

**UN TRAIN A GRANDE VITESSE**

**POUR LA (BASSE) NORMANDIE**

**AVIS**

**du Conseil Economique et Social Régional de Basse-Normandie**

**adopté à l'unanimité moins 2 abstentions**

**Séance du 14 décembre 2009**



## **UN TRAIN A GRANDE VITESSE POUR LA (BASSE) NORMANDIE**

L'année 2009 s'est révélée, du point de vue des communications ferroviaires, être une année fertile en événements, en projets et en annonces : adoption par le Conseil Régional du "Plan Rail 2020, plan ferroviaire pour la Basse-Normandie", engagements en avril dernier du Secrétaire d'Etat aux Transports relatifs au réseau ferré régional, annonce enfin par le Président de la République d'une stratégie globale d'aménagement et de développement pour le Grand Paris incluant, entre autres, un projet de TGV normand.

Ce dernier point des intentions présidentielles revêt pour la Basse-Normandie une importance majeure car il ouvre la possibilité pour la région d'avoir, enfin, dans le moyen terme une liaison ferrée à grande vitesse avec la capitale et avec le réseau européen à grande vitesse, répondant ainsi à une aspiration légitime et durable de l'ensemble des décideurs bas-normands, qu'ils soient politiques ou socio-économiques, et de la population dans son ensemble.

Pour autant, cette perspective demeure en l'état une éventualité dont il convient de lever graduellement les incertitudes et de dessiner activement les contours afin que cette infrastructure se révèle la plus favorable possible à la Basse-Normandie, à son économie et à sa population.

C'est dans cet esprit que le Président du Conseil Régional a saisi le 22 juillet dernier le Conseil Economique et Social Régional d'une demande d'avis abordant à la fois les questions de gares d'arrivée, essentielles à bien des égards, de tracés et de stratégies d'actions d'accompagnement à mettre en œuvre pour que l'arrivée du TGV en Basse-Normandie soit entourée d'une volonté et d'une recherche permanente d'efficacité.

Ce questionnement répond en effet à une double préoccupation. D'une part, le choix du tracé conditionne de façon évidente l'ampleur des retombées positives pour la région de cette infrastructure. D'autre part, la qualité des stratégies d'accompagnement déployées avant et dès la mise en service de la ligne ferroviaire à grande vitesse est un facteur non moins évident de démultiplication des effets positifs qu'une telle liaison peut engendrer.

Avant de répondre le plus précisément possible à ces interrogations, essentielles pour l'avenir économique et social de la Basse-Normandie, le CESR voudrait formuler quelques observations de façon à donner à ce projet toute sa dimension et à bien souligner l'importance des enjeux en cause.

Il convient tout d'abord de rappeler, une fois encore, que l'établissement d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre la Basse-Normandie et Paris est une revendication mainte fois soutenue par l'ensemble des décideurs régionaux tant elle est porteuse de potentialités de développement et indispensable en termes d'affichage. En effet, dans la compétition à laquelle se livrent les territoires, la disposition d'une liaison

ferroviaire à grande vitesse est un pré-requis en termes de niveau d'équipement infrastructurel. Désormais, il est dans l'ordre des choses de posséder et de proposer ce type de mode de communication aux acteurs économiques et à la population.

En revanche, le fait de ne pas en disposer est un facteur discriminant, classant de facto la région ou les régions concernées parmi celles les moins attractives.

Il faut donc saisir pleinement et sans plus tarder cette opportunité dont on peut considérer, sans risque d'erreur, qu'elle ne se représentera plus jamais. Il est ainsi impératif et vital pour la Basse-Normandie de déployer le maximum d'efforts et de cohésion pour saisir cette opportunité.

La notoriété, l'attractivité et donc les potentialités de développement de la région sont incontestablement tributaires à l'avenir de la réalisation de cette liaison à grande vitesse.

En outre, il faut non seulement œuvrer pour faire en sorte que ce projet connaisse une concrétisation mais aussi pour préparer d'une façon globale la région à sa mise en service. Même si l'ouverture d'une telle liaison ne pourrait intervenir qu'après 2020, il est nécessaire dès à présent de réfléchir et de travailler intensément sur les problématiques de tracés ainsi que sur celles ayant trait à l'organisation et à la convergence de la plupart des moyens de transports proposés en Basse-Normandie (fer mais aussi routes), à la question de l'immobilier d'habitat et d'entreprises, à l'image et la notoriété de la région, à une offre culturelle, touristique et de formations revisitée pour tirer le meilleur parti possible des opportunités offertes par une liaison TGV entre la Basse-Normandie et la capitale.

La mise en service d'une ligne ferroviaire à grande vitesse reliant Cherbourg, Caen à Paris constitue, à n'en pas douter, le chantier de la décennie à venir, chantier d'autant plus important à lancer que les délais de réflexion, de conception et de réalisation sont particulièrement contraints. Faut-il ici rappeler que le projet de Loi sur le Grand Paris est déposé depuis le mois d'octobre et que le débat public concernant le TGV Normand interviendra fin 2011, c'est-à-dire dans moins de 24 mois.

## **I. DES CHOIX STRATEGIQUES : QUELLE(S) GARE(S), QUEL(S) TRACE(S) POUR LE FUTUR TGV NORMAND ?**

Les pouvoirs publics auront à se déterminer en matière de gares et de tracés et, compte tenu de l'importance des investissements nécessités par ce projet, il est essentiel d'en rechercher l'efficacité optimale. C'est la raison pour laquelle le TGV Normand doit bénéficier de gares d'arrivée et d'un tracé qui répondent aux attentes des passagers en termes d'accès à Paris intramuros et aux grands centres d'activités d'Ile-de-France, et d'un accès au réseau européen à grande vitesse.

Les choix sont d'autant plus délicats à opérer et méritent d'autant plus de réflexion qu'ils sont en tout ou partie conditionnés ou tout du moins tributaires d'autres grands projets menés de façon concomitante. Il en va ainsi principalement de la liaison par métro automatique ou "Grand 8" et du prolongement d'Eole. Egalement, l'idée dévoilée très récemment par la SNCF de relier, par contournement complet de l'Ile de France, douze gares TGV pourrait être un autre projet particulièrement séduisant. Il est cependant dommage qu'il n'ait pas été lancé voici une dizaine d'années au moment où

la Basse-Normandie revendiquait une interconnexion au réseau TGV au travers du projet LRNV<sup>1</sup>.

