

DÉBAT PUBLIC
PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE
PARIS-NORMANDIE

Réunion publique locale
Le Havre, le 13 octobre 2011

Commission particulière du débat public

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

Maîtrise d'ouvrage

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

La séance est ouverte à 19h10 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 réunion devait être introduite par un mot du Maire. Il est un peu en retard et interviendra donc quand il arrivera.

Je vous présenterai la procédure du débat public, ensuite Messieurs Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM, responsables de la mission, vous présenteront le projet de la Ligne Nouvelle Paris Normandie et nous terminerons par vos questions et interventions sur ce projet.

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Sur le débat public, je citerais rapidement deux textes de références :

- Un texte européen, la Convention d'Aarhus, signée au Danemark
- Un texte français, le Code de l'Environnement qui donne toutes les indications sur cette procédure du débat public.

La procédure se déroule en amont de la décision, c'est-à-dire qu'au stade actuel, aucune décision n'a encore été prise sur la réalisation ou non de ce projet. Le débat est préparé et animé par une Commission Particulière que je préside. Cette Commission est indépendante du Maître d'Ouvrage et des acteurs du projet. Elle est neutre et, à aucun moment, elle ne donne d'avis sur le projet.

À l'issue du débat qui se termine le 3 février prochain, la Commission publiera un compte-rendu et le Président de la Commission Nationale dressera un bilan de ce débat. C'est au vu

de ce compte-rendu et de ce débat que le Maître d'Ouvrage, Réseau Ferré de France, dans un délai de trois mois, prendra une décision qui sera rendue publique.

La Commission est composée de 5 membres dont certains sont ici :

- Jean-Philippe BLOCH
- Pierre-Gérard MERLETTE
- Marie-Françoise CORNIETI,

De plus, nous avons une équipe qui se partage entre Paris et Rouen.

La Commission permet au public de s'informer, c'est l'objet de ces réunions publiques et celle de ce soir, d'obtenir des réponses, mais aussi d'exprimer les observations, critiques et suggestions.

➤ Trois principes gouvernent ce débat public :

- la transparence : toute l'information est mise à la disposition du public sous le contrôle de la Commission par Réseau Ferré de France ;
- l'équivalence : chacun peut exprimer son point de vue dans les mêmes conditions. Personne n'a un poids ou une valeur particulière plus importante au moment de ce débat public, et vous pourrez prendre la parole, chacun, pour une durée de trois minutes ;
- l'argumentation : les positions exprimées doivent être argumentées. Ce n'est pas un sondage, ce n'est pas un référendum : les avis des uns et des autres sont discutés, argumentés par rapport à un projet soumis.

➤ Le débat commencé le 3 octobre se déroule jusqu'au 3 février. Il porte sur :

- l'opportunité du projet : faut-il ou non réaliser ce projet ? Faut-il ou non le réaliser en totalité ou éventuellement en partie ?
- ses objectifs : ponctualité, fréquence, gains de temps ;
- les problèmes annexes de transports de marchandises ;
- les nouvelles liaisons locales, régionales, les liaisons vers Roissy et le réseau LGV national et européen ;
- quelles améliorations les uns et les autres peuvent attendre de cette ligne nouvelle.

➤ Les caractéristiques :

Plusieurs scénarios sont présentés dans le projet de Réseau Ferré de France : lequel faut-il adopter ? D'autres solutions sont-elles éventuellement possibles ?

Le public peut s'informer, poser des questions, donner son avis lors des réunions publiques comme ce soir, sur le site internet et au moyen de contributions écrites.

➤ Il y aura en tout 23 réunions publiques :

- Deux ont déjà été tenues : une réunion d'ouverture à Rouen, un autre à Caen, il y a deux jours. Des réunions locales se tiendront à la fois en Haute-Normandie, en Basse-Normandie et à l'ouest de l'Ile-de-France.
- Des réunions thématiques sur des sujets particuliers tels que les transports de marchandises, l'aménagement du territoire, le développement économique, les impacts sur l'agriculture et l'environnement et les problèmes de financement.
- La réunion de clôture aura lieu le 30 janvier prochain.

Des réunions, mais aussi un site internet dédié au débat avec un système de questions-réponses. Réseau Ferré de France, sous le contrôle de la Commission, répond à ces questions. Cet espace de discussion, je me permets d'insister sur ce point, permet de prolonger les débats après les réunions publiques ou intervenir sur d'autres sujets. Il est ouvert depuis peu et connaît un certain succès puisqu'il a recueilli déjà plus de cent contributions et interventions. Enfin, certaines réunions seront diffusées en direct sur internet, notamment les réunions thématiques et la réunion de clôture, permettant aux internautes de poser des questions en direct.

Chacun peut donc s'exprimer également au moyen de contributions écrites, soit déposées directement sur le site internet, soit adressées par courrier à la Commission Particulière. Des cahiers d'acteurs peuvent également être présentés par les personnes morales, ils apportent un enrichissement au débat.

