

Réunion diffusée en direct sur internet

Si vous ne souhaitez pas être filmé,
merci de le signaler à une hôtesse

Projet de nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie

DÉBAT PUBLIC DU 3 OCTOBRE 2011 AU 3 FÉVRIER 2012

Lundi 30 janvier / Caen

Réunion de clôture

cndp
Commission particulière
du débat public
Ligne nouvelle
Paris-Normandie

en direct sur internet



Olivier Guérin

Président de la CPDP

Déroulement de la réunion

- **Présentation des premiers enseignements du débat**

Olivier Guérin, président de la CPDP

- **Présentation de l'analyse du maître d'ouvrage**

François Tainturier, Jean-Damien Poncet et Philippe Adam
Réseau ferré de France

- **Interventions de la salle**

Le projet LNPN

La feuille de route du comité de pilotage :

- Relier Paris au Havre en 1h15,
- Faire profiter les deux régions normandes du projet,

Enrichie de nouvelles fonctionnalités :

- Un temps de parcours entre Paris et Caen également en 1h15,
- Une amélioration des dessertes entre les villes normandes.

Le débat public

Un débat mobilisateur

- Plus de **6 000 personnes** présentes aux 25 réunions publiques
- **80 000 connexions** sur le site Internet
- Plus de **600 questions**, plus de **500 avis** et contributions
- Une **centaine** de cahiers d'acteurs

Le débat public

Un débat ouvert

- Le débat n'a pas seulement porté sur les scénarios du projet,
- Mais également sur son opportunité et ses objectifs.

L'opportunité du projet

La nécessité **d'améliorer les conditions de transport** entre Paris et la Normandie et d'engager des investissements importants au moins sur la section Paris-Mantes a fait l'unanimité.

Mais, la question « **faut-il réaliser le projet en tout ou partie ?** » a émergé, notamment dans le cadre d'une demande d'étude sur l'amélioration du réseau normand.

De même que « **faut-il réaliser le projet en phases étalées dans le temps ?** », question relative à l'éventuel phasage du projet.

Les objectifs du projet

Trois objectifs se dégagent du projet de LNPN :

- Augmenter la capacité pour les voyageurs et pour le fret,
- Diminuer les temps de parcours,
- Améliorer les liaisons inter et intra-régionales.

Le débat a montré :

- Une convergence sur le premier et le dernier objectif,
- Des positions divergentes sur les gains de temps de parcours.

Les objectifs : augmenter la capacité du réseau

Le manque de **ponctualité**, les **fréquences insuffisantes** sont dénoncés par les usagers.

Ils estiment que l'**augmentation de la capacité** du réseau ferroviaire :

- Sur la section Paris-Mantes
- Au niveau de la gare de Rouen

doit permettre d'y remédier.

Les objectifs : augmenter la capacité du réseau de Paris à Mantes

Un accord, à peu près général, pour **doubler** la section **Paris-Mantes**, avec :

- Un **terminus** toujours fixé à **Paris Saint-Lazare**,
- Une **gare à Nanterre / La Folie**, desservie en ligne,
- Un **contournement de Mantes-la-Jolie**, jugé nécessaire,

Les objectifs : augmenter la capacité du réseau de Paris à Mantes

- Une gare est demandée par les collectivités dans le secteur **Confluence / Seine Oise**,
- Les **options de passage** de la ligne **en Ile-de-France** ont été peu discutées,
- Beaucoup insistent sur la nécessité de **liaisons** vers **Roissy** et le **réseau LGV**.

Les objectifs : augmenter la capacité du réseau en Normandie

Pour augmenter la circulation, notamment des trains locaux, régionaux et de fret, une **nouvelle gare** est jugée nécessaire à **Rouen**.

Le site de **Saint-Sever** et la liaison vers Le Havre par un **passage sous-fluvial** ont été soutenus.

Les objectifs : diminuer les temps de parcours

Pour les principales collectivités territoriales et les acteurs économiques, le gain de temps est indispensable,

- Il contribue au **développement** de la Normandie et de l'axe Seine,
- Il participe d'une politique **d'aménagement du territoire**.

Pour RFF, la diminution du temps de transport permet aussi un meilleur **report modal**.

Les objectifs : diminuer les temps de parcours

D'autres, groupes politiques, associations et syndicats, s'opposent à ce qu'ils estiment être une **course à la vitesse**, indiquant

- Qu'elle témoigne d'un **modèle de développement** périmé,
- Qu'elle est **coûteuse**, au bénéfice d'un petit nombre,
- Qu'elle mobilisera **les financements** au détriment d'autres investissements.

Les objectifs : diminuer les temps de parcours

Des **usagers** ont estimé, de façon répétée, que le gain de temps n'est pas prioritaire.

- Ils privilégient la **qualité de service** : ponctualité, fréquence et confort,
- Ils s'interrogent sur le **surcoût** des tarifs.

Les objectifs : améliorer les liaisons régionales

RFF insiste sur le fait que le projet :

- Améliorerait les liaisons entre l'ensemble des villes normandes,
- Permettrait des correspondances optimisées au niveau des nœuds ferroviaires.

Il y a accord sur cet objectif.

Les objectifs : améliorer les liaisons régionales

Mais, au-delà du champ de la LNPN, beaucoup ont demandé :

- L'amélioration des **liaisons locales**, craignant des arbitrages budgétaires au détriment de ces dernières,
- De meilleures liaisons avec les **régions voisines** : Bretagne, Picardie...