Le CESR, dans cette réflexion, opérera donc une distinction entre le choix concernant une ou plusieurs gares et celui relatif au(x) tracé(s).

### **I.1. QUELLE(S) GARE(S) PARISIENNE(S) POUR OPTIMISER L'IMPACT DU TGV NORMAND ?**

Par souci de clarté, l'avis évoquera tout d'abord les gares intéressantes au premier chef la Normandie, en l'occurrence Saint-Lazare et la gare future de la Défense. Les choix seront notamment dictés par deux paramètres essentiels, à savoir la recherche d'un minimum de ruptures de charge et l'interconnexion avec le réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

La gare Saint-Lazare présente pour le TGV Normand et ses passagers l'avantage incontestable d'autoriser une arrivée dans Paris intramuros et de mettre à la disposition de ceux-ci ses possibilités multiples d'intermodalité. En revanche, cette gare est pénalisée par l'impossibilité d'offrir une quelconque interconnexion avec le réseau TGV.

La (future) gare de La Défense constituerait une autre possibilité d'accès à la capitale pour le TGV Normand, pourvu cependant qu'elle soit reliée au réseau métropolitain (sous l'Arche ou à la Folie) et surtout interconnectée au réseau TGV. Complémentaire de la gare Saint-Lazare, elle offrirait ainsi l'avantage absolu de l'interconnexion avec le réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Dans le cas contraire, le TGV Normand ne serait pas relié au réseau TGV, ce qui serait en France unique en son genre ! De surcroît, peut-on concevoir que le quartier d'affaires de La Défense, qui se veut l'égal de la City, ne soit pas connecté au réseau européen à grande vitesse ?

Il est donc indispensable, tant pour la Normandie que pour le quartier de La Défense en lui-même, que le TGV Normand soit interconnecté au réseau ferroviaire à grande vitesse européen.

Une véritable réflexion doit être engagée vis-à-vis du quartier de la Défense dans la mesure où celui-ci doit bénéficier d'une accessibilité globale. En effet, outre la gare RER et la station de métro dont il dispose déjà, il devra accueillir une gare de métro automatique et une gare du RER par prolongation d'EOLE de Saint-Lazare vers la Défense. Toujours par souci d'optimisation, il convient de positionner l'ensemble de ces gares en un même lieu c'est-à-dire sous l'Arche ou à la Folie.

Par ailleurs, la liaison entre La Défense et Roissy, assurant l'interconnexion avec le réseau TGV européen, est, rappelons-le, capitale pour le quartier d'affaires de La Défense et pour la Normandie. Trois solutions sont aujourd'hui envisagées. La première consisterait en l'utilisation par le TGV de l'infrastructure du métro automatique (à condition qu'il soit compatible, c'est-à-dire qu'il ne soit pas sur pneus) ; la deuxième correspond à l'édification d'une ligne en site propre réalisée sur l'emprise du métro automatique ; la troisième reposerait sur une ligne indépendante.

Il faut enfin évoquer, dans l'hypothèse (non souhaitable) où la nouvelle gare de la Défense ne serait pas interconnectée au réseau européen à grande vitesse,

---

<sup>1</sup> Liaison Rapide Normandie Vallée de Seine.

l'éventualité d'une autre nouvelle gare TGV localisée à Saint-Denis-Pleyel (c'est-à-dire entre La Défense et Roissy).

Enfin, cet avis ne serait pas complet s'il n'abordait la question de l'intérêt pour la Basse-Normandie des grands projets infrastructurels initialement évoqués, en l'occurrence le Grand 8 dans sa globalité, élément à part entière et constitutif du projet de Grand Paris, et le prolongement d'EOLE.

En ce qui concerne le Grand 8, ses fonctionnalités seraient nombreuses. Il autoriserait notamment la mise en relation des pôles économiques moteurs de croissance afin de favoriser les échanges entre les disciplines et les partenaires (chercheurs, créateurs, entreprises...). Ainsi, en accédant à La Défense, la Normandie pourrait être connectée à toutes les infrastructures aéroportuaires internationales (Roissy, Orly, Le Bourget) desservies par le métro automatique, aux gares d'interconnexion TGV (Roissy, en espérant une liaison directe, mais aussi Massy, Orly via le métro automatique) et donc au TGV Atlantique, aux centres d'affaires (La Défense), et enfin, aux pôles de recherche (Saclay en particulier<sup>2</sup>).

La gare Saint-Lazare offrira, au sein du Grand 8, de facto de nouvelles opportunités de mobilité, ce notamment grâce à la ligne 14 qui reliera Orly à Saint-Denis-Pleyel, autre future gare TGV, via Saint-Lazare.

Une attention particulière doit aussi être portée aux gares du sud du Grand 8, en l'occurrence Massy (gare de connexion du TGV) et Orly (future gare ferroviaire internationale) offrant également une connexion TGV mais surtout se positionnant comme gare de la ligne 14 précédemment mentionnée.

A cet égard, il serait peut être également intéressant d'envisager pour la ligne ferroviaire Granville-Paris un débranchement pour que certains trains puissent aboutir à Massy et Orly.

Le projet EOLE, pour ce qui le concerne, décongestionnera la gare actuelle de Saint-Lazare, les lignes banlieue étant transférées en souterrain. Il permettra de relier la gare Saint-Lazare à la Défense, donnant ainsi la possibilité aux passagers normands d'accéder rapidement à ce quartier.

**En conclusion à ce développement sur les gares et les grands investissements d'infrastructures de transport en région parisienne, le CESR considère que le projet d'une gare globale à la Défense présente un grand intérêt pour la Normandie à la condition essentielle que cette gare soit connectée au réseau européen à grande vitesse.**

## **I.2. QUEL(S) TRACE(S) POUR LE TGV NORMAND ?**

Après l'évocation des lieux préférentiels d'arrivée et d'interconnexions pour le futur TGV normand, il convient d'aborder la question non moins stratégique des tracés. En effet, du tracé finalement retenu dépendra un certain nombre de facteurs : temps de parcours, coûts de transport pour les passagers, dessertes d'un nombre variable de centres urbains, qualité des relations entre capitales régionales, coût de réalisation et de fonctionnement de la ligne, rentabilité et retombées économiques... Il s'agit donc au travers des scénarii de tracés aujourd'hui connus, en l'occurrence trois, de mettre en

---

<sup>2</sup> Très précisément le pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay.

évidence celui qui, à quelques variantes près, est de nature à donner à la Normandie en général et à la Basse-Normandie en particulier une desserte TGV la plus efficiente possible.

