

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

**Caen, le 11 octobre 2011**

**Commission particulière du débat public**

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

**Maîtrise d'ouvrage**

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

*La séance est ouverte à 19 h 10 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public.*

**Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public :** Bonsoir, cette seconde réunion publique du débat sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie va commencer par un mot d'accueil de Monsieur le Député-maire de Caen.

Ensuite, Pierre-Gérard MERLETTE, Membre de la Commission, présentera le débat public.

Les Responsables de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF présenteront le projet ; puis le débat sera ouvert sur vos interventions et vos questions.

Monsieur le Député-maire, je vous laisse la parole.

**Philippe DURON, Député-maire de Caen :** Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, Monsieur le Président de Région, Monsieur le Président du CESER, Mesdames et Messieurs les Elus, Madame et Messieurs les Membres de la Commission Particulière, Mesdames et Messieurs, chers amis.

Le maire de Caen, le président de l'agglomération, est heureux d'accueillir aujourd'hui la Commission Particulière du Débat Public, parce que pour les Caennais comme pour tous les Normands, la question ferroviaire est depuis longtemps une question centrale du débat public et une attente très forte de l'ensemble de nos concitoyens, des usagers du train, mais aussi du monde économique, qui est souvent pénalisé par la médiocrité ferroviaire que nous connaissons depuis quelques décennies.

Caen, Cherbourg, et toutes les villes qui sont sur cette ligne, ont connu une situation meilleure : celle du TurboTRAIN, il y a plus d'une trentaine d'années. Cette situation s'est dégradée après la disparition de ce mode de transport frappé d'obsolescence par la crise pétrolière. Les modernisations successives, que ce soit l'électrification, la rénovation des trains Corail, n'ont pas répondu aux attentes de qualité de nos concitoyens.

Donc aujourd'hui, c'est avec beaucoup d'intérêt que nous accueillons à la fois ce projet qui a été travaillé pendant plus d'un an par la Commission présidée par Jean-Pierre DUPORT, et le débat que, Monsieur le Président, vous avez la charge d'animer.

J'espère que ce débat sera riche, fructueux, et qu'il nous permettra d'avancer vers des solutions qui apportent satisfaction au plus grand nombre de nos concitoyens et redonnent de l'attractivité à notre territoire.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public** : Bonsoir, Mesdames et Messieurs.

Membre de la Commission Particulière du Débat Public chargée de conduire ce débat sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, j'ai ce soir un redoutable honneur : être l'animateur de cette première réunion en Basse-Normandie.

### PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Je rappellerai en premier lieu que le débat public en général, et celui-ci en particulier, est bordé sur le plan réglementaire par le Code de l'Environnement. Je cite : « *La CNDP (la Commission Nationale du Débat Public), autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national* ».

Le débat se déroule donc en amont de toute décision de faire. Toutes les possibilités restent donc ouvertes et aujourd'hui, aucune décision n'est prise.

Ce débat est préparé et animé par une Commission Particulière, qui n'aura plus d'existence après la remise de son compte rendu. Elle est indépendante du maître d'ouvrage, des acteurs du projet : État, collectivités, organisations pro ou anti-projet.

Elle est neutre, puisqu'elle ne donne pas d'avis sur le projet.

Deux mois après la fin du débat, la Commission publie un compte rendu et le Président de la Commission Nationale publie un bilan. Le maître d'ouvrage a alors trois mois (ce qui nous amène début juillet) pour rendre publique sa décision, qui peut être : « je ne fais pas », « je fais en prenant en compte les ou des propositions faites pendant le débat », ou « je fais le projet tel que je le prévoyais ».

La Commission Nationale a nommé comme Président Olivier GUÉRIN, et sur sa proposition, quatre Membres, dont trois sont présents ici : Jean-Philippe BLOCH, Dominique SIMON, moi-même ; est absente Marie-Françoise CORNIETI.

► Le rôle de la Commission :

Le rôle de la Commission est multiple. Elle permet au public de s'informer sur le projet et de trouver dans les dossiers, ou d'obtenir du maître d'ouvrage, des réponses à toutes les questions qu'il est en droit de se poser.

La Commission permet au public de s'exprimer, par tous les moyens à sa disposition. Ce public peut critiquer, suggérer, observer, ou faire des propositions de modifications.

La Commission veille scrupuleusement au respect de trois principes :

- la transparence ; toutes les informations concernant le projet doivent être accessibles et compréhensibles ;
- l'équivalence ; quel que soit son statut, chacun peut exprimer son point de vue, dans les mêmes conditions ;
- l'argumentation : la Commission veillera autant que possible à ce que les positions exprimées soient argumentées.

Le débat se déroule pendant quatre mois. Il a démarré le 3 octobre 2011 par une réunion d'ouverture à Rouen, et se terminera le 3 février 2012. Nous clôturerons les réunions publiques ici même à Caen, le 30 janvier.

En premier lieu, le débat porte sur l'opportunité du projet : faut-il le réaliser, oui ou non ? Question à laquelle il vous est demandé de répondre, quelles que soient les déclarations antérieures faites urbi et orbi.

Il porte sur des objectifs :

- Augmentation des fréquences ;
- Retrouver la ponctualité ;
- Contraction des temps de parcours ;
- Nouvelles liaisons locales, régionales ou interrégionales ;
- Raccordement vers les aéroports ou vers les interconnexions avec les réseaux ;
- Amélioration du transport de fret.

Mais, il porte aussi sur des questions : quelles améliorations attendent les usagers actuels et futurs de Basse-Normandie ? Le projet répond-il aux attentes ?

Enfin, le débat portera aussi sur les grandes caractéristiques du projet. Quelles sont les grandes options de passage proposées ? Peut-il y avoir d'autres solutions ?

Vous connaissez parfaitement le terrain et vous avez peut-être des propositions à faire ; mais d'ores et déjà, je puis vous préciser que la Commission Nationale a décidé de faire réaliser une expertise complémentaire pour étudier les améliorations qui pourraient résulter des travaux sur la ligne actuelle.

Vous constatez que le programme est vaste, les questions sont importantes et la Commission souhaite que le public s'approprie le débat.

Pendant les quatre mois de débat, plusieurs moyens sont disponibles pour que le public s'informe, pose des questions, donne son avis : les réunions publiques, le site Internet, les contributions écrites.

► Les réunions publiques :

Il y en aura 23 en Normandie et en Ile-de-France :

- 2 réunions un peu plus formelles : la réunion d'ouverture qui a eu lieu à Rouen, et la réunion de clôture ;
- 16 réunions locales pendant lesquelles le public peut s'informer auprès de RFF, lui poser des questions directes sur des points précis, oralement ou par écrit, et demander un développement particulier qui pourra être approfondi ;

- 5 réunions thématiques mettront en scène des experts, des professionnels et des spécialistes, indépendants de RFF ; ces derniers exposeront leurs analyses et vous pourrez les interroger sur les thèmes suivants : aménagement du territoire (à Caen), développement économique (à Rouen), transport de marchandises (au Havre), impacts sur l'agriculture et sur l'environnement (à Evreux), et enfin, financement (à Paris) – n'ayez crainte, ce ne sera pas à Bercy !

➤ Le site Internet :

Internet est désormais un média incontournable et la Commission Particulière ne pouvait pas l'ignorer, ainsi un site est dédié au débat, dans lequel vous trouverez :

- Un système de questions/réponses, c'est-à-dire que tout un chacun peut poser des questions au maître d'ouvrage, soit directement sur le site, soit par courrier, et RFF répondra, sous la responsabilité de la Commission qui veillera à ce que la réponse soit complète, compréhensible, et dans des délais raisonnables ;
- Un espace de discussion, c'est-à-dire un forum, dans lequel le public peut poursuivre le débat en dehors des réunions publiques.

Je vous invite à le visiter et à le faire vivre.

Enfin, les cinq réunions thématiques et la réunion de clôture seront retransmises en direct, ce qui permettra aux internautes qui ne peuvent pas se déplacer de poser des questions aux intervenants – au maître d'ouvrage et si besoin, à la Commission.

➤ Les contributions écrites :

Pendant toute la durée du débat et parallèlement à Internet et aux réunions publiques, la Commission peut recevoir des avis écrits et des contributions écrites, qui enrichissent le débat. Ces documents peuvent donc nous parvenir soit par courrier, soit par Internet. Tous seront intégralement publiés sur le site, sauf bien entendu les attaques ad nominem.

Certaines contributions rédigées par des personnes morales peuvent être imprimées, mises à disposition de tous lors des réunions publiques, ou expédiées à ceux qui en feraient la demande, à condition que le projet au sens large soit l'objet principal de la contribution et qu'elle apporte un enrichissement au débat.

Nous avons aussi des cahiers d'acteurs.

➤ La prise de parole :

Je voudrais vous rappeler quelques règles simples pour organiser la prise de parole et le débat.

Quatre hôtesse règnent chacune sur un secteur. Je donnerai la parole tour à tour à un secteur. Comme à l'école, je vous demande de lever la main pour être vus par les hôtesse. Quand vous avez le micro, s'il vous plaît, levez-vous et présentez-vous ; c'est important pour vous retrouver dans le verbatim et pour vous répondre de façon plus complète, si nécessaire.

Ne dépassez pas trois minutes. Ce temps peut paraître court, mais en définitive on peut dire beaucoup de choses en trois minutes. Un chrono vous informera du temps qui passe, et rendez le micro à la fin de votre intervention.

Je rappelle que toutes les réunions publiques sont intégralement enregistrées et qu'un verbatim est disponible sur le site quelques jours après la réunion.

Avant de rendre le micro, je vous informe de la présence dans cette salle de M. BONNEPART, le Directeur Régional Paris – Saint-Lazare – Haute et Basse Normandie à la SNCF, et de M. NI, Directeur aux Affaires Territoriales Haute et Basse-Normandie.

Je laisse maintenant la parole aux représentants du maître d'ouvrage, Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM, qui vont vous présenter le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie étudié par RFF.

Merci de votre attention.

*(Applaudissements)*

### PRESENTATION DU PROJET

**Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission LNPN – RFF** : Merci, Monsieur le Président. Bonsoir à toutes et à tous. Je suis le directeur de la mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à Réseau Ferré de France ; je vous présente Philippe Adam, mon adjoint.

En deux mots, RFF est l'établissement public de l'Etat qui gère, c'est-à-dire qui exploite, développe et entretient le réseau ferré national : les voies ferroviaires, les aiguillages, les caténaires, les postes de commande ; réseau sur lequel les entreprises ferroviaires – au premier rang desquels, la SNCF – font circuler leurs trains.

Ce soir à Caen, c'est le premier rendez-vous entre le projet et les Bas-Normands, dont nous connaissons toute la motivation sur les questions ferroviaires ; le Député-maire l'a rappelé.

Philippe et moi serons vos interlocuteurs non seulement ce soir mais pendant toute la durée du débat, c'est d'ailleurs nous qui répondons en grand partie aux questions sur Internet. Nous serons présents à toutes les autres réunions.

Nous allons faire aujourd'hui une présentation en duo pour expliquer quel est le projet dont nous parlons. Philippe va commencer par un état des lieux, un état de la situation du réseau ferroviaire entre Paris et la Normandie.

**Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission LNPN – RFF** : Bonjour ; il semble en effet important, avant de rentrer dans le futur du projet que nous présentons, de faire un point sur ce qu'est le réseau aujourd'hui.

En deux mots, le réseau, ce sont deux lignes principales, qui courent ensemble jusqu'à Mantes puis se séparent, d'une part vers le Havre, et d'autre part vers Caen et Cherbourg.

Ces lignes principales sont complétées d'un réseau capillaire qui vient irriguer l'ensemble du territoire normand et par lequel, par des correspondances, on peut arriver jusqu'aux lignes principales.

Ce réseau présente un certain nombre de points de préoccupation.

La première préoccupation est celle de la saturation. Ce petit graphique vous montre ce qui se passe entre Paris et Mantes-la-Jolie, où aujourd'hui nous avons 14 trains en une heure de pointe : des trains normands et des trains franciliens qui se succèdent. C'est la limite, on ne sait pas aller plus loin.

Demain, avec le projet francilien du prolongement d'Éole à l'ouest – dont nous pourrions reparler si vous le souhaitez – on augmentera légèrement cette capacité, mais on atteindra une nouvelle limite, qui est la limite ultime sur cette ligne.

Les besoins dépendront évidemment du besoin qui pourra se développer en Ile-de-France, mais vous voyez qu'ils se situent à terme largement au-dessus, donc cela appelle des réponses.

On connaît également cette saturation sur le nœud de Rouen, et d'une façon peut-être plus atténuée sur certains autres points du réseau.

Cette saturation a des conséquences majeures. La première est l'impossibilité aujourd'hui d'augmenter les fréquences pendant les heures de pointe, la seconde est celle des places assises qui sont dans certains trains d'ores et déjà en nombre insuffisant. Avec la croissance des trafics, les choses ne peuvent que s'aggraver.

Les trains sont donc aujourd'hui très chargés. On ne peut pas augmenter leur nombre et pour les plus chargés, notamment vers la Haute-Normandie, il est impossible d'augmenter le nombre de places, déjà très important.

Le deuxième point de préoccupation est celui de la ponctualité.

Chiffres de 2009 : un quart des trains arrive à Saint-Lazare pendant les heures de pointe avec plus de 5 minutes de retard, c'est même plutôt plus dans l'autre sens, et notamment vers Caen et Cherbourg.

Enfin, le dernier point, celui de la vitesse : M. DURON rappelait tout à l'heure l'épopée du TurboTRAIN qui a permis en 1970 d'atteindre vers Caen des vitesses très importantes (la pointe que vous voyez sur ce petit graphique, dans les années 70). Depuis, les choses sont un peu erratiques mais nous sommes sur une stagnation depuis 40 ans, pendant que dans d'autres points du territoire, avec les lignes nouvelles, les villes se sont rapprochées de Paris.

Nous avons hérité de ce réseau, il est utile depuis 150 ans ; il est encore utile et il le sera dans le futur – nous pourrions y revenir – mais il atteint aujourd'hui ses limites, en termes de capacité et de performance.

Ces limites sont connues depuis déjà une vingtaine d'années. Nous savons que nous y arrivons. Il y a eu beaucoup de projets, qui ont essayé de voir comment dépasser ces limites. Ces projets n'ont pas eu de succès jusqu'ici mais en 2009, nouvelle impulsion : le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, dont nous allons parler aujourd'hui.

**Jean-Damien PONCET** : Ce projet se définit d'abord par ses objectifs.

Quels sont les objectifs du projet ?

En 2009, l'État a donc confié à RFF la mission d'étudier une liaison nouvelle reliant Paris au Havre en 1 h 15, par Mantes et Rouen, et qui profitera aux deux régions normandes.

Le Gouvernement a mis en place un Comité de Pilotage, dont la présidence a été confiée à Jean-Pierre DUPORT, qui a réuni les élus des grandes collectivités et du monde économique, normands et franciliens, et qui a permis de préciser ce que l'on entend par « qui profitera aux deux régions normandes » et plus généralement, de faire l'inventaire des besoins de déplacements auxquels un projet ferroviaire ambitieux entre Paris et la Normandie, pourrait ou devrait répondre, de façon à en maximiser l'utilité.

Quelques exemples de questionnements, en partant de Paris.

Le projet Éole a été évoqué, il a donné lieu à un débat fin 2010, à la suite duquel nous avons hérité d'un certain nombre de besoins, pour lesquels il a été d'ores et déjà annoncé que pour

la phase Éole en cours, on ne pourrait pas y répondre, mais qu'avec LNPN les choses pourraient aller mieux.

Si l'on se rapproche et on arrive en Normandie, quels sont les besoins de déplacements entre les trois principales agglomérations de Haute et de Basse Normandie, pour soutenir leurs projets de coopération, par exemple dans le domaine universitaire ?

Quelles réponses pour les nombreuses villes moyennes, ou même plus petites, qui ont également besoin d'accéder à l'Ile-de-France, à Paris en particulier, et de se rapprocher des chefs-lieux régionaux ?

Comment, quand on habite à Bayeux, à Bernay, à Lisieux, accède-t-on aux emplois de Caen ? Comment vient-on étudier à Caen ?

Autant de cas qui posent la question des marges de développement du Transport Express Régional.

Le Comité de Pilotage a ainsi pris en considération un large inventaire de besoins ; il en est résulté un cahier des charges, le « Cahier des charges du projet » à la date de ce soir, et qui se traduit quatre points :

1. Des objectifs de desserte, c'est-à-dire : quels types de trains, s'arrêtant dans quelles gares, avec quelle fréquence ? Pour illustrer, on a des trains rapides, des TER, des RER.
2. Des objectifs de temps de parcours ; après l'objectif initial de 1 h 15 pour Le Havre, ont été établis par le Comité de Pilotage d'autres objectifs, notamment 1 h 15 pour Paris – Caen, mais on voit aussi sur ce graphique 45 minutes pour Rouen – Caen, et d'autres temps de parcours qui concernent peut-être moins directement Caen, mais je peux citer par exemple Paris – Evreux, ou Evreux – Rouen.
3. Des objectifs de qualité de service, notamment la ponctualité, les places assises, le confort.
4. Des objectifs pour le fret ferroviaire, dont le développement est important pour le développement notamment des activités portuaires et logistiques ; que faut-il au fret ferroviaire pour se développer ? Il lui faut de la capacité, de la fiabilité et de la vitesse (au moins de la vitesse moyenne). Il ne faut pas que les trains restent immobilisés lorsque les réseaux sont saturés par les trains de voyageurs.

A partir de ce cahier des charges, on a évidemment commencé par regarder dans quelle mesure le réseau actuel pouvait, moyennant des aménagements, répondre à ces objectifs. Vous ne serez pas surpris si je dis que nous n'avons fait que constater que le réseau, même moyennant des aménagements, ne pouvait vraiment répondre à aucun des objectifs que je viens de citer. Donc, la solution proposée : le projet LNPN, qui permet d'atteindre les quatre objectifs poursuivis que j'ai rappelés, est de réorganiser le réseau autour d'une ligne nouvelle.

Philippe va maintenant vous présenter ce projet, notamment les différents scénarios proposés au débat public.

**Philippe ADAM** : Avant de regarder où cette ligne nouvelle pouvait trouver sa place dans le territoire, la première chose pour nous a été de bien regarder ce qu'était ce territoire.

C'est toute la question de l'environnement et c'est la question transversale, la question première, que nous nous sommes posée. Où y a-t-il des activités humaines ? Où y a-t-il de la biodiversité ? Où y a-t-il des enjeux liés à l'eau (ceux des eaux souterraines, ceux des eaux

superficielles) ? Nous avons synthétisé tous ces éléments dans un diagnostic initial, et sur cette base nous avons réfléchi aux différents scénarios.

Je vais décrire ces scénarios en deux parties : une première partie en Ile-de-France, et une seconde partie en Normandie.

En Ile-de-France, la question primordiale est de séparer les trains normands et les trains franciliens.

Vous avez sur cette diapositive la situation aujourd'hui : une ligne entre Paris et Mantes, deux voies, sur lesquelles se mélangent des trains normands qui ne s'arrêtent pas (ils vont jusqu'à Mantes mais certains ne s'arrêtent pas à Mantes), et des trains franciliens qui eux, s'arrêtent.

Ce mélange est préjudiciable à la fois à la capacité, parce que les trains lents prennent de la place sur la ligne et ne laissent pas la place aux trains rapides ; et à la ponctualité parce que ces deux systèmes de trains se frottent, se ralentissent lorsque les trains ne sont pas exactement dans leur horaire. C'est la situation d'aujourd'hui.

La situation que nous visons au travers de la LNPN, est de séparer complètement ces deux fonctionnalités : la fonctionnalité normande avec des trains sans arrêts sur la ligne nouvelle, et la fonctionnalité francilienne, avec des trains qui s'arrêtent et qui pourront s'arrêter plus qu'aujourd'hui sur la ligne actuelle.

Donc, il y a en Ile-de-France, grâce à la LNPN, un potentiel important de développement des dessertes sur les lignes existantes, pour les besoins du quotidien.

Comment ce principe s'inscrit-il dans le territoire francilien ?

Si l'on part de Paris, il est important de dire que la gare terminus de la LNPN est Paris Saint-Lazare. Les trains partiront de Paris Saint-Lazare, mais ils pourront desservir aussi une gare située sur le territoire de Nanterre – La Défense.

Au-delà, nous avons quatre scénarios :

- Trois scénarios plus au nord, qui peuvent passer par une gare dont nous pourrions reparler, sur le secteur d'Achères – Confluence, du côté de Cergy, qui ensuite présente trois fuseaux différents ;
- Plus au sud, un quatrième scénario qui, lui, ne passe pas par la gare d'Achères – Confluence.

Le coût de ces scénarios est évidemment élevé, nous sommes dans des territoires extrêmement urbanisés, donc avec de longues persions de tunnels, et nous sommes entre 4,4 et 5,4 milliards d'euros.

Nous passons maintenant en Normandie, avec trois scénarios, qui se différencient principalement par le lieu où se séparent la branche vers Le Havre et la branche vers Caen.

