

Synthèse audition publique du 9 décembre 2003

Ont participé à l'audition publique :

Pour la Commission particulière du débat public :

*Philippe MARZOLF, Président
Jean-Paul PUYFAUCHER*

Audité :

Alain LE VERN, Président de la région Haute-Normandie

Pour la Maîtrise d'Ouvrage :

*Bernard SULPIS, Délégué régional Ile-de-France, Réseau Ferré de France (RFF)
Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, GIE CDG Express
Pierre-Henri GRONIER, GIE CDG Express
Olivier PICQ, Responsable de projets, SNCF*

Audition d'Alain LE VERN **Président de la région Haute-Normandie**

Philippe MARZOLF explique que, même en l'absence de public, le principe de publicité des auditions sera respecté, le compte rendu de l'audition devant être publié.

Alain LE VERN précise que la Basse-Normandie et la Haute-Normandie partagent le même avis à propos du projet. Les régions normandes sont proches de Paris en termes de distance, mais non en temps de trajet. Les plates-formes aéroportuaires ne sont pas opérationnelles et ne peuvent désenclaver la région, d'autant qu'elles sont trop dispersées. Le temps de trajet en train a augmenté de cinq à dix minutes au cours des vingt dernières années et le respect des horaires est aléatoire. Des milliers de Normands rejoignent pourtant chaque jour la région parisienne.

Alain LE VERN constate que la liaison entre la Normandie et Paris Saint-Lazare est encombrée à partir de Mantes. La Basse-Normandie a bâti un projet permettant de résoudre ces problèmes. Il est constitué de deux phases :

- les aménagements actuellement opérés dans les gares situées entre Mantes et Paris, qui amélioreront la fiabilité et la régularité ;
- l'usage du tunnel Eole, qui nécessite de construire un tunnel reliant les voies de grandes lignes et d'adapter le matériel grandes lignes aux conditions RER ; les trains prendraient le tunnel Eole, s'arrêteraient à Haussmann où ils cesseraient d'être grande ligne pour devenir des sortes de RER roulant jusqu'à Magenta ; ils pourraient alors accéder à la Gare de l'Est et à la Gare du Nord, puis pourraient emprunter CDG Express.

Alain LE VERN rappelle que cette possibilité d'emprunter CDG Express constitue l'objet de la rencontre. La deuxième phase conditionne tout le reste. Les régions normandes ne financeront pas un tunnel si leurs trains sont bloqués à Saint-Lazare. Leur participation est conditionnée à la possibilité, pour les trains normands, d'accéder à Roissy. En effet, la Normandie a besoin de disposer d'un aéroport international et de liaisons ferroviaires rapides. Elle contribue largement à l'infrastructure ferroviaire de fret qui permet d'éviter l'Ile-de-France en passant au nord de Rouen, à travers le contrat de plan et le projet Port 2000.

Alain LE VERN précise que la deuxième phase inclut la mise en service de quatre voies nouvelles en site propre entre Mantes et Achères : deux qu'il faut adapter et deux qu'il faut créer. Ces deux dernières sont nécessaires pour assurer la fiabilité. Gagner cinq minutes en temps de trajet entre la Normandie et Paris n'intéresse pas les deux régions. Celles-ci souhaitent, avant tout, que leurs passagers accèdent à Roissy sans rupture de charge, c'est-à-dire sans changer de train. Alain LE VERN précise qu'il ne transigera pas sur la rupture de charge.

Alain LE VERN souligne que les deux régions normandes rassemblent une population nombreuse et des industries puissantes, parfois leaders en France, notamment dans le domaine de la pharmacie, de l'automobile et du raffinage. L'attractivité du territoire et la fonctionnalité de ses usines sont conditionnées à la création de liaisons rapides et efficaces vers Paris et Roissy. Le tunnel évoqué dans le débat public constitue un maillon indispensable du projet. La Normandie est aujourd'hui plus loin de Paris que Lyon.

Alain LE VERN rappelle que le projet permettra de faire passer des trains supplémentaires chaque heure : deux pour la Haute-Normandie et deux pour la Basse-Normandie. Au lieu d'entrer en gare Saint-Lazare, ils entreront sous le tunnel d'Eole ; c'est la liaison ELEONOR (Est liaison express ouest Normandie Roissy).

Bernard SULPIS explique que la gare Saint-Lazare est un point de blocage et qu'il faut donc s'en passer, en rejoignant Eole.

Olivier PICQ insiste sur l'importance de la ligne nouvelle pour insérer des trains.

Bernard SULPIS explique que, durant la première phase, il n'y aura pas davantage de trains mais que certains iront jusqu'à Roissy au lieu de s'arrêter à Saint-Lazare.

Bernard SULPIS explique que les travaux d'infrastructure de fret permettront aux trains lourds d'éviter totalement l'Ile-de-France à l'avenir, ce qui constitue une priorité pour l'aménagement du réseau ferré. Le passage du fret par un autre itinéraire, ajouté à la création de voies nouvelles, augmentera la capacité de la desserte voyageurs.

Alain LE VERN souligne avoir investi 200 millions de francs dans le tronçon en Haute-Normandie pour le fret. De l'argent sera également investi sur le territoire de l'Ile-de-France. Alain Le VERN souligne que la Normandie ne « quémande » donc pas.

Jean-Paul PUYFAUCHER en conclut que la Haute-Normandie est prête à co-financer :

- la ligne Epône-Achères parce qu'elle lui est directement utile ;
- le raccordement à Saint-Lazare par le tunnel ELEONOR.

Ce schéma ne peut se concevoir que si CDG Express offre une possibilité de liaison entre ELEONOR, Eole et Roissy. La Haute-Normandie ne souhaite pas co-financer cette partie qui relève, selon elle, soit du domaine du partenariat public-privé, soit de la région Ile-de-France – mais certainement pas des régions normandes.