Trois scénarii de tracés sont donc proposés :

- un scénario dit "le Grand Pari", conçu par A. Grumbach, architecte-urbaniste de renom, dans le cadre du Grand Paris, privilégiant une liaison directe Paris - Le Havre, donc un tracé situé au nord de la Seine ;
- un deuxième scénario proposant un tracé Paris - Mantes - Rouen avec débranchement à la hauteur de cette dernière ville à la fois vers Le Havre et vers Caen ; ce scénario connaît un certain nombre de variantes internes, notamment au niveau de Rouen induisant quoiqu'il en soit un nouveau tracé vers Caen-Cherbourg ;
- un troisième et dernier scénario reposant sur une liaison TGV Paris - Mantes se scindant ensuite en deux lignes, l'une ralliant Rouen puis Le Havre, l'autre allant vers Caen par l'ancien tracé amélioré notamment par deux shunts ; comme le scénario précédent, des variantes à ces tracés sont envisageables.

Il convient à ce propos de souligner que les deuxième et troisième scénarii sont conditionnés à la réalisation d'une liaison La Défense - Mantes, section ferroviaire que seuls des TGV pourraient emprunter<sup>3</sup>, à l'exclusion bien sûr de tout autre type de train, en particulier de banlieue, ces derniers ôtant toute efficacité lors des heures de pointe aux liaisons à grande vitesse.

Le présent avis se propose donc d'analyser ces trois options de tracés en synthétisant le plus clairement et le plus objectivement possible leurs avantages et leurs inconvénients respectifs.

#### • **Le tracé Paris - Le Havre (proposition Grumbach)**

Ce tracé correspond à la réalisation d'un corridor ferroviaire octroyant au Grand Paris une porte océane via un TGV direct aboutissant au Havre. Cette proposition ne semble d'ores et déjà plus correspondre aux attentes, le Président de la République ayant lui-même récemment souligné la nécessité d'un passage du TGV par Mantes et Rouen. En outre, il faut préciser que ce tracé présente trois inconvénients :

- éloigné de Rouen, ce positionnement géographique imposerait l'édification au nord de cette agglomération d'une gare, ce qui suscite de véhémentes protestations des responsables de la capitale haut-normande ;
- il impliquerait de devoir transiter au sein du Parc du Vexin, ce qui est de nature à poser de considérables problèmes environnementaux ;
- enfin, il nécessiterait soit de coûteux travaux de raccordement pour la Basse-Normandie, soit, si la Basse-Normandie n'était pas raccordée, il diminuerait la fréquentation et la rentabilité finales du tronçon Rouen-Mantes.

Ce tracé proposé par M. Grumbach, écarté depuis par le Président de la République, n'apparaît plus d'actualité.

---

<sup>3</sup> Par ailleurs, la prolongation d'EOLE via La Défense jusqu'à Mantes devrait emprunter la ligne traditionnelle.

- **Le tracé Paris - Mantes - Rouen puis Le Havre et Caen-Cherbourg**

Ce scénario est particulièrement intéressant dans la mesure où il comporte une voie en site propre allant jusqu'à Rouen dont la réalisation pourra faire l'objet d'une mutualisation des coûts et qui autorisera une rentabilité améliorée puisque cette portion de voie à grande vitesse concentrera la fréquentation en provenance du Havre, puis de Rouen et de Caen-Cherbourg, soit de l'ordre de 3,5 millions de passagers<sup>4</sup>, sans même prendre en compte l'effet de croissance du trafic dû à l'attractivité accrue d'une ligne TGV.

En outre, cette solution favorisera l'établissement de relations rapides et de qualité entre Caen et Rouen, soit par TGV, soit par TER rapide, ce dernier type de relation étant rendu possible par une disponibilité en sillons.

Au-delà de ces premiers constats, plutôt favorables, il est indispensable d'examiner les différentes variantes qui accompagnent ce scénario, ces variantes tenant essentiellement à la localisation de la gare desservant Rouen et aux tracés envisageables entre Rouen et Caen et entre Mantes et Rouen.

Concernant la gare TGV de Rouen, plusieurs sites peuvent être évoqués allant de Saint-Sever (c'est-à-dire Rouen intramuros rive gauche) à Oissel, soit une douzaine de kilomètres plus au sud, avec entre ces deux points extrêmes la possibilité d'une implantation intermédiaire à Sotteville.

Plusieurs observations doivent être formulées à ce propos. Ainsi, plus la localisation de la gare TGV desservant Rouen sera orientée vers le sud, plus la relation entre Paris et Caen-Cherbourg sera rapide. Mais, dans cette hypothèse, la liaison avec le cœur de Rouen nécessitera une liaison spécifique.

En revanche, toute localisation privilégiant un positionnement au nord offre des avantages et des inconvénients inversés : allongement du temps de parcours pour relier Caen à Paris du fait d'une légère augmentation de distance mais accès à Rouen rapide voire immédiat et sans rupture de charge dans l'hypothèse d'une gare à Rouen Saint-Sever.

A l'heure actuelle, les responsables rouennais expriment clairement leur préférence pour une implantation de la gare TGV en ce dernier lieu.

Concernant les tracés de la ligne TGV de part et d'autre de Rouen, plusieurs variantes doivent être mentionnées.

Entre Mantes et Rouen, l'alternative se résume soit à un tracé relativement rectiligne proche de la rive gauche de la Seine, soit à une inflexion du parcours de la ligne vers Evreux.

Entre Rouen et Caen, trois options sont possibles :

- une inflexion vers le sud pour desservir Bernay ;
- un tracé passant par Lisieux ;
- un passage de la ligne TGV entre Lisieux et Pont l'Evêque permettant à partir d'une gare commune la desserte améliorée de l'aéroport de Deauville-Saint-Gatien, de la Côte Fleurie (et en particulier de Deauville et Honfleur) et de Lisieux.

---

<sup>4</sup> Soit, selon les dernières données en matière de fréquentation, 2,5 millions de passagers sur la ligne Rouen - Paris, 0,5 sur la ligne Le Havre - Paris et 0,5 sur la ligne Caen - Paris.

Il faut souligner que la troisième option impose la réalisation d'une ligne entièrement nouvelle entre Rouen et Caen alors que les deux premières empruntent la ligne actuelle et donc sont moins performantes.

Il faut à cet égard souligner le fait que le choix d'un tracé entre Rouen et Caen impose un accord avec la Haute-Normandie.