- Dans le scénario A, nous avons cette bifurcation du côté de Louviers – Val-de-Reuil, donc proche de la Vallée de la Seine, avec vers le nord une branche vers Rouen, puis Le Havre par le Plateau de Caux ; et vers l'ouest, une branche vers Caen ; et en complément une petite antenne vers Evreux.

Ce scénario, en Normandie, est chiffré à 6,5 milliards d'euros.

- Le scénario B s'infléchit vers Evreux, il passe près d'Evreux, et c'est là que se situe la bifurcation d'une part vers Rouen et Le Havre, et d'autre part vers Caen.

Ce scénario a un coût de 6,3 milliards d'euros ; il est légèrement inférieur notamment parce que du fait de sa configuration, il permet de réutiliser une partie de la ligne existante.

- Le scénario C est très différent ; la bifurcation se situe à l'ouest de Rouen, avec une branche vers Caen et une branche vers Le Havre, qui traverse l'estuaire au niveau du Havre pour aller vers cette ville.

Ce scénario impose des ouvrages beaucoup plus conséquents que les deux premiers, donc son coût est sensiblement plus élevé : 9,5 milliards d'euros.

Donc, voilà les trois scénarios.

Une vitesse maximale de 250 km/h, c'est la vitesse nécessaire pour atteindre les objectifs de temps de parcours qui ont été fixés dans le cahier des charges.

Il y a également des gares nouvelles, situées sur le territoire haut-normand (il n'y a pas de gares nouvelles sur les territoires bas-normands), notamment à Louviers – Val-de-Reuil et dans un des scénarios, à Evreux.

Je vais maintenant vous parler du fret, qui est un volet important du projet LNP.

L'enjeu majeur aujourd'hui du fret tel que nous le percevons se situe plutôt sur les ports de la Basse-Seine : Rouen et Le Havre. C'est là qu'aujourd'hui les trafics les plus importants sont concentrés et c'est là où nous sentons un développement.

Cela ne veut pas dire que s'il devait y avoir du trafic sur les ports bas-normands, nous ne devrions pas le prendre en compte dans le cadre du projet.

Donc, la desserte du Havre et de Rouen sera améliorée au travers de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, car on enlèvera sur la ligne actuelle des trains, ce qui permettra de regagner de la capacité pour les trains de marchandises.

Mais, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie n'est pas seule à offrir un nouveau réseau pour le fret, puisqu'il y a un autre projet, complémentaire, d'une ligne modernisée qui permettra à terme de dessiner un réseau complet, qui offrira la vitesse, la capacité, et la fiabilité, qui sont les éléments nécessaires pour le fonctionnement du fret.

Quelques éléments spécifiques à Caen, puisque nous y sommes réunis aujourd'hui :

Concernant les temps de parcours, vous avez sur chacune des relations qui sont là, le meilleur temps actuel et ensuite le meilleur temps dans chacun des scénarios, A, B et C.

1. Sur Paris : meilleur temps actuel 1 h 47, et des temps relativement similaires dans les trois scénarios, qui se situent dans l'objectif de 1 h 15 (grossoirement) que nous avons fixé au départ ;
2. Vers La Défense : le fait d'avoir des relations directes apporte un gain de temps de parcours encore supérieur, puisqu'avec la correspondance à Saint-Lazare, aujourd'hui c'est plus de 2 h et avec le projet ce serait plutôt autour de 1 h 10 – 1 h 15.

3. Vers Rouen : 45 minutes dans les scénarios A et C, et le scénario B, pour lequel le tracé s'infléchit sensiblement vers le sud, a de ce point de vue une performance sensiblement moins bonne, au-delà d'une heure. C'est un élément important du projet, il ne s'agit pas seulement d'un projet permettant d'aller de la Normandie vers l'Ile-de-France, mais aussi d'un projet cherchant à améliorer les relations internes à la Normandie.
4. Vers Le Havre : un scénario est évidemment sensiblement meilleur, celui qui traverse l'estuaire, puisqu'il permet la création de trains directs entre Caen et Le Havre (une quarantaine de minutes) ; les deux autres scénarios supposent une correspondance vers Rouen et les temps de parcours restent relativement longs, y compris par rapport à ceux que l'on peut atteindre en voiture.
5. Sur Cherbourg : pour mémoire, nous avons rappelé le meilleur temps d'aujourd'hui. La ligne nouvelle ne va pas au-delà de Caen, donc les temps futurs sont équivalents aux temps actuels, dans le projet.

Un élément important pour comprendre le projet : nous avons travaillé à établir dans les principales gares des nœuds de correspondances. L'idée est que tous les territoires, y compris ceux qui ne sont pas desservis directement, profitent du projet, et donc que par correspondance on puisse atteindre les trains vers les différentes destinations.

Une petite illustration : nous sommes à l'heure H, à l'heure H - 13 le train omnibus venant de Saint-Lô arrive à Caen, puis un train venant de plus loin (de Rennes ou Granville) peut arriver à - 5, puis le train de Cherbourg arrive à - 2 ; ce train repart 3 minutes après vers Paris ; 3 minutes après, le train rapide part vers Caen et enfin, l'omnibus part vers Lisieux.

Donc, toutes les correspondances sont possibles dans le nœud de Caen, entre ces différents trains.

Pour terminer, l'environnement :

Vous voyez là la zone, que l'on appelle « l'option de passage », c'est la zone susceptible d'être impactée par la ligne nouvelle.

Il est important de rappeler que nous sommes sur des options de passage, et non pas sur des tracés, c'est-à-dire qu'à ce stade, nous sommes sur une bande de territoire pouvant faire une dizaine de kilomètres de large et nous ne connaissons pas les tracés précis ; c'est réservé aux étapes ultérieures du projet.

Je rappelle en quelques mots que les objets du débat sont trois scénarios en Normandie, quatre scénarios en Ile-de-France, deux gares possibles à Rouen – je n'en ai pas parlé mais si vous le souhaitez, nous y reviendrons -, des gares dans l'Eure, des gares nouvelles également en Ile-de-France, et bien sûr toutes les autres questions : les dessertes, le développement du territoire..., que vous pourriez vouloir poser.

Quelques chiffres clés :

Le coût total, en additionnant les coûts en Ile-de-France et les coûts en Normandie, se situe entre 10,7 et 14,9 milliards d'euros, selon les scénarios.

Les vitesses : 200 km/h en Ile-de-France, 250 km/h en Normandie.

Enfin, un nombre de voyageurs important : 30 millions de voyageurs annuels en 2025 (aujourd'hui c'est 20 millions) ; 26 millions sont liés à la croissance « naturelle » des trafics et 4 millions sont liés à la présence du projet, dont les trois-quarts viennent de la voiture et

choisissent le train à la place de la voiture, et un quart (un million) sont des voyageurs qui n'auraient pas voyagé sinon.

**Jean-Damien PONCET** : Nous arrivons au bout de cette présentation.

Je voudrais essayer de résumer : ce projet répond à deux ambitions :

L'une est de contribuer au développement des territoires en améliorant leur accessibilité grâce à des temps de parcours réduits, et ceci doit se situer dans un ensemble d'actions de développement et d'aménagement coordonnées, impliquant un grand nombre d'acteurs. Aujourd'hui, les dispositifs de coordination sont de plus en plus étoffés, il y a une vraie mobilisation. C'est un projet qui doit être au service des régions et des territoires concernés.

La deuxième grande ambition est celle de répondre aux besoins de déplacements du quotidien. On l'a déjà dit mais je le répète : le quotidien d'aujourd'hui, c'est aussi le quotidien de demain, et le quotidien de demain, dans la perspective de fortes pressions sur les énergies, cela pourrait bien concerner beaucoup de gens. On a fait des estimations, on a parlé de 30 millions, cela pourrait être plus.

Pour parvenir à ces deux ambitions, il est proposé non pas de tirer une ligne nouvelle fonctionnant de façon autarcique, sur elle-même, mais bien de redessiner le réseau. Philippe a beaucoup insisté sur les notions de correspondances et de diffusion des services sur l'ensemble du territoire.

Ce qui est proposé, ce n'est pas de plaquer une solution toute faite, ce qui a peut-être été un peu le défaut des projets antérieurs. Celui-là est très différent, il a démarré dans la concertation, il se veut adapté au territoire et doit se poursuivre dans la concertation pendant tout le débat public, et même après.

Parce que ce projet se veut adapté au territoire et parce que d'une certaine façon il est assez innovant (vous voyez bien que la vitesse, ne serait-ce que cela, est innovante), nous attendons beaucoup du débat public. Nous arrivons ici avec un certain nombre d'idées, de propositions, mais tout est discutable, comme cela a déjà été dit.

Nous espérons pouvoir retirer du débat public un certain nombre d'enseignements, un certain nombre d'infléchissements. Nous essaierons de vous apporter un maximum d'informations et de répondre aussi bien que possible à vos questions.

Je vous remercie de votre attention.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci, Messieurs. Maintenant à vous, Mesdames et Messieurs. Comme je l'ai dit, il y a une sectorisation, et chacun son tour.

**Thierry LEPAON, Secrétaire Général de la CGT en Normandie** : J'ai la chance d'être secrétaire général de deux régions administratives, puisque nous ne faisons qu'un ; cela nous donne un regard particulier sur le projet.

Je suis également membre du Conseil Economique Social Environnemental, donc je siège au Palais d'Iéna et je viens d'être désigné Rapporteur, après le Rapport Grignon ; je vous donne le titre de l'avis, cela peut être intéressant : « *Pour une ouverture progressive du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence* », donc les questions dont nous débattons ce soir me préoccupent.

D'abord, une remarque liminaire : je pense qu'il faut admettre que le projet de ligne nouvelle est une des conséquences d'une décision politique que l'on a appelée « Le Grand Paris ». C'est le Président de la République qui dès 2007, puis en 2009, en a parlé. Il disait (je le cite) : « *Le Havre est le port du Grand Paris et la Seine est l'axe nourricier autour duquel la métropole a vocation à s'ordonner* ». C'est ce qui a donné le sens du projet qui nous est encore aujourd'hui soumis.

Depuis, me semble-t-il, les évolutions de vocabulaire ont été significatives, puisque l'on est passé au début à la grande vitesse, qui était évoquée. Rapidement, dans la tête des Normands on a appelé cela – à tort sans doute – le TGV normand. Les deux CESER se sont prononcés pour un train à grande vitesse, ou maintenant, une ligne nouvelle à grande vitesse. Donc, il reste aujourd'hui une Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Je précise ces évolutions de vocabulaire parce que cela traduit bien la pensée dans laquelle s'est inscrit le projet. D'ailleurs, quand on regarde l'excellente présentation que vous nous avez faite, on voit bien que la ligne nouvelle est nouvelle sur une partie, et ancienne sur une autre partie.

Forcément, ce projet a rencontré auprès des Normands un avis plus que favorable. L'idée d'avoir une liaison ferroviaire plus rapide... Dans la mesure où chacun peut le constater, depuis 40 ans, vous l'avez souligné, la Normandie (particulièrement la Basse-Normandie) s'est sentie un peu oubliée. Il y a même eu parfois un sentiment d'abandon, et le sentiment d'être marginalisés d'un point de vue ferroviaire, quand on regarde ce qui a été fait dans les autres métropoles, dans les autres villes de notre pays.

Pour nous, et nous nous inscrirons dans le cahier d'acteurs dans cette démarche, c'est un projet structurant, qui engage au moins pour 50 ans et cela mérite en effet qu'il y ait une réflexion.

Cherbourg, par exemple, dans ce projet qui nous est présenté, ne figure pas comme étant rapprochée des autres communautés, et cette question est en effet très compliquée.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Pourriez-vous poser votre question ?

**Thierry LEPAON** : Je n'ai pas de question.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Alors pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

**Thierry LEPAON** : Je vais conclure. La première préoccupation que nous avons est de répondre aux besoins de mobilité des femmes et des hommes. C'est en progression et il faudra forcément en tenir compte.

La question du fret est essentielle, puisque si l'on fait rouler des trains de voyageurs et des trains de marchandises sur la même ligne, cela diminue forcément le coût d'utilisation de la ligne et c'est à prendre à sa juste mesure.

Enfin, la question du financement est préoccupante, puisque nous sommes opposés – vous le savez – au partenariat public/privé sur des projets aussi structurants que celui-là.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci.

**François PINCEMAILLE, ancien Programmeur du TGV Iris 320** : J'habite à Bretteville-sur-Odon et suis retraité depuis un an. J'ai quatre questions.

Ma première question concerne la sécurité. Le scénario C autorise les trains fret de matières dangereuses, en tunnel, sous l'estuaire de la Seine, en plus des trains de voyageurs, mais on n'évoque pas le risque d'un incendie. Un tunnel d'évacuation type Eurotunnel sera-t-il percé sous l'estuaire de la Seine ?

Ma deuxième question concerne l'équilibre des dessertes. Le scénario B ajoute 22 minutes à l'objectif fixé par les élus pour relier Caen et Rouen, alors qu'il retire 9 minutes de la durée Evreux – Paris prévue dans les deux autres scénarios. Considérez-vous dans ce cas les déplacements internes de la Normandie comme équilibrés ?

Ma troisième question concerne la régularité. Le scénario A, tracé pour la circulation des trains sans aucun retard, réduit à voie unique trois tronçons de la ligne nouvelle : le contournement sud de Lisieux, l'un ou l'autre côté du triangle de Louviers, et le tunnel contournant Rouen Rive Droite. Ces étranglements sont susceptibles de provoquer des retards en cascade. Pouvez-vous évaluer une variante du scénario A sans aucune voie unique, qui protégerait la ponctualité des trains et garantirait les correspondances et les rendez-vous des usagers ?

Ma dernière question concerne la gare de Caen. Le projet prévoit l'adaptation du plan de voies de nombreuses gares, sauf celui de Caen ; or la réception des trains côté Paris à 60 km/h fait perdre jusqu'à deux minutes à l'arrivée. Compte tenu des hautes performances d'accélération et de freinage des nouvelles rames, combien coûterait le quadruplement des voies principales entre la rue Emile Zola et l'entrée en gare de Caen, pour relever la vitesse d'arrivée des trains à 120 km/h.

En conclusion, il serait inadmissible que des retards chroniques subsistent après la mise en service de la ligne nouvelle, par sous-évaluation des situations dégradées.

Je vous remercie de votre attention.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci. Messieurs de RFF, je rappelle : le tunnel et la sécurité sous l'estuaire, les correspondances, les tunnels à voie unique. Avez-vous des réponses ?

**Jean-Damien PONCET** : Le débat public se situant très en amont de l'élaboration d'un projet, si le débat public confirme l'opportunité, oriente vers un scénario, RFF prendra des décisions, en concertation avec un certain nombre de partenaires et notamment avec sa tutelle, l'État, pour poursuivre les études.

Parmi les questions que vous avez posées, certaines trouveront des réponses, qui seront instruites de façon plus avant dans les phases ultérieures du projet.

Je passerai la parole à Philippe pour répondre plus précisément sur quelques points. Je voudrais simplement commencer à répondre sur le fret.

Vous savez qu'il y aura une réunion thématique sur ce sujet, mais d'ores et déjà, on peut dire qu'il est vrai que faire passer le fret sur la même ligne que le voyageur est un bon moyen de mutualiser un investissement, en même temps, il faut en mesurer les contraintes. Le fret impose des pentes très différentes des trains de voyageurs et le fait de vouloir faire passer le train de fret peut induire des coûts assez sensiblement supérieurs.

Donc, il ne s'agit plus tellement d'une mutualisation, mais d'un projet auquel on va assigner plusieurs fonctions, qui vont augmenter son coût. Le bon exemple, vous l'avez cité, est celui du tunnel. Un tunnel dans lequel on veut faire passer en même temps des voyageurs et du fret implique des précautions en termes de sécurité qui vont assez rapidement « dégénérer »,

parce qu'avec la gestion de la sécurité et ce genre de problématique (il y a déjà eu des événements) on entre dans un champ extrêmement délicat et qui risque d'aboutir à des solutions très coûteuses.

Le tunnel pourrait être mixte, mais avec l'obligation que les trains ne passent pas aux mêmes périodes que les voyageurs. On s'apercevra alors que l'on aura fait un tunnel fret pour permettre à des trains de passer, aux heures où le reste du réseau lui-même n'est pas saturé.

Donc, toute la question est là, il faut vérifier si le fret véritablement ne peut pas passer sur le réseau existant aux heures où il a besoin de passer, avant d'examiner l'éventualité d'une mixité de la ligne.

Pour les autres questions, je vais passer la parole à Philippe.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Puisque les questions sont extrêmement précises, je propose que Monsieur nous les fasse passer par écrit. Vous aurez une réponse, je m'en porte garant.

**Philippe ADAM** : Puis-je malgré tout aborder l'équilibre des dessertes ?

Vous avez dit : le scénario B plus 22 minutes, Caen – Rouen moins 9 minutes... Je voulais simplement souligner que nous sommes au cœur du débat, c'est là que vous devez vous exprimer : considérez-vous que c'est équilibré ? Le scénario A vous paraît-il plus équilibré ?

Je n'ai pas de réponses à apporter, vous constatez que c'est en effet une réalité.

Les scénarios ont des qualités différentes.

Le scénario C, sans doute, permet les meilleures relations entre les métropoles normandes, mais tout cela a un coût extrêmement élevé et il faudra se demander s'il est en relation avec l'apport qu'il offre.

Le scénario A est en dessous, puisqu'entre Caen et Le Havre, on n'a pas cette même qualité, mais par contre entre Caen et Rouen et entre Rouen et Le Havre, on a cette qualité.

Le scénario B est un peu en retrait par rapport à cette question normande, par contre il offre un certain nombre d'intérêts vers Paris.

C'est bien là où le débat est attendu, il s'agit de bien comprendre ces différents scénarios et que chacun s'exprime par rapport aux qualités de ces différents scénarios.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Quelques mots peut-être quand même pour répondre aux autres questions ? La sécurité, scénario C ; a-t-on prévu un tunnel d'évacuation des voyageurs ?

**Philippe ADAM** : Sur la sécurité, des normes très précises ont été fixées suite aux événements un peu fâcheux qui se sont produits. Cela s'appelle (vous connaissez sans doute ce nom barbare) « spécifications techniques d'interopérabilité » ; nous respectons ces normes dans la définition du projet, évidemment.

Cela veut dire que nous avons un tunnel avec deux tubes et que s'il y a un problème dans un tube, des rameaux et des petites connexions entre les deux permettent aux voyageurs de trouver protection dans l'autre tube. Cela se pratique ainsi et bien sûr, nous respectons les normes pour répondre aux problèmes.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Sur les sections à voie unique, confirmez-vous ce qui a été indiqué ?

**Philippe ADAM :** Je confirme effectivement ce qui a été indiqué. Je crois que cela montre aussi que nous avons essayé d'optimiser le projet, il a un certain coût mais malgré tout nous avons cherché le plus possible à l'optimiser.

On ne l'optimise pas n'importe comment, on vérifie que ces situations d'irrégularité ne risquent pas de se produire.

Vous parliez du tunnel de Rouen, par exemple. Sans rentrer trop dans les détails, comme on organise le trafic selon des nœuds de rendez-vous, tous les trains arrivent en gare avant l'heure H et en repartent après l'heure H. Il n'est pas possible, dans l'horaire normal, que les trains se croisent dans cette section-là et c'est ce qui permet d'avoir cela. Après, si un train est en retard, il y aura forcément une attente, mais ces portions de voie unique sont très courtes, donc on le risque est limité. Ce sera à regarder très précisément dans les phases ultérieures.

**Pierre-Gérard MERLETTE :** La gare de Caen ?

**Philippe ADAM :** Concernant la gare de Caen, j'avoue que nous n'avons pas étudié le quadruplement entre la rue Emile Zola et la gare. Je pense que la question est légitime car parfois on met beaucoup d'argent pour gagner des minutes en ligne alors que l'on arrive dans les gares à des vitesses faibles, que l'on pourrait peut-être augmenter.

C'est surtout vrai quand on arrive à 30 km/h dans une gare et que l'on peut passer à 60, car en roulant un kilomètre, on gagne une minute ; si l'on passe de 60 à 120 on gagne 30 secondes. Nous n'avons pas regardé cela, mais nous pourrions tout à fait le regarder.

**Pierre-Gérard MERLETTE :** Merci.

**Laurent BEAUVAIS, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie :** Bonsoir ; je voudrais intervenir sur l'opportunité puisque cette question est posée dans ce débat public.

Je voudrais développer trois raisons qui me semblent justifier l'opportunité de ce projet.

La première est que c'est un projet normand, mobilisateur, rassembleur. Il est normand à travers les fonctionnalités (pour ne pas perdre de temps, je ne les rappelle pas) ; toutes ces fonctionnalités apportent des réponses aux deux régions en même temps.

C'est aussi un projet rassembleur, puisque toutes les collectivités bas-normandes, mais aussi haute-normandes : Régions, Conseils Généraux, agglomérations, se sont mobilisées sur une plate-forme commune. Cet élément est important.

