



Atelier SCoT « Mobilités - Déplacements »

Actes de la réunion du jeudi 05/04/2007
Auditorium du Musée des Beaux-Arts de Caen

Les grandes infrastructures de transport, support du rayonnement métropolitain ?

Introduction

Monsieur Henri GIRARD, Président de l'atelier, remercie l'assemblée pour sa participation et ouvre la séance de travail.

C'est Mme Martine VINCENT, vice-présidente de Caen-Métropole, qui aura pour mission de retracer la synthèse des échanges.

Les précédents ateliers, ont permis de quantifier et de qualifier les déplacements à l'échelle du SCoT, en matière automobile, mais aussi de transports collectifs et de déplacements à vélo.

Cette réunion permet de changer d'échelle, pour s'intéresser plus particulièrement à la grande mobilité, c'est-à-dire aux déplacements entre Caen-Métropole et les autres métropoles, françaises ou européennes. Ces déplacements nécessitent, bien évidemment, des infrastructures adaptées. Cette réunion s'intéressera donc à ces infrastructures, quelles soient routières, ferroviaires, portuaires ou aéroportuaires, qui permettent les échanges avec d'autres régions.

L'atelier s'intitule :

**« Les grandes infrastructures de transport, support
du rayonnement métropolitain? »**

Il sera fait un tour d'horizons de la desserte de Caen-Métropole pour au final, se poser la question de l'accessibilité du territoire, selon les différents modes de transport. L'accessibilité est, en effet, un enjeu central de la concurrence qui se joue entre les métropoles. Elle participe, comme l'emploi, les équipements ou le cadre de vie, à l'attractivité des territoires. La révision du Schéma de Cohérence Territoriale est l'occasion de se poser la question du positionnement de Caen-Métropole par rapport à



M. Hervé GIRARD
Président de l'Atelier

d'autres agglomérations, et d'identifier ses atouts et ses faiblesses en termes de desserte.

M. GIRARD précise ensuite le déroulement de l'atelier :

- Une présentation de Fanny GUYOMARD, de l'AUCAME, dressant un panorama des grandes infrastructures de transport.
- Une présentation de M. Vincent ROQUE, directeur du développement à la Direction régionale de la SNCF Normandie.
- Une présentation de M. François POTIER, responsable du service Etudes économiques à BRITTANY FERRIES, accompagné par M. Gilles BIDAMANT, directeur de l'Agence de Ouistreham de BRITTANY FERRIES

Les grandes infrastructures de transport, support du rayonnement métropolitain ? **Mlle Fanny GUYOMARD, AUCAME**

- **Les grandes infrastructures de transport dont dispose Caen-Métropole**

Caen-Métropole a accès à tous les modes de transport sur son territoire :

- Les autoroutes qui constituent un réseau en étoile autour du périphérique et dont le trafic, notamment de marchandises, est en constante augmentation,
- Le réseau ferroviaire, pas entièrement électrifié, qui s'appuie principalement sur l'axe Cherbourg-Paris,
- L'aéroport de Caen-Carpiquet, relié au hub de Lyon, qui a vu son trafic augmenter de 180% en 15 ans,
- Le port de Caen-Ouistreham 10^{ème} port français en termes de marchandises (4 millions de tonnes en 2006) et 3^{ème} port d'intérêt national en termes de passager (1 million en 2006).

- **Les infrastructures au sein de l'espace français et européen**

A l'échelle française et européenne, les infrastructures de transport de Caen-Métropole sont relativement modestes.

- Le trafic et le réseau et ferroviaires

Au niveau national, les gares parisiennes absorbent une grande majorité des passagers (1 milliard en 2003). Caen-Métropole se situe dans les gares de taille moyenne (2,2 millions en 2003) : après Rennes (5,6 millions) et Rouen (4,7 millions) et devant Le Havre (1,4 millions).

Elle se situe à l'écart du réseau à grande vitesse et aucun projet de ligne n'est prévu à moyen terme.

¹ Unité de tonne (1 UDT = 1 000 passagers ou 1 000 tonnes de fret ou 1 000 tonnes de poste)

– Le trafic aéroportuaire

A l'échelle européenne, on constate la suprématie des capitales et des grandes métropoles : Londres comptabilise 115 000 UDT¹ en 2005, Paris 91 000...etc. A l'échelle française, seuls les aéroports de Paris peuvent prétendre concurrencer les grands aéroports européens.

L'échelle nationale est plus pertinente pour l'aéroport de Caen-Carpiquet qui assure une offre régionale. L'aéroport international de référence pour les habitants de Caen-Métropole est celui de Roissy-Charles de Gaulle.