Tous ces documents sont diffusés sur le site internet, et les cahiers d'acteurs sont imprimés et disponibles lors des réunions. Deux cahiers d'acteurs, celui de la ville d'Évreux et celui de la ville du Havre, sont à votre disposition à l'entrée de cette salle.

Je cède maintenant la parole à Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM qui vont présenter le projet lui-même.

PRÉSENTATION DU PROJET

Jean-Damien PONCET, Responsable de la mission Ligne Nouvelle Paris Normandie (RFF) : Bonsoir à toutes et à tous. Je suis un peu en terre de connaissance et très heureux de me retrouver à nouveau parmi vous.

RFF, Réseau Ferré de France est, je vous le rappelle, l'établissement public de l'État qui gère le réseau ferré national, c'est-à-dire qui l'exploite, l'entretient et le développe. Sur ce réseau ferré national, les entreprises ferroviaires font circuler leurs trains, dont la SNCF, mais pas seulement, notamment au Havre, où dans le domaine des marchandises un certain nombre d'autres entreprises interviennent.

Nous serons, Philippe ADAM et moi, vos interlocuteurs pendant toute la durée du débat, y compris à travers le système de questions/réponses.

Je vais donner la parole à Philippe ADAM afin qu'il vous présente la situation actuelle du réseau entre Paris et la Normandie et explique le projet dont nous allons discuter dans ce débat public.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie, RFF : Il est important, pour comprendre la façon dont le projet a été envisagé, de connaître la situation d'aujourd'hui.

Sur un réseau qui s'articule autour de deux lignes principales, une ligne Paris - Le Havre et une ligne qui se débranche à Mantes, vers Cherbourg et la Basse-Normandie, ce réseau est

complété par un réseau de lignes affluentes qui viennent irriguer l'ensemble du territoire normand. C'est un réseau qui rencontre des problèmes de saturation. Nous avons aujourd'hui, en heure de pointe, 14 trains qui se succèdent sur un sens : des trains franciliens qui s'arrêtent, des trains normands qui, même s'ils ne le souhaitent pas, doivent parfois s'arrêter parce qu'ils sont gênés par les autres. Nous sommes à la limite maximale de ce que l'on peut faire.

Un projet est en cours, le Prolongement Éole à l'Ouest, et permettra de porter cette limite à 16 trains. Le besoin dépend, évidemment, du besoin qui sera exprimé par l'Ile-de-France sur le développement de ses dessertes, mais ce sera, là encore, la limite ultime des possibilités sur cette portion du réseau.

Ces problèmes de capacité sont très importants entre Paris et Mantes, mais aussi à la traversée du nœud de Rouen sur lequel nous sommes presque à saturation, et également sur certains autres points du réseau, mais de manière peut-être moins sensible.

Quelles conséquences entraîne cette saturation ?

- L'impossibilité d'augmenter les fréquences en heure de pointe, c'est-à-dire de rajouter des trains TER et des RER en Ile-de-France, mais aussi des trains rapides vers l'Ile-de-France depuis la Normandie.
- Un problème de places assises que nous connaissons déjà aujourd'hui dans certains trains. On ne sait pas augmenter le nombre de trains et, pour de nombreuses raisons, on ne peut pas avoir de trains plus capacitaires que ce qu'ils sont aujourd'hui. À terme, on peut anticiper un véritable manque de place dans un certain nombre de trains aux heures de pointe.
- La ponctualité : une étude sur l'heure de pointe en 2009 a montré qu'un quart des trains était en retard de plus cinq minutes, voire plus dans l'heure de pointe du soir, à l'arrivée à Paris.
- La vitesse : la vitesse a augmenté dans les trois premiers quarts du siècle dernier, jusqu'en 1970, où avec l'électrification et la mise à 160 km/h de la ligne, on a pu avoir des trains rapides jusqu'au Havre. Depuis, c'est plutôt une décroissance, et dans les dernières années une stabilisation. On est, là aussi, à la limite de ce que la ligne peut offrir.

Sur ce réseau que le XIXe siècle nous a légué, qui a rendu de bons et loyaux services depuis 150 ans, nous arrivons à un certain nombre de limites qu'il faut dépasser pour répondre aux besoins de demain. Cela fait déjà une vingtaine d'années que l'on cherche un certain nombre de solutions. Ces solutions n'ont pas porté leurs fruits jusqu'à l'arrivée, en 2009, de cette nouvelle impulsion au travers du Grand Paris et donc du projet qui vous est présenté ici de la Ligne Nouvelle Paris Normandie.

Jean-Damien PONCET : Quels sont les objectifs de ce projet ?