La deuxième raison pour laquelle ce projet est, je crois, opportun, est qu'il est innovant et solidaire. Vous l'avez dit, on ne parle pas de LGV, mais d'une vitesse à 250 km/h, on ne la rencontre pas sous ce format dans d'autres projets en France et ce format permettra d'avoir des matériels qui restent bien entendu à définir aujourd'hui, mais qui apporteront, je crois, des réponses aux questions posées quant aux fonctionnalités et aux services dans les trains. C'est donc un projet solidaire et l'innovation est aussi dans ce domaine.

Nous soutenons le scénario A, nous, la Région, pour la première raison de tout à l'heure. Nous le soutenons aussi pour cette deuxième raison, car la solidarité dans le projet déclenchera la solidarité dans le financement. J'insiste beaucoup là-dessus. Si nous sommes solidaires dans le projet, nous serons solidaires dans le financement. Dans le cas contraire, il y aura peut-être quelques petites difficultés, et je tiens à le rappeler, je crois que c'est très important.

Pour une troisième raison, je pense que ce projet est opportun : il nous donne l'occasion d'être ambitieux et de donner du sens à notre ambition.

On est ambitieux pour la politique ferroviaire, on est ambitieux pour le train ; c'est une occasion unique de manifester cette ambition.

Nous, Bas-Normands (l'histoire a été rapidement rappelée tout à l'heure), nous aurions pu n'avoir qu'une seule ligne Paris – Le Havre. Nous nous sommes mobilisés pour que ce projet soit normand, et ce projet normand, pour nous, Bas-Normands, permettra d'irriguer tout le réseau des TER, jusqu'à Granville et bien entendu avec Cherbourg.

Je crois que cette ambition met en avant cette question du ferroviaire qui doit redevenir une priorité en Basse-Normandie, mais aussi dans toute la France. Nous avons aujourd'hui très manifestement à mettre en avant cette ambition, et nous en avons l'occasion.

Je disais aussi que cela donne du sens. Derrière ces questions, nous pourrions développer les problèmes de mobilité, les problèmes d'inter-modalité. Tous les efforts que nous sommes en train de faire auront leur sens avec ces éléments-là.

Cela me paraît extrêmement important et nous sommes au pied du mur de ce point de vue-là.

On dit souvent qu'un train peut en cacher un autre. Je pense qu'un train ici n'en cache pas un autre. En l'occurrence, une ligne nouvelle ne cachera pas une amélioration d'une ligne ancienne.

Merci.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci.

**Mickaël MARIE, Conseiller Régional de Basse-Normandie, Président du Groupe des Elus Europe Ecologie - Les Verts** : Bonsoir ; je ne reviendrai pas longuement sur l'historique de ce projet puisqu'il a déjà été rappelé, notamment par Thierry LEPAON.

Je voudrais simplement dire qu'effectivement, ce projet ne s'appelle plus « ligne à grande vitesse » dans les documents du débat public, mais il s'appelle encore ainsi dans les documents des exécutifs de Basse-Normandie : le Conseil Général du Calvados, la Manche, le Conseil Régional de Basse-Normandie, qui se sont associés pour éditer cette plaquette. C'était seulement il y a quelques mois, et on est toujours sur une LGV en Basse-Normandie.

C'est une manière de montrer que l'imaginaire TGV, l'imaginaire LGV, quoi que l'on en dise, continue d'irriguer assez considérablement, de structurer encore, ce projet, puisqu'au fond ce qui est posé comme une évidence – et en tout cas jamais interrogé – c'est que ce qui est mieux, ce qui est positif, c'est d'aller toujours plus loin et plus vite. Je crois que c'est une idée très datée, que j'ai entendue à l'occasion d'autres débats publics : la grande vitesse serait un marqueur de modernité.

Pour ma part, j'ai la faiblesse de penser que ce qui est moderne, c'est ce qui répond aux enjeux d'aujourd'hui, si possible aux enjeux de demain, et pas aux enjeux d'hier ; ou en tout cas dans des réponses d'hier.

Ce qui était moderne en 1981, lorsqu'on a lancé le premier TGV, n'est peut-être plus tout à fait moderne en 2011, et le sera peut-être même un petit peu moins en 2020 ou en 2030. On est en droit d'ouvrir au moins cette question.

Ce qui est moderne, ce n'est peut-être plus le lancement de chantiers pharaoniques (on parle bien de cela, il suffit de regarder la facture qui nous a été présentée tout à l'heure), la réalisation d'équipements dont on peut considérer qu'ils sont de prestige, qui servent évidemment à mobiliser, à faire rêver les élus locaux. Améliorent-ils de façon concrète le transport des usagers ? Cette question ne me semble pas résolue par l'exposé qui nous a été fait, si séduisant qu'il ait été.

Ce qui pourrait être moderne, ce serait de partir d'une part de la réalité des conditions de transport des usagers aujourd'hui et de leurs demandes – il nous semble qu'ils ne demandent pas d'aller forcément plus vite, ils demandent mieux, c'est-à-dire plus de régularité et plus de confort – et de partir d'autre part de la réalité des sommes en jeu, des engagements financiers en jeu, et de ce que sont les possibilités des uns et des autres.

Je rappelle que la dette de RFF cumule, je crois, à 30 milliards d'euros, ce qui bloque singulièrement sa capacité d'investissement, du moins tant que nous n'aurons pas fait racheter par l'État (comme l'Allemagne l'a fait) la dette historique de RFF. La dette de la SNCF n'est pas de la même ampleur mais limite aussi ses capacités d'investissement ; de la même façon que l'investissement public entre 1996 et 2006 a chuté de 10 points et nous laisse aujourd'hui un réseau très dégradé. Est-ce vraiment le sujet ?

Je termine par une question très simple. On parle d'une infrastructure qui a vocation à voir le jour en 2020, 2025, 2030, 2040 peut-être (si elle voit le jour). Compte tenu de ce que nous savons de ce que sera le monde en 2020, 2025, 2030, 2040 ; de ce que seront les prix de l'énergie, les enjeux de mobilité, pensez-vous très sérieusement qu'à ce moment-là on sera fier d'avoir dépensé 10 à 15 milliards pour gagner une demi-heure sur un temps de parcours qui ne concerne pas au quotidien tous les Bas-Normands ?

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE :** Je crois qu'il est très difficile de répondre à ce qui se passera en 2040.

**Joël BRUNEAU, Conseiller Régional de Basse-Normandie :** Si vous le permettez, je poserai deux questions, l'une en réponse à l'intervention de Mickaël MARIE.

J'aimerais que l'on me cite une région isolée qui soit durablement prospère et où les gens vivent bien et nombreux. C'était la première question.

Ma seconde question porte sur les différents scénarios que vous avez présentés. L'un d'entre eux est évidemment plus coûteux, la différence est certes importante, mais nous parlons là d'un investissement, d'un projet, pour 50 ans, voire plus d'années à venir. Dans ces conditions, faut-il éliminer d'emblée le scénario C ? Il me semble qu'il amène un certain nombre d'intérêts majeurs.

J'en vois au moins deux :

Il met Caen en lien direct avec les deux autres métropoles régionales normandes, Le Havre et Rouen, et de ce fait permet de créer, avec un lien physique, cette notion de métropole à trois, de dimension européenne.

Le deuxième intérêt est qu'il assure aussi un désenclavement vers le sud, un débouché sud jusque vers la Péninsule Ibérique, pour le port du Havre. Ce scénario C n'est-il pas finalement celui qui amène la plus grande dimension en termes de projet de développement territorial pour la Normandie ?

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci. RFF, avez-vous quelque chose à ajouter ?

**Jean-Damien PONCET** : Suite aux deux interventions, on peut apporter quelques éléments d'éclairage.

J'ai entendu des termes tels que « pharaonique », « prestige », « modernité », « imaginaire LGV », c'est précisément ce à quoi nous essayons d'échapper dans ce projet-là, mais on nous y repousse en permanence. Dans la presse, on lit encore que la LGV n'est pas ce qu'il faut pour la Normandie. Oui, nous sommes bien d'accord, ce n'est pas ce que nous souhaitons faire.

Le projet ne répond pas qu'à des objectifs de temps de parcours. Certaines parties du projet sont plus orientées vers cet objectif-là, mais cet objectif-là n'est-il pas digne d'être au moins discuté ? C'est d'ailleurs ce que vous avez dit.

Concernant les coûts, de deux choses l'une : soit on veut faire du ferroviaire, soit on ne veut plus en faire.

Si l'on veut faire du ferroviaire, il faut se situer dans les ordres de grandeur du ferroviaire. Les investissements ferroviaires coûtent cher, mais ils durent 150 ans et jusqu'à présent on n'a jamais regretté ceux qui ont été faits dans le passé.

**Un intervenant (hors micro)** : Ils ont fermé !

**Jean-Damien PONCET** : Non.

**Un intervenant (hors micro)** : Ils ont fermé !

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Monsieur, s'il vous plaît ! Vous prendrez la parole, mais laissez s'exprimer M. PONCET.

**Jean-Damien PONCET** : Il faut donc resituer ces coûts, qui sont évidemment importants, mais dans les ordres de grandeur d'un dispositif ferroviaire national. Je ne veux pas faire de comparaison avec la dette de RFF parce qu'en l'occurrence, un projet comme celui-ci n'est pas de nature par définition, donc du fait des décrets de création de RFF, à alourdir sa dette, puisque RFF investira dans ce projet à hauteur des retours qu'il en aura à travers les péages.

Vous avez dit également : « en 2025, ne regrettera-t-on pas d'avoir dépensé de l'argent ? ». J'ai l'impression que l'on risque au contraire de regretter en 2025, si l'on n'a pas anticipé à ce moment-là la possibilité d'avoir un réseau qui fonctionne.

Si après le débat public on décide que l'on est découragé, que l'on arrête, et le projet s'éteint ; dans 15 ans si l'on constate que l'équation énergétique, bref, tout, nous invite à prendre le train, on s'apercevra trop tard que l'on n'a pas fait ce qu'il fallait pour avoir des lignes au rendez-vous.

Donc, je crois que l'imprudence, c'est plutôt de ne pas réfléchir, ou d'arrêter prématurément les projets, ce qui ne veut pas dire que l'on ne doit pas discuter de leur optimisation, même de leur opportunité, de la date optimale à laquelle il faudrait les mettre en service, et peut-être de leur phasage.

Nous sommes là pour en parler, précisément, et il ne faudrait surtout pas couper court à la discussion trop rapidement.

Le scénario C a certaines vertus, c'est surtout la liaison Caen – Le Havre qui est améliorée.

La possibilité de faire passer du fret ferroviaire sous l'estuaire ne s'obtiendrait qu'à la condition d'un investissement très important. Donc, là aussi il faut regarder les ordres de grandeur. Si l'on comparait avec l'investissement total que représente Port 2000, vous admettez avec moi qu'il serait peut-être un peu disproportionné de consentir un investissement presque du même ordre de grandeur pour simplement passer de l'autre côté de la Seine, alors qu'on peut le faire par le ferroviaire aujourd'hui (c'est un peu plus long, mais cela fonctionne). S'il s'agit d'aller en Espagne, puisque l'on est dans un port, restons dans le port, remettons les marchandises sur un bateau, elles iront en Espagne par le bateau.

Je ne veux pas chercher à conclure trop rapidement, mais il faut regarder aussi les autres solutions qui existent, avant de se précipiter sur une solution en effet quand même onéreuse.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci.

**Marie HERVIEU** : Bonsoir, je suis une Bas-Normande lambda, pas du tout politique.

Vous avez parlé du domaine « contribuer au développement des territoires », ce sont de bien beaux mots, mais quand je vois la carte avec ce projet, toute une région bas-normande est oubliée : la Manche.

Cherbourg ne compte pour rien, c'est pourtant un grand port dans lequel il pourrait y avoir du fret, en liaison. Cela me met un peu en colère.

Il y a 40 ans, on a lancé l'Aménagement du Territoire ; c'était une belle expression mais lorsque des décisions doivent être prises elles sont toujours biaisées par le copinage politique à vision électorale.

On sait depuis 200 ans que ce sont les moyens de communication qui apportent le développement économique.

Cherbourg recevait les croisiéristes qui donnaient un peu de vie à la ville, mais ceux-ci partent à La Rochelle parce que cette ville est desservie par le TGV.

Alors, pourquoi ne pas prolonger cette ligne dans la Manche, puisque de toute façon on utilise le rail actuel ?

Les Bretons vont bien avoir une ligne TGV allant jusqu'au bord de mer.

AREVA est bien implanté dans la Manche, comme vous le savez. Il était sur le point de créer 2.000 emplois avec les éoliennes à Cherbourg. Savez-vous où elles partent ? Au Havre. Étonnant, non ? Cette décision n'aurait-elle pas été prise avec la complicité de la Haute-Normandie et la bénédiction de l'Etat ?

Monsieur RUFFENACHT, si c'est dans cet esprit que vous souhaitez une réunion de la Basse et de la Haute Normandie, et si vous souhaitez faire de la Manche un désert économique et la poubelle des déchets toxiques des régions développées de la France, vous y arriverez.

L'autoroute A13 fait un crochet pour desservir Deauville et la rive gauche de Rouen, déjà, alors quand on parle d'aménagement, quand Monsieur parle de liaison privilégiée avec la Haute-Normandie, je trouve qu'actuellement les exemples que nous montre M. RUFFENACHT sont mal embranchés.

Alors, Monsieur RUFFENACHT, ne tirez pas la couverture sur vous, quand les Manchots s'enrhument, ils peuvent être méchants !

J'ai vu aussi que ces débats risquent de n'être que du vent, certains spécialistes disent qu'il n'y a pas le financement pour le faire. Est-ce du vent électoral ? Je me pose la question.

*(Applaudissements)*

**Serge LETOURNEUR, ancien Cheminot :** Je vais poser une question aux Messieurs de RFF, cela rejoint un peu ce que la dame vient de dire.

J'étais cheminot, j'ai commencé au temps de la vapeur. Avec les Turbo trains, on mettait 1 h 49 mais en réalité on mettait 1 h 46, régulièrement. A l'époque, les cheminots étaient fiers de leur entreprise, mais ne le sont plus maintenant, étant donné ce qui se passe.

La ligne est électrifiée de Paris à Cherbourg Gare, il manque 3 kilomètres de voie pour aller à la gare maritime. On entend parler régulièrement du désenclavement de Cherbourg, de l'engorgement du Havre. Si vous voulez favoriser le projet de la ligne ferroviaire nouvelle Paris-Normandie, je crois que cela passe aussi par un travail sur Cherbourg pour électrifier ces 3 kilomètres, cela peut être fait parce qu'il y a beaucoup de voies de service qui ne servent plus à rien, qui ont été électrifiées. Cela ne coûterait pas très cher.

Une partie du fret pourrait quand même partir de Cherbourg, éviter Paris, par la ligne du sud, par Vézillon ou par Le Mans. Cela irait dans le sens de ce que disait Madame, au Havre il y a beaucoup de trafic, on peut le déplacer vers Cherbourg et justement, par ces 3 kilomètres de voie qui manquent.

J'ai eu la chance d'être dans les derniers trains d'Américains qui arrivaient avec le « Queen ». Les porteurs mettaient les bagages des Américains dedans, nous étions à la gare maritime, et on emmenait les Américains à Paris par un train Cherbourg – Paris, sans aucun arrêt. Ils arrivaient quai 27 à la Gare Saint-Lazare.

La gare maritime a été oubliée quand il y a eu l'électrification, c'est bien dommage parce qu'après il y a eu le trafic de Toyota, on emmenait des milliers de voitures jusqu'à Mantes-la-Jolie, où il y avait un changement d'équipe, un changement de locomotive (cela devenait une machine électrique) et un changement de type de traction. Cela a un coût, or le coût du ferroviaire électrique est quand même moins élevé que celui du kilomètre diesel.

Pensez-vous, avec le projet de la nouvelle ligne, électrifier ces 3 kilomètres-là ? Je vous rappelle que cela ne coûte pas très cher, parce qu'il y a beaucoup de voies électrifiées qui ne servent plus à rien.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE :** Merci. RFF, donc, deux questions sur la Manche et sur Cherbourg, s'il vous plaît.

**Jean-Damien PONCET :** Cherbourg n'est pas oubliée par le projet et aura le même gain de temps que Caen, grâce au projet LNPN, bien sûr. Effectivement, il n'est pas prévu d'améliorer la ligne ensuite, spécifiquement, dans le cadre de ce projet-là. Vous aurez le même gain de temps.

Rien n'empêche aujourd'hui de faire du fret à Cherbourg, peut-être à la condition d'utiliser des machines non électrifiées, s'il y a en effet un tronçon non électrifié à l'extrémité. C'est possible, mais cela n'interdit pas de faire du fret.

Le projet dont nous parlons ce soir n'inclut pas l'électrification des 3 kilomètres dont vous avez parlé, mais elle peut tout à fait se justifier dans le cadre d'un projet de développement

local qui peut faire l'objet de propositions par la Communauté d'Agglomérations et être reprise à son compte éventuellement par des collectivités à l'échelon géographique supérieur.

Mais, je pense qu'il faut d'abord qu'il y ait le projet global, avant d'électrifier. Dire « on va électrifier et on verra ensuite ce qui se passe », n'est pas la démarche habituelle. Mais il n'y a pas d'obstacle a priori, pour dire que ce tronçon ne doit pas être électrifié, ce n'est pas l'esprit.

Je le redis, un projet comme la LNPN trouve son propre équilibre à l'intérieur des comptes de RFF et est sans incidence sur les capacités de RFF à intervenir sur d'autres sujets.

Dans les 7 ou 8 années qui vont de 2008 à 2015, RFF investit deux fois plus d'argent dans le renouvellement du réseau que dans les lignes nouvelles, il faut le savoir. Et je ne parle pas de la maintenance ordinaire, qui est dans des ordres de grandeur tout à fait comparables, c'est-à-dire plusieurs milliards d'euros par an.

Par ailleurs, RFF intervient sur une multitude de projets d'aménagements d'améliorations du réseau, notamment dans le cadre des Contrats de projets Etat-Région, qui peuvent tout à fait prendre en compte le sujet dont vous parlez – je ne voudrais engager personne en disant cela. Ce sujet est de nature à être pris en compte dans ce type de dispositif.

**Philippe ADAM :** Si je peux compléter un peu la réponse, il est important de voir qu'il y a une ligne nouvelle, qui se déploie sur un territoire, mais s'articule avec un réseau actuel. Les trains empruntent une partie de la ligne nouvelle, puis vont sur le réseau actuel.

Cette petite animation va vous montrer ce qui se passe, justement pour Cherbourg.

C'est le cas du scénario A. La ligne nouvelle va de Paris jusqu'à presque Mézidon, elle ne va pas à Caen, après on prend la ligne actuelle pour Caen, et on poursuit vers Cherbourg. Un train Paris – Cherbourg prend la ligne nouvelle ici, poursuit, s'arrête à Caen, et prend la ligne jusqu'à Cherbourg. Nous pouvons vous garantir que le projet prévoit d'aller jusqu'à Cherbourg et le temps gagné entre Paris et Caen est aussi gagné pour aller jusqu'à Cherbourg.

C'est pareil pour aller à Deauville : on peut prendre la ligne nouvelle, on en sort à Lisieux (on dessert Lisieux) et on va à Trouville. Donc, l'ensemble du réseau est irrigué par la ligne nouvelle, insérée dans le réseau classique et qui l'utilise.

**Pierre-Gérard MERLETTE :** Merci.

**Sonia DE LA PROVÔTÉ, Conseillère Municipale de Caen et Conseillère Générale :** Ce débat sert aussi à mettre en évidence des avis de personnes qui sont pour. Des élus sont pour ce projet ; je le dis d'emblée, je suis pour ce projet, pour plein de raisons : des raisons ouverture au monde de la Basse-Normandie et de notre capitale régionale, des raisons de développement économique et d'intégration de façon formelle dans le projet du Grand Paris, et toutes les raisons qui ont été évoquées en matière d'emploi, de déplacement des personnes..., tout ce qui fait que maintenant, on parle enfin de ce projet.

Il ne faudrait pas qu'il y ait une fédération derrière ce projet pour de mauvaises raisons. Pour moi, la mauvaise raison c'est qu'actuellement, le Cherbourg – Caen – Paris connaît des dysfonctionnements graves, qui s'aggravent quasiment de jour en jour. C'est le train que l'on appelle : « neige », « feuilles », « vaches » ; en fonction de ce qui a motivé son retard.

Il y a une urgence immédiate à améliorer ce déplacement ferroviaire, pour qu'il y ait une mobilisation autour d'un véritable projet, et pas simplement un projet qui va remplacer les défaillances du système actuel. C'est la première chose : quel sera l'engagement dans l'immédiat, pour que l'on puisse parler du projet et non pas de ce qui marche mal ?

Ma deuxième réflexion est de dire que ce projet doit être moteur et fédérateur.

