



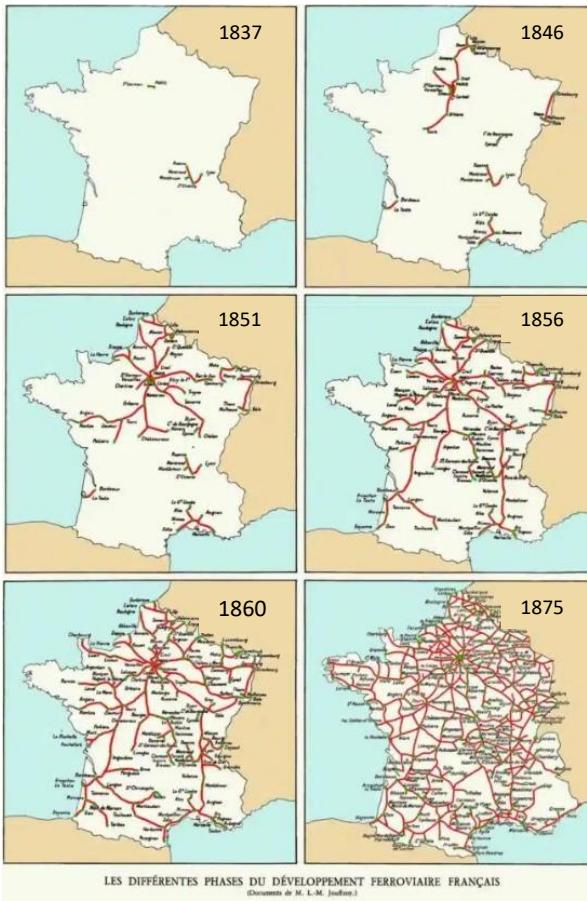
AUCAME
Caen Normandie



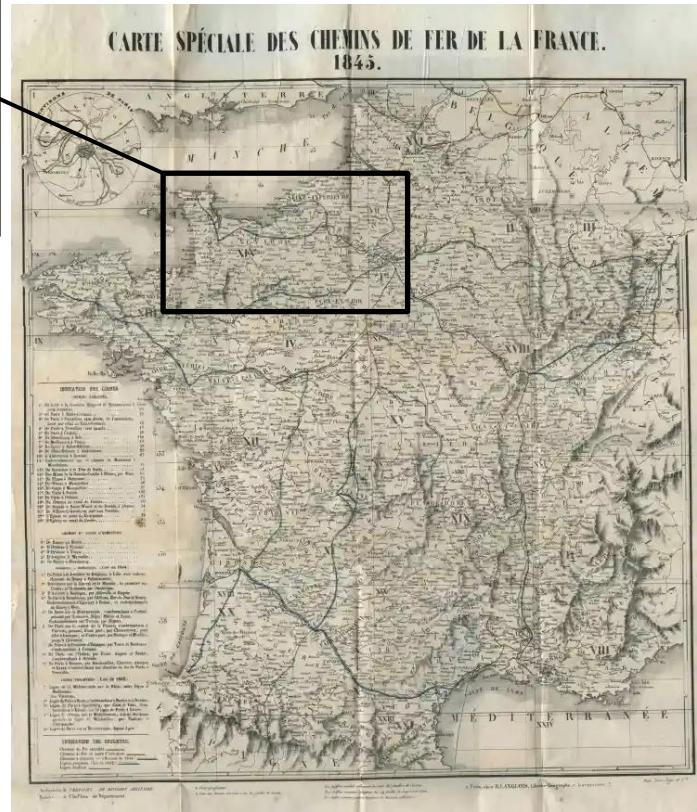
LE FERROVIAIRE DANS L'OUEST DE LA NORMANDIE : HISTOIRE ET ENJEUX



La constitution d'un puissant réseau ferré en France au XIX^e siècle



Etonnamment la forme de la programmation de la desserte de la Normandie en 1845 ressemble à celle de la LNPN en 2011



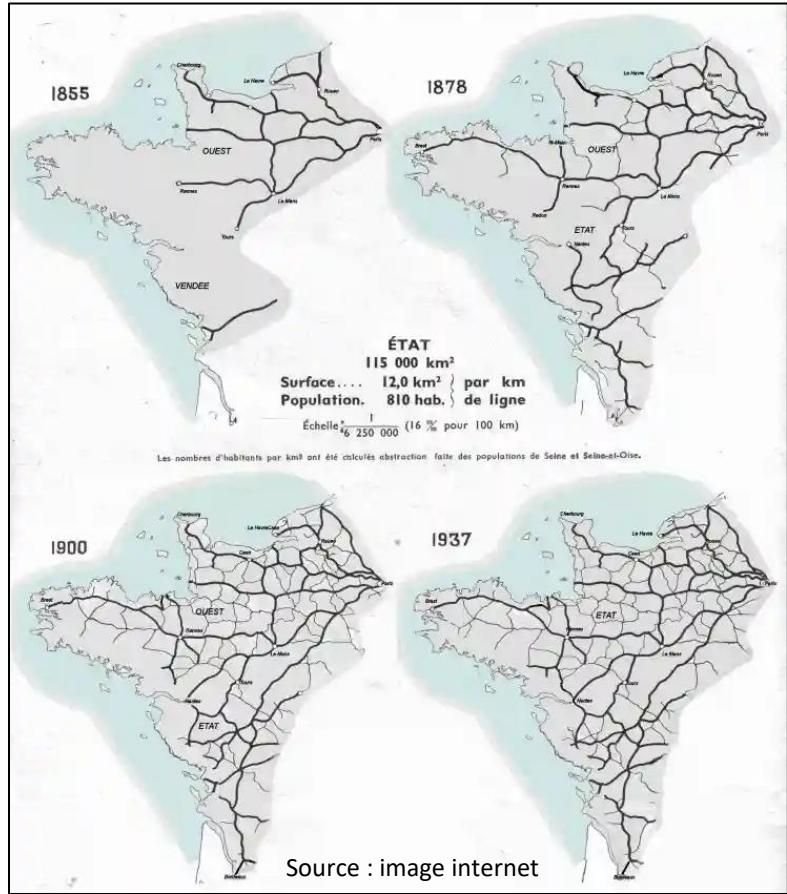
Source : image internet

16 juin 1855 : création de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest

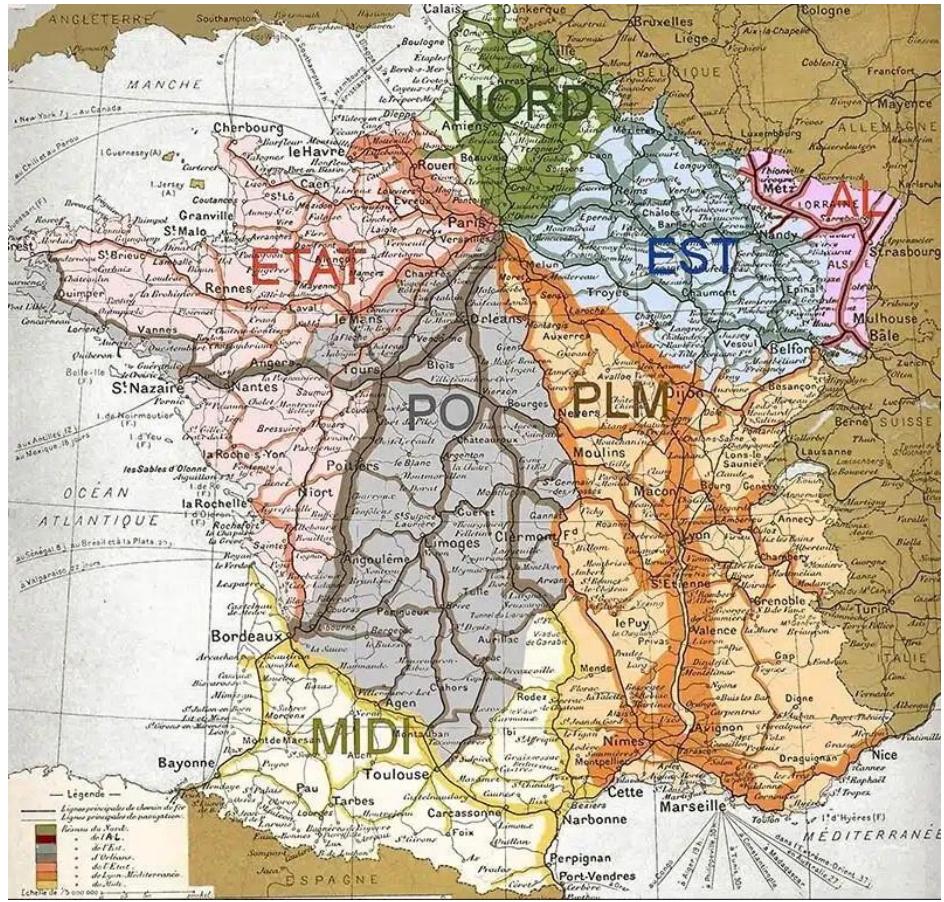
- Les premières lignes de Chemin de fer sont construites à partir des années 1830 ; Caen n'est atteint qu'en 1855 ;
- La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest a été créé le 16 juin 1855. Elle regroupait les six petites compagnies différentes partant de la gare Montparnasse ainsi que celles desservant Rouen, Le Havre, Dieppe–Fécamp, Caen–Cherbourg et diverses lignes et prolongements qui desservaient la Bretagne et la Normandie ;
- La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest fera faillite en 1908 et la gestion du réseau sera reprise par l'administration des chemins de fer de l'Etat.



