

**DEBAT PUBLIC**  
**PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE**  
**PARIS-NORMANDIE**

**Réunion d'ouverture**  
**Rouen, le 3 octobre 2011**

**Commission particulière du débat public**

- Olivier GUÉRIN, magistrat honoraire à la Cour de Cassation, membre de la CNDP
- Dominique SIMON, consultante
- Jean-Philippe BLOCH, administrateur général des affaires maritimes
- Pierre-Gérard MERLETTE, administrateur civil
- Marie-Françoise CORNIETI, avocate honoraire

**Maîtrise d'ouvrage**

- Jean-Damien PONCET, chef de la mission LNPN - RFF
- Philippe ADAM, adjoint au chef de la mission LNPN - RFF

(Début de la réunion à 19h10)

**Présentation du débat public**

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission particulière du débat public explique la procédure de ce débat public, qui se déroulera du 3 octobre 2011 au 3 février 2012. Ce débat public porte sur l'opportunité du projet et soumet à discussion notamment les tracés présentés par RFF.

**Présentation du projet**

Hubert du MESNIL, Président de RFF, donne l'état d'esprit dans lequel les équipes de RFF abordent ce débat tant attendu. Le projet porte sur une ligne nouvelle, imaginée par RFF, au service du renouveau du transport ferroviaire dans ces régions normandes et pour l'Ile-de-France. Ce projet doit trouver sa place dans un réseau existant, aussi bien au service des voyageurs qu'au service du fret. Deux enjeux ont été mis en évidence dans cette phase de préparation de projet : l'amélioration de la qualité des services ferroviaires (vitesse, régularité, confort, fréquence de desserte) ; le développement territorial.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la mission ligne nouvelle Paris-Normandie à RFF expose la situation actuelle du réseau ferroviaire entre Paris et la Normandie (saturation entre Paris et Mantes-la-Jolie, nœud de Rouen).

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission ligne nouvelle Paris-Normandie à RFF précise qu'un Comité de pilotage, mandaté par l'État, présidé par Jean-Pierre DUPORT ancien Président de RFF, réunissant les élus des grandes collectivités et du monde économique, a permis de recenser les besoins des régions normandes et faire l'inventaire de l'ensemble des objectifs assignés à un projet ferroviaire ambitieux entre Paris et la Normandie.

Philippe ADAM spécifie qu'en Ile-de-France, il est nécessaire de séparer les trains normands des trains franciliens, quatre options sont évoquées avec l'implantation éventuelle de gares à Confluence et à La Défense pour un coût compris entre 4,4 et 5,4 milliards d'euros.

Trois scénarios sont présentés en Normandie :

- Scénario A (6,5 milliards d'euros) : point de bifurcation dans la zone de Louviers. La ligne va ensuite au nord vers Rouen, puis sur le Plateau de Caux jusqu'au Havre, et la branche de Caen se détache à partir de Louviers, vers Caen.
- Scénario B (6,3 milliards d'euros) infléchissement de la ligne et rapprochement d'Évreux, zone où se fait la bifurcation avec vers le nord Rouen, puis Le Havre, par le Plateau de Caux ; et vers l'ouest, vers Caen, avec l'emprunt d'une partie de la ligne actuelle.
- Scénario C (9,5 milliards d'euros) : la bifurcation se situe au-delà de Rouen, avec vers Le Havre une branche qui traverse l'estuaire par un tunnel.

Principales caractéristiques du projet :

- Transporter 30 millions de voyageurs annuels ;
- Une vitesse maximale de 250 km/h en Normandie et 200 km/h en Ile-de-France pour répondre aux objectifs et temps de parcours fixés ;
- L'implantation de gares nouvelles :
  - à Rouen, avec deux possibilités : à Saint-Sever et à Sotteville ;
  - à Louviers – Val-de-Reuil, dans tous les cas ;
  - dans le scénario B, la possibilité d'une gare nouvelle également, au droit d'Évreux.
- Développement du fret.