– Le trafic portuaire

Au plan européen, le trafic de marchandises se concentre sur les ports de la Manche et la mer du Nord. Rotterdam a échangé 345 millions de tonnes en 2005, Anvers 146 millions et Marseille 100 millions.

Caen-Ouistreham avec 4 millions de tonnes est le 10^{ème} port français, loin derrière Marseille, Le Havre (74 millions de tonne) et Dunkerque (57 millions).

La géographie européenne des volumes de passagers portuaires est tout à fait différente. On assiste à un rééquilibrage vers l'Europe méditerranéenne. Cette organisation spécifique est dépendante de la géographie insulaire. Les ports les plus importants sont ainsi des ports britanniques (Douvres avec 14 millions de passagers en 2005), grecs (Paloukia Salaminas avec 12 millions), italiens et finlandais.

Calais arrive en 4^{ème} position européenne avec 11,5 millions de passagers. A l'échelle française, il est suivi par Marseille (2,3 millions de passagers) et Bastia (2,1). Caen-Ouistreham se trouve en 7^{ème} position avec 1 million de passagers.

• L'accessibilité de Caen-Métropole

L'accessibilité est le rapport entre le temps d'accès à un territoire et sa population potentiellement desservie. Elle est aujourd'hui un facteur déterminant de la concurrence que se jouent les métropoles entre-elles.

Pour comparer l'accessibilité de Caen-Métropole à celle de Rouen et de Rennes, l'AUCAME a mis au point une méthode de représentation graphique, qui permet de comparer les villes entre-elles, et de calculer de l'indice d'accessibilité.

Ce calcul a été effectué à partir des temps de trajet en voiture, en train et en avion vers un panel de métropoles françaises et vers Londres et Bruxelles.

Néanmoins, quelques limites existent. La méthode ne tient pas compte de la fréquence des transports collectifs. Elle part du postulat que le voyageur est supposé libre de toute contrainte budgétaire. Elle ne prend également pas en compte le poids des flux qui y passent.

Il ressort de cette méthode que Caen-Métropole a une accessibilité inférieure à Rouen et surtout à Rennes. En effet, Rouen bénéficie d'une meilleure desserte autoroutière et Rennes profite quant à elle de l'accès direct au réseau grande vitesse et de lignes aériennes directes.



« Caen-Métropole a-t-elle la taille critique pour être une plateforme autonome (liaisons aériennes internationales, TGV...) ? »

Mlle Fanny
GUYOMARD
Chargée d'études
Aménagement
AUCAME

Tous modes de déplacement confondus, les métropoles françaises sont toutes accessibles de Caen-Métropole en moins de 4 heures, notamment grâce aux liaisons aériennes. Ce sont les villes les plus proches (Le Havre, Rouen, Tours, Nantes et Rennes) qui sont le plus pénalisées : elles ont le rapport distance/temps le moins bon.

Enfin, si on réalise le même exercice de Paris vers les autres villes en train, on s'aperçoit que des métropoles comme Lille, Bruxelles, Metz, Nancy, Tours et Le Mans ont un rapport distance/temps bien plus favorable que Caen-Métropole qui se situe à environ 2 heures de Paris, comme Rennes, Nantes et Lyon. Avignon, Londres et Strasbourg, bien que plus éloignées, se situent seulement à 2h30 de Paris.

- **Bilan**

Caen-Métropole a un rôle de plateforme multimodale régionale, mais se situe dans une certaine mesure en dehors des grands corridors de déplacement. Elle bénéficie d'un aéroport de taille moyenne support d'une attractivité économique. Son activité transmanche est dynamique. Son réseau routier qui s'est ouvert ces dernières années vers l'ouest est performant, mais ne constitue pas un avantage concurrentiel par rapport aux autres métropoles. Aujourd'hui, l'avantage concurrentiel principal des métropoles est d'avoir accès directement au réseau grande vitesse, ce dont la métropole caennaise ne dispose pas.

La SNCF, outil du rayonnement de Caen-Métropole

M. Vincent ROQUE, Direction régionale de la SNCF Normandie

M. ROQUE a divisé sa présentation en deux parties : l'activité voyageurs et l'activité fret.

- **L'activité voyageurs**

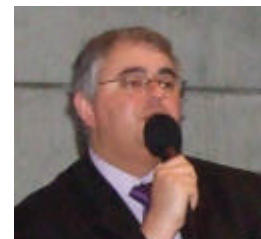
La SNCF intervient de différentes façons sur cette activité. Les TER relèvent de la compétence de la Région et la SNCF intervient sur délégation de l'Etat dans le trafic Corail Intercités. RFF a la charge d'entretenir le réseau ferré.