Philippe MARZOLF relève que la partie ELEONOR coûte 260 millions d'euros et que les régions normandes vont apporter 123 millions d'euros.

Olivier PICQ précise que des études co-financées par les régions normandes permettront de réévaluer les coûts d'ici 18 mois.

Bernard SULPIS souligne l'originalité du découpage financier. Le financement global n'est pas partagé entre les différents acteurs : chacun finance une partie de tronçon.

Jean-Paul PUYFAUCHER constate que la Haute-Normandie versera une subvention de 123 millions d'euros et financera le matériel roulant.

Alain LE VERN précise qu'il reviendra sans doute moins cher d'adapter le matériel existant plutôt que d'acheter du matériel neuf.

Philippe MARZOLF constate que certains participants au débat public ont affirmé que les trains normands seraient peut-être vides après Saint-Lazare, car peu de personnes poursuivraient jusqu'à Roissy.

Jean-Paul PUYFAUCHER indique que, d'après le dossier, 210 000 voyageurs supplémentaires devraient utiliser cette ligne, en plus des 6 340 000 voyageurs existants.

Olivier PICQ l'informe que ces chiffres sont issus d'études réalisées autour de l'année 2000. Le gain de trafic par la liaison Normandie ELEANOR avait été évalué à l'époque à environ 400 000 voyageurs. Ce total inclut à la fois le gain de trafic sur Paris et le gain de trafic sur Roissy. Olivier PICQ est chargé de réaliser de nouvelles études, qui montreront sans doute une augmentation de la fréquence.

Olivier PICQ souligne que les trains provenant des régions normandes et transitant par Paris se videront de leurs voyageurs à Hausmann ou Magenta, où ils se rempliront de voyageurs parisiens se rendant à l'aéroport.

Bernard Sulpis constate qu'une partie du trafic se retrouvera en concurrence directe avec CDG Express, même si l'intégralité du service n'est pas assurée sur la ligne venant de Normandie. ELEANOR permettra néanmoins aux voyageurs d'emprunter des trains pour Roissy au départ d'Hausmann. Il est important que le tarif de cette liaison soit équivalent à celui de CDG Express.

Alain LE VERN souligne l'importance d'une correspondance à Magenta.

Jean-Paul PUYFAUCHER constate que la praticabilité de la Gare de l'Est a été remise en cause au cours du débat public. Les trains normands s'arrêtant à Hausmann Saint-Lazare avant de continuer vers Roissy risquent d'être surchargés de Parisiens.

Alain LE VERN répond que cette fréquentation constituera l'un des éléments de viabilisation du système.

Jean-Paul PUYFAUCHER constate que la région parisienne est déséquilibrée vers l'ouest, où se dirigent prioritairement les hommes d'affaires comme les habitants atterrissant à Roissy.

Bernard Sulpis souligne que, si CDG Express suffit à financer le tunnel, tout train supplémentaire acquittera aussi les péages. Si l'on compte six trains par heure, au lieu de quatre, l'équilibre financier global du projet pourra être revu.

Alain LE VERN souligne que l'A13 et l'A15 sont saturées. Faire bénéficier la Normandie d'une offre alternative de transport collectif constituerait une mesure d'équité des territoires. Il est nécessaire que la Normandie soit facilement accessible, pour les personnes s'y déplaçant pour le week-end comme pour les hommes d'affaire visitant des sites industriels. Les régions normandes ne participeront au financement que si elles en perçoivent aussi des bénéfices.

Jean-Paul PUYFAUCHER rappelle que 55 millions de voyageurs empruntent le RER B, avec une augmentation de 7 % par an.

Cela représente 350 000 voyageurs supplémentaires attendus et 280 000 voyages par jour, qu'il faut comparer aux 210 000 voyageurs annuels évoqués pour la Normandie.

Alain LE VERN se demande si l'Ile-de-France et ses partenaires sont capables de financer seuls le projet.

Pierre-Henri GRONIER souligne qu'il n'est pas possible de comparer des flux à grande distance avec des flux de proximité.

Bernard Sulpis précise que les deux tiers des voyageurs de la SNCF se déplacent sur les lignes du Transilien.

Alain LE VERN rappelle qu'un Français sur cinq habite en Ile-de-France et demande s'il est souhaitable que ce ratio augmente encore.

Bernard Sulpis affirme que le monde ferroviaire est sensible à la volonté des régions normandes de tout miser sur le chemin de fer, au détriment de l'avion et de la route. Les Normands souhaitant se rendre à Roissy sont incités à prendre le train et non un vol intérieur. Cela lui semble cohérent avec la protection de l'environnement.

Alain LE VERN rappelle qu'il faut 1 heure 20 pour rejoindre Roissy depuis Rouen. Il souligne que le Conseil Régional a voté, à l'unanimité, le projet et a refusé de combler le déficit d'exploitation de la plate-forme aérienne.

Philippe MARZOLF affirme que tous reconnaissent qu'il faut améliorer la desserte entre Paris et Roissy pour les voyageurs aériens. Seul le trajet du tunnel fait l'objet de critiques. Les études de solutions alternatives commandées à des experts seront toutes compatibles avec la LRNVS.

Bernard Sulpis affirme que les efforts de la Normandie pour créer une intermodalité fleuve / train, qui soit une alternative aux camions, ont été relayés.

LE COMPTE RENDU INTEGRAL DE CETTE REUNION EST DISPONIBLE SUR LE SITE INTERNET www.debatpublic-cdgexpress.org ET SUR SIMPLE DEMANDE A LA CPDP AU NUMERO VERT : 0 800 800 949 (appel gratuit)