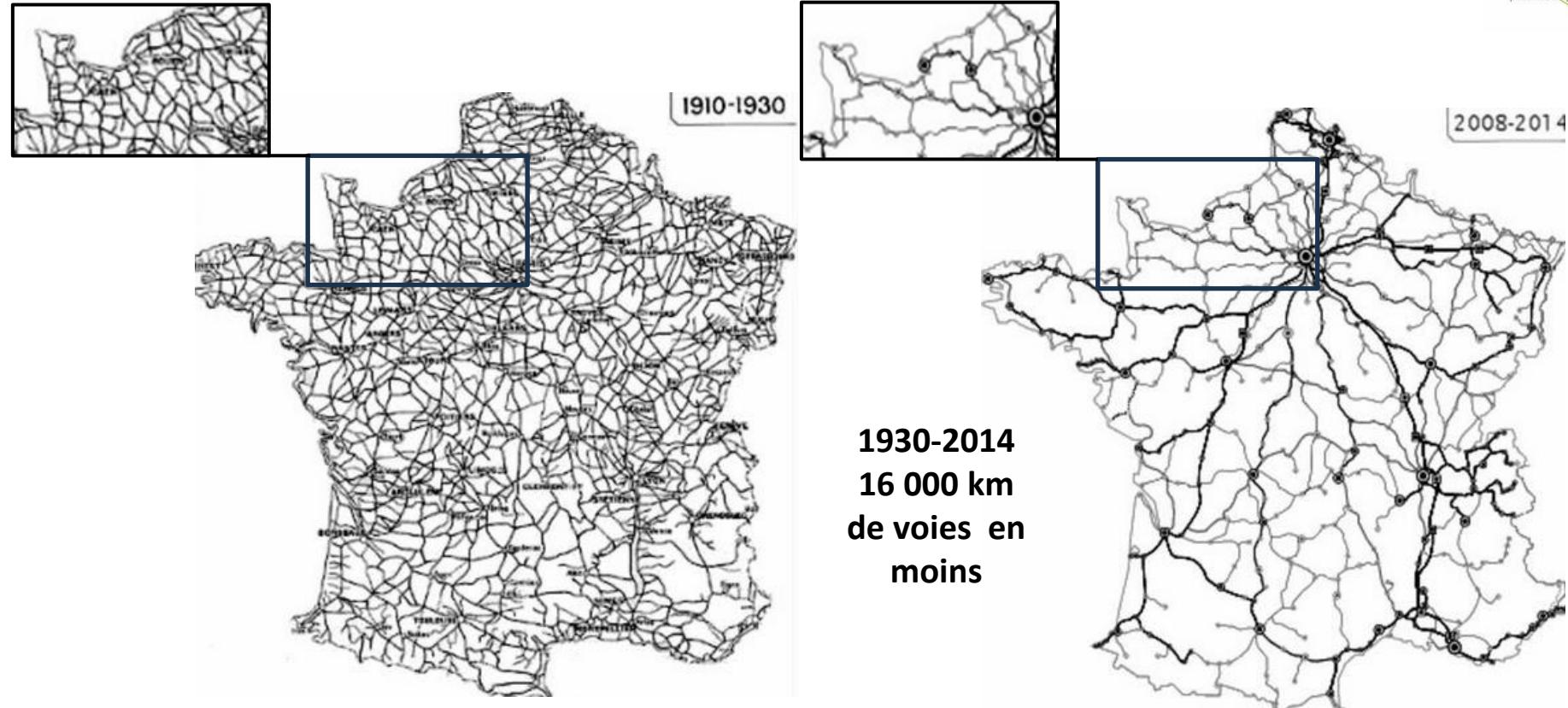
1^{er} janvier 1938 : création officielle de la SNCF



Source : image internet



Un réseau en forte extension au XIX^{ème} et en forte régression au XX^{ème}



Source : image internet

1970 : le turbo train

- Le voyage inaugural du « **turbo train** » a eu lieu le 14 mars 1970 sur la ligne Paris-Caen. Les rames de type ETG sont mises en service en mars 1971, sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg.
- Une fois la ligne électrifiée (en 1995), les turbo trains ont été définitivement abandonnés le 2 juin 1996.
- **Le meilleur temps de parcours Paris – Caen (1h44), n'a jamais été battu depuis 1970, il s'est même dégradé (1h57 au mieux en 2025).**



Source : SNCF

1991 : Le projet avorté de TGV normand



- En 1991, un projet de ligne à grande vitesse Normandie a été inscrit au Schéma Directeur National des Infrastructures.
 - Ce projet adoptait déjà le principe du Y avec séparation des deux branches légèrement en amont de Rouen.
 - **Ce projet a été abandonné en 1994 en raison d'une trop faible rentabilité socio-économique.**



Source : SNCF

1994 : le projet non abouti de « LRNVS »

- Le projet de **liaison rapide Normandie-Vallée de Seine (LRNVS)** était un ensemble complexe d'opérations, qui dérivait à la fois du projet de TGV Normand abandonné et du projet francilien EOLE (Est Ouest Liaison Express).
- Ce projet a également été abandonné.

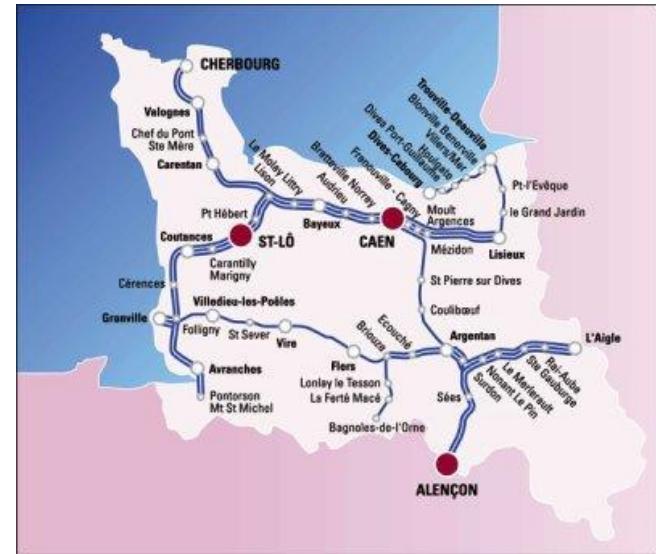


Source : SNCF

6 janvier 2008 : Le Plan « Bussereau »

Après avoir accepté d'introduire dans la loi « Grenelle 1 » un amendement relatif à l'amélioration des transports ferrés en Normandie, M. BUSSERAU, alors Ministre des Transports annonce **un plan global d'amélioration de la desserte de la Basse-Normandie** avec pour objectifs :

- Réduire le temps de parcours entre **Paris et Caen à 1h30** ;
- Accroître la fréquence des trains ;
- Améliorer structurellement et durablement la régularité ;
- Développer les circulations TGV au départ de la Normandie vers les autres régions françaises.