La région Basse-Normandie comptabilise six lignes de TER. M ROQUE souligne la volonté de la région qui a renouvelé tout son parc de TER, ce qui a permis une croissance de la fréquentation.

La totalité du parc de voiture Corail sera renouvelée en 2008 : 45 millions d'Euros seront investis à cet effet. A partir de septembre, un nouvel horaire de fin de soirée sera proposé sur la ligne Paris/Caen. Il cible une clientèle professionnelle qui effectue un aller-retour dans la demi-journée.

En ce qui concerne l'accès à Paris, M. ROQUE comprend les requêtes locales et espère l'amélioration de l'infrastructure en Ile de France. Des améliorations sont possibles à la marge (troisième voies en Ile de France, passage de la gare de Mantes à grande vitesse) et à un coût très élevé pour un gain de temps de quelques minutes.

Une étude est en cours à propos d'une ligne TGV Cherbourg/Strasbourg



« Pour le TGV, étant donné que l'on est sur un bassin de population très faible, il faudrait des concours publics très importants. »

M. Vincent ROQUE

qui passerait par Roissy. Elle devrait être opérationnelle en 2009 et donnerait lieu à un aller-retour par jour.

La rénovation de la gare de Caen devrait être terminée en janvier 2008. Elle doit permettre plus de lumière et de visibilité.

- **L'activité fret**

Dans ce secteur, la pression concurrentielle est extrêmement forte et la SNCF n'a pas de mission de service public. A Caen-Métropole, l'activité fret est peu développée, car le tissu industriel est peu dense. Elle est reliée au réseau fret européen, comme Le Havre, mais les volumes sont incomparables. Elle se concentre autour de Caen et Moulins et concerne la grande distribution et les grandes cultures.

Une étude sur la plateforme fret de Mézidon-Canon a été réalisée par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Auge. Elle met en avant le bon positionnement ferroviaire de Mézidon-Canon (sur la ligne Cherbourg/Paris et Caen/Tours) et propose de réserver du foncier afin de rendre possible une implantation de grande envergure.

M. François POTIER, BRITTANY FERRIES

Deux trafics distincts sont à dissocier dans le marché transmanche : le trafic passager et le trafic fret.

- **Le trafic passager**

Sur l'ensemble des liaisons transmanche, le trafic est en phase de décroissance (-2,5% par an entre 2002 et 2006). En effet, c'est un trafic très saisonnier (plus de 50% entre juin et septembre), dépendant des évolutions du tourisme, notamment du tourisme britannique vers l'étranger. Or on constate, depuis quelques années, un report des flux touristiques britanniques vers l'Europe du sud (+3,5% entre 2005 et 2006) et de l'est (+22,5%). Enfin, le transport maritime est en baisse au profit du transport aérien avec le développement des liaisons à bas coûts vers le continent. Malgré cette baisse globale du trafic transmanche, la ligne Caen-Ouistreham/Portsmouth maintient son trafic avec 1,1% de croissance par an entre 2002 et 2006. Cette activité génère des retombées directes pour le territoire puisque près d'un quart des nuitées effectuées par les touristes se font en Basse-Normandie, juste derrière les Pays de la Loire et devant la Bretagne..



« Le marché passager est qualifié de mature. On est dans une phase de tassement de l'activité »

M. François POTIER

- **Le trafic fret**

Les tendances du trafic fret sont nettement plus positives. Il est en constante croissance : +4,6% par an entre 2002 et 2006, +15,9% pour la ligne Caen-Ouistreham/Portsmouth. C'est un trafic peu saisonnier qui concerne surtout des flux du sud-ouest de la France, de l'Espagne et du Portugal vers l'Angleterre.

Enfin, M. POTIER a ajouté que le franchissement de la ville de Caen est

un enjeu important en termes de ponctualité pour les transporteurs routiers. Le blocage du contournement de Caen doit être appréhendé. De plus, pour faire face à l'augmentation des trafics, la CCI prévoit l'extension du port transmanche.

Synthèse des réactions du public

Les échanges avec le public en réaction aux interventions ont porté sur l'intermodalité depuis le train, les liaisons ferrées vers Paris et vers le réseau TGV et sur le fret ferré et ses liaisons avec le transmanche.

• Renforcer l'intermodalité en gare de Caen

La présentation de l'AUCAME a suscité des réactions quant aux liens entre le train et les autres modes de déplacements. Il a été souligné la faible capacité du parco-train de la gare de Caen qui, selon M. LEDRAN, pourrait être dans l'avenir un frein à la fréquentation des grandes lignes. D'après M. ROQUE, plusieurs terrains ont été cédés, par la SNCF et RFF à la Ville de Caen, pour l'agrandir dans le cadre du projet des Rives de l'Orne.