Les caractéristiques du projet en Normandie

Les scénarios en Normandie

Le débat a peu porté sur les scénarios.

- Le **scénario A** a été soutenu notamment en raison d'un temps de parcours plus performant entre Caen et Rouen,
- Le **scénario B** a été accueilli favorablement par les élus et acteurs économiques de l'Eure,
- Le **scénario C** a été moins défendu en raison de son coût et de son impact environnemental.

Les caractéristiques du projet en Normandie

La présentation en cours de débat par RFF d'un **scénario AB** :

- A été souvent **mal acceptée** par les élus,
- Mais a été vue **avec intérêt**, notamment par la région Basse-Normandie et certains acteurs de l'Eure.

L'expertise complémentaire

Demandée par le groupe EELV, elle a montré qu'une modernisation des lignes à l'ouest de Mantes :

- Permettrait d'assurer la **même desserte** passagers et fret que la LNPN,
- Permettrait des **gains de temps** significatifs sur certaines liaisons,
- Serait **moins performante** sur d'autres liaisons comme Caen-Rouen.

La réouverture de la ligne Evreux-Louviers paraît problématique.

Le fret ferroviaire

Il y a **unanimité** pour souhaiter le développement du fret ferroviaire.

- Pour beaucoup, la LNPN permettrait une **meilleure circulation des trains de fret** sur la ligne classique, la réouverture de la ligne Serqueux - Gisors complétant le dispositif.
- Les acteurs économiques, et notamment les ports, demandent des « **sillons** » pour le fret.

Le fret ferroviaire

Toutefois, certains ont apporté des nuances par rapport aux améliorations attendues. En effet,

- D'importants programmes de **travaux** les prochaines années affecteront la circulation nocturne du fret,
- Les conditions de circulation des trains en **Ile-de-France** restent à étudier,
- La diminution du fret ferroviaire en France, tient aussi à la dégradation de la qualité des **services ferroviaires**.

Les impacts sur l'agriculture et l'environnement

Tous les agriculteurs sont préoccupés par la **consommation** des **terres agricoles** et les **compensations environnementales**.

- Les chambres d'agriculture de Normandie s'inscrivent dans une posture d'accompagnement de la LNPN,
- Le président de la chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France, un syndicat agricole et de nombreux agriculteurs ont dit leur ferme opposition à une ligne nouvelle.

Les impacts sur l'agriculture et l'environnement

- Nombre d'intervenants ont manifesté leurs **réserves** en raison des **impacts** sur les milieux naturels, la biodiversité, les forêts.
- RFF a indiqué que le projet a été élaboré en tenant compte de l'**environnement** et que la détermination du tracé éventuel de la ligne donnera lieu à **concertation**.

La tarification et le financement

RFF a rappelé les modalités de financement, partagées entre :

- La **contribution de RFF**, qui dépend de la rentabilité du projet et dont la charge finale repose sur le voyageur.
- Les **subventions** de l'Etat, des collectivités territoriales, éventuellement de l'Union Européenne qui pèsent sur le contribuable.

La tarification et le financement

Tarification

- De nombreux usagers se sont inquiétés des **augmentations de tarif** sur une nouvelle ligne.
- RFF a indiqué que le tarif pourrait tenir compte de **gains de temps** mais dépendrait de **l'exploitant** et des **autorités organisatrices des transports** (Etat et régions).

La tarification et le financement

Financement

RFF a présenté un **bilan socio-économique** dont le modèle économique reste à approfondir.

- Aucun chiffre n'a été donné sur le **financement propre de RFF**.
- Les régions normandes avaient fait connaître leurs positions, mais l'Etat et la région Ile-de-France ne se sont pas exprimés.
- Plusieurs intervenants se sont opposés aux «**partenariats publics privés**».

La tarification et le financement

Lors de la **réunion du 17 janvier** :

- Un expert a rappelé les conclusions des **assises du ferroviaire**,
- Les responsables de la « **mission financement** » ont exposé le cadre de leur travail.

Un phasage ?

La question du phasage s'est déclinée en :

- **Phasage des travaux** : réaliser le plus urgent.
Des objections, notamment des ports, ont été émises,
- **Phasage des décisions sur le financement** :
La crainte d'un déséquilibre dans le financement des différentes sections a été évoquée.

Merci

A l'équipe de RFF, maître d'ouvrage, acteur premier de ce débat,

Aux experts et grands témoins qui ont présenté leurs analyses et observations,

A vous tous qui avez fait vivre ce débat, dans ces réunions et sur Internet.

**Vous pouvez envoyer vos contributions par courrier
ou via le site Internet jusqu'au 3 février 2012.**

Le compte-rendu de la commission particulière sera publié et diffusé avant fin mars.

RFF décidera de la suite à donner au projet avant fin juin.

François Tainturier
Jean-Damien Poncet
Philippe Adam
RFF

Projet de nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie

DÉBAT PUBLIC DU 3 OCTOBRE 2011 AU 3 FÉVRIER 2012

Lundi 30 janvier / Caen

Réunion de clôture

en direct sur internet

cndp
Commission particulière
du débat public
Ligne nouvelle
Paris-Normandie



Dominique Simon

Membre de la CPDP

Interventions de la salle

**Merci de respecter le temps de parole
limité à 3 minutes**

Projet de nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie

DÉBAT PUBLIC DU 3 OCTOBRE 2011 AU 3 FÉVRIER 2012

Lundi 30 janvier / Caen

Réunion de clôture

en direct sur internet

cndp
Commission particulière
du débat public
Ligne nouvelle
Paris-Normandie