Ce deuxième scénario présente globalement un triple avantage, par ailleurs d'autant plus important que la longueur de la ligne en site propre sera grande : d'une part, il permet (enfin) à Caen d'être reliée en moins d'1 h 15 à la capitale par un vrai TGV et à Cherbourg de l'être en 2 h 15 environ ; d'autre part, il scelle définitivement l'appartenance du TGV normand au réseau européen à grande vitesse. Enfin, il offre des possibilités de liaison rapide et aisée entre Caen et Rouen en ½ heure et vers Le Havre en environ 1 heure, facilitant ainsi les coopérations entre les trois grandes agglomérations normandes, voire la constitution progressive d'une véritable aire métropolitaine normande (Seine Métropole).

- **Le tracé Paris - Mantes avec débranchement près de Mantes vers Caen et vers Rouen - Le Havre**

Ce troisième et dernier scénario correspond à un débranchement à partir de Mantes avec, d'une part, une ligne en site propre pour rallier Rouen puis Le Havre et, d'autre part, une relation vers Caen, soit en site propre, soit par l'amélioration des voies existantes (notamment par la réalisation de shunts entre Mantes et Evreux et entre Evreux et Bernay).

Concernant plus particulièrement la relation Mantes - Caen, il semblerait que la réalisation d'une ligne en site propre soit difficile à obtenir faute notamment d'une fréquentation entre Caen et Mantes suffisamment élevée (actuellement de l'ordre de 0,5 million de passagers par an) pour assurer la SNCF d'une rentabilité minimale. Cette option de tracé exigerait de surcroît une participation financière de la Basse-Normandie certainement considérable.

La seconde solution, en l'occurrence l'amélioration des voies existantes, impose l'adoption d'une vitesse de circulation inférieure à celle d'un TGV en site propre et donc aboutit à des gains de temps par rapport à aujourd'hui moins significatifs (temps de trajet estimé à 1 h 30), en tout cas bien inférieurs à ceux que générerait une vraie liaison à grande vitesse. De surcroît, la liaison Caen - Paris ne figurerait pas parmi les relations relevant du réseau européen à grande vitesse et la qualité de service serait assurément inférieure. De la sorte, l'image et l'attractivité de la région en seraient définitivement affectées. Enfin, dans l'hypothèse, plausible, où la vitesse commerciale des TGV viendrait à croître, le TGV Normand courrait le risque réel de ne plus avoir accès au tronçon Mantes-Paris et, dès lors, ses temps de parcours en seraient irrémédiablement allongés. Dès lors, le risque serait grand de retomber dans les errements actuels, à savoir une qualité de service médiocre, des retards, un manque de fiabilité et, enfin, la mise à disposition d'un matériel spécifique dont les possibilités d'évolution et de modernisation seront de facto restreintes.

**Ainsi, à l'examen et à la réflexion, il apparaît que des trois scénarii, c'est le deuxième (Paris - Mantes - Rouen avec bifurcation vers Le Havre et Caen) qui offre le plus de cohérence à l'ensemble du projet et le plus d'avantages potentiels pour la Basse-Normandie.**

En tant que liaison TGV à part entière et reconnue comme telle, il offre tout d'abord pour rallier Paris, et c'est ce qu'on attend avant tout d'un TGV, des temps de trajet attractifs (de l'ordre de 1 h 15). Il autorise également une connexion avec le réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Ce choix de tracé induit aussi une mutualisation des coûts d'investissement et d'exploitation sur une grande partie de son linéaire. Il accroît la fréquentation significativement dès Rouen. Il conforte enfin les relations et la coopération entre Caen et Rouen (et Le Havre) et ce en particulier dans le domaine de la recherche et de l'enseignement supérieur. Dans le même ordre d'idées, ce scénario, grâce au projet de "Grand 8" parisien, pourrait permettre d'intensifier incontestablement les relations avec les centres de recherche de l'Ile-de-France (Villejuif, Saclay, le Génopôle d'Evry...), et viendrait ainsi consolider les structures de recherche et d'enseignement supérieur présentes en Basse et en Haute-Normandie.

En termes de développement durable, c'est ce deuxième scénario qui autorise le plus fort report de la route vers le fer tant entre Caen et Rouen qu'entre Caen et Paris puisqu'il réduit très significativement les temps de parcours. A ce propos, il convient de rappeler qu'aujourd'hui la relation autoroutière avec Rouen est indubitablement plus rapide que la relation ferroviaire et à tout le moins comparable pour se rendre à Paris. L'entrée en service d'un TGV modifiera donc très considérablement la donne et il y a fort à parier que cette nouvelle liaison engendrera une forte augmentation de la fréquentation, elle-même favorable à une amélioration de la rentabilité de la future ligne.

Au-delà des choix de tracés y compris jusqu'à la variante la mieux adaptée aux intérêts haut-normands et bas-normands, plusieurs considérations doivent impérativement être prises en compte.

Tout d'abord, dans la perspective du débat public qui se tiendra fin 2011, il importe que les scénarii de tracés proposés soient bien précisés. Cette obligation, évidente, impose des délais d'études et de réflexions particulièrement contraints. En l'occurrence, ce dossier, essentiel pour l'aménagement et l'avenir du territoire régional, doit retenir toute l'attention des partenaires politiques, économiques et sociaux dans les mois à venir.

Dès lors, la mobilisation doit être totale et aboutir rapidement à un consensus véritable des responsables politiques avec l'appui des socioprofessionnels qui tiennent en la matière à être associés à ce mouvement. A ce propos, le CESR de Basse-Normandie, avec ceux de Haute-Normandie et d'Ile-de-France, souhaite vivement participer au Comité de Pilotage pour l'instant limité dans sa composition aux élus politiques régionaux, départementaux et des grandes agglomérations.

Par ailleurs, deux autres observations doivent être formulées.

Il importe ainsi que le projet de TGV normand dans sa globalité soit inscrit dans le Grenelle II de l'Environnement, cette inscription ayant en quelque sorte valeur d'engagement de la part de l'Etat.

En outre, il faut bien être conscient que le TGV normand ne pourra se réaliser que par phasage. La première phase est de façon incontournable celle établissant la liaison de Paris à Mantes, la deuxième est Mantes - Rouen, la troisième est Rouen - Le Havre et Rouen - Caen. A ce propos, cette dernière phase étant financée notamment par des

crédits bas-normands, il est indispensable de négocier sa réalisation de façon concomitante avec la réalisation de Mantes - Rouen.

