

DEBAT PUBLIC
PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE
PARIS-NORMANDIE

Réunion publique locale
Le Havre, le 13 octobre 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, président,
- Jean-Philippe BLOCH,
- Pierre-Gérard MERLETTE,
- Marie-Françoise CORNIETI,

Maîtrise d'ouvrage

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

(Début de la réunion à 19h10)

Présentation du débat public

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission particulière du débat public, explique la procédure de ce débat public, qui se déroule du 3 octobre 2011 au 3 février 2012. Ce débat public porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs, comme le transport de marchandises, les nouvelles liaisons locales, régionales, les liaisons vers Roissy et le réseau LGV national et européen etc. et les principales caractéristiques du projet.

Présentation du projet

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

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

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

Trois scénarios sont présentés en Normandie :

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

- Scénario C (9,5 milliards d'euros) : la bifurcation se situe au-delà de Rouen, avec vers Le Havre une branche qui traverse l'estuaire par un tunnel.

Principales caractéristiques du projet :

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

Accueil de la localité hôte du débat

Édouard PHILIPPE, Maire du Havre, remercie les équipes de RFF d'avoir soumis au débat public un dossier aussi complet dans des délais restreints. Ce projet constitue un enjeu très important pour Le Havre, pour son agglomération, et même pour l'estuaire de la Seine en général.

Echanges avec le public

Daniel PAUL, Député de la Seine-Maritime estime que ce projet corrigera des décisions prises antérieurement préjudiciables au Havre. Ce projet devrait non seulement relier plus rapidement Paris aux grandes villes de Normandie, mais répondre à d'autres exigences : redessiner le réseau ferroviaire de la Normandie, développer le fret ferroviaire ce qui permettrait un développement des ports normands comme Rouen et le Havre, mais aussi des ports secondaires : Dieppe, Cherbourg, Granville, concourir au développement économique et industriel de la région havraise et d'autres territoires normands.

Édouard PHILIPPE, Maire du Havre, souligne que c'est un projet d'ampleur nationale d'ouvrir Paris et la région parisienne vers sa façade maritime (axe Seine). Comment renforce-t-on la capacité, la compétitivité, l'attractivité du système portuaire national grâce au fret ferroviaire ? Le Havre devrait connaître une transformation, une modernisation d'un certain nombre d'équipements publics et une croissance économique grâce à l'arrivée de cette ligne à grande vitesse provenant de Paris. Peut-être faudra-t-il s'interroger sur la modification de la localisation géographique de la gare, qui devra toutefois rester centrale, et prévoir le foncier en conséquence.

M. GARCIA, retraité SNCF, s'interroge sur le devenir de la gare de Rouen Rive droite et celle du Havre ? Quel sera le tracé de la liaison Le Havre – Caen ? Ne pourrait-on pas mettre des trains pendulaires sur la ligne actuelle au lieu de réaliser une ligne nouvelle ?

Philippe ADAM revient sur la saturation du nœud de Rouen, la solution passe par la création d'une nouvelle gare offrant un panel de correspondances et donc capable de recevoir tous les trains. La gare Rive droite servira de relais et restera un point important d'accès à la ville. Quant à l'apport du train pendulaire, il reste relativement mineur, entre 5% et 10% des diminutions des temps de trajet, ce qui ne correspond pas aux objectifs fixés. De plus, la fiabilité du système n'est pas démontrée. Il est par ailleurs nécessaire de mettre en place des trains de grande capacité, il est donc envisagé des trains à deux étages, ce que ne permet pas le dispositif pendulaire.

La liaison Le Havre – Caen prévoit un passage sous l'estuaire. Cet ouvrage souterrain mixte, pour les voyageurs et pour le fret, permettrait d'offrir au port des débouchés sur le sud. Les

contraintes techniques d'un tel ouvrage en expliquent le coût élevé. Dans ce scénario, il a bien été tenu compte des contraintes environnementales et topographiques.

Benoit CHANTREUIL, Ouest Tertiaire, OTI de Rennes livre un témoignage sur l'attractivité des territoires. Il compte vivement sur le raccourcissement du temps pour relier Paris dans les années à venir pour renforcer encore l'attractivité du site Turgot et Magellan proche de la gare du Havre.

Michel COLETTA, Universitaire, en tant qu'Ecologiste est tout à fait favorable à l'utilisation du train, mais pas à n'importe quel prix et n'importe comment. Il défend la préoccupation de la majorité des voyageurs et non d'une minorité qui veut se rendre à Roissy le plus rapidement possible. L'attente des usagers porte essentiellement sur la ponctualité, l'accessibilité et le confort des trains existants, c'est-à-dire un véritable service public. Il demande qu'une étude soit réalisée sur l'aménagement des lignes existantes ainsi que la relance des dessertes locales. Il souhaite pour Le Havre une gare bien placée dans son tissu urbain.