Hervé de TRÉGLODÉ présente l'organisation du transport ferroviaire français.

### Échanges avec le public

Jean-Charles RISBEC, Comité régional CGT Normandie souhaite présenter lors d'une prochaine réunion le cahier d'acteurs qu'il est en train de rédiger. Il craint qu'un partenariat privé/public soit envisagé pour ce projet.

Alain LE VERN, Président de la région Haute-Normandie confirme que ce projet doit répondre aux besoins des usagers de cette ligne. Des contributions communes entre la Haute et la Basse-Normandie seront produites, le sort de ces deux régions étant parfaitement lié, ayant également les mêmes priorités sur les fonctionnalités de ce projet. La Région Haute-Normandie contribue pour un tiers au financement de l'exploitation de la ligne Gisors-Serqueux. Il invite tous partenaires à s'associer au cahier d'acteurs de la Région Haute-Normandie pour lui donner plus de force.

Gérard LISSOT, Président de l'Association pour la Promotion du TGV Paris-Normandie, espère quelques fonctionnalités importantes à ce projet :

- Que Rouen, Le Havre et Caen bénéficient d'une liaison rapide, moderne, constituant en soi un pôle d'aménagement du territoire, sans oublier les villes plus moyennes ;
- Que cette liaison soit dans un projet plus global l'outil de développement de l'axe Seine (développement du fret ferroviaire)
- Que cette ligne nouvelle rejoigne La Défense, puis Roissy, sans rupture de charge.

Pierre VIANNEY DE CHALUS, Président de la Chambre de Commerce du Havre estime avec les partenaires économiques que la réussite de ce projet dépend du projet économique de la région. Il insiste sur renforcer l'accessibilité, l'attractivité du Havre et la nécessité de rejoindre les connexions ferroviaires ou aériennes vers l'Europe, via La Défense voire Roissy.

La ligne nouvelle doit être envisagée dans sa totalité, sans phasage, et mettre Le Havre à 1h15 de Paris. La création de cette ligne nouvelle passagers va permettre de dégager des sillons et mettre en place une ligne fret.

Benoit MEURIE, Collectif des transports ferroviaires de Haute-Normandie, met en exergue la saturation de la gare Saint-Lazare et la saturation du matériel en Haute-Normandie. Faut-il envisager un phasage dans la nouvelle ligne? Comment vont s'orchestrer Éole et la LNPN? La réalisation de ces lignes sera-t-elle synchronisée?

Philippe ADAM confirme que le projet Éole dégagera de l'espace pour le passage des trains normands et contribuera au désengorgement de la gare Saint-Lazare, l'arrivée ensuite de la LNPN complètera la désaturation de l'Ouest francilien.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement, craint au vu de différents retours d'expérience sur d'autres lignes que les effets de saturation et de dégradation des services ne soient pas améliorés par la création d'une ligne nouvelle. A-t-on étudié d'autres alternatives à la LNPN? A-t-on pensé au fret maritime?

Philippe ADAM confirme la nécessité de construction d'infrastructures nouvelles pour répondre à ces questions de capacité.

Jean-Michel CLÉMENCEAU, Rouen, demande si le débat public prévoit un référendum citoyen sur les enjeux du dossier et quel serait le coût d'utilisation pour l'utilisateur

Olivier GUÉRIN confirme que le débat public ne sera pas conclu par un référendum, mais qu'il sera pris acte des avis des participants à ce débat public, consigné dans un compte rendu de la CPDP.

Michel CHAMPREDON, Maire d'Évreux, Président de l'agglomération du Grand Évreux, est favorable au scénario B, pour une raison de coût et la réutilisation des voies SNCF existantes permettrait la jonction entre Rouen et Évreux, la facilité du transport du fret entre Le Havre et Rouen voire Orléans et le sud de la France, l'utilisation du foncier (650 ha) en développement économique et de l'habitat, l'accessibilité de l'agglomération du Grand Évreux, la préservation environnementale.

