problèmes.

Bien évidemment il faudra prendre en compte tous les autres objectifs économiques, écologiques ou sociaux assignés au projet : désenclaver le territoire, stimuler son développement, orienter celui-ci vers la durabilité. Objectifs pour lesquels la réduction des temps de parcours pourra constituer un levier important.

Nous ne sommes donc pas opposés à la recherche de solutions tendant à rendre les liaisons plus rapides. Nous affirmons en revanche que la réduction de la réflexion à la seule question des temps de parcours, et encore plus spécifiquement à la seule durée des trajets vers Paris, constituerait une très lourde erreur.

Le bon projet sera celui qui permettra à la fois de rapprocher les grandes villes normandes de la capitale, mais aussi de rendre les dessertes plus ponctuelles et de faciliter les déplacements à l'intérieur de notre région. Le critère de vitesse est à cet égard certes important, mais il ne doit pas s'imposer aveuglément au détriment de la fiabilité du service et de l'équilibre de l'aménagement du territoire.

En clair, il serait souhaitable de gagner quelques minutes entre Paris et Rouen, Le Havre, Evreux ou Caen, mais il faudrait parallèlement que :

- les gains de temps ne soient pas anéantis par la saturation des voies aux abords de Paris ;
- les dessertes rapides ne se développent pas au détriment de celles des localités intermédiaires ;
- le nouveau réseau facilite les liaisons entre villes normandes (Rouen – Le Havre, Rouen – Caen...)
- le renforcement des infrastructures permette le développement des dessertes locales de proximité (TER).

Nous demandons par conséquent que les études qui seront diligentées prennent en compte de façon globale l'ensemble des questions de mobilité régionale et d'aménagement du territoire, sans jamais risquer de se replier sur une problématique étroitement réduite au seul choix d'un tracé de LGV.

### **3. La fréquence des futures dessertes sera déterminante**

Notre profonde conviction est la suivante : sur l'axe Paris – Rouen – Le Havre, un renforcement volontariste des fréquences apporterait bien plus d'avantages que la pratique de la grande vitesse.

A quoi servirait-il vraiment en effet d'investir plusieurs milliards d'euros pour gagner une dizaine de minutes sur un trajet d'une heure, alors que le temps d'attente du prochain train resterait aussi long qu'aujourd'hui ? Entre Rouen et Paris, il arrive de consacrer davantage de temps à attendre le départ qu'à effectuer le voyage.

Il nous semblerait particulièrement bien inspiré de suivre l'exemple donné par les réseaux d'Europe du Nord desservant d'autres corridors interurbains comparables à la vallée de la Seine, c'est à dire reliant entre elles de grandes agglomérations assez rapprochées, et irriguant au passage un chapelet de localités intermédiaires. La formule alors retenue consiste généralement en un double cadencement, permettant de faire circuler alternativement des trains intervilles et des trains de desserte régionale, selon des fréquences très soutenues : au moins un passage toutes les 30 minutes (voire toutes les 15 minutes sur certaines lignes néerlandaises). La vitesse commerciale des trains intercités reste alors modeste mais, sur ces distances relativement courtes, les pertes de temps imputables à cette caractéristique sont avantageusement compensées par la permanence du service : aux Pays Bas, on n'attend jamais le train plus de quelques minutes, et l'on gagne ainsi du temps.

Atteindre cette commodité d'usage requiert cependant d'avoir préalablement effectué des choix pertinents quant au tracé des lignes : il n'est en effet économiquement possible d'offrir des fréquences très soutenues que dans la mesure où les gares desservies apportent au réseau une fréquentation et des recettes suffisantes. D'où la nécessité de s'interdire des options de tracés très rapides, mais évitant des localités à fort potentiel. Ainsi l'hypothèse d'une ligne directe Paris – Le Havre sans arrêt intermédiaire à Rouen serait déraisonnable, l'insuffisance de son potentiel de trafic ne permettant pas d'y développer une offre de fréquence attractive.

### **4. En termes d'infrastructures, deux investissements sont absolument prioritaires.**

Notre propos ne consiste nullement à contester le principe de la construction de sections de lignes nouvelles, mais il entend rappeler, qu'au regard de leur impact sur le quotidien des usagers, deux priorités se dégagent :

- le doublement des voies entre Paris et Mantes, de sorte à séparer les flux normands et franciliens ;
- la construction de la nouvelle gare rouennaise, indispensable au développement de l'offre ferroviaire.

### **5. Les gares devront conserver une implantation résolument urbaine.**

Nous tenons enfin à rappeler notre hostilité au concept de « gare des betteraves », trop souvent mis en œuvre dans le cadre des projets LGV, et qui a maintenant montré son inadéquation aux besoins réels des usagers. Un train n'est pas un avion et une gare n'est pas un aéroport : les usages de ces outils ne sont pas les mêmes, surtout dans une région où le train est majoritairement utilisé pour des déplacements de la vie quotidienne. Pour les usagers, la force du train consiste en sa capacité d'atteindre rapidement le cœur des villes.

Tant pour les grandes agglomérations (comme Rouen) que pour les localités intermédiaires (Bernay, Yvetot) nous nous opposons à tout déplacement des gares vers des aires excentrées et difficilement accessibles, susceptibles de précariser les parcours d'approche et d'allonger la durée effective des déplacements.