Il doit être moteur parce que compte tenu du coût, c'est une exigence pour tous, et aussi compte tenu de ce que cela va représenter comme engagement des financements publics, pour les raisons de développement économique et territorial que j'ai évoquées.

Il doit être fédérateur parce que si l'on ne parle pas de ce projet-là, en l'état, tel qu'il est proposé pour la Basse-Normandie, on aura du mal à justifier un projet du Grand Paris qui prend en compte l'Ile-de-France, la Basse-Normandie et la Haute-Normandie.

S'il n'y a pas ce projet, la Basse-Normandie aura du mal à trouver sa place dans ce projet du Grand Paris.

Donc, il doit s'inscrire dans la volonté des trois territoires de construire, autour de cet axe, cette colonne vertébrale que sera la ligne nouvelle.

Enfin, ma troisième réflexion. On a rappelé l'histoire ancienne et on connaît l'histoire récente, qui n'est pas très valorisante pour notre système ferroviaire en Basse-Normandie. Si la solidarité nationale existe, si un aménagement du territoire national existe dans l'esprit de l'Etat français, et si chaque région doit tenir sa place en termes de développement économique et doit avoir sa place, il est indispensable et important que l'Etat s'engage derrière la Basse-Normandie pour l'accompagner dans ce projet.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci.

**Rudy L'ORPHELIN, Elu de la Ville de Caen, Président du Groupe des Elus Europe Ecologie au Conseil Municipal** : Bonsoir, je voudrais juste faire un petit commentaire d'introduction.

C'est très personnel, mais je suis un peu inquiet de la conclusion de la présentation qui consiste à dire que finalement, la LNPN est à mi-chemin entre le TGV et ce que l'on connaît aujourd'hui.

Ce territoire a vécu le TurboTrain, auquel on a renoncé, il a vécu au moins quatre renoncements à des projets de modernisation des liaisons ferroviaires entre la Normandie et Paris. Je suis dans une agglomération qui aujourd'hui doit renoncer à son modèle TVR (transport sur voie réservée), tout simplement parce que l'Etat nous avait incités à nous engager dans un modèle expérimental.

Je me demande si finalement le destin de mon territoire n'est pas d'être dans l'échec expérimental permanent. De ce point de vue-là, le fait que l'on ne soit pas capable de décrire les contours précis de ce que sera le futur modèle, me préoccupe un peu.

Oui, il faut moderniser les liaisons ferroviaires entre Paris et la Normandie, c'est une évidence et cela a été rappelé. Les points noirs sur cette ligne sont connus, au moins depuis le début des années 90. Le diagnostic qui a été fait ce soir est fait depuis 20 ans au moins, et je crois qu'en dernière date le Plan Bussereau nous avait permis d'avoir un scénario relativement acceptable.

Nous, les écologistes, défendons l'idée qu'il faut faire la modernisation entre le Mantois et Nanterre, nous pensons que c'est suffisant pour améliorer ce qui préoccupe les usagers : le confort, la régularité, le cadencement. Il faut l'entendre, sans quoi nous nous retrouverons peut-être dans une situation où une fois encore, il faudra renoncer.

Un travail de comparaison m'a permis de constater que Caen, Rouen et Le Havre bénéficiaient des tarifs (pour les usagers) les moins onéreux, pour aller de ces trois villes à la

capitale. Un Caen – Paris vous coûtera 32 euros à taux plein, un Paris – Lille, plus de 50 euros. Certes, vous mettrez moins de temps, par contre vous le paierez au prix fort.

Je voudrais poser une question autour du modèle de financement. RFF rappelait tout à l'heure que les modalités de financement reposeraient pour ce qui concerne RFF sur le remboursement lié aux péages. Quelle part RFF est-il prêt à mettre dans ce projet ?

Ne risque-t-on pas de se retrouver dans un modèle de financement qui serait un partenariat public/privé où une entreprise privée viendrait se payer sur la base de loyers, par tous les bénéfices des investissements réalisés, sur le dos des usagers et sur celui des collectivités locales ?

Ma troisième question est : les collectivités locales présentes autour de la table s'engageraient-elles, et à quelle hauteur ? Comme l'a fait récemment le Président de la Région Haute-Normandie qui, pour mémoire, est le seul à s'être engagé au plan financier.

Merci.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci. Pour répondre à Madame, Monsieur BONNEPART, s'il vous plaît ? Je pense que la SNCF pourrait répondre directement.

**Roland BONNEPART, Directeur Régional SNCF** : Pour bien répondre, j'aimerais que vous me reformuliez la question, parce que je ne suis pas sûr d'avoir retenu l'élément principal dans l'ensemble de l'exposé.

Me demandez-vous de répondre sur la mauvaise qualité de service actuelle ?

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Oui, en grande partie. Sur l'actualité.

**Roland BONNEPART** : Je peux quand même donner une bonne nouvelle. Vous avez connu une année 2010 très difficile en matière de ponctualité des trains – Madame, vous en avez cité quelques causes, comme la neige, les intempéries, et des problèmes d'inclusions sur les voies – or elle s'est sensiblement améliorée, puisque sur les 10 premiers mois de l'année (ou les 9 premiers mois et demi), 90 % des trains sont à l'heure. L'an dernier, ce n'était que 85 %.

Cette ligne souffre de défauts (cités tout à l'heure), la saturation du réseau en Gare Saint-Lazare, sur le tronçon Paris – Mantes, et (je reste sur Paris – Caen – Cherbourg) en d'autres points comme la gare de Rouen. Donc, quelles que soient les opérations réalisées, on n'arrivera jamais à régénérer une infrastructure qui a plus d'un siècle pour arriver au niveau de performance recherché dans les objectifs du projet.

On peut améliorer la ponctualité actuelle par le travail de l'entreprise ferroviaire, c'est ce à quoi on dépense beaucoup d'énergie, mais il est impossible de faire un saut quantitatif important avec l'infrastructure actuelle, à notre avis d'exploitants ferroviaires.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Je crois que Madame avait posé aussi la question du confort.

**Roland BONNEPART** : Je pense que la question du confort dans les rames a trouvé une partie de sa solution grâce à la rénovation des rames actuelles, qui a été cofinancée d'ailleurs avec le Conseil Régional de Basse-Normandie.

Cela a permis, à partir du parc de voitures Corail, de trouver un standard meilleur pour les passagers. Il me semble que cette amélioration a été perçue comme positive.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci. RFF, sur les problèmes de financement que Monsieur a posés.

**Jean-Damien PONCET** : La question du financement du système ferroviaire en général, d'une ligne nouvelle en particulier, revêt une certaine complexité. Je ne cherche pas à y échapper, mais je précise néanmoins qu'en règle générale, au stade du débat public, cette question peut bien sûr être évoquée, mais on ne peut répondre qu'avec des généralités sur ce qui s'est passé sur d'autres cas.

Les derniers débats publics auxquels RFF a participé portaient d'ailleurs sur des lignes à grande vitesse « classiques », donc on pouvait citer des exemples, on était un peu dans l'analogie. Ici, on a bien dit qu'on n'était pas dans ce système. Par certains aspects du projet on peut s'en rapprocher un peu, d'autres aspects du projet sont très différents, pour des questions de nature de la demande, de géographie... On s'en est déjà expliqué un peu.

Dans le cas particulier de ce projet, une Mission de financement a commencé à travailler et devrait donner des orientations, des propositions, en février, après avoir rencontré un certain nombre de partenaires potentiels de ce financement. A la réunion thématique, nous aurons peut-être déjà quelques éclairages intéressants.

Les voyageurs paient un billet au transporteur (la SNCF) ; le transporteur paye un péage à RFF. Voilà une première source de financement du projet.

J'ai bien dit tout à l'heure que RFF paiera le projet à hauteur de ce qu'il encaissera en matière de péages.

Les péages s'appliqueront au transporteur en fonction de sa capacité à les payer. Cela rejoint la question de la tarification.

Les autres financeurs des projets sont généralement l'Etat et les collectivités territoriales. Il peut y avoir aussi l'Union Européenne, dans certains cas, et sur un projet innovant, pourquoi ne pas imaginer des choses innovantes ? Le champ peut s'élargir.

Il faut savoir que quand les collectivités territoriales, l'Etat ou même l'Europe, financent un projet de ce genre, c'est finalement le contribuable qui le finance. La question à se poser est : entre le contribuable et le voyageur, quel doit être le bon équilibre ?

Quelques illustrations, pour donner là aussi des ordres de grandeur ou des repères.

La ligne Paris – Lyon est la seule sur laquelle les voyageurs ont payé entièrement la ligne. Compte tenu de la densité du trafic, du gain de temps très important, et des hausses tarifaires qui ont été appliquées, sans empêcher pour autant les gens de prendre le train ; il faut le souligner, ils le prennent de plus en plus...

*(Protestations dans la salle)*

C'est un exemple. Nous sommes en train de travailler sur un autre projet : Paris – Orléans – Clermont – Lyon, qui a deux finalités : desservir le Centre de la France, aujourd'hui mal desservi, et doubler l'itinéraire Paris – Lyon, puisque celui-ci s'approche d'une certaine saturation (pas immédiatement).

Donc, il a trouvé son équilibre, c'est simplement ce que je veux dire. Je ne veux pas dire que nous allons nous en inspirer immédiatement, ce n'est pas le propos. C'est le seul projet qui a trouvé le financement de son infrastructure.

Je prends un autre exemple, que les élus régionaux connaissent très bien : les Transports Express Régionaux. Aujourd'hui, ils sont faits dans des trains qui paient un péage à RFF, qui permet d'entretenir les voies, mais ce péage ne couvrirait pas du tout le coût d'investissement d'une voie nouvelle. Donc, ils ne paient qu'une partie des coûts de l'infrastructure. En dépit de cela – voilà l'autre exemple extrême – compte tenu des tarifs d'abonnement qui sont jugés acceptables par les usagers, les collectivités subventionnent ces services-là dans des proportions tout à fait importantes.

On voit bien qu'il y a un choix politique dans l'établissement de la tarification et que ce choix se fera différemment selon les catégories d'usagers, et mêle le type de motif de déplacement auquel on a affaire.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Je pense que vous avez balayé à peu près le panorama.

**Olivier GUÉRIN** : J'ajoute juste qu'une réunion sur le financement se tiendra effectivement à Paris, le 17 janvier. Elle sera retransmise par Internet, donc on pourra la regarder de tout lieu et poser des questions ou intervenir, par Internet.

**Colette MARIE, Etudiante** : Bonsoir, une chose me frappe dans votre présentation, les chiffres : 10 milliards d'euros pour gagner une demi-heure entre Caen et Paris !

*(Applaudissements)*

Qu'est-ce que cela va changer ? Ne vaudrait-il pas plutôt mieux desservir les plus petites villes ?

Aller plus vite, d'accord, mais à quel prix pour la collectivité ? Et surtout pour les usagers, sachant qu'actuellement les usagers des trains sont surtout ceux qui n'ont pas les moyens de se déplacer autrement.

*(Applaudissements)*

De plus, je m'interroge quand vous dites que c'est un projet normand. Quand je vois vos cartes, cela m'apparaît plutôt comme un projet haut-normand. Qu'est-ce que cela va vraiment changer pour des villes comme par exemple, Cherbourg, Saint-Lô ou Granville ? Absolument rien ! Notamment parce que le gain de temps entre Caen et Paris sera totalement perdu dans les correspondances. Sans compter que la desserte de l'Orne est complètement oubliée, mais alors complètement !

Je voudrais souligner que la Normandie, ce n'est pas la Haute-Normandie, ce n'est pas non plus le Calvados, mais tous les départements réunis.

Je trouve cela dommage que la Basse-Normandie finance un projet qui est absolument haut-normand, plutôt qu'une meilleure desserte de la Basse-Normandie. Par exemple, cela ne coûte pas très cher de rajouter un wagon aux heures de pointe dans les TER.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci.

**Arnold PEDRINI, habitant de Caen** : Bonsoir, il s'agit de la SNCF, tout simplement.

M. SARKOZY, Président de la République, est allé trois fois au Havre, annonçant que la date butoir de la mise en service de la ligne nouvelle serait 2017.

M. Laurent BEAUBAIS, Président du Conseil Régional, dans les colonnes de « Ouest France » récemment, parlait de 2020. Son adjoint, M. MOURARET parlait récemment à France 3 Normandie de 2020-2025.

Je constate que c'est le grand écart. Donc, je voudrais savoir qui entre le Président de la République, le Président du Conseil Régional, ou du Vice-président, a raison.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE :** RFF répond sur l'irrigation complète de la Normandie, question posée par Mademoiselle ; et si vous avez quelques renseignements sur les dates, s'il vous plaît.

**Jean-Damien PONCET :** Je suis un peu embarrassé. Quand on dit « 10 milliards pour gagner une demi-heure », ce n'est pas cela, non. Une grande partie du coût du projet répond à des enjeux de capacité. Si l'on se situe dans la zone entre Paris et Mantes, en particulier, on est vraiment dans des sujets de capacité. Même si l'on peut penser de prime abord qu'il est toujours possible de rajouter un train ou un wagon, la réalité est que non, ce n'est pas possible.

Vous parlez des gens qui n'ont pas les moyens de se déplacer autrement. Tout à l'heure, Philippe a parlé de 26 millions de voyageurs si l'on ne fait pas le projet et 40 millions si on le fait ; il faut savoir que sur les 26 millions de voyageurs, une proportion importante voyagera debout.

Donc, si l'on ne fait pas le projet, la situation des gens qui n'ont pas les moyens de se déplacer autrement qu'en train sera beaucoup plus grave qu'avec le projet. Les questions de capacité sont fondamentales.

Ensuite, vous êtes revenue sur Cherbourg, on a déjà répondu sur Cherbourg, on en améliore la desserte.

Concernant les autres cas que vous avez cités, je ne suis pas sûr de comprendre, parce que les lignes existent, on peut y faire passer des trains si la demande augmente – nos collègues de la SNCF pourraient en dire plus là-dessus. Si la demande ou le contexte économique faisaient que plus de gens souhaitent prendre le train, il est possible d'y faire passer des trains, dans des conditions qui sont celles du réseau aujourd'hui.

Donc, si ces conditions ne sont pas satisfaisantes, il faudrait faire des lignes nouvelles ? Mais par ailleurs, vous nous dites qu'il ne faut pas en faire. C'est pourquoi je suis un peu embarrassé.

J'ai oublié l'autre question, entre-temps.

**Pierre-Gérard MERLETTE :** Les dates.

**Jean-Damien PONCET :** Oui, c'était sur la programmation. Il ne faut pas s'étonner des écarts dans les discours, car derrière cette question il y a toutes celles de la durée des études, des procédures. Ensuite, quand on observe ce qui s'est passé pour des cas antérieurs, on constate des durées, et on dit « en gros, cela prend 10 ans ». On peut supposer que pour ce projet-là cela prendra à peu près autant de temps.

Il y a incontestablement une durée incompressible d'instruction du projet, de procédure administrative, mais elle devient incompressible en dessous de 4 à 5 ans, c'est-à-dire que l'on peut faire beaucoup mieux que ce qui a été fait sur la plupart des projets antérieurs. Mais, en dessous de 4 à 5 ans, cela devient compliqué.

Cela nous amène à une enquête d'utilité publique en 2016, dans le meilleur des cas.

Ensuite, sur la date de mise en service, cela dépend de quoi on parle : de la totalité du projet ou d'une première phase. On rejoint la question du plan de financement, et comme il n'a pas été encore négocié entre toutes les personnes qui s'expriment aujourd'hui, je pense que cela finira par converger lorsque ces discussions seront intervenues et que tous les cofinanceurs potentiels se seront mis d'accord sur un programme, impliquant ou pas un phasage. Vous verrez alors que les discours convergeront sans difficulté, mais nous sommes encore très en amont du projet. Ce n'est pas surprenant qu'à ce stade, des discours un peu différents existent encore.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci.

**Philippe DURON** : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je voudrais m'exprimer en tant que maire de Caen, bien sûr, mais aussi en tant qu' élu d'une aire métropolitaine qui avoisine 400.000 habitants, et vous dire assez solennellement l'exaspération dont me font part la plupart de mes concitoyens, qu'ils soient universitaires, chercheurs, chefs d'entreprise, salariés, usagers, touristes, face à la dégradation, pour ne pas dire au délabrement ferroviaire, de la ligne Paris – Cherbourg. Ils me disent aussi leur attente d'une rénovation, d'une modernisation radicale, de cette ligne.

Le débat sur l'opportunité est ancien ; comme l'a rappelé Rudy L'ORPHELIN, il a une certaine antériorité, on en parle depuis 20 ans. Il y a eu le débat sur RLNVS, qui n'a pas abouti, le débat sur le Grenelle I et Dominique BUSSEREAU avait bien voulu modifier le texte du Gouvernement pour prendre en considération les demandes des Hauts-Normands et des Bas-Normands que nous avons exprimées, avec Valérie FOURNEYRON, et promettre la modernisation ferroviaire de Paris – Cherbourg et de Paris – Le Havre d'ici à 2020.

Les déclarations du Président de la République ont amené une plus haute exigence et je crois que l'on ne peut pas le regretter.

Aujourd'hui, l'engagement que vous venez de nous présenter porte sur trois choses : le temps de trajet, 1 h 15 ; la fréquence et la robustesse de cette liaison qui aujourd'hui, font vraiment défaut ; et le niveau de confort que méritent nos concitoyens.

Cela m'amène évidemment à vous poser un certain nombre de questions :

Vous avez un peu répondu sur l'effet de réseau, en disant que finalement ce n'est pas Paris – Caen qui est concerné, mais Paris – Caen et toutes les correspondances qui se font à partir de Caen, et pour nous c'est très important. Une capitale régionale a besoin d'être reliée aux villes de sa région. De même, elle a besoin d'être reliée aux villes de la Haute-Normandie. C'est un enjeu important.

C'est pourquoi je suis très favorable au tracé A, car évidemment il nous rapproche de Paris, mais aussi de Rouen, et dans un débat sur la réunification des Normandie que nous avons depuis de nombreuses années, il est essentiel de rapprocher Caen de Rouen.

Deuxième élément, je crois que le sujet qui se pose est celui de l'arrivée à Paris. Vous l'avez dit, la Gare Saint-Lazare reste la gare de desserte.

Je crois que sur les deux gares, il faut privilégier l'option des gares en ligne, et pas celle des gares séparées.

Troisième chose qui me semble importante : la question du matériel. J'ai parlé d'un marqueur de modernité, quand je me suis senti interpellé par Mickaël MARIE. Mais ici, on

ne sait pas quel matériel sera utilisé, s'il sera du type ICx que la DB vient de commander à Siemens, si ce sera un TGV déflaté.

Enfin, dernier élément, la gare de Caen. L'agglomération ne bénéficie pas de l'effet de rénovation de la voie, cependant elle aura un trafic beaucoup plus important. Aujourd'hui, la gare s'ouvre sur une cour intérieure, elle est peu pratique. Il est indispensable de l'ouvrir sur le côté de la ville également. Je crois qu'il faut intégrer cela dans le projet.

*(Applaudissements)*

**Vincent LOUVET, Président du Groupe Socialiste au Conseil Régional de Basse-Normandie** : Bonjour ; en préambule je veux redire ici l'adhésion des élus socialistes à ce projet, puisque chacun est amené à se positionner de façon globale et je souhaite donc le faire devant vous.

D'abord, parce que de notre point de vue, ne rien faire n'est pas une solution possible, cela nous ferait courir le risque d'une forte dégradation des conditions de voyage dans les années à venir alors que nous le savons, la situation est déjà passablement dégradée.

Cela a été dit par Thierry LEPAON, il faut garder à l'esprit que ce projet s'inscrit dans le cadre de projets plus globaux, ceux de l'Axe Seine et du Grand Paris.

Il y a pour nous, à travers ce débat, un double enjeu : un enjeu évidemment ferroviaire et un enjeu pour notre territoire, l'enjeu de prendre toute sa place dans le périmètre Paris-Seine-Normandie.

J'insiste sur un point très important, comme l'a fait Laurent BEAUVAIS : ce projet de LNPN n'est pas un TGV, et n'est plus une LGV, puisque même si Mickaël MARIE feint un peu d'ignorer la réflexion, elle a évolué depuis quelque temps, et nous le savons tous.

Je voudrais souligner quelques évidences.

D'abord, soutenir ce projet est évidemment soutenir le rapprochement de la Normandie et de Caen (puisque nous sommes ici à Caen) avec la région parisienne.

C'est évidemment soutenir de nombreuses perspectives en matière d'économie, en matière d'enseignement, en matière de recherche. Ces points de vue sont, je crois, évidents.

Un enjeu important pour nous, élus régionaux : la question de la desserte à l'intérieur de la Normandie et de la desserte des trois métropoles.

La LNPN a évidemment un effet réseau pour l'ensemble du territoire, et le temps gagné entre Paris et Caen est bien sûr aussi du temps gagné par voie de conséquence entre Paris et Cherbourg. Je crois donc que c'est un acquis, en tout cas sur l'ensemble du territoire régional.