Jérôme BOURLET, Conseiller régional Europe Écologie les Verts, se demande s'il faut résumer la notion de progrès, la notion d'aménagement du territoire à la notion de vitesse? Il est préférable de s'orienter vers un phasage pour solutionner l'engorgement actuel. Compte tenu de la part importante des déplacements professionnels interrégionaux, mieux vaut privilégier le développement du réseau TER; c'est le maillage TER qui permettra d'alimenter une grande ligne.

Jacques PICARD, Conseiller régional Ile-de-France, Europe Écologie les Verts, insiste sur l'utilité de la ligne nouvelle Paris-Mantes pour concourir à l'amélioration des relations entre les deux Normandie et la région parisienne. Il attire l'attention sur le coût de cette infrastructure (12 à 15 milliards d'euros). Il préconise à la CPDP de mandater une étude de l'hypothèse suivante: ligne Paris-Mantes, amélioration de la ligne Rouen – Le Havre à 200 km/h, évitement des marchandises, opération beaucoup moins coûteuse que la LNPN.

Jacques BRIFFAULT, Vice-président du CESER, est favorable à une ligne nouvelle à condition qu'elle soit partie intégrante d'un projet global d'aménagement du territoire. C'est le premier acte d'un projet plus vaste « axe Seine ».

Laurent FABIUS, Député de la Seine-Maritime, Président de la communauté Rouen-Elbeuf-Austreberthe, après avoir donné les avantages de la LNPN, insiste sur l'importance

d'améliorer le Mantois et souhaite que la LNPN puisse être raccordée à l'aéroport de Roissy. Il trouve plus judicieux une gare à Saint-Sever.

Jean-Baptiste GASTINNE, Conseiller municipal du Havre et conseiller régional, rappelle que la LNPN est un projet d'ambition nationale. Il est nécessaire d'accompagner le projet de ligne nouvelle par des projets de développement économique régionaux.

Pierre MÉNARD, Comité de défense du triage de Sotteville, déplore que l'on ait laissé se dégrader le système ferroviaire français et que l'on ne favorise que les ports du Havre et de Rouen au détriment des autres activités portuaires de Normandie.

Jean-Damien PONCET met en évidence la compétitivité entre le fret ferroviaire et le transport routier.

Valérie FOURNEYRON, Députée-Maire de Rouen, considère la LNPN, tant attendue, comme un enjeu national. La situation de saturation des dessertes ferroviaires pour les voyageurs et pour le fret, sur le territoire normand ne peut plus durer. Elle souhaite une gare à Saint-Sever, plus près du centre-ville de Rouen que la gare Rive droite actuelle.

Sophie RENAULT, Rouen, aborde l'aménagement du territoire, au lieu de dépenser 10 milliards dans une nouvelle ligne ferroviaire pour transporter les normands vers les activités économiques parisiennes, il serait plus judicieux d'implanter des activités économiques en Normandie, génératrices d'emplois locaux.

Bruno DEVAUX, Conseiller municipal de Rouen, évoque la ligne Paris-Londres, via Calais qui arrivera à saturation dans une dizaine d'années et qu'il est envisagé de doubler. L'hypothèse de raccordement de la LNPN à cette ligne ne doit pas être écartée. La LNPN devrait aussi faciliter la liaison vers le Mont Saint-Michel, deuxième site le plus visité de France.

Jean-Damien PONCET confirme que la LNPN ayant un tronç commun avec un autre projet, doublement de la ligne Paris-Calais, présenterait un avantage. Quant au fait de rejoindre le Mont Saint-Michel, d'autres lignes via Grandville ou Rennes le permettent.

Pierre LOUVARD, Conseiller municipal de Rouen Europe Écologie les Verts est intrigué par la vitesse de circulation des trains de la LNPN à 250 km/h, aucune référence n'existe à cette vitesse, ainsi que par un financement public/privé.

Philippe ADAM explique que le nouveau système proposé est cohérent avec le projet. Ce type de fonctionnement a fait ses preuves en Allemagne et en Espagne.