Enfin, comme les développements précédents l'ont abondamment montré, chaque tracé génère des perspectives très différenciées pour l'avenir de la Basse-Normandie. Dès lors, il apparaît à tout le moins raisonnable de ne s'engager dans un processus de recomposition régionale qu'une fois la ligne TGV définitivement réalisée ou tout du moins décidée en particulier dans son architecture financière.

## **II. REUSSIR L'ARRIVEE DU TGV EN BASSE-NORMANDIE : ENJEUX, IMPACTS ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT INDISPENSABLES**

Sans une réflexion approfondie et une volonté affirmée d'optimisation et de valorisation, l'arrivée d'un TGV dans un territoire ne suffit à elle seule à impulser une dynamique de développement et des conséquences économiques et sociales positives. Il n'y a donc pas de relations automatiques de type "cause à effet" entre la présence d'un grand équipement de transport tel le TGV et le développement que peut en attendre un territoire.

Il importe donc, dès l'officialisation du projet de TGV normand et de son calendrier de réalisation, de mener une large réflexion sur les actions, les aménagements et les inflexions les plus à même de donner une consistance et d'amplifier les retombées de cette infrastructure de transports pour la Basse-Normandie.

Cette réflexion d'ensemble et les politiques à élaborer après études préalables concerneront notamment les quelques secteurs les plus impactés par l'arrivée du TGV en région. En l'occurrence, il faudra, dans les zones concernées, remodeler l'architecture des moyens de communication, adapter l'immobilier au sens large (habitat, immobilier d'entreprise...), l'offre culturelle, touristique, de formation et, bien entendu, la politique de communication et de promotion.

L'ampleur des évolutions que générera cet équipement dépendra à la fois de la nature des secteurs d'activité concernés ainsi que de la plus ou moins grande proximité géographique de la future ligne TGV. Il semble a priori que le domaine des communications, au sens où il faut irriguer le TGV par la création de rabattements les plus efficaces possibles, exige une réflexion et une attention des plus soutenues. La question immobilière revêt également une grande importance dans la mesure où la présence d'une ligne TGV est de nature à favoriser l'implantation d'entreprises (dans les services haut de gamme en particulier) et est susceptible d'entraîner des migrations de populations nouvelles. A la confluence de ces deux secteurs, communication et immobilier, la question de l'emplacement et de la conception des gares, et en particulier celle de Caen, devra être traitée avec le plus grand soin.

Enfin, et c'est une évidence, la politique de communication-promotion mise en œuvre par les pouvoirs publics et les entreprises devra prendre en considération, bien en amont de l'entrée en service du TGV, cet événement qui constitue une véritable mutation dans la vie régionale.

Plus globalement, le fait aujourd'hui envisageable d'obtenir une relation TGV offre à la Basse-Normandie et à une grande partie de son territoire des perspectives nouvelles d'attractivité et donc de développement. En l'occurrence, cela représente une

véritable opportunité pour conforter la présence en Basse-Normandie d'un certain nombre de secteurs économiques et de favoriser la venue d'activités ou d'entreprises nouvelles (back office d'activités tertiaires, renforcement d'entreprises majeures comme AREVA...).

## **II.1. ADAPTER LE RESEAU DE TRANSPORT REGIONAL A LA NOUVELLE DONNE INTRODUITE PAR LE TGV**

L'arrivée du TGV en Basse-Normandie impose de façon évidente de réexaminer l'organisation générale du réseau de communications régional tant routier que ferroviaire. Il convient en l'occurrence d'assurer à la plus grande partie de la population un accès optimisé à ce moyen de transport à grande vitesse. Il faut donc repenser les axes de rabattement, qu'ils soient ferroviaires ou routiers, sans pour autant négliger les territoires situés en limite ou en dehors de l'aire d'influence du TGV Normandie.

Dans cet ordre d'idées, il va de soi que la relation ferroviaire Cherbourg-Caen devra encore être améliorée de même qu'un certain nombre d'autres lignes (électrification souhaitable de Granville - Saint Lô, d'Argentan - Mézidon et d'Alençon - Le Mans). Cette politique de modernisation du réseau ferré régional devra être complétée par une politique comparable pour le réseau routier en assurant un accès aux futures gares TGV régionales le plus aisé possible. Il peut s'agir de la relation entre la Côte Fleurie et Lisieux, entre Flers et Caen, entre le Centre Cotentin et Carentan et, bien entendu, de conserver de la fluidité au périphérique de Caen pour desservir la future gare TGV de la capitale régionale.

En ce qui concerne les territoires situés en limite ou au-delà de l'aire d'influence du TGV Normandie, une attention particulière devra leur être portée. A ce propos, le cas de la ligne Paris - Granville mérite tout particulièrement d'être pris en considération. Cette ligne présente la particularité d'être située, du moins dans sa partie occidentale (entre Granville et Argentan), dans l'aire d'attractivité du futur TGV. Pour autant, dans la mesure où elle pourrait à l'avenir se connecter à Massy puis à la future gare internationale d'Orly, cette ligne ferroviaire doit pouvoir conserver tout son intérêt, en particulier pour la partie sud-orientale de la Basse-Normandie. Le CESR regrette à ce propos une nouvelle fois que la desserte ferroviaire du Mont Saint-Michel ne soit toujours pas assurée par le Paris-Granville, ce qui contribuerait à la fréquentation et à la rentabilité globales de cette ligne et donc à sa pérennité.

De façon assez semblable, des territoires comme le Sud Manche, l'ouest et le sud de l'Orne, ont d'ores et déjà la faculté d'accéder au TGV Atlantique que cela soit à Rennes, à Laval ou au Mans.

L'essentiel à terme tient donc dans la possibilité donnée à tous les bas-normands d'être situés à une distance-temps raisonnable d'un moyen de communication ferroviaire à haut débit.

Enfin, il ne faudra pas méconnaître les effets que pourra produire le TGV sur les ports transmanche bas-normands en termes de gains potentiels de clientèle, à la condition toutefois d'assurer une relation aisée entre les gares SNCF et les gares maritimes intéressées.

En revanche et toutes choses restant égales par ailleurs, il semble peu probable que le TGV Normandie induise des effets significatifs sur l'activité des différents

aéroports régionaux. Toutefois, deux observations doivent être formulées. D'une part, l'activité charters de Deauville-Saint-Gatien pourrait être concurrencée par un accès facilité aux grands aéroports parisiens qui propose un très large éventail de destinations touristiques. D'autre part, l'aéroport de Caen-Carpiquet et la ligne Caen-Lyon pourraient subir le contrecoup d'une relation ferroviaire entre ces deux villes par TGV sauf si une politique tarifaire compétitive était alors mise en œuvre.