Source : SNCF

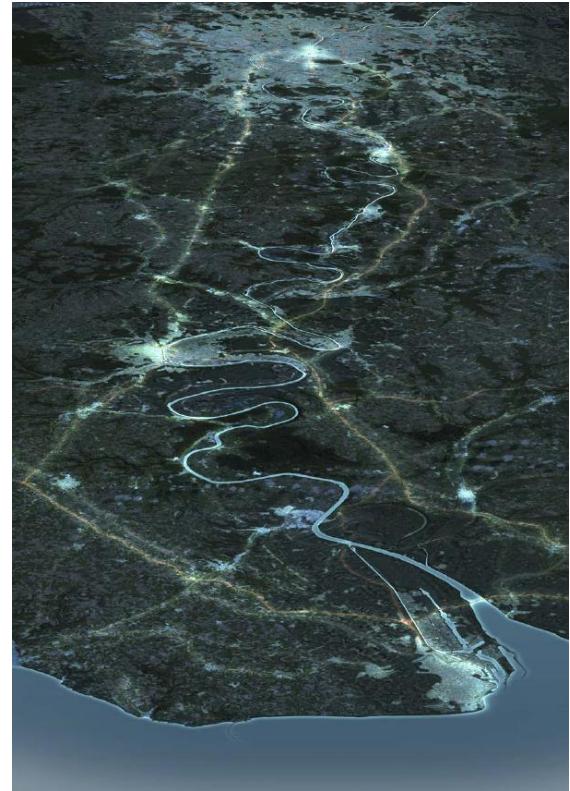
27 septembre 2007 lancement de la consultation du Grand Paris

À l'occasion de l'inauguration de la Cité de l'architecture & du patrimoine, le 17 septembre 2007, le président de la République avait exprimé le souhait qu'un «nouveau projet d'aménagement global du grand Paris» puisse faire l'objet d'une consultation internationale et mobiliser les compétences professionnelles d'une dizaine d'agences d'architecture et d'urbanisme.

« Paris, Rouen, Le Havre,
une seule ville dont la Seine est la grande rue. »
Bonaparte, lors de sa visite au Havre le 7 Novembre 1802



« À son désavantage,
la capitale française est continentale. »
Fernand Braudel, L'Identité de la France.



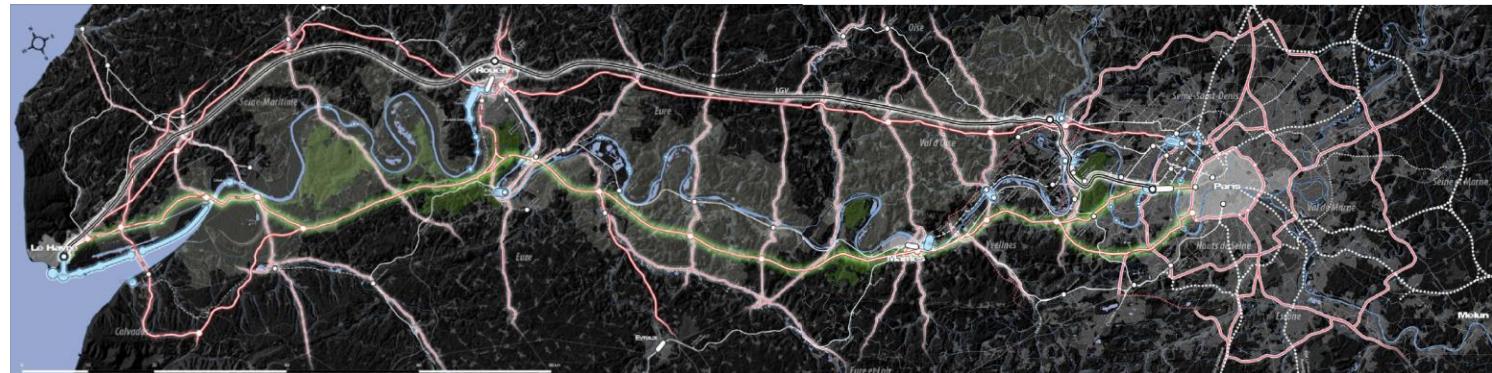
Documents issus du « Grand Pari(s) – Dossier de l'équipe Grumbach et associés - 2009

29 avril 2009 : Nicolas SARKOZY annonce une LGV Paris-Le Havre

« Faisons enfin le choix stratégique que nous dicte la géographie : Le Havre, c'est le port du Grand Paris, et la Seine est l'axe nourricier autour duquel la métropole a vocation à s'ordonner. »

M. Nicolas SARKOZY, Président de La République, au Havre.

Annonce de la construction d'une ligne à grande vitesse entre Paris et Le Havre, en excluant, dans un premier temps, la Basse-Normandie



Documents issus du « Grand Pari(s) – Dossier de l'équipe Grumbach et associés - 2009

16 juin 2009 : l' annonce de Nicolas SARKOZY à l'origine de la LNPN

« ... , il convient d'imaginer à présent un transport rapide, un TGV, qui reliera Paris au Havre par Mantes et Rouen en une heure et quart, et qui profitera également aux deux régions Normandie. Cette liaison à grande vitesse sera l'un des axes majeurs du Grand Paris. »

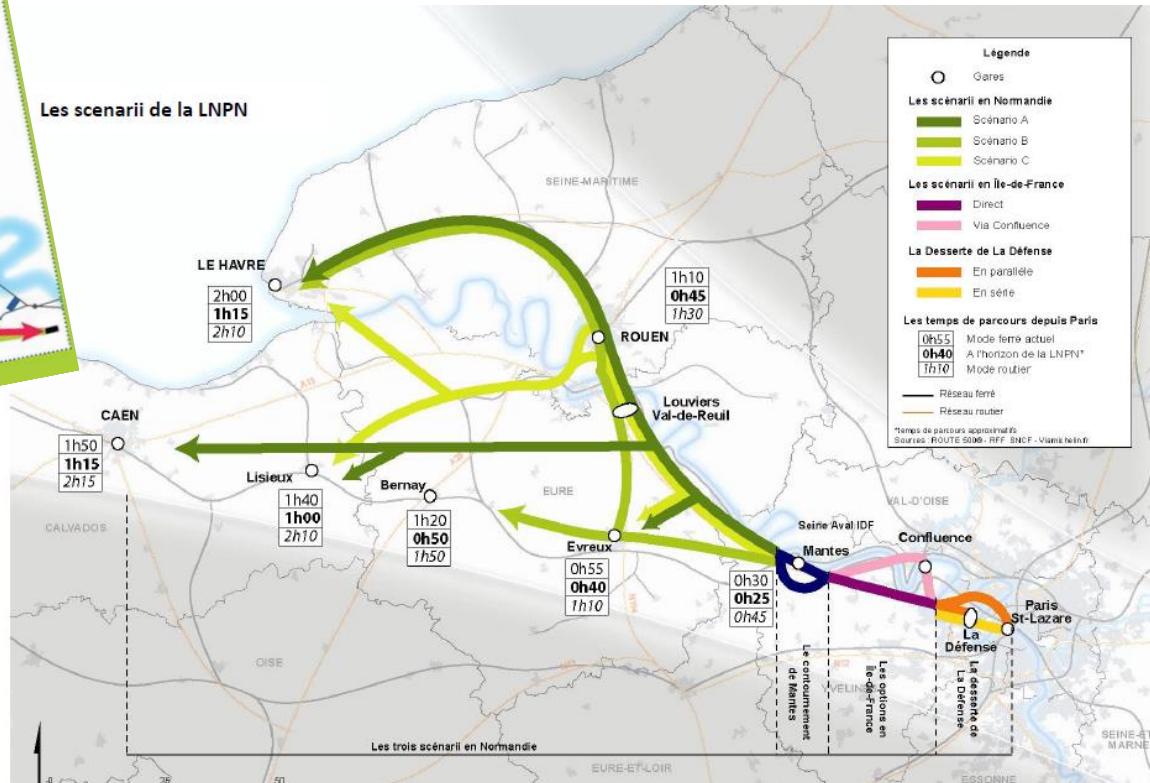
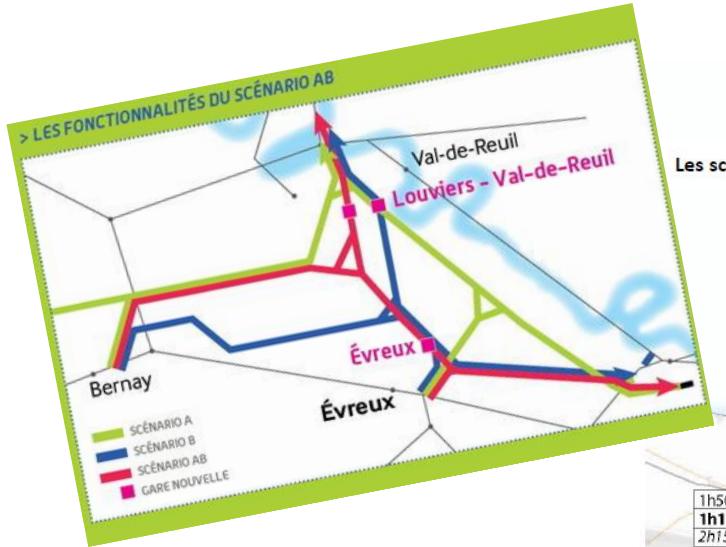
M. Nicolas SARKOZY, Président de La République, au Havre.