Je voudrais soulever un autre élément que je ne comprends pas bien. Tout le monde s'accorde à dire qu'il faut faire les travaux sur le Mantois, c'est une évidence, il y a des effets attendus ; mais je voudrais rappeler ce qui a été soulevé dans la présentation : les travaux sur le Mantois, c'est entre 4 et 5 milliards d'euros aujourd'hui.

On peut s'étonner des coûts, les projets ferroviaires sont des investissements lourds, c'est ainsi ; mais dans le même temps je ne comprends pas bien l'argument qui voudrait nous persuader de nous engager sur ces travaux sur le Mantois et finalement d'abandonner en cours de route l'enjeu de la LNPN jusqu'à Caen et pour la Normandie, avec les effets attendus que je soulevais, puisque finalement l'investissement sur le Mantois représente, selon les

scénarios, 60 à 80 % des investissements totaux de la LNPN. J'ai du mal à saisir la logique de ce raisonnement.

Donc, oui, des questions peuvent se poser, par exemple celle de la tarification, mais encore une fois nous sommes sur un modèle économique nouveau, la LNPN, qui n'est pas un TGV. Donc oui, nous pouvons nous aussi de ce point de vue-là être innovants, en tout cas nous avons l'ambition de l'être.

*(Applaudissements)*

**Sébastien LINARD, Etudiant à l'Université de Caen :** Je suis opposé à cette nouvelle ligne, pour un certain nombre de raisons.

La première, évidemment, est son coût, entre 10 et 15 milliards d'euros. Quand je vois ce qu'est en train de nous imposer le Gouvernement via ses plans de rigueur, pour se faire rembourser 12 milliards d'euros en 2011 et 2012, c'est-à-dire augmenter les impôts inégalitaires, augmenter la CSG par exemple, augmenter les déremboursements des médicaments, ce genre de choses qui toucheront principalement les classes populaires, j'y vois un gros problème, un grave problème, pour une demi-heure de temps gagné !

Qui va gagner ce temps-là ? Qui utilisera ces nouvelles lignes ? Pour moi, c'est une évidence, puisque les prix vont augmenter, ce sont ceux qui ont intérêt à économiser ce temps-là (et non pas une économie budgétaire, une économie de temps) : les cadres, les hommes politiques, les hommes d'affaires, les enseignants-chercheurs. Donc, c'est un projet élaboré par des classes aisées pour des classes aisées.

Quand je vois en parallèle ce qui nous attend pour 2012, l'Etat voulant économiser 12 milliards d'euros sur le dos des classes populaires, cela me pose un sérieux problème.

Ce qui me pose aussi un problème, c'est que généralement suite à ces débats publics, organisés par la CNDP, lorsqu'il y a des oppositions – cela a été le cas pour les OGM, les nanotechnologies, l'EPR, les lignes THT – quoi qu'il arrive, les projets vont jusqu'au bout. Donc, ce débat public a un seul intérêt, celui de s'adapter, et d'adapter certaines modalités dans la finalité de ce projet, qui aura lieu, nous le savons tous très bien.

Donc, je dis à ceux qui y sont opposés de ne pas croire à ce débat public, qui d'ailleurs n'est pas un débat mais des questions/réponses, car il n'a qu'une seule finalité, celle de donner une légitimité démocratique à ce projet, qui n'en a finalement aucune.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE :** Merci, Monsieur. Je dirai quand même, Monsieur, que les débats publics ont des conséquences, les maîtres d'ouvrage en tiennent compte, ils tiennent compte en particulier de ceux sur les infrastructures.

Vous pouvez répondre aux questions, il y en a eu plusieurs.

**Olivier GUÉRIN :** Il y a eu une question sur le matériel.

**Philippe ADAM :** Le projet est innovant sur la vitesse maximale de la ligne, donc il sera innovant sur le matériel roulant.

A ce stade, nous avons défini des grandes caractéristiques de ce matériel, mais nous ne savons évidemment pas quel sera ce matériel. M. DURON a parlé du matériel ICx, pour traduire pour tout le monde, c'est un nouveau matériel que les chemins de fer allemands viennent de commander.

Il est intéressant de savoir que ce matériel est à 250 km/h. En France, nous n'avons que deux modèles assez différents, aujourd'hui : celui du TGV à 300/320 km/h, et celui des trains classiques, jusqu'à 200 km/h.

Nous innovons, mais j'ai des collègues qui travaillent sur d'autres projets, qui sont aussi intéressés. On voit que c'est une direction dans laquelle on peut aller sur certaines lignes nouvelles.

Donc, sur cette question de 250 km/h, nous innovons en France, mais à l'étranger (en Espagne, en Italie, en Allemagne), où les problématiques sont assez similaires, avec des villes relativement peu éloignées les unes des autres, des services que l'on veut peut-être plus fréquents, plus inter-villes ; on est sur ce même type de créneau.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Une question de la table.

**Jean-Philippe BLOCH** : Nous avons reçu un certain nombre de questions, il y en a deux pour lesquelles on ne peut pas donner de réponse : on a parlé du matériel, il y en a une sur le coût des futurs billets et il est évident que quand on ne connaît pas l'exploitant... Cela a déjà été répondu. Et les horaires et circulations, c'est un peu prématuré également.

Par contre, il y a une question intéressante, de M. Jérémie BLOT : « *La LNPN aura-t-elle un impact sur la qualité et la fréquence des TER bas-normands et haut-normands ?* ». Je pense que cette question peut être posée.

L'autre question, toujours de M. Jérémie BLOT, est : « *Avant de lancer cette étude LNPN, avez-vous demandé aux Bas-Normands s'ils voulaient gagner des minutes ou améliorer la desserte ferroviaire ?* ».

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci. RFF, pour répondre.

**Philippe ADAM** : Sur la qualité des liaisons TER : ces liaisons sont du ressort d'une « autorité organisatrice », c'est-à-dire une collectivité, en l'occurrence la Région, qui décide de la teneur des dessertes : combien de trains, où ils vont s'arrêter, avec quel matériel, etc., et qui confie l'exploitation à un exploitant, aujourd'hui la SNCF.

RFF, en tant que gestionnaire d'infrastructure, peut apporter des potentialités, c'est-à-dire que l'on peut construire un réseau, proposer pour le futur un réseau permettant de développer les dessertes TER, sachant que la responsabilité de leur circulation incombera à l'autorité organisatrice.

Concernant l'impact de la LNPN sur les TER, la réponse est oui, dans les zones où elle apporte de la capacité. C'est typiquement la zone de Rouen, par exemple, qui aujourd'hui est à saturation. On ne peut plus développer l'offre TER, donc la LNPN apporte une réponse de dé-saturation en enlevant des trains de la ligne actuelle, pour permettre le développement sur la ligne actuelle des TER et des trains de marchandises.

Sur la Basse-Normandie, la potentialité est sur le fait de dire : on a une liaison rapide vers un certain nombre de lignes et il est intéressant d'avoir un réseau qui permet d'irriguer l'ensemble du territoire et donc de créer des correspondances.

Dans l'exposé initial, j'ai parlé de ce nœud de correspondance qui pourrait se créer à Caen pour que le réseau TER participe à cette nouvelle organisation du réseau, proposée au travers de la LNPN.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci. Nous prendrons trois questions.

**Pierre VAVASSEUR, Association Pays d'Auge Normandie Europe, à Deauville :**  
Je m'adresse à RFF qui oublie que concernant l'Espagne, pour le fret depuis le Havre, ce pays n'a pas de port sur la façade atlantique, à part Bilbao qui n'est pas très profond.

*(Intervention inaudible hors micro)*

Ce n'est pas grand-chose, ce sont de petits ports.

**Pierre-Gérard MERLETTE :** S'il vous plaît, Monsieur, posez votre question.

**Pierre VAVASSEUR :** Concernant le fret du Havre vers Mézidon, il serait important de ne pas le faire passer par Paris, ni par Rouen.

Deuxième chose : concernant la SNCF, pourquoi ne propose-t-on pas une desserte aujourd'hui La Défense – Evreux – Caen, puisque les rails existent ? La gare étant celle de La Défense, tout simplement. Il y a l'embranchement de la Folie, qui arrivait jusqu'à la gare SNCF de La Défense.

Pour l'arrêt à Saint-Lazare, pourquoi par la petite ceinture, qui est toujours à utilisation ferrée, ne ferait-on pas passer les trains d'Asnières jusqu'à la station Evangile, avec une arrivée jusqu'à la gare de Lyon ? Cela permettrait de faire passer dans l'autre sens des TGV roulant sur une ligne classique.

Pourquoi n'a-t-on pas chiffré le quadruplement des voies entre Paris Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie ?

Il y a des sections à 1 x 1 voie, on pourrait faire une section à 2 x 2 voies et désengorger la partie engorgée de cette section. En fin de compte, c'est un problème capacitaire. Ce serait peut-être moins cher que de faire une nouvelle ligne qui contourne tout le monde.

Je rappelle qu'entre 10 et 15 milliards, c'est l'équivalent de 100.000 pavillons qui pourraient être construits, et ne le seront pas peut-être à cause de cela ; c'est aussi 50.000 autocars.

On oublie l'autocar, qui est complètement sacrifié car on pense aux voitures, au ferroviaire. Mais l'autocar a une place. Je donne l'exemple de la liaison Mantes – La Défense, l'A14 express, où il y a un autocar toutes les 5 minutes, et ils sont pleins.

**Pierre-Gérard MERLETTE :** Merci. La deuxième question...

**Jean-Baptiste GASTINNE, Conseiller Municipal du Havre, Conseiller Régional en Haute-Normandie :** Bonsoir ; que ce soit vers la Haute ou vers la Basse-Normandie, l'enjeu de ce projet n'est pas seulement de circuler dans des conditions plus rapides, plus régulières et plus fiables entre Paris et la Normandie. Ce serait déjà bien, et sans doute beaucoup mieux que ce que nous avons aujourd'hui, mais il n'est pas certain que cela suffise à prouver l'opportunité d'un tel projet.

L'enjeu, en réalité, est beaucoup plus large que celui-là ; c'est aussi et surtout de mieux relier Paris à sa façade maritime, et donc aux ports normands. C'est pourquoi ce projet mêle des enjeux voyageurs à des enjeux de fret ferroviaire.

En ce sens, la ligne nouvelle est la clé de voûte d'un projet très large d'aménagement du territoire et de développement économique, d'envergure nationale. Il s'agit notamment du développement de l'économie maritime, portuaire et logistique, et aussi du développement industriel, parce que de plus en plus, les enjeux industriels sont liés aux enjeux portuaires.

La ligne nouvelle est nécessaire pour le développement des ports normands, pour la constitution de ce que l'on appelle le Gateway de l'axe Seine et pour sa compétitivité.

De nombreux emplois sont en jeu.

Le projet de ligne nouvelle suppose également une nouvelle donne territoriale, un nouvel équilibre, une nouvelle répartition des rôles entre Paris et la Normandie.

La ligne nouvelle doit être l'instrument d'une nouvelle articulation entre les territoires, le nouvel instrument d'un codéveloppement des régions parisienne et normande.

Je vous remercie.

*(Applaudissements)*

**Dominique CARRE, Union Régionale Interprofessionnelle CFDT de Basse-Normandie** : J'exprime là la position de la CFDT de la Basse-Normandie.

Ce projet de ligne nouvelle doit aboutir.

La CFDT de la Basse-Normandie apportera sa contribution à l'élaboration de ce projet, puis à sa concrétisation.

La CFDT de la Basse-Normandie soutient le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie, mais ce soutien n'est pas inconditionnel.

En effet, la création d'une ligne nouvelle doit nécessairement s'inscrire dans un projet global d'aménagement du territoire, intégrant les autres réseaux de transport routier et ferroviaire – je pense en particulier au maintien à un bon niveau du réseau TER – et ceux plus alternatifs : covoiturage et bicyclette.

Cette ligne nouvelle doit être accessible à tous les Bas-Normands.

Ce projet de ligne nouvelle doit aller jusqu'à Cherbourg. Il ne suffit pas de dire « Paris – Caen en 1 h 15 et Paris – Cherbourg en 2 h 15 », cela laisse penser que la situation actuelle peut perdurer. Aujourd'hui, Cherbourg est à une heure de Caen, du moins officiellement.

Le projet doit clairement exprimer une ligne nouvelle Paris – Normandie jusqu'à Cherbourg.

Si la réalisation d'une ligne nouvelle doit impacter positivement le développement économique de notre région, la CFDT veut savoir vers quels secteurs d'activité, dans quel territoire bas-normand, et pour quelles créations d'emplois, en termes de quantité, mais aussi et surtout, en termes de qualité.

Enfin, même si la discussion sur le financement n'est pas à l'ordre du jour de cette réunion, le projet doit préciser la part de financement à tous les niveaux : RFF, Etat, Régions, collectivités territoriales, collectivités locales, et utilisateurs.

Si l'option d'un financement en partenariat public/privé est envisagée, elle doit décliner très précisément les engagements réciproques. Les exemples actuels nous incitent à la prudence.

La CFDT de Basse-Normandie ne soutiendra pas un projet de ligne nouvelle Paris – Normandie qui ne répondrait pas à ces réserves.

Merci de votre écoute.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci. RFF, vous êtes interpellés sur des questions très précises.

**Philippe ADAM** : Je vais répondre à certaines questions très précises.

Concernant la question de la création d'un train La Défense – Evreux – Caen : on est typiquement dans les problématiques que nous souhaitons traiter au travers de la LNPN. Aujourd'hui, du fait de la saturation de la ligne en heure de pointe – c'est en heure de pointe que ce besoin existe principalement – il n'était pas possible d'ajouter des trains supplémentaires.

C'est bien un des objets de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. J'ai encore entendu tout à l'heure « 10 milliards d'euros pour gagner 30 minutes », il ne s'agit pas de cela. Un certain nombre de ces milliards d'euros – peut-être la moitié – sont là pour répondre à des questions de capacité et permettre la création de dessertes telles que celles que vous envisagez, et d'autres sont là pour améliorer la rapidité des parcours.

Sur la question du quadruplement des voies entre Paris Saint-Lazare et Mantes : l'objet de la LNPN entre Paris et Mantes est justement de les quadrupler. Votre question est : ne peut-on pas le faire sur place ? On ne peut pas tous vous emmener sur place, mais si l'on vous emmenait à Houilles - Carrières ou à Sartrouville, vous verriez que les lignes actuelles sont complètement enserrées dans un tissu urbain et qu'il n'est pas possible sur une large partie du parcours, sauf à casser des maisons et des immeubles, de faire ce quadruplement. Ce serait possible sur certaines portions seulement.

Ces éléments ont été abordés lors des études antérieures de la liaison rapide Normandie – Vallée de Seine, rappelée tout à l'heure : la RLNVS, donc depuis le début des années 2000. La première question qui s'est posée a bien sûr été « peut-on doubler la ligne sur place ? » et la réponse a été « non ».

*(Intervention hors micro)*

Il y a des questions de coût, mais il y a des questions tout simplement de faisabilité ; ce n'est pas possible, on ne va pas raser des quartiers entiers pour faire passer une ligne... Ecoutez, nous irons ensemble.

**Olivier GUÉRIN** : Les TGV entre Paris Saint-Lazare et la Gare de Lyon ?

**Philippe ADAM** : Malheureusement, la petite ceinture n'est plus en service sur certaines portions, notamment la section jusqu'à la Gare de Lyon n'est plus en service à ce jour.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Comme vous connaissez parfaitement la question, je pense que ce serait bien que vous voyiez cela avec RFF directement, sur les points précis.

**Clara OSADTCHY, Etudiante, Conseillère Régionale de Basse-Normandie** : Je vous remercie. Je suis vraiment très enthousiaste, je suis favorable au fait d'arriver plus vite à Paris dans les déplacements dans le cadre de ma thèse. C'est vrai que cela m'arrange d'aller plus vite, d'avoir plus de confort. Cela m'arrange également de payer un peu plus cher, parce que je veux me garantir une place et cela m'arrange d'avoir une réservation. Mais, à côté de cela, je suis militante, je suis élue politique, je suis Conseillère Régionale de Basse-Normandie, je suis membre de la Commission de Transport du Conseil Régional et à ce titre, responsable des investissements que ma collectivité engage.

Nous sommes aujourd'hui dans un débat d'opportunité. Nous devons donc nous autoriser à débattre des enjeux essentiels soulevés par ce projet de LNPN. Quels sont-ils ? J'ai le sentiment que l'on parle bien des enjeux de mobilité de la population bas-normande. On n'est pas seulement en train de soulever des questions de développement ferroviaire, mais bien des enjeux de mobilité en général.

Il se trouve que les transports sont le second poste de dépense des ménages, avec une énergie de plus en plus chère et de plus en plus rare, et la région rurale est encore fortement marquée par les inégalités sociales et la pauvreté. La priorité pour moi est de répondre aux enjeux de mobilité pour tous, et partout.

Seuls 5 % des Bas-Normands travaillent en dehors de leur région, et encore moins se déplacent de manière journalière sur Paris.

En risquant de sacrifier d'énormes moyens publics pour un seul projet, cela me semble essentiel que l'on se pose la question de l'utilité sociale. Tel qu'il est présenté aujourd'hui, cette utilité sociale ne me semble absolument pas garantie.

La capacité d'investissement public sur le ferroviaire n'est également pas extensible. Il faut améliorer la ligne, c'est évident, surtout sur le Mantois ; cela a été dit. Je suis favorable à ce que l'on investisse 4, 5 ou 6 milliards d'euros sur le Mantois si c'est pour avoir plus de confort et de régularité. Mais pour autant, il faut conserver les capacités de développement ferroviaire régionales, et les transports publics en général, y compris en dehors du ferroviaire. Il est impensable de croire que nous pourrions tout faire, cela me semble essentiel.

Vous avez dit qu'il fallait aussi parler de l'opportunité de gagner du temps de parcours sur la ligne. Je l'ai dit, à titre personnel, je suis favorable en tant qu'usagère. Mais, je voudrais citer ici les travaux de Marie DELAPLACE, qui est Maître de Conférences à l'URCA et qui montre dans des travaux très intéressants les effets très limités de l'impact économique du TGV sur les villes qu'il dessert.

Elle montre par exemple qu'à Reims, les entreprises qui se sont installées autour de la gare sont à 70 % des entreprises locales, c'est-à-dire qu'il y a eu une reconfiguration locale de l'économie autour de la gare, mais très peu d'augmentation des entreprises issues de l'extérieur de la région.

Elle montre également qu'il y a des phénomènes de désertification économique des régions qui ne sont pas traversées ou qui n'ont pas de haltes bénéficiant de cette ligne.

Cette question me semble essentielle. A ce jour, je n'ai pas connaissance d'une étude sérieuse de potentiel de développement économique du projet de la LNPN, bien que ce soit l'un des arguments principaux mis en avant.

Je pose donc la question – et j'en suis à 3 minutes - : ces études sont-elles prévues ? Merci.

*(Applaudissements)*

**Sylvie BARBIER, Présidente de Haute Normandie Nature Environnement :** J'interviens en tant que Normande, et sur l'ensemble de la liaison.

Je pense qu'il faut se souvenir que l'on est dans une situation où l'on a tellement privilégié le transport routier, que ce soit la mobilité routière ou le transport de fret, que l'on en arrive à devoir dépenser des sommes considérables simplement pour un léger réajustement par rapport à un passé où l'on arrivait à certaines durées, sans TGV. Il faut s'en souvenir.

On arrive aussi à avoir tellement artificialisé l'espace, que ce soit pour des autoroutes ou pour des installations dont l'intérêt économique n'est pas majeur, qu'il faut aussi regarder de près ces 4.000 hectares (si j'ai bien lu) qui seraient encore artificialisés.

Si l'on veut prévoir l'avenir, ce n'est pas en continuant à artificialiser l'équivalent d'un département tous les 6 ans, que l'on y arrivera. Tout le monde sait que les problèmes alimentaires, les problèmes de biodiversité, vont se faire de plus en plus cruciaux. Il faut avoir ceci en tête, de façon majeure.

Où en est-on ? Il y a effectivement un gros problème de capacité, nous en sommes parfaitement conscients. Il faut arriver à consacrer les sommes nécessaires, en essayant que l'impact soit le plus réduit possible. S'il y a des alternatives, il faut vraiment les étudier de près ; nous l'avons déjà demandé le 3 octobre. J'apprécie beaucoup qu'elles commencent à émerger mais il faut arriver à faire en sorte que davantage de trains puissent passer, avec plus de sécurité.

Où est vraiment la priorité, à la fois économique et sociale ? Aller refaire encore quelque chose qui soit basé sur des métropoles, en arrivant à drainer tout vers des emplois hyper concentrés, en délaissant des régions ou des parties de régions ? Est-ce vraiment vers cet avenir que l'on veut avancer ? Il nous semble que c'est exactement le contraire et que si l'on veut aller vers une transition à la fois énergétique, économique, par rapport à des conditions nouvelles qui se dessinent largement – je pense que l'avenir va nous rattraper bien vite -, par rapport aux durées qui nous ont été exposées ; il faut voir comment améliorer un maillage fin, pour redonner leur dynamisme aux villes considérées comme secondaires.