Olivier GUÉRIN spécifie que les problématiques d'aménagement du territoire et de développement économique seront traitées lors des réunions thématiques des 13 et 15 décembre. Il précise aussi qu'une expertise complémentaire sur une modernisation de la ligne et ses conséquences en matière de gains de capacités et de gains de temps a été décidée par la CNDP, et qu'elle sera soumise à discussion le moment venu.

Christophe CAILLET, CGT des Cheminots du Havre, défend l'intérêt général des usagers et du service public. La CGT propose d'étudier un scénario alternatif qui repose sur la réponse aux besoins des populations et acteurs économiques, au travers de la régénération et la modernisation des infrastructures existantes, en donnant accès au réseau TGV et en accroissant le maillage territorial.. Elle s'oppose au financement du projet sous la forme d'un partenariat public privé. Un cahier d'acteurs sera déposé prochainement.

Jean-Damien PONCET pense que le projet présenté répond aux préoccupations soulevées, cette LNPN est une restructuration du réseau. Il explique les modalités de financement d'un tel projet. A ce titre, une mission a été mise en place et devrait émettre un certain nombre de propositions au mois de février, dont les premiers travaux pourraient être discutés à la réunion thématique du 17 janvier

Olivier de la LAURENCIE, Grand Port maritime du Havre, a publié un cahier d'acteurs mettant en exergue les idées fortes pour le développement économique du Havre et plus largement de l'axe Seine dans le cadre du projet de LNPN et du développement du transport de marchandises qu'elle permettrait. Il estime nécessaire un phasage dans la réalisation de la LNPN et que la gestion du trafic du fret dans la zone de Rouen nécessitera un nouveau franchissement de la Seine.

Philippe ADAM pense que la question du phasage, qui devra privilégier aussi bien les voyageurs que le fret, découlera des réflexions liées au financement.

Alain GERBEAUD, Conseil économique social et environnemental de Haute-Normandie, est favorable à une ligne nouvelle Paris-Normandie, mais à la condition qu'elle fasse partie d'un projet global d'aménagement du territoire dans sa diversité. Le CESER a produit un cahier d'acteurs.

François HAAS, Vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie du Havre précise que le monde économique est bien entendu très mobilisé sur ce sujet important. La LNPN ne prendra sa vraie dimension que si elle est portée par un projet économique. Elle doit être lancée dans sa totalité, sans phasage et sans report.

Xavier CHARLES, Conseiller général du Calvados, articule son intervention autour de trois points : l'opportunité du projet qui ne fait guère de doute, ses objectifs en évitant si possible le phasage, les caractéristiques de la ligne nouvelle, le scénario A.

Jean-François MASSE, adjoint au maire du Havre est fermement convaincu que le scénario C apporte plus d'avantages que les autres scénarios, il s'étonne néanmoins d'un coût aussi élevé.

Philippe ADAM indique que le scénario C nécessite de traverser le Sud de Rouen qui est constitué d'une zone SEVESO, de zones urbanisées et de zones naturelles et forêts protégées. Cela implique la construction d'ouvrages souterrains coûteux. Il en est de même pour la traversée de l'estuaire. Ces éléments expliquent le surcoût conséquent du scénario C par rapport aux autres scénarios proposés.

Jean-Baptiste GASTINNE, Conseiller municipal du Havre et Conseiller régional intervient sur trois points : le financement, l'expression TGV, et le phasage. Un phasage reviendrait à dénaturer le projet et le vider de sa substance.

Christian de TINGUY, Directeur général des terminaux de Normandie, apporte le témoignage d'un chef d'entreprise portuaire. Il préconise de conserver et dédier la ligne actuelle au fret ferroviaire.

Michel CHAMPREDON, maire d'Évreux, Président de l'agglomération du Grand Évreux, pense que le secteur de l'agglomération du Grand Évreux pourrait devenir un secteur de back office et de développement de logistique tout à fait intéressant grâce à cette LNPN. De nombreux institutionnels de l'Eure ont opté pour le tracé B qui présente l'avantage d'être moins cher, de respecter l'environnement et facile de réalisation.

Jacques RAGOT auteur du guide nature de la côte d'Albâtre et du guide nature du pays de Caux, demande quel est le nombre de voyageurs entre Paris – Le Havre quotidiennement ? Est-il nécessaire que l'Etat et les collectivités territoriales engagent un tel investissement ?

Olivier GUÉRIN complète la demande par l'estimation des trafics entre Caen et Le Havre.