• Améliorer les liaisons ferrées vers Paris

La mauvaise liaison ferroviaire à Paris a été abordée par plusieurs personnes du public, en termes de temps de parcours et de qualité de service. M. LEDRAN et M. GIRARD ont rappelé les efforts financiers consentis par les élus dans les années 70 pour améliorer la liaison. A cette époque, elle permettait de placer Caen dans les villes les mieux desservies. Depuis, très peu de changements ont été effectués et la situation de Caen par rapport aux autres villes s'est dégradée.

Selon M. ROQUE, peu de changements auront lieu dans les années à venir en termes de temps de parcours : le réseau est saturé en Ile de France et il est quasiment impossible d'y faire des gains de temps. Les efforts porteront davantage sur la qualité des trains et la ponctualité.

Une ligne grande vitesse n'est pas envisageable dans l'état actuel des choses. Le potentiel de voyageurs est trop faible par rapport au niveau d'investissement que représente une ligne grande vitesse. Il faudrait un investissement public très élevé.

M. GIRARD regrette cependant, que pour de tels sujets, la logique de rentabilité prime sur celle d'aménagement du territoire.

• Se raccorder au réseau grande vitesse

La nécessité d'un raccordement au réseau TGV a été abordée. Il peut être effectif à partir de plusieurs gares :

- à partir du Mans et de Tours : la modernisation de la ligne Caen/Tours est inscrite au Contrat de projet. La rupture de charge est moins contraignante qu'en passant par Paris, car il n'y a pas de changement de gare à faire, mais la liaison jusqu'au TGV est longue (3h pour Tours/Saint-Pierre des Corps).
- à partir de Roissy : la ligne Cherbourg/Strasbourg prévue pour 2009 permettra un aller/retour par jour à Roissy.



« Depuis les années 70 et le Turbo Train, on n'a pas gagné une minute ! »

M. Henri GIRARD
Président de l'Atelier



« Pourquoi ne pas se raccorder au réseau TGV du Mans ou de Tours ? »

M. Thomas BOUREAU
AUCAME

- **Développer le fret ferré et ses liaisons avec le transmanche**

M. AUSSANT a soulevé la question du développement du fret ferré. Selon M. ROQUE, la France est l'un des pays d'Europe où l'Etat et les collectivités locales appuient le moins le fret. Or, la concurrence dans ce domaine est très forte et l'existence de l'activité n'est pas assurée à 5 ans. C'est pourquoi elle se développe peu. Cependant, l'axe ouest de la France, passant par Mézidon-Canon, à destination de l'Espagne et du Portugal, est une piste à étudier.

L'idée de relier le fret ferré au fret transmanche a été émise, à la condition, selon M. BIDAMANT que les coûts pour les transporteurs routiers soient acceptables. Une voie ferrée existe, de l'autre côté de l'Orne. La construction d'un pont ferré serait trop onéreuse, mais l'accès par la route de Ouistreham à Mézidon-Canon n'est pas un obstacle, semble-t-il, au fret ferré.



« Quelles sont les possibilités d'intermodalité maritime-ferré ? »

M. Philippe CAEN
Association Les
Dérailleurs

Synthèse

Caen-Métropole dispose d'un accès à tous les modes de transport métropolitain : la route, le train, l'avion et le bateau ce qui lui permet de jouer un rôle de plate forme régionale.

A l'échelle française et européenne, nos infrastructures restent relativement modestes. Néanmoins, des améliorations sont prévues notamment en matière ferroviaire : renouvellement entier du parc de Corail, un nouvel horaire entre Paris et Caen et un TGV par jour en 2009 entre Cherbourg et Strasbourg, passant par Caen et Roissy.

Nos infrastructures permettent une plus ou moins bonne accessibilité aux autres métropoles :

- Le réseau routier est efficace.
- La liaison aéroportuaire à Lyon est bonne, mais porte sur de faibles volumes.
- L'accessibilité ferroviaire est maintenue, mais son efficacité relative s'est effondrée par rapport aux autres métropoles.

L'accessibilité à Caen-Métropole peut devenir un frein à l'attractivité économique et résidentielle : l'absence de connexion à la grande vitesse ferroviaire pèse dans la concurrence entre territoire. Le SCoT doit permettre de mener une réflexion sur la qualité des infrastructures de transport en rapport avec le développement territorial que nous souhaitons pour Caen-Métropole.



Mme Martine VINCENT
Rapporteur de l'Atelier