Le 28 juillet 2009, M. Jean-Pierre DUPORT est chargé par le Secrétaire d'Etat aux transports de présider et d'animer un comité de pilotage afin de superviser les études préalables à l'établissement du dossier à soumettre au débat public.



Source : France Télévision 2009

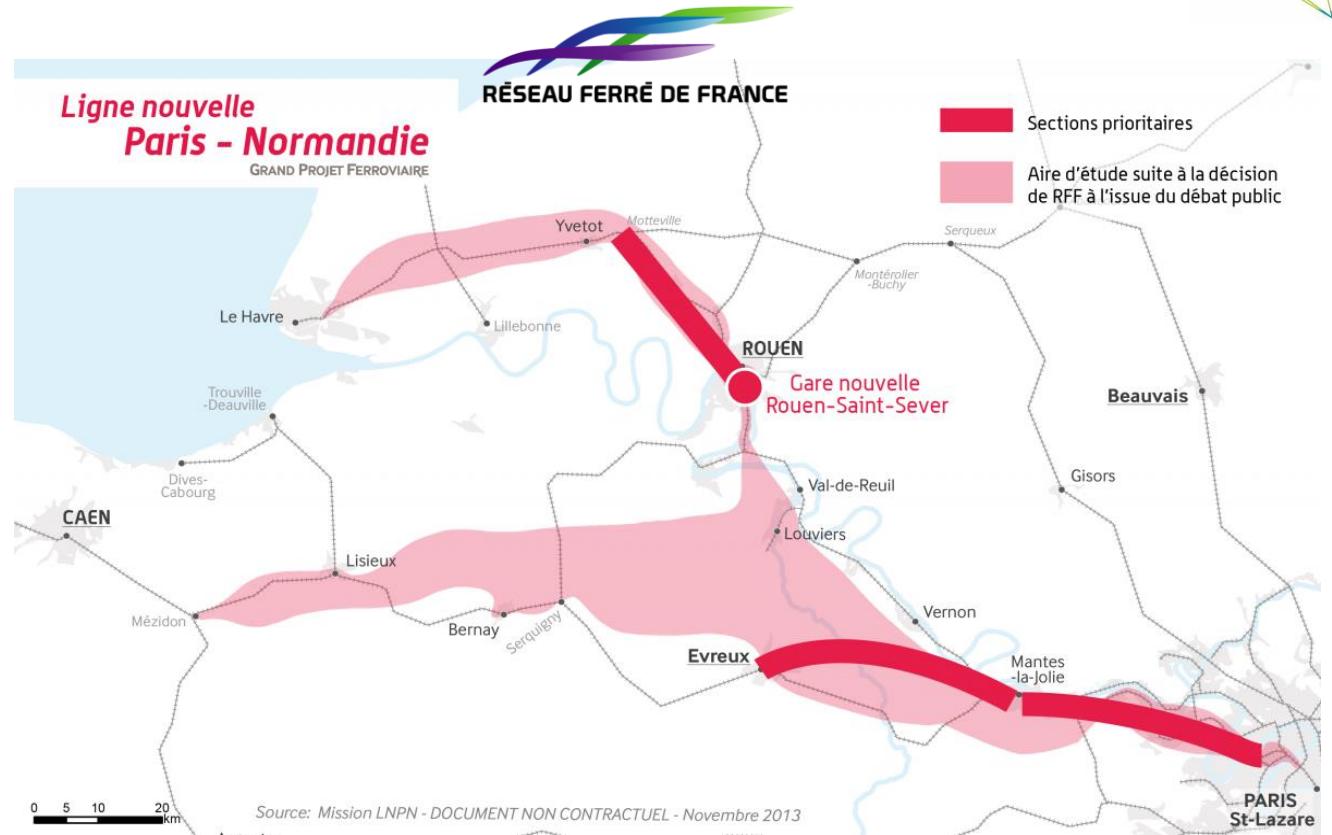
2011 : Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN)



Source : RFF

6 avril 2012 : RFF décide de lancer le projet LNPN

Moins de trois semaines après la présentation du bilan du débat public, le conseil d'administration de Réseau ferré de France (RFF), qui disposait de trois mois pour se prononcer, a pris la décision de poursuivre le projet de LNPN, et de lancer les études préalables à l'enquête d'utilité publique.