Il faut permettre davantage d'échanges entre les régions et les parties de régions, avec la complémentarité à rechercher, plutôt que de grosses implantations et des personnels obligés d'avoir des durées de trajet démesurées par rapport à des emplois qui eux aussi sont dégradés.

Donc, nous souhaitons que l'on veuille de près à éviter les impacts, et en particulier ne considérer que les points noirs du côté du Mantois, de Rouen, etc. ; ensuite, la priorité est le maillage fin et non pas une ligne nouvelle censée être là uniquement pour gagner quelques minutes.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci.

**Antoine JOURDAN** : Bonsoir, j'habite entre Lisieux et Bernay, dans l'Eure. A la réunion de Rouen, à laquelle j'ai participé, on a parlé de deux nouvelles gares : Evreux et Val-de-Reuil.

Où pensez-vous raccorder la ligne d'Evreux – Lisieux – Caen ? Est-ce à Serquigny, à Bernay, à Saint-Mards-de-Fresne ou à Courtonne-la-Meurdrac ?

Saint-Mards-de-Fresne étant le point haut d'un bassin de la Charentonne, la rivière de Bernay, et également le point haut de la petite rivière, la Courtonne. Ensuite, la vallée de l'Orbiquet, voire la Touques à Lisieux.

Les deux gares choisies se réunissent-elles à Serquigny, Bernay, Saint-Mards-de-Fresne ou Courtonne-la-Meurdrac ?

Deuxième question : on parlait il y a une dizaine d'années d'un triage des containers dans le sud de Beuzeville. Avec le Grenelle de l'Environnement, cette plate-forme est-elle toujours envisagée ? Si oui, il faut une gare à Beuzeville. Les marchandises pourraient partir de

Beuzeville et se disperser dans toute la France. Elle pourrait servir également à l'aérodrome de Saint-Gatien.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci. RFF, pouvez-vous répondre à un certain nombre de questions très précises, et aux autres, bien entendu ?

**Jean-Damien PONCET** : Plusieurs questions portent en définitive sur le projet de développement qui accompagne la ligne nouvelle. Il n'appartient pas à RFF d'élaborer les projets de développement territoriaux ; des collectivités, des élus, sont là pour cela.

J'ai simplement dit dans mon propos liminaire que les dispositifs de coordination, de mise en cohérence, notamment à l'échelle de l'axe Seine, sont aujourd'hui étoffés.

Je pense que l'on n'a pas connu de cas de projet de ligne nouvelle accompagné à ce point, dans le contexte du Grand Paris. Je souligne la création récente du Commissariat Général au Développement de la Seine, qui apporte un niveau de garantie plus élevé qu'habituellement sur le fait que le projet soit, comme quelqu'un l'a dit, la clé de voûte d'un projet de développement plus global.

Il a été fait état d'un souhait de maillages fins, d'échanges internes aux régions. Je crois que sur ce plan, on s'efforce d'apporter des réponses : les questions de correspondances, les questions de développement qui serait permis par des effets de délestage notamment, mais aussi par des effets d'efficacité globale, pour les TER, tout ce qui a été dit sur les liaisons entre les grandes villes qui conduisent au fait de préférer tel ou tel scénario ; on est bien là dans l'exigence d'un projet qui répond aux besoins d'un territoire.

Beaucoup d'études sur les effets de développement des lignes à grande vitesse ont été faites, il en est résulté en gros presque une lapalissade : la ligne nouvelle, qu'elle soit à grande vitesse à 320 km/h, ou à 250 km/h, est ce que l'on en fait.

Aujourd'hui, RFF, nous répondons à un cahier des charges en proposant un dispositif, sur lequel pourront circuler des trains dans lesquels il y aura un certain nombre d'usagers, qui n'y seront pas sans raison. Le dispositif est en place, pour que cette ligne soit la plus bénéfique possible pour le développement des territoires concernés.

Pour les questions un peu plus précises, je peux peut-être laisser la parole à Philippe.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Et la liaison avec Serquigny ?

**Philippe ADAM** : Les raccordements obéissent d'une part à des questions de géographie. Vous avez souligné le fait qu'il y a des points plus favorables, lorsqu'on se situe en effet plutôt sur les points hauts des cours d'eau, mais il y a aussi des questions fonctionnelles, c'est-à-dire comment on dessert les différentes villes, et ce point très important : pour fixer les raccordements.

Dans la zone que vous citez, il y a un raccordement entre Bernay et Serquigny, et un autre juste à l'arrivée sur Lisieux.

Je crois que cela fait le lien avec l'intervention de Jean-Damien ; la ligne telle qu'elle est conçue est là aussi pour desservir ces villes intermédiaires, ce maillage fin, pour permettre d'accéder à ces différentes villes moyennes, petites, et qu'elles ne soient pas oubliées, que l'on ne soit pas sur des liaisons rapides entre grandes métropoles, mais que l'on soit bien sur la possibilité de desservir ces villes intermédiaires.

**Olivier GUÉRIN** : Une réunion sur le développement économique, le 15 décembre à Rouen, sera retransmise en direct sur Internet.

Je voudrais signaler aussi qu'il y a de nombreuses études sur le site de la Commission du débat public, notamment celles qui ont été faites par RFF, et qui apportent des précisions sur les effets d'une ville nouvelle, sur le développement de certaines villes.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Dominique et Jean-Philippe, prenez quelques questions, s'il vous plaît.

**Dominique SIMON** : Je vous invite à écrire vos questions parce que le temps passe, il est bientôt 21 h 30. Sachez qu'une question écrite aura une réponse, par courriel ou par courrier, comme vous le voulez.

Parmi les questions déjà reçues, que nous allons prendre maintenant, deux portent sur le Mantois ; la première, sur ses conséquences en termes de temps, la seconde sur son financement :

- *« Après investissement des 5 milliards d'euros pour fluidifier le trafic et contourner Mantes, avec utilisation de la ligne actuelle, quel serait le temps de parcours Paris – Caen ? » ;*
- *« Compte tenu du fait que le projet contribuera à améliorer la circulation des trains de banlieue dans le Mantois, par rapport à ce qu'était le trafic sur ces lignes il y a 30 ans, c'est-à-dire avant que les lignes normandes connaissent des déboires, ne peut-on faire supporter la totalité des coûts du Mantois par la Région Ile-de-France ? ».*

**Olivier GUÉRIN** : Je voudrais apporter une précision sur le premier point. A la demande du Groupe d'Europe Ecologie - Les Verts et sur la proposition de la Commission, la CNDP a décidé une expertise complémentaire sur la modernisation des voies actuelles, entre Mantes et Caen notamment.

Donc, nous aurons dans quelques semaines ou quelques mois le résultat de cette expertise. Cet élément sera mis au débat.

**Philippe ADAM** : C'est une question importante pour bien comprendre ce que l'on veut faire entre Paris et Mantes.

J'ai dit tout à l'heure que les trains sans arrêts intermédiaires entre Paris et Mantes doivent pouvoir utiliser la ligne nouvelle, pour laisser tout le champ du développement au RER, sur la ligne actuelle.

Cela a une conséquence importante : les trains ne rouleront pas à 250 km/h entre Paris et Mantes-la-Jolie, parce que parmi ces trains qui circuleront sur la ligne nouvelle, certains quitteront la ligne au niveau de Mantes, pour aller sur Vernon, pour aller dans la Vallée de la Seine, sur Evreux ; ces trains ne seront pas aptes à 250 km/h. Or si nous voulons avoir une capacité maximale sur la ligne, il faut que les vitesses des trains soient les plus proches possibles les unes des autres, qu'il n'y ait pas des trains très rapides et des trains très lents.

Cela veut dire que nous traçons cette ligne à 250 km/h, mais que le temps que tous les trains roulent à cette vitesse, dans un premier temps, on n'y roulera qu'à 160 km/h. Le gain de temps entre Paris et Mantes est de 4 minutes, ce qui montre bien que la question entre Paris et Mantes n'est pas le temps de parcours, mais la capacité, et une capacité utile pour les trains normands, mais aussi utile pour l'Ile-de-France.

La deuxième question est : l'Ile-de-France pourrait-elle payer tout cela toute seule ? Il faudrait un débat là-dessus, je pense que tout le monde ne sera pas d'accord en Ile-de-France, évidemment. Cela veut quand même dire que l'Ile-de-France en retire un bénéfice important et donc pourra participer à l'investissement, ce qui n'était pas le cas de projets antérieurs. Vous avez dû entendre parler d'un TGV vers la Normandie dans les années 90, ce projet n'apportait rien à l'Ile-de-France, il ne faisait que traverser son territoire.

Aujourd'hui, nous avons conçu le projet de manière à ce qu'il serve tous les territoires qu'il traverse, l'Ile-de-France aussi, donc l'Ile-de-France pourra apporter sa contribution. Les Franciliens sont intéressés par le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie, ce qui est une bonne chose pour les Normands, je crois.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci.

**Pierre LIBOIS LAVALLEY** : Bonsoir à toutes et tous, j'ai 32 ans, je travaille chez Faurecia à Flers ; j'ai voyagé énormément, je travaille à l'étranger, dans quasiment toute l'Europe, donc je connais assez bien la problématique des transports, y compris des avions.

Une première remarque : je crois que si l'on enlève tous les élus et représentants syndicaux ici, je me demande où sont les vrais usagers, cela me fait un peu peur, personnellement.

Je voudrais juste faire une remarque très simple.

Une remarque très simple : le projet ne porte pas le nom correct, tout simplement, car ce n'est pas « Paris-Normandie » mais « Le Monde-La Normandie », pour une simple et bonne raison : aujourd'hui, si nous regardons notre nombril purement Caennais, purement Calvadosien, purement Bas-Normand ou purement Normand, nous ne sommes strictement rien, je suis désolé de le dire. Il faut que nous nous ouvrons complètement au monde et à ce qui se passe ailleurs.

Ma question est très simple : qu'en est-il des liaisons aéroportuaires ? On n'en a pas entendu parler une seule fois, et c'est une catastrophe sur la région. Merci.

*(Applaudissements)*

**Marine LEMASSON, Conseillère Régionale pour le Groupe Europe Ecologie - Les Verts** : Bonsoir ; je ne reviendrai pas sur le sujet abordé par plusieurs personnes, qui nous concerne et nous préoccupe ; en effet on entend bien l'ouverture Normandie – le monde, mais la Normandie c'est avant tout des Bas-Normands, et essentiellement des Bas-Normands qui, pour 95 %, travaillent à l'intérieur du territoire bas-normand.

Donc, il est important de se demander quel territoire d'avenir on veut développer, et où sont les enjeux de mobilité pour ce territoire, sachant que les finances sont de plus en plus contraintes.

Les enjeux de mobilité, c'est pouvoir se déplacer facilement, à moindre coût quand on sait que c'est en effet le deuxième poste du budget ; sur des trajets réguliers domicile-travail pour la plupart, dans des temps raisonnables, régulièrement et ponctuellement.

Nous sommes là devant un projet qui nous « fagocite » - le mot est peut-être un peu fort -, qui prend de manière importante une part des finances publiques pour répondre au besoin de peu d'usagers, même si cela reste en effet une ouverture sur le monde.

Je tenais surtout à souligner de manière un peu amusée la différenciation qui a été faite par des intervenants de RFF, en ce qui concerne les termes utilisés pour les différentes personnes qui voyagent dans les trains, selon si c'est sur la LNPN ou sur les TER. On a entendu parler

de « voyageurs » pour la LNPN et d' « usagers » pour les TER. Je pense que l'on peut voir l'imaginaire qui va avec, mais que ceci n'est pas neutre.

Cela montre aussi les enjeux qu'il y a derrière, que l'on ne formule pas forcément de manière complètement consciente.

Je remercie la CPDP d'avoir accédé aux demandes qu'il y a eu lors du débat en Haute-Normandie, et de pouvoir définir éventuellement de nouvelles attentes et éclairer la réflexion sous un angle nouveau, à savoir : peut-être pouvoir définir un autre projet, plus réaliste, qui se concentre prioritairement dans les moyens sur le secteur Paris - Mantes avec un gain de temps. Egalement, renforcer ou maintenir des dessertes et une amplitude horaire « territoire local », et pouvoir éventuellement ouvrir des lignes avec l'argent retenu (on pense à Caen – Flers).

Il faut savoir que le projet de LNPN tel qu'il est présenté là, c'est à peu près 200 fois les investissements pour la ligne Caen – Flers.

*(Applaudissements)*

**Annie BERGER, Conseillère Municipale à Caen :** Je suis un peu désolée qu'il y ait sans doute moins d'usagers que d'élus qui ont parlé, je le regrette parce que c'est surtout en tant qu'usagère des transports en commun que j'ai envie d'intervenir. Je dirais presque « usagère exclusive des transports en commun » puisque je n'ai jamais eu de voiture. Cela me ramène à une histoire récente de notre région, où il était inconvenant de parler de la revalorisation du réseau ferroviaire, alors que l'on était dans le tout-routier.

Je suis donc ravie que ce soir nous parlions du train, et des transports en commun d'une façon plus générale.

Je suis ravie aussi que ce soit l'occasion de faire un débat public, qui risque d'être de grande qualité. Sur des sujets aussi importants, il est essentiel d'organiser des débats publics, tels qu'ils seront proposés.

Ma réserve à ce débat public est qu'il nous enferme dans un débat très limité en termes de choix. On a quasiment une décision prise, avec trois alternatives.

Je comprends bien pourquoi les choses se présentent comme cela. Puisqu'on est dans projet moderne, où l'on pense les choses à 10, 20, 30, 40 ans, de façon moderne, on ne pouvait pas faire l'impasse, me semble-t-il, sur un existant du réseau ferré : tout est concentré sur Paris, et en étoile.

Toute la problématique est toujours de raisonner sur le lien avec Paris, ou même le Grand Paris ; or il y avait peut-être un autre imaginaire à développer en matière de développement des transports en commun et des réseaux ferrés, et des déplacements des gens ordinaires, en travaillant sur des projets de grande région à grande région.

*(Applaudissements)*

Il ne s'agit pas simplement de mailler le territoire, il le faut pour simplifier la vie des gens quand ils se déplacent dans leur région, mais il faut aussi penser à d'autres façons de se déplacer. J'aimerais finalement que l'on ait aussi un scénario comme celui-là, car il nous permettrait de rejoindre des problématiques que l'on a dans d'autres pays d'Europe, qui ne sont pas du tout fondés sur ce réseau en étoile.

La deuxième chose : j'ai bien entendu Laurent BEAUVAIS plusieurs fois, et encore ce soir, dire que le coût de cette ligne nouvelle n'empêcherait pas d'améliorer aussi l'existant.

J'aimerais savoir quel sera ce coût pour l'existant, car il faudra le mettre en plus des dépenses que l'on engagera sur cette ligne nouvelle. C'est une question très importante pour les finances publiques et pour les citoyens, les contribuables : savoir le coût global de ces trajets, et je le répète, avec peut-être d'autres alternatives, surtout quand il s'agit de sommes aussi importantes.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci, Madame.

**Olivier GUÉRIN** : Juste un mot sur le débat public. Je vous demande d'abréger si possible vos interventions, il est assez tard et beaucoup de personnes souhaitent encore intervenir.

Madame, vous proposez d'élargir le débat public, il peut l'être, nous sommes à un moment où les jeux ne sont pas faits, et c'est sur les propositions faites par les uns et les autres que le débat peut se prolonger.

Vous avez lancé une piste, elle peut faire l'objet d'un débat.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Avez-vous une réponse sur la liaison avec les aéroports ?

**Jean-Damien PONCET** : Je crois qu'il ne faut pas oublier que la Normandie est quelque part au centre du monde, du fait de son système portuaire.

**Olivier GUÉRIN** : Pardon, pouvez-vous aller au fait, s'il vous plaît ?

**Jean-Damien PONCET** : Le thème du Grand Paris est d'intégrer la région capitale avec ses ports d'estuaires, et donc par rapport à l'autre développement qui a été fait, on n'est plus tout à fait dans la prolongation du système radial, mais dans une approche d'intégration. On n'est plus dans une relation en étoile, mais dans un rapprochement qui, en principe, doit déclencher beaucoup d'autres choses.

La relation avec les aéroports est tout à fait fondamentale et cela fait partie du cahier des charges des projets. On ne l'a pas cité spontanément, mais c'est bien dedans : améliorer l'accès à Roissy, et ce qui est envisagé dans un premier temps... Cela me permet d'évoquer aussi la question des gares.

Il y a deux scénarios : le scénario préférentiel, le plus efficace du point de vue de l'exploitation, est bien le scénario en ligne, où la ligne nouvelle passerait à La Défense pour aboutir à Saint-Lazare. Cela permet d'envisager tous les types de trains : soit des trains s'arrêtant à La Défense et qui ne vont pas plus loin, soit des trains qui vont à Saint-Lazare sans s'arrêter à La Défense, soit des trains qui s'arrêtent dans les deux gares.

Quoi qu'il en soit, à La Défense, l'objectif est d'être en correspondance avec le métro automatique du Grand Paris. Quand il sera réalisé, vous trouverez des fréquences très élevées (toutes les quelques minutes) pour aller à Roissy, donc c'est un système très efficace.

En même temps, il est demandé de préserver la possibilité pour un avenir plus lointain, de pouvoir greffer sur la LNPN la future rocade nord-ouest de l'Ile-de-France à grande vitesse, qui passera par Roissy. Il y aura alors un accès à Roissy pour les Normands, sans changer de train. Simplement, dans un cas il y a l'avantage de ne pas avoir de rupture de charge (c'est pour le long terme) et dans l'autre cas il y a une rupture de charge, mais avec des fréquences élevées, et l'on peut accéder à Roissy en prenant presque n'importe quel train, à Caen.

Il y a deux systèmes, et en tout cas c'est bien pris en compte.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci. Nous prenons à nouveau trois questions.

**Jean LEBON, Secrétaire de la Fédération du Parti Communiste Français** : Nous sommes favorables au projet de la ligne nouvelle.

La LNPN est une question majeure pour le devenir de notre région, et faire le choix du transport public est un véritable choix de société.

La Basse-Normandie doit multiplier les échanges pour profiter des dynamiques de coopération entre les autres régions, et en particulier avec le Bassin parisien.

Cette ligne nouvelle de transport collectif rapide et régulière va entraîner le report modal de l'ordre de 25 % - c'est ce qui nous a été dit – à l'horizon 2025.

C'est un mode de transport écologique, qui nous engage pour un demi-siècle au minimum.

Cette ligne nouvelle devra conforter le droit à la modalité pour tous et devra renforcer le fret ferroviaire par l'utilisation de sillons supplémentaires.

La construction de cette ligne nouvelle doit s'accompagner d'une modernisation du réseau ferroviaire bas-normand existant.

Cette ligne nouvelle constitue un levier indispensable pour aider à la ré-industrialisation de notre région et au renforcement de son potentiel économique existant. Elle devra être reliée à notre façade maritime – on parlait de Cherbourg tout à l'heure.

Il s'agit donc d'un projet global et solidaire pour les territoires normands, qui devra mobiliser des fonds conséquents de la part de l'Etat et des différentes collectivités.

Un vrai débat de société sur l'utilisation de l'argent nous est donc posé, à tous.

Le Gouvernement a trouvé hier les moyens de sauver des banques et le système financier, il devra demain injecter l'argent dans la satisfaction des besoins de nos concitoyens, et non dans l'accélération de la spéculation financière.

La question de la création d'un Pôle public financier se trouve donc posée car il faut une structuration du crédit qui favorise le développement des grandes infrastructures dont notre pays a besoin.

La mise en œuvre de lignes nouvelles va nous permettre de rattraper les retards accumulés dans le domaine du transport ferroviaire, et créera les conditions de nouvel élan pour notre région.

*(Applaudissements)*

**Pierre MOURARET, Conseiller Régional, Vice-président chargé des Transports** : Je voudrais dire d'entrée de jeu que la Région Basse-Normandie n'oppose pas et n'opposera pas la ligne nouvelle au TER.

Nous avons beaucoup investi dans le TER, nous avons des résultats intéressants puisque la fréquentation de nos TER a augmenté de près de 50 % depuis 2004 ; cela montre l'engagement de la Région pour le transport collectif.

Concernant la ligne nouvelle, nous sommes à peu près tous d'accord, si j'ai bien compris, sur le Mantois : Mantes – Paris, cela fait à peu près consensus.

On a dit que Mantes – Paris, c'était 4,5 milliards. Quand M. BUSSEREAU était venu en Basse-Normandie, il avait répondu finalement à notre demande d'une amélioration de la ligne Caen – Paris. Il nous avait proposé à peu près cela : le Mantois, plus un shunt sur Bernay, un shunt sur Evreux, et cela nous mettait à peu près à 1 h 30. On était globalement d'accord, c'était une avancée par rapport à l'existant, mais nous étions un peu seuls, du point de vue de cette proposition. Il y avait le Mantois d'un côté, et la ligne qui conduisait jusqu'à Caen.