## **II.2. REPONDRE A DE NOUVEAUX BESOINS FONCIERS ET IMMOBILIERS**

Avec la constitution d'un maillage de communications adapté, la question de l'offre et de l'aménagement fonciers et immobiliers apparaît primordiale. En effet, l'arrivée d'un TGV occasionne inmanquablement l'émergence de projets de nature économique et/ou sociale dont la réalisation exige la mise à disposition d'espaces et la réalisation d'ensembles à vocation immobilière.

L'illustration même de ces exigences foncières et immobilières correspond à l'édification ou à la modernisation/extension de gares modernes intégrées ou adossées à des quartiers d'affaires.

Le TGV Normandie générera, à n'en pas douter, des besoins de ce type dans ou à proximité probable des villes de Lisieux, de Caen, de Carentan et de Cherbourg, plus généralement là où il y aura des gares TGV. Là aussi, une réflexion anticipatrice sur la localisation préférentielle desdites gares, sur les besoins immobiliers afférents, les parkings, les voies et les moyens d'accès rapides, l'équipement en moyens de télécommunication à haut débit, devra être menée à la lueur notamment des expériences et des expertises réalisées dans les régions ayant antérieurement accueilli un tel équipement.

Pour prendre l'exemple caennais, une telle réflexion est d'autant plus nécessaire que l'agglomération recèle avec la Presqu'île une opportunité d'aménagement dont bien peu de villes accueillant le TGV ont pu, en leur temps, disposer. En l'occurrence, Caen possède en la matière un espace dont la localisation, l'étendue et les qualités paysagères potentielles (l'omniprésence de l'eau en particulier) autorisent la conception d'un quartier en tout point remarquable.

Dans le même ordre d'idées, les offres foncières et immobilières à vocation économique (accueil d'entreprises des secteurs secondaires et tertiaires, de centres de recherche...) devront être localisées et conçues de manière à faciliter des relations avec les futures gares TGV.

Il faudra enfin prendre en considération le fait que le différentiel en termes de prix du m<sup>2</sup> à construire ou construit jouera temporairement en faveur de la région et constituera donc un facteur supplémentaire d'attractivité qui viendra s'ajouter à celui relatif à la qualité de vie offerte en général par la Basse-Normandie.

## **II.3. ELABORER UNE OFFRE CULTURELLE, TOURISTIQUE ET DE FORMATION ADAPTEE**

Trois autres domaines d'activités doivent aussi faire l'objet d'une réflexion et d'anticipation. Il s'agit de ce qui a trait aux offres culturelle, touristique, de formation et de recherche. A des degrés variables, ces domaines peuvent connaître des changements voire des mutations du fait de l'arrivée du TGV.

En ce qui concerne l'offre de formation et le potentiel de recherche, l'existence d'une ligne TGV va créer des opportunités de relations et d'échanges intensifiés entre les centres d'enseignement supérieur et de recherche bas-normands notamment avec Rouen, avec la capitale et, comme déjà indiqué, avec les nombreux pôles de recherche de niveau international que compte l'Île-de-France. Par ailleurs, l'assurance de la connexion future de la Basse-Normandie au réseau TGV est de nature à maintenir et à conforter l'implantation des organismes et des laboratoires de recherche actuellement présents en région et, bien entendu, à favoriser la venue de nouvelles entités.

Cette faculté nouvelle de pouvoir bénéficier de relations alternantes quotidiennes peut donc favoriser la venue en Basse-Normandie d'enseignants et de chercheurs de haut niveau. Il convient à ce propos de rappeler que l'Université de Caen ne peut que bénéficier de relations facilitées avec la Capitale.

Toujours dans le domaine de la formation, l'existence d'un TGV mettant la Basse-Normandie à une plus grande proximité temporelle de l'Île de France est de nature à favoriser l'implantation en région d'une population affichant certaines exigences en matière d'éducation et de formation. Dès lors et à titre d'exemple, l'ouverture de sections internationales dans les établissements secondaires devra être examinée.

L'offre touristique, de façon pratiquement évidente, va devoir prendre en compte la nouvelle donne que constitue l'arrivée d'un TGV en région. Un certain nombre de secteurs d'activités touristiques seront ainsi concernés : tourisme d'affaires et de congrès, tourisme de courts voire de très courts séjours, tourisme littoral, tourisme transmanche, tourisme religieux (Lisieux)... Des lieux (plages du Débarquement, littoral en général, villes dotées de gares TGV) ou des centres d'intérêt (Mémorial, IMEC, Cité de la Mer...) devront ainsi adapter leur offre touristique (et culturelle) à cette nouvelle potentialité de développement.

Le TGV induira très probablement une fréquentation accrue qu'il conviendra de fidéliser. A défaut, comme le montrent de nombreuses études, l'afflux initial de touristes risque de décroître si l'offre d'accueil et de produits touristiques n'évolue pas en conséquence. A cet égard, l'implantation de structures touristiques adaptées (centre de congrès, hôtellerie de standing...) devra nécessairement sinon précéder du moins accompagner cette évolution.

L'offre culturelle, pour ce qui la concerne, sera différemment exposée. Elle devra prendre en compte à la fois les évolutions sociologiques générées par l'arrivée du TGV avec des niveaux d'exigences sans doute sinon augmentés du moins en évolution, de même qu'elle devra affronter la concurrence des spectacles, expositions et autres événements culturels proposés à Rouen, en Île de France et à Paris.

En quelque sorte, l'impact de la venue du TGV en Basse-Normandie ne sera ressenti positivement que si la programmation et la qualité de l'offre culturelle sont encore améliorées, en proposant notamment plus régulièrement des "événements".

Pour autant, le tourisme à vocation historico-culturelle (lieux de mémoire, architecture, musées...) devra très probablement tirer parti de ce rapprochement de l'Île-de-France en tant que source potentielle d'une clientèle supplémentaire.