La LNPN permettrait un appréciable gain de temps



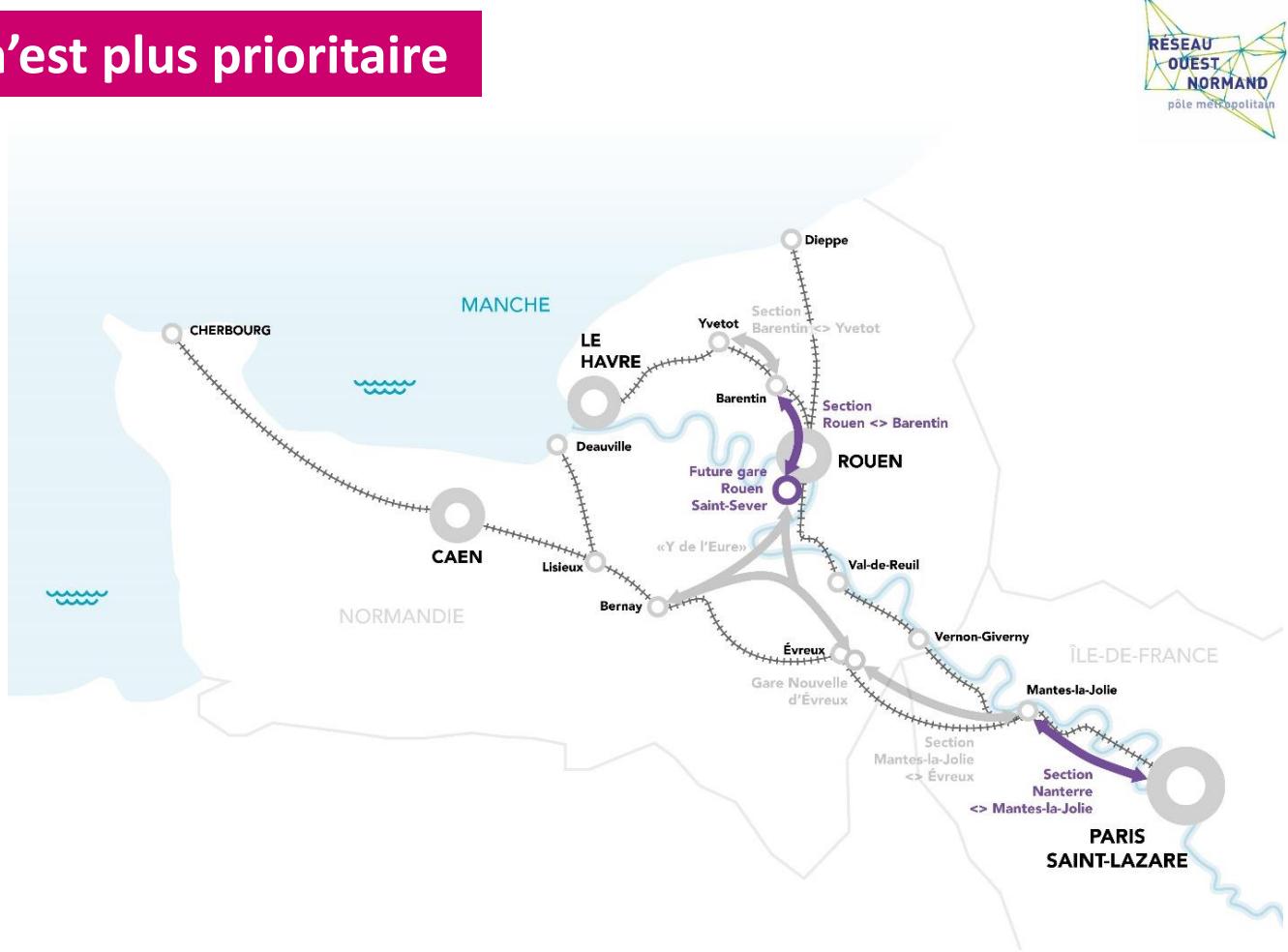
		Traction à vapeur	Traction Diesel	Turbotrain	Corail TET	Ligne Nouvelle Paris-Normandie	Voiture *
Paris-Caen : 239 km	Temps de parcours	2 h 45	2h18	1h49	2h05	1h15	2h17
	Vitesse Commerciale	87 km/h	104 km/h	122 km/h	119 km/h	191 km/h	107 km/h
Paris-Cherbourg : 331 km	Temps de parcours	4h31	3h53	3h02	3h	2h15	3h23
	Vitesse Commerciale	82 km/h	96 km/h	122 km/h	123 km/h	147 km/h	106 km/h
Paris-Trouville : 220 km	Temps de parcours	2h30	2h05	1h39	2h10	1h15	2h02
	Vitesse Commerciale	88 km/h	105 km/h	133 km/h	100 km/h	176 km/h	100 km/h

Sources : Google Maps, Michel Chesnais, Modernisation et accélération des relations ferroviaires en Normandie et Voyages-Sncf.com / Sncf Réseaux

* temps de trajet centre-centre sans circulation

2020 : Mantes-Evreux n'est plus prioritaire

- En 2020, l'État a réaffirmé le caractère prioritaire de la LNPN et fixé une feuille de route pour la poursuite des études.
- En revanche, la section entre Mantes et Evreux n'apparaît plus comme prioritaire.**
- Dans cette même décision, les projets de nouvelles gares en Île-de-France jugés trop complexes et coûteux, ont été écartés.



Source : www.lnpn.fr

Le réseau ferré de l'Ouest de la Normandie aujourd'hui



- **686 km** de voies ;
 - **53** points d'arrêt.

Région	Densité du réseau (km/1 000 km ²)	Densité de population (hab/km ²)
Ex Basse-Normandie	40	84
Ex Haute-Normandie	47,5	150
Bretagne	42,6	121
Pays de la Loire	51,7	117

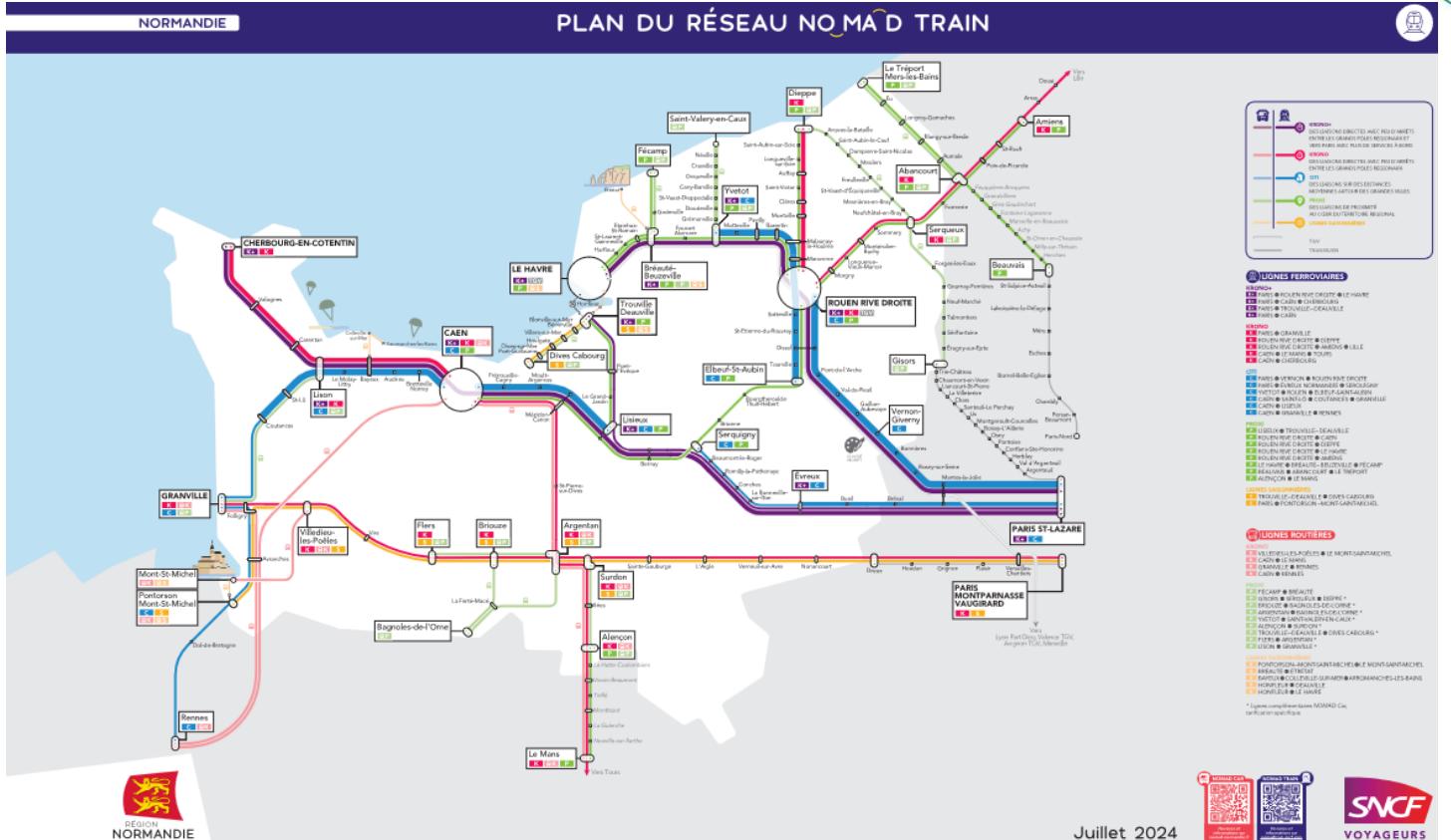
Source : SNCF

Les infrastructures ferroviaires dans l'ouest de la Normandie



Le Réseau Nomad Train de la Région Normandie

- 369 trains par jour ;
- 400 000 voyageurs par semaine ;
- 1,9 milliards de kms parcourus par les voyageurs chaque année ;
- 160 millions d'euros de recettes annuelles.