Quant le Président de la République est venu et a dit « Il nous faut une ligne pour aller en une heure au Havre », d'abord nous avons dit « Attention, cette ligne passe par le nord de la Seine et nous met hors jeu, à la fois à Rouen, mais toute la Basse-Normandie » et cela remettait sans doute en cause les investissements sur le Mantois, parce que les financements allaient tous passer dans cette ligne mettant Le Havre à une heure et il ne serait pas resté grand-chose, ne serait-ce que pour faire Mantes – Paris.

Nous sommes donc intervenus immédiatement pour dire « Nous sommes d'accord, pourquoi pas, pour une ligne mettant Le Havre à une heure de Paris, mais faites la réciprocité pour la Région Basse-Normandie » ; c'est ainsi que l'on est arrivé à dire qu'il fallait faire le Mantois, mais en ayant un tronç commun avec deux branches, l'une allant vers Caen et l'autre allant vers Rouen.

C'est un projet solidaire, nous en avons besoin pour nos emplois. La Région Basse-Normandie ne peut pas vivre en autarcie, elle est obligée d'avoir des relations avec l'ensemble de ses voisins, dont la Région Ile-de-France.

Je suis persuadé que c'est aussi un projet écologique. Caen – Paris, c'est environ 3,5 millions de voyageurs par an ; notre réseau TER tout seul, 4 millions de voyageurs. Si l'on veut vraiment faire du transfert modal parce que les gens passent de la voiture au ferroviaire, il est indispensable d'améliorer cette ligne. Ces investissements seront utiles pour l'avenir, pour nos enfants, pour demain.

*(Applaudissements)*

**Eric VÈVE, Elu de Caen La Mer, Président de Viacités** : Mesdames et Messieurs, c'est en ma qualité d'élu de Caen La Mer, mais aussi de Président de Viacités, l'autorité organisatrice des transports urbains, que je souhaite m'exprimer.

Je suis convaincu que le projet de LNPN permettra de relever deux défis auxquels nos territoires sont actuellement confrontés.

Le premier défi est celui de la mobilité durable.

On se déplace beaucoup plus qu'avant, plus vite et beaucoup plus loin et il est donc essentiel, compte tenu des enjeux environnementaux et énergétiques, de développer des mobilités alternatives à la voiture individuelle, en particulier le train, sur les longues distances.

Une étude réalisée par l'INSEE en 2007 a mis en avant que près de 360 habitants de l'unité urbaine caennaise (au sens où l'INSEE l'entend) se rendaient quotidiennement à Paris. Il y a fort à parier que depuis, ce nombre a augmenté.

Près de deux tiers de ces habitants effectuaient ces trajets en voiture. Si l'on veut inverser cette tendance, étant entendu que le temps de parcours est sensiblement le même en voiture et en train, et que l'on pollue 11 fois plus sur ce trajet en voiture individuelle qu'en train, il faut donner un avantage déterminant au train.

Cet avantage, c'est la grande vitesse, la capacité, la ponctualité et la fréquence, qui le lui donneront.

Le second défi est la compétition des territoires qui résulte de la mondialisation. Si au lieu de nous positionner comme concurrents de villes comme Rouen et Le Havre, et de régions comme l'Ile-de-France, nous privilégions au contraire les complémentarités avec des territoires, je suis persuadé que nos synergies n'auront pas un effet cumulatif, mais un effet multiplicateur.

L'Ile-de-France a assurément besoin d'être confortée comme méga-région. Pour cela, il lui faut s'appuyer sur une série de pôles métropolitains, constitués d'une ville-centre importante, comme peut l'être Caen, parce que la métropole caennaise (c'est vrai aussi pour Rouen et Le Havre) est à la fois trop près et trop loin de l'Ile-de-France. L'intérêt d'une LNPN est précisément de compenser les effets des distances en augmentant la vitesse de déplacement.

On sait bien que l'avenir de Caen La Mer et des deux autres agglomérations normandes se jouera dans leur capacité à coopérer dans de multiples domaines : culturel, universitaire, portuaire, industriel, etc., en faisant valoir leurs atouts respectifs.

Cette coopération sera nécessairement renforcée grâce à la LNPN.

Pour terminer, je souhaite souligner que le succès de ce nouveau projet est d'autant plus attendu et espéré ici même que se joue actuellement, et pour les 15 à 20 prochaines années, ce que certains appellent la seconde reconstruction de Caen. Il n'y a qu'à observer les grands projets qui s'y développent pour s'en convaincre.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Votre conclusion, Monsieur.

**Eric VÈVE** : La LNPN peut et doit être un élément moteur de cette seconde reconstruction.

Je vous remercie.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Je tiens à vous rappeler qu'il y aura une réunion thématique sur l'aménagement du territoire, des choses pourront peut-être être dites, et faites.

**Michel CANIAUX, ALTRO (Association Logistique Transport Ouest)** : ALTRO regroupe 32 collectivités de Rhône-Alpes, Aquitaine, Basse-Normandie (dont Caen La Mer), Bretagne, et milite pour un projet de ligne nouvelle pour relier les grandes régions entre elles, pour qu'en effet nous puissions aller à Paris (tout le monde s'en occupe) mais aussi vers la Bretagne, vers Bordeaux et vers la Péninsule Ibérique.

Ce projet nous intéresse puisque nous sommes attachés à tout ce qui peut améliorer cette transversalité. Dans ce projet, il est évident que les relations inter-normandes, notamment Rouen-Caen, sont intéressantes.

Il ne s'agit pas de développer un culte de la vitesse, mais nous œuvrons pour l'efficacité énergétique, pour l'aménagement équilibré du territoire, et l'on voit bien que l'efficacité énergétique est possible s'il y a ce report modal. Or nous savons que le transport ferroviaire a un handicap : les parcours d'approche, et que l'automobiliste raisonne toujours par temps globaux. Quand il dit qu'il met une heure, une heure et demie, pour faire Rouen – Caen, c'est de porte à porte et non pas de la gare à la gare, malheureusement, parce que le réseau autoroutier s'est développé dans les proportions que nous connaissons. Il faut que le transport ferroviaire, sur sa partie, puisse aller vite.

Concernant les différents scénarios, le scénario A est intéressant, le scénario B l'est beaucoup moins parce qu'il met 22 minutes de plus entre Rouen et Caen, donc ce n'est pas très intéressant, et il y a un effet d'optique ; par exemple, je sais qu'Evreux est favorable à ce scénario car ils ont vu 33 minutes, mais ces 33 minutes c'est pour la gare nouvelle, sinon c'est 42 minutes – la belle affaire – pour la gare centrale.

Donc, première question à RFF : cette gare nouvelle d'Evreux sera-t-elle loin du centre d'Evreux ?

Le scénario C me plaît parce qu'il y a cette relation Le Havre – Caen, qui est une pierre supplémentaire à l'édifice de la transversalité. Ne pourrait-on pas réduire la facture, par exemple en envisageant une voie unique pour Le Havre – Caen ? Cela s'est vu ailleurs. Ce n'est pas stupide. Après, c'est une histoire d'exploitation...

Le coût global n'a de sens qu'en rapport avec les fonctionnalités permises par le projet.

Je pense qu'il y a un travail à faire pour réduire la facture du scénario C, pour que l'on développe un véritable réseau et que demain du Havre, de Caen, de Rouen, on puisse aller à Rennes, à Nantes, par une voie détournée qui contribue aussi à dé-saturer la région parisienne.

Merci.

*(Applaudissements)*

**Jean CALOIRE, Président du CESER de Basse-Normandie** : Je voulais informer la Commission et le public que le CESER a souhaité faire un cahier d'acteurs, qu'il a adopté lors de son dernier Bureau, vendredi. Il vous l'a envoyé hier soir, donc il n'est pas encore publié. En essayant d'utiliser moins de trois minutes, je voudrais résumer ce cahier d'acteurs.

Vous avez posé une première question, l'opportunité de ce projet. Le CESER répond : non seulement nous devons saisir cette opportunité, mais il est même urgent de la saisir.

Cela a été dit, nous étions en avance en 1970, nous sommes tombés dans un état ferroviaire extrêmement mauvais, et depuis 20 ans on essaie d'y remédier sans jamais y arriver, car bien entendu il faut faire un saut qualitatif, et nous abandonnions les multiples projets, passant du TGV à la RLNVS, pour aboutir à ce projet qui a été relancé, pas pour la Normandie, mais pour Paris et sa façade maritime. Il faut faire tout ce qu'il faut pour en profiter, faute de quoi, la Basse-Normandie restera en-dehors des réseaux de TGV.

Nous sommes convaincus qu'une région qui ne sera pas sur les réseaux de TGV (qui sont aujourd'hui européens), c'est l'équivalent des villes qui, au XIX<sup>e</sup> siècle, n'ont pas été sur les voies ferrées. Il est donc urgent d'être reliés à ce réseau de TGV européen qui se développe. Nous énumérons les avantages que nous en attendons.

On a cité le report modal, je suis surpris que Les Verts n'utilisent pas cet argument important qui, sur le plan du bilan carbone, devrait être très favorable à cette ligne.

Finalement, les questions de sémantique : savoir si c'est une ligne LGV, TGV, une ligne à 250 km/h, peu importe. Il faut retenir : 1 h 15 pour Caen, 2 h 15 pour Cherbourg et ensuite, cela a été dit, mettre les gares à l'entrée sur Paris en série (La Défense, Saint-Lazare), parce qu'il faut garder Saint-Lazare, et La Défense est le premier Centre financier européen, qui sera tôt ou tard relié au réseau TGV. Nous aurons une interconnexion par ce biais-là.

Donc, le CESER dans son ensemble est très favorable au projet LNPN.

*(Applaudissements)*

**Jean-Pierre RENARD** : Je suis caennais, donc normand, et je me prononce en tant que simple usager.

Beaucoup d'intervenants sont membres, élus, etc. Il y a un énorme consensus, grosso modo, c'est important.

Du point de vue de l'opportunité, je voudrais citer un fait vécu. M. BEAUVAIS, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie, avait fait une opération l'année dernière pour que nous nous rendions par le train à Normandie Impressionniste (qui a été une réussite extraordinaire). Assez fervent concernant les transports en commun, je me suis renseigné pour aller un dimanche en train de Caen à Rouen, et M. BEAUVAIS avait proposé à juste titre un demi-tarif pour l'aller-retour.

N'utilisant pas très fréquemment la liaison entre Caen et Rouen, je me suis aperçu que j'avais, avec ma famille, un train à 10 heures du matin ; nous arrivions à Rouen à midi. Nous voulions visiter le Musée de Rouen dans le cadre de Normandie Impressionniste. L'horaire proposé pour le retour était 17 heures. Donc, il ne s'agit peut-être pas que d'une question de temps de trajet.

Bien évidemment, nous avons pris notre voiture individuelle et nous n'avons mis qu'une heure, le dimanche, pour aller à Rouen.

Donc, concernant l'opportunité, on ne peut être que pour.

Maintenant, je voudrais vous citer un article de presse de ce jour, sur la mobilité (vous cherchez quelle presse, ultérieurement). Il est intitulé « *Les Franciliens plébiscitent l'ouest de la France* ».

On cite des grandes villes comme Toulouse, bien que ce ne soit pas dans l'ouest... Je vous lis un court extrait : « *Boum des villes moyennes* ».

« *Plus surprenant, « les villes moyennes ont le vent en poupe » fait valoir Antoine Colson, cofondateur du Salon Proemploi : 16 % des migrants y élisent domicile, avec une prédilection pour les grandes villes de l'ouest, comme La Rochelle (930 arrivées), Pau, Caen, Limoges ou Poitiers* ». Vous voyez, on y cite Limoges.

Evidemment, avec un tel projet proposé en débat public, notre avis ne peut être que favorable.

Avant de venir, j'ai vu le Journal télévisé de Normandie, 90 % des Normands sont pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, qui est très liée au projet du Grand Paris, l'axe Seine – Normandie.

**Michel LEGRAND, Président de la Chambre d'Agriculture du Calvados** : Bonsoir, je représente ici la Chambre Régionale et les Chambres d'Agriculture de Normandie.

J'ai beaucoup entendu parler de trains ce soir, mais aussi de vaches. Avec une pointe d'humour, je dirai que les vaches normandes aiment bien les trains à l'heure.

Les Chambres d'Agriculture sont favorables à ce projet qui est pour nous générateur de développement économique et qui renforcera l'attractivité des territoires.

Nous sommes persuadés que ce projet permettra de consolider les filières agricoles, agroalimentaires, agroindustrielles normandes, composantes essentielles de l'économie

agricole et régionale. Je rappelle que l'agriculture, c'est 6 % de l'emploi ; l'agroalimentaire, qui y est associé, c'est 15 % de l'emploi. Ce sont donc 100.000 emplois générés par l'agriculture.

Nous pensons que ce projet permettra de renforcer la mobilité de la Recherche et de l'Enseignement supérieur, qui bénéficieront aux formations supérieures agricoles régionales. C'est important pour l'avenir de l'agriculture.

Nous pensons que ce projet renforcera aussi les flux touristiques supplémentaires, qui seront autant d'opportunités de valoriser l'excellence agricole, agroalimentaire, normande.

Par contre, nous aurons quelques points de vigilance.

Nous souhaitons que ce projet soit exemplaire en consommation de foncier agricole – qui est un espace de production à part entière. Nous avons aussi le souci d'éviter les espaces productifs les plus performants.

Nous aurons aussi comme exigence une indemnisation de l'ensemble des préjudices subis par les exploitations concernées, afin de pérenniser ces exploitations. Nous souhaitons aussi un traitement équivalent entre les espaces agricoles et les espaces environnementaux. Nous ne pourrions pas accepter que l'espace agricole serve de compensation réglementaire aux espaces environnementaux.

Pour terminer, les Chambres d'Agriculture sont des partenaires constructifs, mais attentifs, et incontournables.

Merci.

**Olivier GUÉRIN** : Je rappelle qu'une réunion sur les impacts sur l'agriculture se tiendra le 12 janvier, elle sera transmise en direct sur Internet.

**Denys DECLERCQ, Conseil Economique et Social Environnemental Haut-Normand** : Bonsoir, on considère que la LNPN est une première déclinaison du projet Axe Seine.

Notre assemblée insiste sur quelques points, même si globalement l'ensemble des considérations du dossier du maître d'ouvrage a été repris par le CESER.

1. Cela fait 30 ans qu'il n'y a pas eu d'investissement conséquent sur la ligne historique. Un engagement fort de l'Etat sur la LNPN, si elle se réalise, serait un signe fort pour les Normands.
2. Il faudra :
  - veiller à l'équité territoriale, c'est l'enjeu majeur du projet ;
  - agir sur la robustesse des liaisons entre la Normandie et l'Ile-de-France - avec la LNPN, ce sera très important ;
  - être attentif à l'efficacité du cadencement des dessertes TER et interurbaines avec la LNPN (cela a déjà été noté) ;
  - favoriser les dessertes de l'ensemble du tissu urbain normand sans obérer l'aménagement global du territoire et de tous les territoires (j'insiste bien sur « tous les territoires ») ;

- apprécier un matériel roulant mieux aménagé, avec un confort accru des voyageurs ;

C'est autant de facteurs qui légitimeront cet investissement dont la rentabilité économique n'est pas avérée aujourd'hui.

Le CESER apprécie cependant le panel de destinations prévues, la Gare Saint-Lazare pour ses interconnexions et son quartier économique important ; La Défense comme premier quartier d'affaires européen ; Roissy Charles de Gaulle, tant pour son aéroport international que pour sa connexion au réseau national des TGV.

3. Contribuer au développement du fret ferroviaire. L'évacuation des trafics attendus des ports maritimes du Havre et de Rouen ne doit plus se concevoir sous l'angle quasi routier. C'est insupportable pour les infrastructures routières et le respect de l'environnement.

Le transfert partiel des voyageurs sur la LNPN libèrera de fait des sillons pour le fret ferroviaire. Le lien Serqueux – Gisors n'absorbera pas à lui tout seul le fret venant et à destination de l'Île-de-France.

L'extension de l'interland des ports normands sera d'ailleurs renforcée par les itinéraires de contournement est-ouest de l'Île-de-France à venir.

4. Favoriser et promouvoir l'impact social et territorial. Le CESER pense que le projet aura un impact durable sur l'emploi, via l'attractivité qu'il suscitera pour les entreprises. Le CESER attend de la LNPN un respect exemplaire des règles sociales, dans sa réalisation technique, son exploitation et sa maintenance.

Les navetteurs nombreux sur les tronçons concernés sont attachés à une liberté d'utilisation des trains, sans contrainte sur les choix des horaires. L'obligation de réservation est inacceptable.

Une attention particulière sera apportée à la tarification envisagée, elle devra être raisonnable.

5. Sur l'impact environnemental : une attention particulière sera apportée sur le respect des trames vertes et bleues, c'est incontournable. Les infrastructures sont consommatrices d'espaces naturels et agricoles, il faut limiter les impacts négatifs à venir de la LNPN en privilégiant les emprises existantes et la gestion des friches.

Merci.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci. Deux questions à la table, puis je choisirai la dernière question (c'est le privilège du Roi).

**Jean-Philippe BLOCH** : Une question de M. Sébastien BELLE\* :

- « *Certains syndicats et/ou élus posent des questions intéressantes, mais la plupart utilisent le temps de réponse comme tribune d'argumentation politique en se répondant les uns les autres. Peut-on faire en sorte que le débat cesse d'être une tribune politique, pour laisser la place à une véritable expression citoyenne ?* ».

**Olivier GUÉRIN** : Le débat public est un lieu de discussion ouvert et si l'on coupait les uns et les autres, sans que les mêmes règles soient respectées par tout le monde, je crois que l'on nous le reprocherait.

La réunion devrait se terminer maintenant, mais certains souhaitent encore poser des questions. Je vous propose de continuer la réunion, même si le public est moins nombreux, pour que chacun puisse intervenir.

**Jean-Philippe BLOCH** : Deuxième question, de Mme Arlette VIVIER-SAVARY\* :

- *« Pourquoi les réunions thématiques importantes sont-elles prévues tard sur la période de l'enquête ? C'est peu propice à une concertation sérieuse, instructive. Il est dommage que l'on ne puisse pas bénéficier déjà des apports éventuels que donneront les experts, pour les intégrer dans les cahiers d'acteurs ».*

**Olivier GUÉRIN** : Il est vrai que la Commission Particulière a fait le choix de faire les réunions locales avant les réunions thématiques. Ce choix peut être discuté, critiqué, mais nous avons pensé que les uns et les autres souhaitaient avoir d'abord une information sur la ligne nouvelle et pouvoir en discuter avant d'aborder plus précisément les thèmes.

Concernant les cahiers d'acteurs, ils pourront continuer à être déposés après les réunions thématiques. De toute façon, le débat est aussi ouvert sur le site Internet.

Nous prendrons les dernières interventions, mais si vous voulez bien condensez-les, compte tenu de l'heure. Merci.

**Xavier CHARLES, Conseiller Général du Calvados** : Merci, Monsieur le Président, je serai rapide.

Je vais donner le point de vue que nous défendons, au niveau du Conseil Général du Calvados. Je voudrais excuser le Président, Jean-Léonce DUPONT, qui est retenu à Paris ce soir.

Le Conseil Général s'engage naturellement, comme les autres collectivités bas-normandes, sur ce sujet.

C'est un dossier aux enjeux multiples. Je survolerai rapidement les premiers enjeux, puisqu'ils ont été évoqués. C'est la liaison avec Paris plus rapide, plus fiable, plus régulière. Egalement une liaison avec les autres villes normandes, principalement Le Havre et Rouen.

Un point qui n'a pas été évoqué mais qu'il faut intégrer à la réflexion : la connexion de notre réseau avec tout le réseau nord-ouest de l'Europe, notamment les futurs investissements qui seront faits pour un jour doubler la ligne Lille – Paris qui va elle aussi arriver à saturation.

Enfin, libérer le réseau actuel, pour l'augmentation du trafic du fret.

Les éléments du débat s'articulent par rapport à tous ces enjeux. Je voudrais revenir sur la question du financement.

Il nous a bien été dit dans le dossier qui nous a été remis – cela a déjà été évoqué par ailleurs – que la participation de RFF et de l'Etat sera d'autant plus importante que le projet sera considéré comme rentable, et il faut penser à toutes les possibilités qu'offriront les scénarios proposés. Pour cette raison, nous favorisons le scénario A avec le débranchement à Louviers ; non seulement il répond aux objectifs que nous avons pour la liaison vers Paris, mais aussi il améliore substantiellement la liaison vers Rouen.

Enfin, un autre enjeu essentiel pour nous, ici, en Basse-Normandie, est la question de la simultanéité des deux branches du Y, aussi bien en Haute qu'en Basse-Normandie.