## II.4. DEVELOPPER UNE POLITIQUE DE COMMUNICATION-PROMOTION CONJUGANT MODERNITE ET QUALITE DE VIE

Enfin, des actions de communication - promotion et plus généralement les politiques de communications menées en région se devront de mettre en valeur ce facteur d'attractivité et de notoriété qu'est le TGV et de le conjuguer avec les atouts propres à la Basse-Normandie. Trois observations à ce sujet doivent être formulées. D'une part, le contenu des actions de communication devra mettre en évidence, par anticipation, la venue du TGV en Basse-Normandie. D'autre part, toute politique de communication n'aura de valeur que si elle vante, autour du TGV Normandie, des équipements, des qualités et des spécificités bien réelles. Enfin, et pour conclure cette seconde partie de l'avis, il convient d'insister sur le fait que la Basse-Normandie a tout à gagner à mettre en avant ses qualités les plus tangibles, à savoir un environnement et un littoral préservés et une qualité de vie bien réelle.

A cet égard, si le TGV pourra permettre aux bas-normands de rallier plus rapidement la capitale et de s'interconnecter avec le réseau ferroviaire européen à grande vitesse, il va inversement favoriser la venue en Basse-Normandie d'activités et de populations nouvelles. A celles-ci, il est important de signaler qu'elles disposeront dès lors, à un peu plus d'une heure de Paris, de beaucoup d'avantages matériels (espaces, immobilier, qualité de la main d'œuvre, services...) et d'aménités (littoral et ses nombreuses activités de loisirs, paysages, offre culturelle...), en un mot d'une qualité de vie dont elles ne bénéficient pas en Ile-de-France.

Aucune, sinon peu de régions, sont en mesure d'offrir de tels avantages à une si faible distance/temps de la capitale.

C'est donc cet ensemble d'arguments, reposant sur la notion de qualité de vie et d'environnement, qu'il conviendra de cultiver et de mettre en avant dans les campagnes de communication et de promotion qui devront accompagner la mise en œuvre graduelle du projet de TGV Normand.

\*  
\*\*

A l'issue de cet avis, le CESR voudrait souligner et réaffirmer quelques observations qui lui semblent majeures.

Tout d'abord, la volonté du Président de la République de créer un Grand Paris incluant une porte océane et de doter ce corridor d'un moyen de transport à grande vitesse, en l'occurrence un TGV reliant la capitale au Havre, constitue pour la Basse-Normandie sans nul doute une opportunité unique de bénéficier d'une liaison ferroviaire à grande vitesse et connectée au réseau TGV européen. C'est donc une chance dont on peut raisonnablement penser qu'elle ne se représentera pas de sitôt et qu'il faut donc la saisir sans état d'âme et avec volontarisme. A beaucoup d'égards, l'attractivité et donc l'avenir économique et social de la région en dépendent, au moins dans le moyen terme.

Ainsi, la nécessité s'impose à tous (élus politiques, représentants de la société civile, population) d'œuvrer conjointement et activement à la concrétisation de ce projet. Il s'agit pour la Basse-Normandie d'un dossier d'une importance capitale, et il ne saurait

être question en la matière de tiédeur, de réserve ou d'attentisme. En l'occurrence, et compte tenu du caractère pour le moins évolutif de ce dossier et de l'importance des intérêts en jeu, il apparaît indispensable de déployer un lobbying actif auprès des autorités impliquées dans ce projet : ministères compétents, Etablissement Public d'Aménagement de la Défense, RFF, SNCF... Pour toutes ces raisons, le CESR sera sans nul doute appelé à affiner sa réflexion au fur et à mesure de l'évolution de ce dossier.

A ce propos et dans l'optique d'une possible mise en service du TGV Normand pour le 500<sup>ème</sup> anniversaire de la création du port du Havre, c'est-à-dire en 2017, il serait souhaitable d'opter pour des solutions administratives et procédurales les plus efficaces possibles. En l'occurrence, il serait opportun de retenir un cadre administratif et légal comparable à celui actuellement retenu pour le Grand Paris, en l'occurrence le vote d'une loi déterminant la constitution d'un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) intégrant le projet de TGV Normand et autorisant l'adoption de procédures moins contraignantes au moins au plan temporel.

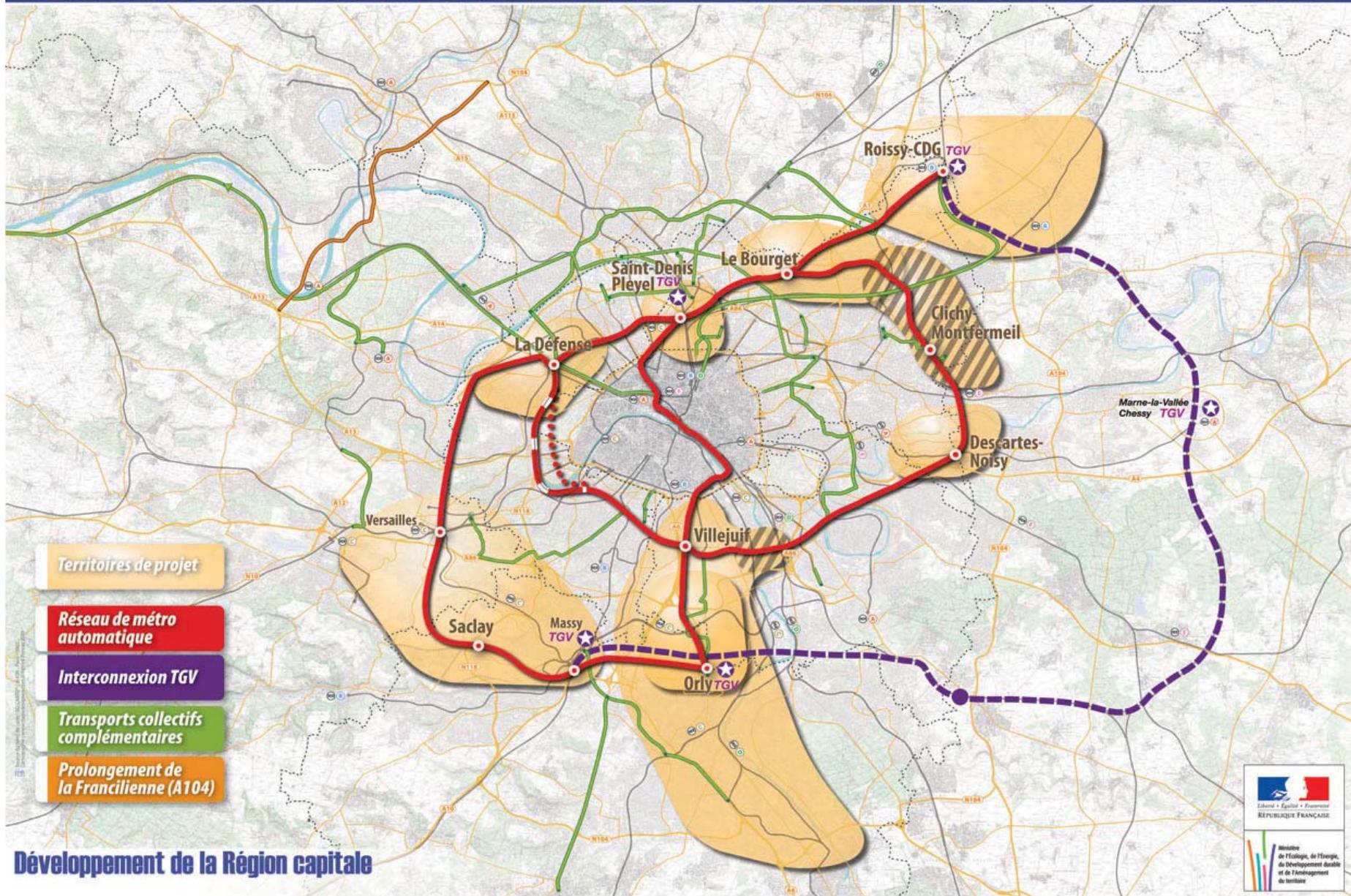
La venue d'un TGV en Basse-Normandie est également l'occasion de reconfigurer et de remodeler dans cette optique les contours et le contenu de certains secteurs et de certaines politiques. Il en va ainsi du domaine des communications et des transports, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, de l'offre de services, qu'il s'agisse de l'enseignement notamment supérieur, de la recherche, du tourisme, de la culture et, enfin, de façonner une politique de communication et de promotion volontariste, s'appuyant notamment sur l'argument d'une qualité de vie attractive.