Philippe ADAM répond que le trafic entre Le Havre et Paris correspond à 1,2 millions de voyageurs annuels. Jean-Damien PONCET ajoute que les chiffres demandés seront publiés sur le site de la Commission.

Michel DUVAL, Bernières, démontre les bienfaits du scénario C, et propose une solution technique moins coûteuse, celle d'un ouvrage composé de caissons immergés dans le lit de la Seine.

Vincent RUSTUEL, Le Havre, estime qu'une ligne à grande vitesse, quel que soit le trajet, même si les coûts paraissent exorbitants, est vitale pour Le Havre. Au-delà des clivages politiques, il est grand temps de changer l'image de marque du Havre et témoigner de la fierté d'être Havrais ou d'y résider.

Sylvie BARBIER, présidente de Haute-Normandie Nature Environnement, se demande si la Normandie ne pourrait pas devenir une région en pointe sur une autre conception de l'économie et du vivre ensemble, en redonnant aux territoires un rôle et une irrigation beaucoup plus importante, en respectant l'environnement, maillant plus finement le territoire ? Elle demande des précisions quant au tunnel prévu sous l'estuaire dans le scénario C. Sera-t-il mixte voyageur/fret ou non ?

Jean-Damien PONCET indique que la réalisation d'un tunnel mixte entraînerait un surcoût de 600 millions d'euros. Il estime dans ces conditions que les marchandises pourraient

avantageusement partir vers le sud par la mer via un cabotage du port du Havre vers les ports secondaires de la côte Ouest.

Patrick DOMENGET, Le Havre, regrette notamment les ruptures de charge à Saint-Lazare entre les trains grande ligne et la ligne 14 du métro ou le RER E empruntés pour rejoindre les gares parisiennes. N'est-il pas prévu un système de correspondances quai à quai ?

Jean-Damien PONCET indique que la ligne nouvelle permettra aux voyageurs normands de rejoindre la gare inter-secteur de Roissy via le métro automatique du Grand Paris à La Défense, projet dont l'échéance est comparable à celle de la ligne nouvelle Paris-Normandie.

Jean-Pierre VAUTIER, Le Havre, se demande à quelle échéance le projet sera réalisé ?

Jean-Damien PONCET rappelle que la déclaration d'utilité publique pourrait intervenir avant 2017. Une partie des travaux pourrait donc avoir été réalisé avant 2017 mais pas l'ensemble du projet. Il est néanmoins possible de comprimer certains délais notamment liés aux procédures administratives.

Olivier GUÉRIN demande comment vont se combiner les deux projets : prolongement d'Éole à l'ouest et la LNPN ?

Jean-Damien PONCET explique que les trains d'Éole vont remplacer les trains actuels Transilien. Le principal avantage d'Éole étant de libérer de la capacité à Saint-Lazare puisqu'il arrivera à Haussmann Saint-Lazare, gare souterraine. Éole est une condition pour le bon développement de la LNPN.

Laurent LOGIOU, Conseiller municipal du Havre et Vice-président du Conseil régional de Haute-Normandie insiste sur le déblocage des zones de Rouen et du Mantois avant toute autre opération.

Vincent PICHOU, SNCF Géodis, soutient fermement et en urgence, l'amélioration de l'itinéraire fret ferroviaire depuis les grands ports maritimes vers l'Île-de-France, dont l'axe vis Serqueux – Gisors.

Jean-Damien PONCET précise que cette opération Serqueux – Gisors doit se dérouler en deux étapes : une étape de modernisation et une étape d'électrification, l'ensemble devant être mis en service vraisemblablement avant 2020.

Madeleine BROCARD, Le Havre, universitaire, se demande en quoi la localisation de la gare de Rouen est un intérêt majeur ? Ne peut-elle pas être placée plus au sud afin que le scénario C soit moins coûteux ?

Philippe ADAM démontre qu'une gare plus au sud de Rouen allongerait les temps actuels centre à centre entre les villes normandes.

Claude GOULEY, Conseiller municipal de Fécamp demande si cette ligne remettra en cause les dessertes ferroviaires de la ville de Fécamp ?

Jean-Damien PONCET estime qu'à partir du moment où un système performant est mis en place sur les tronçons majeurs, les tronçons extrémités deviennent eux-mêmes plus intéressants. Avec la LNPN, il sera plus intéressant de prendre le train à Fécamp pour aller à Paris que cela ne l'est aujourd'hui.

Patrick LE CERF, Secrétaire général de la compagnie d'assurances Groupama transport souhaite que le Havre soit plus accessible depuis Paris. Cela permettrait aux sociétés havraises de gagner des marchés.

Olivier GUÉRIN clôt la réunion et donne rendez-vous aux participants à la prochaine réunion à Mantes-la-Jolie le 18 octobre.

(Fin à 22 heures)