Jacques RAGOT, CESCA (Cellule d'expertise scientifique de la côte d'Albâtre et du Pays de Caux) s'intéresse plus spécifiquement à la portion Le Havre – Rouen. Par ailleurs, il se demande si les Normands vont continuer à être les sacrifiés français de l'environnement (EPR, Autoroute A29, port pétrolier, port 2000) ? Il serait souhaitable de faire un état des lieux de la Seine-Maritime : état des nappes phréatiques, état de la pollution atmosphérique.

Patrice DORÉ, Oissel, évoque un projet de tram-train qui devait circuler entre Oissel et Rouen, et Rouen - Barentin. Qu'en sera-t-il si la LNPN passe à Oissel ?

Philippe ADAM rebondit sur l'importance de l'articulation entre les trains rapides et les trains locaux. Les infrastructures ont été définies pour permettre de faire passer tous ces trains.

Mme de SIVRY, Lécaude (Pays d'Auge) demande quelles sont les communes concernées entre Lisieux et Mézidon ? Elle demande que le paysage normand et le patrimoine culturel soient préservés.

Philippe ADAM explique que les enjeux environnementaux ont bien été pris en compte au travers un diagnostic réalisé avec les associations environnementales, les services de l'Etat et les collectivités territoriales. Ainsi, des options de passage, ayant le moins d'impact possible sur l'environnement, ont été proposées.

Gilbert RENARD, Maire de Bois-Guillaume souhaite obtenir le résultat d'enquêtes origine-destination des voyageurs de la gare de Rouen.

M. ROUX, retraité cheminot du dépôt de Paris Saint-Lazare, s'inquiète du devenir des voyageurs des petites gares. Seront-ils obligés de prendre un TER pour rejoindre une gare desservant la LNPN ?

Philippe ADAM explique que le projet prévoit bien la desserte de villes intermédiaires.

Lionel TIRET, La Vaupalière, demande si des précisions sur les tracés, notamment à l'ouest de Rouen, seront bien apportées en novembre.

Olivier GUÉRIN confirme qu'il s'agit ce soir de la réunion d'ouverture qui aborde les généralités, lors des réunions locales et thématiques les problématiques spécifiques seront traitées.

Jean-Pierre LEFAUCHEU, Rouen, se demande si cette LNPN sera gérée comme un TGV : réservation, tarification, accessibilité

Jean-Damien PONCET, à ce stade du projet, ne peut répondre à la question relative à la tarification, aux modalités de réservation, celles-ci pourront être apportées lors de l'élaboration du plan de financement.

Serge MAUREY, Mesnil-Esnard, estime inutile être obligé de passer par Paris, pour se rendre sur la côte Atlantique par exemple. Pourquoi ne pas favoriser une ligne Rouen-Évreux-Chartres voire jusqu'à Orléans ?

Jean-Damien PONCET démontre que la mutualisation des besoins et l'optimisation des flux de voyageurs consistent à se rapprocher de Paris.

Xavier MOISANT, Rouen, demande que les données auxquelles il est fait référence dans les débats, soient publiées sur le site Internet de RFF ou de la Commission particulière.

Olivier GUÉRIN confirme que la Commission veillera à ce que les informations particulières demandées soient fournies.

Vincent PICHOUX, SNCF Géodis, revient sur la compétitivité du fret ferroviaire avec la création d'un itinéraire performant du Havre jusqu'au dispositif logistique francilien (au-delà d'Achères), enjeu majeur. Il faut aussi relier les grands ports normands à ce dispositif.

Francis BIA, Normandie Nature Environnement, aurait aimé que le thème de la mobilité, l'éco-mobilité dans les différents territoires soit abordé.

Ce thème pourra être examiné lors de la réunion sur l'aménagement du territoire le 13 décembre à Caen, précise Olivier GUÉRIN.

Pour conclure ce débat, Olivier GUÉRIN remercie les nombreux participants à cette réunion d'ouverture, et rappelle que la deuxième réunion de ce débat public aura lieu le mardi 11 octobre à Caen.

*(Fin à 22 heures).*