Le TGV Normand doit être l'occasion de donner à la Basse-Normandie un nouvel élan et de nouvelles ambitions. Pour cette raison, le CESR apporte un soutien sans réserve à ce projet impulsé par le Président de la République.

**Le Président,**

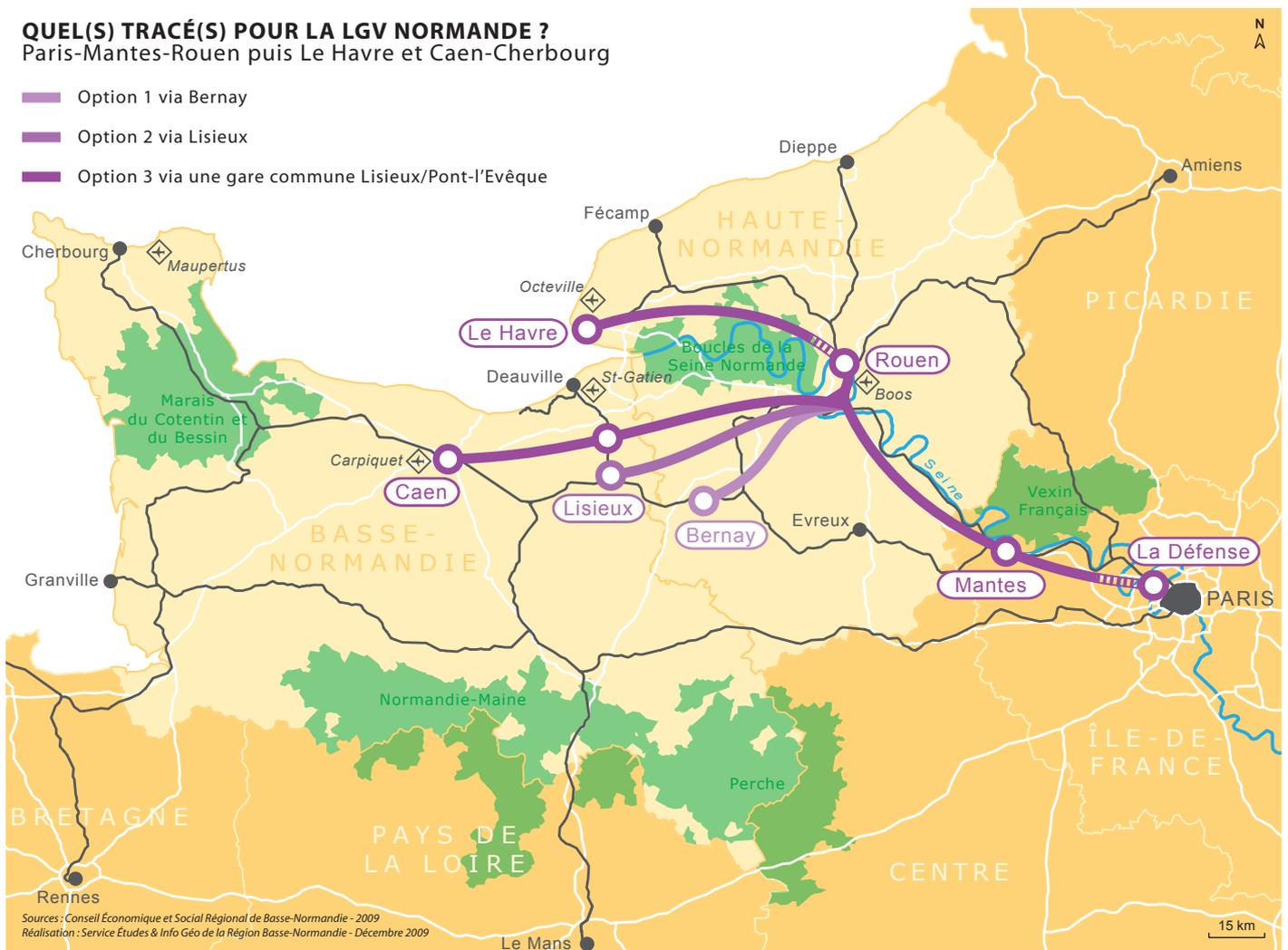
**Maurice DROULIN**

# SCHÉMA DE PRINCIPE DU NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORT DE PARIS RÉGION CAPITALE



## QUEL(S) TRACÉ(S) POUR LA LGV NORMANDE ? Paris-Mantes-Rouen puis Le Havre et Caen-Cherbourg

- Option 1 via Bernay
- Option 2 via Lisieux
- Option 3 via une gare commune Lisieux/Pont-l'Évêque



## QUEL(S) TRACÉ(S) POUR LA LGV NORMANDE ? Paris-Mantes avec débranchement près de Mantes vers Caen et vers Rouen-Le Havre