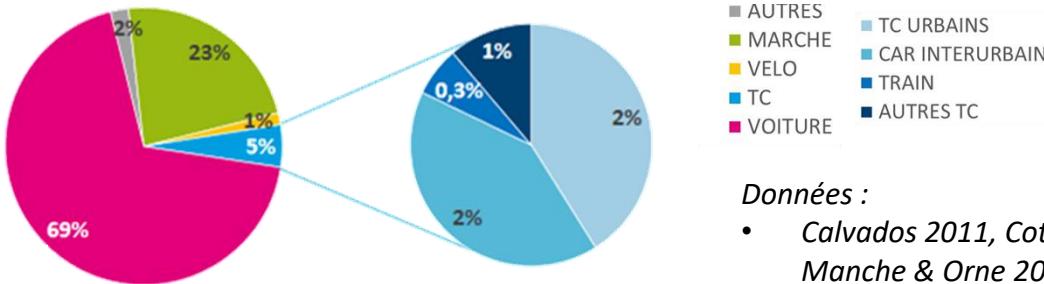


Juillet 2024



Un très faible usage du train dans les mobilités des Normands de l'Ouest

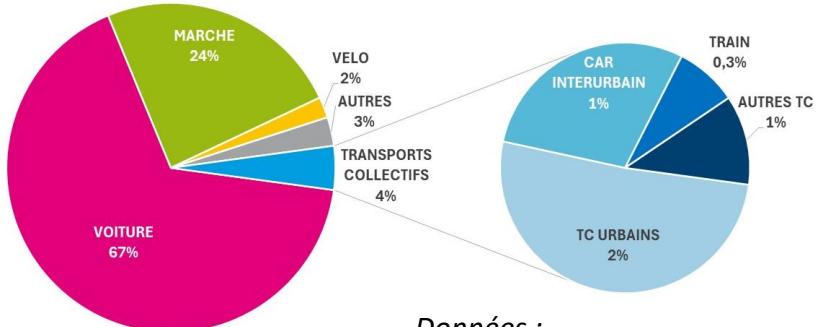
- De l'ordre de 15 000 trajets sont faits en train chaque jour ;
- La part modale du train au quotidien est très faible (moins de 1%) et ne progresse pas.



Parts modales des déplacements quotidiens des normands de l'ouest (11 ans et +)

Données :

- Calvados 2011, Cotentin 2016, Manche & Orne 2018

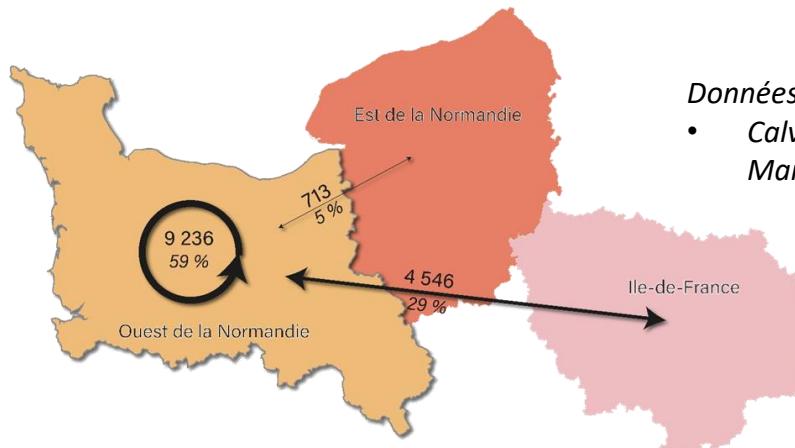


Données :

- Calvados 2022, Cotentin 2016, Manche & Orne 2018

Un très faible usage du train dans les mobilités des Normands de l'Ouest

- Les trajets se font à plus de 70 % au sein de l’Ouest Normandie ;
- Un quart des déplacements en train se font en lien vers Paris et ce chiffre est en baisse;
- Les échanges avec l’ex Haute-Normandie sont très ténus ($\approx 3\%$).



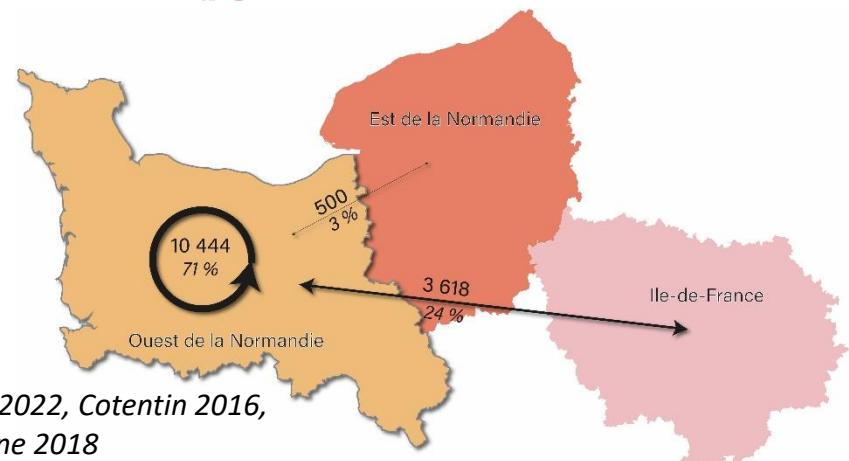
Données :

- Calvados 2011, Cotentin 2016, Manche & Orne 2018

Principaux flux de déplacement réalisés en train

Données :

- Calvados 2022, Cotentin 2016, Manche & Orne 2018



Mais un report potentiel vers le train important

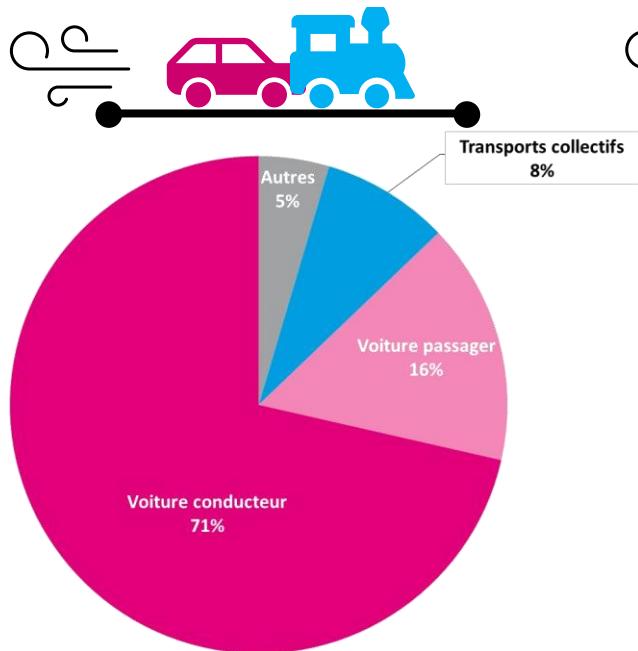
- Sur les liaisons où le train est plus rapide que la voiture (temps de parcours théorique), celui-ci est deux à trois fois plus utilisé.

Données :

- Calvados 2011, Cotentin 2016, Manche & Orne 2018

Parts modales des déplacements entre les grandes aires urbaines de l'Ouest de la Normandie