J'étais à Rouen la semaine dernière, nos collègues hauts-normands poussent beaucoup pour le thème du phasage ; d'abord le Mantois, et ensuite leur propre problème, qui est la gare de Saint-Sever. Il faut que l'on engage les travaux et le financement, à la fois en Haute et en Basse-Normandie : les deux branches du Y en même temps, sinon nous serons lésés une fois de plus.

Merci.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci.

**Michel DECOLLOGNE, résident, usager** : Bonjour ; il y a 6 ou 7 ans, on allait à Paris en 1 h 45 ; il y a des dégradations, maintenant il faut 2 heures.

Dans le projet actuel, je ne vois pas pour la région bas-normande les améliorations sur l'ensemble du territoire, en reliant uniquement Caen. Je ne vois pas les liaisons, les projets, pour les débouchés des aéroports de Cherbourg, de Caen et d'ailleurs.

Je ne vois pas la vision globale, en ne faisant que cet épi qui vient pénétrer à Caen.

Que l'on améliore les transports sur Caen, c'est bien, il le faut parce qu'on en souffre, mais cette solution-là est-elle la meilleure ou faut-il voir quelque chose de plus global ?

Combien cela va-t-il coûter aux Caennais ? Déjà, j'habite dans une tour que l'on appelle « résidence », je paye 970 euros de taxe foncière. Que veut-on nous demander en plus, pour financer ce truc-là ?

J'aimerais que l'on nous dise ce que le fait de n'alimenter que Caen améliore pour nous, Bas-Normands.

**Olivier GUÉRIN** : Il y avait aussi une question précédente sur les nouvelles gares d'Evreux et de Val-de-Reuil. Pouvez-vous donner rapidement des indications ?

**Philippe ADAM** : Je reviens sur cette question : n'améliorer que Caen. On est vraiment sur un projet où l'on a essayé, mais le message n'est peut-être pas totalement passé, de dire que l'on n'améliore pas que Caen. On améliore aussi Lisieux, Bayeux, Cherbourg, Saint-Lô, Deauville, etc., que ce soit par des liaisons directes ou par des liaisons avec correspondance améliorée dans des nœuds de correspondance.

Le projet a cette particularité, je tiens à l'affirmer : il intéresse l'ensemble des villes du territoire, que ce soit à l'intérieur de l'Ile-de-France (on en a parlé), en Basse-Normandie ou dans l'Eure.

Deux gares nouvelles sont effectivement prévues sur le territoire de l'Eure : une gare sur le territoire de Louviers – Val-de-Reuil et une gare dans un scénario à Evreux.

Ce sont des gares nouvelles, mais la préoccupation a été plutôt de desservir les villes par des gares actuelles, qui sont en général situées au cœur des villes. On a voulu aller au cœur des villes là où c'était possible, c'est une force du ferroviaire de pouvoir aller au cœur des villes. On a fait dans le passé des gares excentrées, aujourd'hui on en fait beaucoup moins.

Les deux lignes nouvelles qui ont été lancées récemment : la ligne Tours – Bordeaux et la ligne Le Mans - Rennes n'ont aucune gare nouvelle.

Parfois, l'intérêt d'une gare nouvelle peut venir dans la balance, cela a été le cas pour deux cas particuliers dans l'Eure : pour Louviers – Val-de-Reuil, qui pourrait bénéficier d'une desserte très rapide par rapport à aujourd'hui vers Paris, et Evreux, dans le cas du scénario B, de

manière à offrir une desserte sur Evreux. Rapide sur le papier, on l'a dit tout à l'heure, c'est vrai qu'il faut y ajouter l'accès vers le centre-ville.

**Corinne FERET, Première Adjointe de la Ville de Caen, Vice-présidente du Conseil Régional de Basse-Normandie :** Je suis usager du train, comme de nombreuses personnes ici. Je n'ai pas de question mais je voulais vous dire l'intérêt que je vois dans ce projet, pour notre région, mais pas seulement. Je vois aussi l'intérêt en termes de fonctionnalité.

Je suis en charge à la Région de l'Enseignement supérieur et de l'Education. Caen, capitale régionale, ville universitaire, accueille près de 28.000 étudiants à l'Université de Caen Basse-Normandie, à l'Ecole d'Ingénieur ENSICAEN, à l'Ecole Supérieure des Travaux et de la Construction, les ITC, l'Ecole de Commerce, l'Ecole de Management de Normandie.

Caen est aussi un Pôle de Recherche qui regroupe de nombreux équipements importants, dans des domaines divers : la recherche médicale autour de la cancérologie, la pharmacologie, l'imagerie médicale du cerveau, réorganisés autour du CHU et du Centre Baclesse.

C'est aussi en termes d'équipements, dans le domaine de la physique nucléaire, GANYL et SPIRAL 2 et également des équipements dans le domaine des transactions électroniques sécurisées, et particulièrement appuyées sur le Pôle de compétitivité.

Ces domaines que je viens de détailler connaissent aujourd'hui de forts développements, mais ont été cités tout à l'heure en termes de développement de rang national et international.

Les activités de recherche, pour leur développement, doivent aussi passer par des mises en relation plus simples avec d'autres sites de recherche, donc d'autres sites de recherche du Bassin parisien (je pense notamment au site du Plateau de Saclay), pour faciliter les interactions avec les équipes de recherche qui sont regroupées autour de GANIL, mais aussi interaction avec les équipes du CEA, également du Synchrotron.

Quel pourrait être l'intérêt d'une nouvelle ligne entre notre capitale régionale et Paris ?

La LNPN va rapprocher Caen du cœur de l'agglomération parisienne, elle va simplifier les relations entre Caen et La Défense, entre Caen et le Plateau de Saclay que j'évoquais.

Elle va faciliter également les relations entre Caen et les agglomérations de Haute-Normandie, cela a été évoqué ; je pense que c'est aussi essentiel.

C'est une véritable opportunité pour développer des partenariats scientifiques, en particulier avec Rouen et Le Havre. La constitution du PRES (Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur) aujourd'hui montre bien que nous devons continuer à aller dans ce sens de partenariats, de nouvelles coopérations, de modernisation aussi des relations, dans l'intérêt des équipes de recherche mais aussi dans l'intérêt des étudiants.

J'entendais tout à l'heure des questions sur « je suis étudiante, quel est l'intérêt d'une LNPN ? ». Quand on rapproche Caen, Rouen et Le Havre, quand on rapproche Caen et Paris, voilà entre autres quelques intérêts.

Des coopérations également avec les pôles franciliens dans les domaines du nucléaire et de la physique des particules. Caen et la Basse-Normandie ont de nombreux atouts à développer.

**Pierre-Gérard MERLETTE :** Pouvez-vous conclure, Madame, s'il vous plaît ?

**Corinne FERET** : Je conclus rapidement pour dire que la Région Basse-Normandie a déjà beaucoup œuvré pour le développement du transport ferroviaire, en particulier au niveau des TER, leur fréquentation est en constante progression.

Pour demain, nous avons besoin d'une nouvelle ligne qui rapproche la Normandie de Paris, qui rapproche la Basse-Normandie et sa capitale régionale du Bassin Parisien.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci.

**François PINCEMAILLE** : Je voudrais simplement vous rendre compte que la LNPN va nous permettre de faire circuler des TGV (appelons-les ainsi), des TGD (trains grande distance) en UM de 400 mètres de long, à deux étages, qui vont contenir 1.500 personnes et qui pourront chacun remplacer trois trains Corail de 500 personnes.

Donc, vous imaginez un peu le gain... Au moins deux de 800, mais vous comprenez que grâce à cela, on va pouvoir encaisser le manque de capacité.

**Daniel LEGENDRE, Cheminot retraité, Syndicaliste CGT** : Si la modernisation de la ligne au travers du Mantois fait l'unanimité, on peut s'interroger sur l'opportunité d'une ligne nouvelle.

Avant de parler de ligne nouvelle de Mantes vers la Basse-Normandie, a-t-on envisagé d'améliorer la ligne existante ? A-t-on chiffré cette amélioration : augmentation de la vitesse, nouveau matériel, nouveau passage du PCS, etc. ?

Sur un tel projet, je pense qu'il faut avoir une réflexion beaucoup plus globale sur l'ensemble du tissu ferroviaire. A-t-on envisagé en parallèle la modernisation et l'électrification de la ligne Caen – Le Mans – Tours, qui donne accès à l'ensemble du réseau TGV ?

Au même titre, a-t-on envisagé de moderniser ou d'électrifier Oissel – Serquigny ?

Enfin, alors qu'on parle du développement du fret sur Le Havre, ne peut-on pas réfléchir aux possibilités de développement du trafic fret au départ d'Ouistreham et Cherbourg ? Elles sont apparemment complètement oubliées, puisqu'on nous a dit que la création de cette nouvelle ligne sur la Haute-Normandie permettrait de travailler le fret en parallèle sur l'ancienne ligne, ce qui à l'évidence, ne semble pas être le cas en Basse-Normandie. Donc, aujourd'hui plus de 200.000 camions circulent sur la Basse-Normandie au départ des ports d'Ouistreham et Cherbourg et demain, on les aura tout le temps.

Donc, je pense que c'est une réflexion globale, y compris sur le fret.

Sur le financement, il n'y a visiblement pas de réponse. On semble s'acheminer vers un partenariat public/privé, avec lequel on est en total désaccord. Ce financement privilégie les grands groupes du CAC 40 et cela, on n'en veut pas.

Des lignes existaient et ont été fermées il y a quelques années, par exemple Evreux – Dreux – Rouen. Ne faut-il pas réfléchir au fait de récupérer ces infrastructures pour avoir des nouvelles lignes qui coûtent moins cher que celles que l'on entend construire ?

*(Applaudissements)*

**Pascal CHAPELLE, Cheminot CGT à Lisieux** : Bonsoir, j'ai plusieurs remarques.

Une évidence, cela a été dit : le coût revendiqué ne comprend pas le coût du nouveau matériel. Sauf erreur de ma part, de toute façon, les voitures Corail ont une fin de vie prévue en 2017, il faudra nécessairement les changer et prendre du matériel de niveau.

Dans le projet initial, si j'ai bien compris, on parle de la desserte Paris – Granville au départ de Saint-Lazare, via Mézidon. Cela implique plus de circulation et donc nécessite de résoudre le problème Mantois.

Cela a aussi été dit : des trains pour qui ?

Cela se pose, même si ce n'est pas RFF qui répondra : le prix des billets, des abonnements, avec ou sans réservation obligatoire ?

Suivant les scénarios, on peut s'interroger sur la desserte Caen ou Lisieux, pour aller à Bernay. Ne restera-t-il plus que des TER ? C'est une réduction de la qualité de la desserte.

Dans les buts affichés pour ce projet de la LNPN, il y a bien sûr : des trains à l'heure. Je pense que c'est la priorité des priorités, peut-être même avant le gain de temps.

La rapidité peut être importante bien sûr, mais comme cela a été dit, à l'époque du Turbo pour Lisieux – Paris le meilleur temps était 1 h 27, on est aujourd'hui à 1 h 40.

Surtout, ce qui n'a pas été évoqué, en plus de la ponctualité et peut-être de la rapidité, c'est la fréquence des trains.

Avant la modernisation et l'électrification inaugurée en 1996, on avait au départ de Lisieux pratiquement un train toutes les heures pour Paris, et dans le même sens pour aller à Caen. Aujourd'hui, il y a des trous énormes dans la journée. Qu'en sera-t-il avec les circulations prévues sur cette fameuse ligne nouvelle ?

Il y a aussi les plages horaires d'utilisation. Avant l'électrification, le dernier train pour Paris au départ de Lisieux était à 22 h 14 ; aujourd'hui, à 20 h 45.

Dans l'autre sens, au départ de Paris le dernier train était tous les jours à 0 h 12, aujourd'hui il est à 20 h 45.

Donc, cela pose aussi des questions. Pour ce soir, pour rentrer à Lisieux, on n'a plus de train, relativement tôt.

La modernisation et l'électrification de la ligne, inaugurée en 1996, a été faite déjà à l'époque dans un esprit de déclin de la SNCF. Concernant la zone de Lisieux, on avait une magnifique double-voie entre Lisieux et Trouville, on nous l'a mise en voie ultramoderne, banalisée, et il n'y a plus qu'une seule voie, donc on peut faire passer moins de trains et en cas d'incident tout est bloqué (je schématise à peine).

On a aussi mis un nombre minimum d'IPCS (installations permanentes de contre-sens) permettant de faire doubler un train plus lent par un train plus rapide, ou quand il y a un incident sur un train, de faire passer les trains sur une seule voie, de façon alternée et en toute sécurité.

Sur cette nouvelle ligne, quelles sont les ambitions de RFF pour mettre un nombre suffisant d'IPCS ?

On a bradé Pont-Cardinet pour faire de l'immobilier, cela aurait pu être des voies supplémentaires pour Saint-Lazare.

Comme j'ai dépassé le temps, je vais me taire en disant qu'il y a aussi d'autres ports, comme Honfleur, Cherbourg et Ouistreham, pour lesquels il manque 5 kilomètres de voies.

Je dirai le reste à Lisieux.

*(Applaudissements)*

**Dominique SIMON** : Et n'oubliez pas Internet.

**Olivier BRIAND, usager quotidien du TER** : Bonsoir ; sur la forme je trouve cela un peu dommage que beaucoup de représentants se soient exprimés, mais assez peu d'usagers, j'ai envie de dire de « vrais gens ».

Je trouve vos réponses, à la tribune, souvent assez évasives, et vous ne répondez pas forcément à toutes les questions posées.

J'ai juste une question technique et une remarque.

Je trouve que c'est vraiment une chance pour la Normandie d'avoir ce projet, il faut la saisir parce qu'on n'aura pas forcément une deuxième chance ; c'est le moment, il ne faut pas la gâcher.

Ma question technique est : il y a 10 ou 15 ans on parlait d'un projet de train pendulaire ; aujourd'hui on n'en parle plus. Le train envisagé est peut-être mieux mais je voulais savoir si cela a été envisagé, étudié.

La deuxième chose est une remarque sur ce soir, vos réponses, tout ce que vous avez pu dire ; je trouve que se juxtaposent ce projet et l'approche globale, les TER de la région. Il s'agit d'un projet national. Les TER sont financés par la Région, vous l'avez dit, donc c'est un peu à part. J'ai l'impression que la question : « comment ferez-vous la connexion ? » se limite pour vous à faire en sorte que les horaires correspondent au TGV, ensuite, qui vont arriver. Cela me paraît un peu réducteur.

Je pense – comme cela a été évoqué – à la ligne Caen – Flers. Flers est la deuxième ville économique de l'Orne. Il y a un projet de la Région, de la rouvrir. Une dame parlait du coût que représente sa réouverture par rapport à ce projet : presque rien. N'y a-t-il pas des choses comme cela à intégrer directement dans ce projet ?

Il y a sans doute d'autres choses : relier aux ports, etc. J'ai l'impression que ce n'est pas ensemble, en fait. C'était juste une remarque. Merci.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Merci.

**Jean-Claude DATIN** : Je ne représente personne. Comme cela a été dit, on nous appelle toujours à la participation citoyenne, et quand il y a un débat, seuls les élus s'expriment alors qu'ils ont les structures pour le faire et que les autres ont le droit d'attendre que tout le monde soit parti.

Donc, c'est un peu contradictoire, participation citoyenne, et je monopolise la parole.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Monsieur, je voudrais vous dire tout de suite que je ne suis pas de Caen, ni de Basse-Normandie. Je ne connais personne ici en-dehors de M. DURON qui nous a reçus, et M. BEAUVAIS.

Je passe la parole dans la salle. Si les élus sont surreprésentés, ce n'est pas de mon fait.

**Jean-Claude DATIN** : Passons. Je voulais aussi dire que le débat est très bon dans sa forme, présentation... Et le débat a été riche, mais quand même un peu biaisé parce qu'on nous annonce un débat public sur l'aménagement du territoire, très bien, mais on aurait peut-être pu commencer par là.

Aujourd'hui, on voit qu'il n'y a qu'un seul salut : Paris. Personne n'a parlé de la Bretagne, ni des Pays de Loire. La Basse-Normandie n'a qu'une solution, Paris, comme si c'était le rêve, le cadre de vie idéal ; comme si ce n'était pas mieux d'être en Pays de Loire, ou en Bretagne ou en Basse-Normandie et s'il fallait absolument aller dans la Vallée de la Seine ou à Paris, sans autre solution.

L'aménagement du territoire, ce n'est pas vraiment cela. Est-ce l'avenir ? Cela fait moderne, chic, intellectuel, etc., mais ce n'est pas le vrai sujet.

Je sais que mon propos est un peu hors sujet parce qu'un jour ou l'autre il faudra aussi parler de cela, et c'est très bien que l'on améliore... Il y a 40 ans, j'ai fait pendant 3 mois l'aller-retour quotidien Paris – Caen, je mettais 1 h 50 et j'étais à l'heure tous les jours.

Il faut absolument faire quelque chose, donc c'est très bien.

Il y a trois projets, deux méritent le débat manifestement et le troisième me semble hors circuit – ce n'est qu'un avis. On est quand même restrictif dans le débat, hors Paris point de salut ! Comme s'il ne fallait pas aller aussi en Picardie, en Bourgogne, etc., et si la seule solution était de passer par Paris. Oui, aujourd'hui, malheureusement, on ne peut faire que cela, mais l'aménagement du territoire, ce n'est pas que cela.

*(Applaudissements)*

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Je tiens à vous dire qu'il y aura une réunion spéciale sur l'aménagement du territoire, où seront présents des experts, des universitaires, des gens de la DATAR. C'est à ce moment-là qu'il faudra peut-être affiner vos éléments et les poser de façon à ce qu'ils soient pris en compte.

**Olivier GUÉRIN** : Pouvez-vous répondre sur les trains pendulaires, notamment ?

**Philippe ADAM** : Oui, je vais essayer de répondre sur le train pendulaire. Pour ceux qui ne savent pas ce que c'est : quand le train est dans une courbe, sa vitesse est limitée à cause de la force centrifuge, avec le risque d'être projeté à l'extérieur du train. C'est une question de confort et si l'on allait beaucoup plus vite, il y aurait une question de sécurité.

Dans les courbes, la voie est penchée pour limiter cet inconfort, mais cet angle a ses limites, au-delà desquelles on mettrait en jeu la sécurité.

L'idée est de faire en sorte que le train lui-même se penche un peu plus dans la courbe, avec l'idée de passer un peu plus vite dans la courbe, tout en maintenant le niveau du confort. Cela a été fortement poussé dans les années 90. Des travaux, des études, ont porté notamment sur l'amélioration de la ligne Paris – Toulouse et des lignes de la Bretagne.

Ces projets n'ont pas abouti pour diverses raisons, qui tiennent malgré tout au coût de cette technique par rapport à son apport relativement faible. L'apport sur le temps de parcours lié au train pendulaire est de l'ordre de 5 %. Il est plus faible d'ailleurs en France que dans certains pays, pour certaines raisons.

Une autre raison mène à douter de cette technique : la fiabilité. Si l'on veut que ce système technique très complexe soit fiable, il faut dépenser beaucoup d'argent ; c'est ce que font les Suisses dans certains cas. Ils considèrent que l'on va gagner 4 ou 5 minutes pour pouvoir

accélérer les relations mais c'est au prix d'un coût d'investissement et d'entretien beaucoup plus élevé.

Dans d'autres pays où l'on ne consacre peut-être pas les mêmes sommes, on se rend compte que les trains pendulaires ont d'énormes problèmes de fiabilité. C'est le cas en Italie, mais aussi en Allemagne. Donc, c'est une technologie qui paraissait prometteuse dans les années 90, mais qui n'a pas trouvé son débouché.

Le temps de parcours que l'on peut en espérer n'est pas très important. C'est de l'ordre de quelques minutes sur les parcours dont il est question ici. Donc, cela ne répond pas aux objectifs qui sont dans le projet, d'un véritable saut de performance sur la vitesse, le tout sans dégrader la fiabilité.

C'est pourquoi aujourd'hui, nous n'avons pas retenu cette solution dans le projet LNPN.

**Olivier GUÉRIN** : Merci. Il y avait une intervention sur la fréquence des trains et la suppression des trains en fin de soirée. M. BONNEPART ou M. NI, pouvez-vous apporter quelques indications ?

**Roland BONNEPART** : Je vais faire une réponse assez générale mais la fréquence des trains, notamment Caen – Cherbourg, a été augmentée d'une unité au moment du cadencement, en décembre 2008 - le service annuel 2009. Maintenant qu'il y a une nouvelle autorité organisatrice, l'Etat, c'est à lui qu'il revient éventuellement d'ajouter des fréquences.

On voit que le dimensionnement du nombre de trains est en fait assez bien proportionné par rapport au trafic à écouler, et que la demande est plutôt en pointe seulement en extrême soirée, aussi bien très tôt le matin que très tard le soir. C'est un sujet qui peut rester ouvert.

**Olivier GUÉRIN** : Merci ; nous en resterons là, je crois que tout le monde a pu prendre la parole. Nous vous remercions, bonne soirée. Merci d'être restés aussi longtemps.

*(Fin à 22h40)*