Lorsque le train est plus rapide que la voiture



Lorsque la voiture est plus rapide que le train

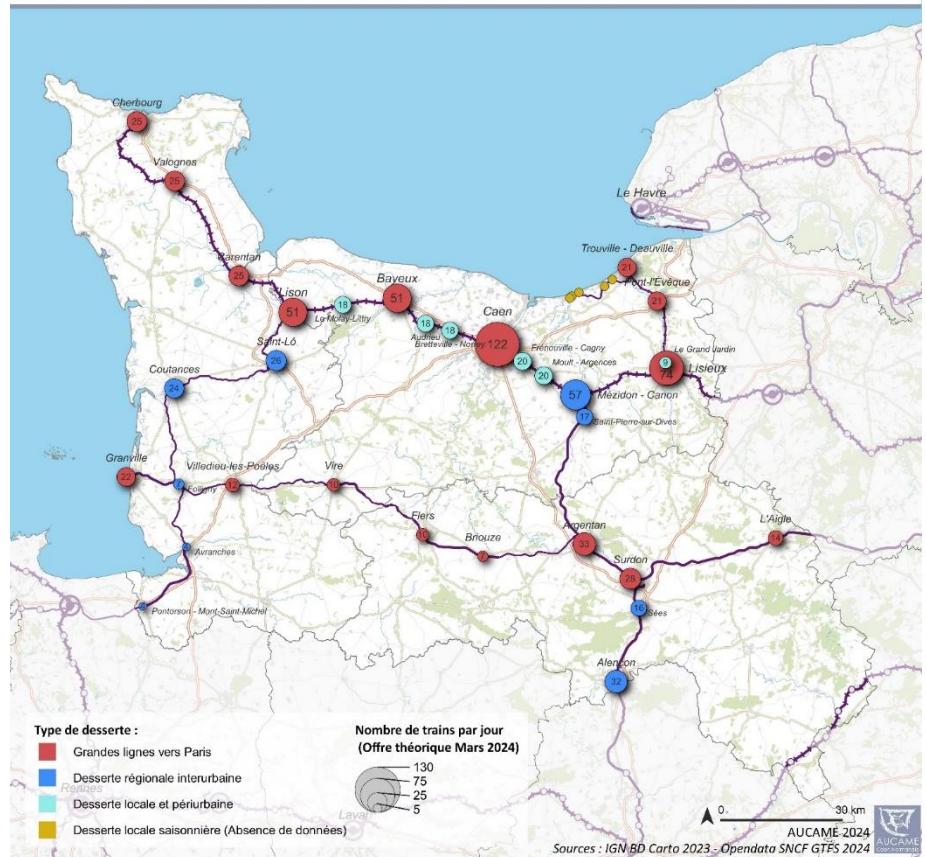
L'offre ferroviaire théorique en gare en 2024



Un axe Lison-Caen-Lisieux qui concentre une grande partie de l'offre :

- **122 trains/jour** en gare de Caen
 - **De 50 à 70 trains/jour** entre Lison et Lisieux
 - **Entre 25 et 30 trains/jours** à Cherbourg, St Lo et Alençon

L'offre théorique ferroviaire dans l'ouest de la Normandie en 2024

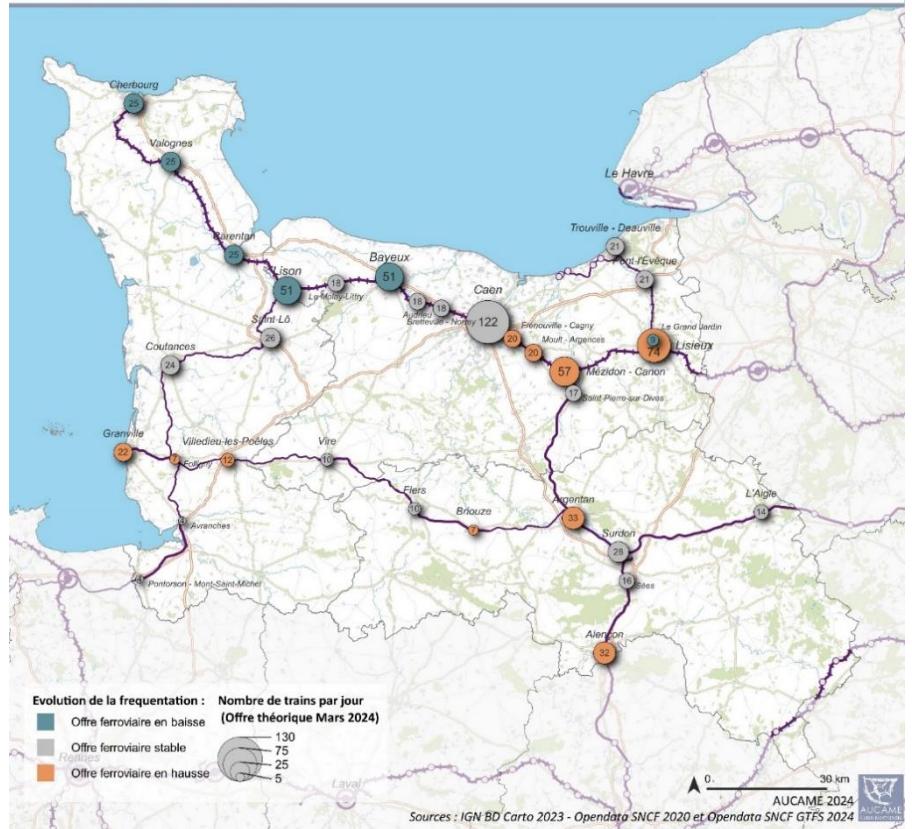


Evolution de l'offre ferroviaire théorique 2020-2024

L'offre reste sensiblement la même qu'en 2020. Elle a toutefois plutôt augmenté à l'Est de Caen et sur la ligne Paris-Granville et diminué à l'Ouest de Caen :

- + 3 trains/jour** à Lisieux et + 6 à Mézidon-Canon
- + 1 ou + 2 trains/jours** Sur Alençon, Argentan et Granville
- 4 trains/jour** en gares de Cherbourg, Lison et Bayeux

Evolution de l'offre théorique ferroviaire dans l'ouest de la Normandie entre 2020 et 2024



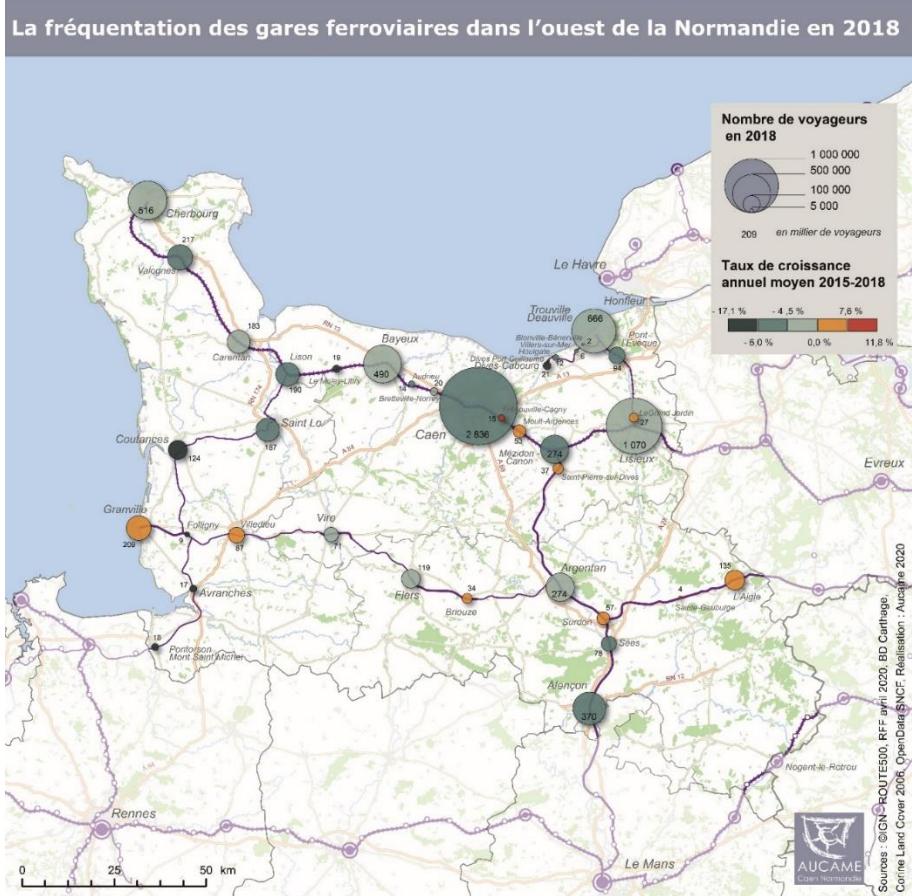
La fréquentation des gares de l'Ouest Normandie en 2018

En 2018, la fréquentation se concentrat sur l'Axe Cherbourg-Caen-Lisieux et était plutôt orientée à la baisse :

8,6 millions de voyageurs en 2018

- Dont **2,8 millions** en gare de Caen

Une fréquentation en **baisse de + 11 %** entre 2015 et 2018



La fréquentation des gares de l'Ouest Normandie en 2023



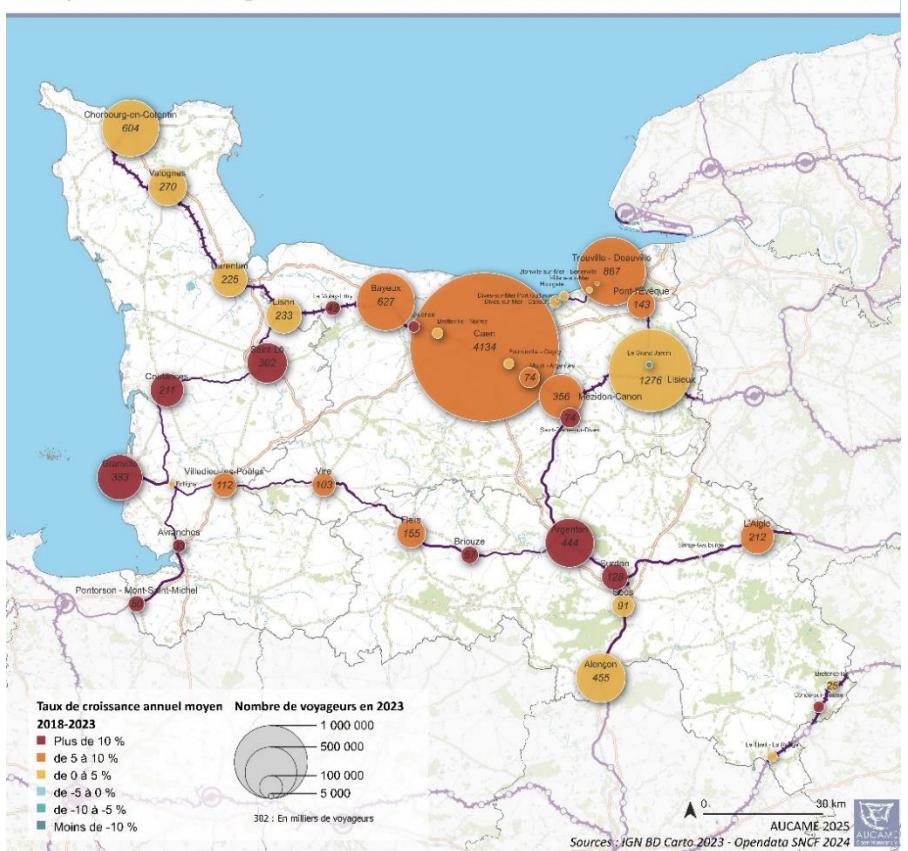
Après une hausse post-COVID déjà constatée en 2022, la fréquentation en 2023 a poursuivi une croissance parfois forte :

12 millions de voyageurs en 2023

- Dont 4,1 millions en gare de Caen

Une fréquentation en très forte
hausse de + 38 % entre 2018 et
2023

Fréquentation des gares ferroviaires dans l'ouest de la Normandie 2023



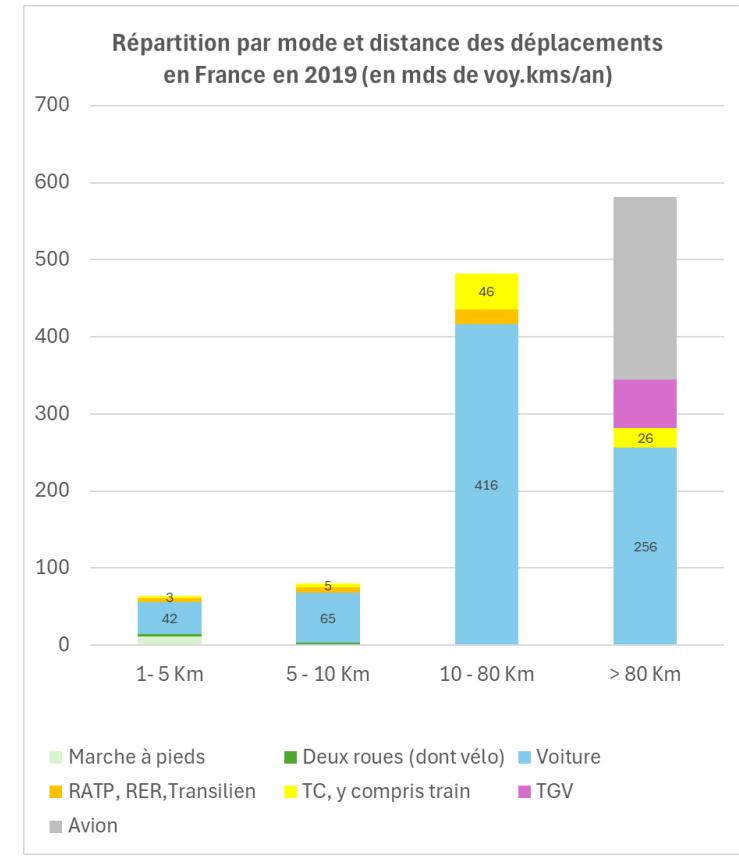
Les travers du réseau ferroviaire français

- L'organisation en étoile centrée sur Paris du réseau ferré, le retard accumulé dans la régénération du réseau secondaire et le linéaire encore important de lignes non électrifiées ne permettent plus une desserte fine du territoire;
- La priorité donnée au trafic de voyageurs pénalise le fret qui souffre également de l'organisation nocturne des chantiers d'entretien du réseau ;
- Depuis 1995 en particulier, l'Etat s'est concentré sur l'assainissement comptable de la SNCF et au détriment des investissements ferroviaires dans un contexte de dégradation de l'infrastructure existante.



La difficile augmentation de la part modale du fer

- La part modale du train (y compris TGV) en France se situe autour de 10% et stagne depuis plusieurs années ;
- Une diminution de la part modale de l'automobile au profit notamment du train suppose un bouleversement des usages et des habitudes de mobilité de nos concitoyens ;
- La hausse de la part modale du ferroviaire de 2,5 points, telle que prévue par la planification écologique nationale, suppose que 3 millions de Français abandonne l'automobile au profit du train pour leur trajet domicile travail quotidien et que 4 millions de Français préfèrent le train à la voiture pour partir en week-end quatre fois par an ;
- Seule une amélioration substantielle de l'offre ferroviaire permettrait de tels reports modaux.



Source : Servir n° 532

Questions budgétaires

- Sur proposition du Conseil d'Orientation pour les Infrastructures (COI), les crédits de l'Etat au profit de l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFIT) ont été abondés de 24 milliards d'€ sur la période 2023-2027 ;
- la part de cette enveloppe consacrée aux mobilités alternatives à la route est passée de 50 % en 2021 à 66 % aujourd'hui. Parallèlement, la part des budgets prévus pour la route a baissé de 50 % par rapport à la période 2015-2022 ;
- Cependant, les crédits restent très en deçà de ce qui serait nécessaire.

 Ces choix résisteront-ils aux exercices en cours d'économie budgétaire ?



Source : image internet

Les enjeux pour les années à venir

Redonner de la compétitivité au ferroviaire :

- Améliorer l'existant (renouvellement du matériel et du réseau) pour le fiabiliser ;
- Mener une politique d'offre (fréquence, vitesse...) ;
- S'appuyer sur le ferroviaire pour la reconquête des villes centres et la maîtrise de l'étalement urbain ;
- Penser un aménagement du territoire clairement favorable au mode ferroviaire.

De nouveaux usages émergeants :

- Train + vélo, le ticket gagnant ?
- La relance du fret, via une autoroute ferroviaire Bayonne-Cherbourg ?



Source : SNCF

Merci de votre attention !

Retrouvez-nous sur : www.aucame.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE



L'AGENCE

NOS TRAVAUX

PORTAIL CARTOGRAPHIQUE



A LA UNE

Tous nos voeux pour 2025 !

[En savoir +](#)



Actualités



Les vidéos de l'Alim'tour 2024 :
Pratiques agricoles et
gestion de l'eau
janv. 2025



Tous nos voeux pour 2025 !
Janvier 2025

« Entre
Nous »



La newsletter de l'AUCAME

> [Inscrivez-vous !](#)