En 2009, RFF a reçu de l'État une lettre de mission lui demandant 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, présidé par Jean-Pierre DUPORT, qui a réuni les élus des grandes collectivités et du monde économique normand. Ce Comité de Pilotage s'est demandé quels objectifs on pouvait raisonnablement chercher à atteindre à travers un projet ferroviaire ambitieux entre Paris et la ou les Normandie.

Quel genre de questions le Comité de pilotage s'est-il posé ? Le projet Éole, prolongement du RER E à l'ouest, a fait l'objet d'un débat public fin 2010 et a révélé des manques de capacités du réseau qui interdisent de répondre de façon satisfaisante à des besoins de dessertes. Il a été dit à cette occasion que le projet LNPN pourrait permettre d'améliorer cette situation. Il y a un certain nombre de questions qui sont en attente de réponses en ce qui concerne les déplacements en Ile-de-France. Évidemment, les déplacements entre les trois grandes villes normandes, que sont Le Havre, Rouen et Caen, correspondent à des enjeux importants, notamment en ce qui concerne les coopérations entre ces villes. On pense notamment au domaine universitaire. En Normandie, beaucoup de villes moyennes et plus petites ont besoin de se déplacer soit vers l'Ile-de-France, soit vers les métropoles régionales, et autour des métropoles régionales, se pose la question du champ de développement des transports express régionaux.

Le Comité de pilotage a pris en considération toute une palette de besoins et a permis de constituer le dossier support du débat public sur un projet qui répond à un cahier des charges en quatre objectifs :

1. Des objectifs de desserte, c'est-à-dire : quels types de trains ? Trains rapides, TER ? RER, pour desservir quelles gares et avec quelle fréquence ?
2. Des objectifs de confort, de qualité de service, de ponctualité, de places assises.

Derrière ces deux premiers objectifs, il faut bien comprendre que la question posée est celle de la capacité. Une capacité suffisante des voies est la condition pour atteindre des objectifs de ce type puisque derrière les objectifs de desserte, par exemple, se pose la question de la fréquence.

3. Des objectifs de temps de parcours : au-delà de l'objectif initial de 1 h 15 entre Le Havre et Paris, le Comité de pilotage a défini un certain nombre d'autres objectifs avec, par exemple, Le Havre - Rouen en 30 minutes.
4. Des objectifs relatifs au fret : le fret ferroviaire est une des conditions du développement des activités portuaires et logistiques, et pour qu'il soit compétitif, il a besoin aussi de capacité, de fiabilité et de vitesse.

Ces quatre objectifs étant définis, dans quelle mesure le réseau existant peut-il y répondre ? Selon nos analyses, le réseau existant ne permet de répondre à aucun de ces objectifs. Par conséquent, la solution que nous proposons, qui permet d'atteindre les quatre objectifs est de réorganiser le réseau, j'insiste sur le terme réorganiser, autour d'une ligne nouvelle.

Philippe va vous présenter en quoi consiste cette ligne nouvelle et les différents scénarios qui sont proposés au débat public.

Philippe ADAM : Ce constat sur la nécessité d'une infrastructure nouvelle intégrée au réseau existant pose la question des territoires qui vont être traversés, celle de l'environnement. Comment définit-on des scénarios ? Tout d'abord, on procède à un diagnostic environnemental au sens le plus large, prenant en compte la biodiversité, l'eau, mais aussi toutes les activités humaines, l'agriculture, les zones industrielles, les zones bâties, etc., et l'on cherche des scénarios qui répondent d'une part aux objectifs fonctionnels que l'on s'est fixés, mais aussi qui respectent au mieux les enjeux environnementaux tels qu'on les a recueillis.

Les scénarios se déclinent en deux parties : une première partie en Ile-de-France, puis la Normandie.

Pour bien comprendre le projet, il est nécessaire de bien de séparer les trains normands et les trains franciliens. Aujourd'hui, les trains franciliens et normands circulent sur une même ligne, sur deux voies. Les trains franciliens s'arrêtent et de ce fait consomment de la place sur la ligne par rapport à des trains qui ne s'arrêtent pas. La situation qui est visée au travers du projet LNPN, est de permettre à tous les trains qui n'ont aucune raison de s'arrêter sur la ligne actuelle de passer sur cette ligne nouvelle et de laisser sur la ligne actuelle les trains qui font de la desserte locale et même de multiplier ces dessertes. C'est tout l'intérêt que la ligne Paris-Normandie présente pour l'Ile-de-France.

Comment sur ce principe d'une séparation, d'une ligne nouvelle qui doit se construire entre Nanterre et Mantes, inscrit-on les scénarios dans les paysages ?

Nous avons quatre scénarios en Ile-de-France. Il est important de noter que dans tous ces scénarios Saint-Lazare reste le terminus de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Ensuite, nous pouvons desservir une gare sur Nanterre – La Défense, donc un nouveau service depuis la Normandie jusqu'à Nanterre – La Défense, et de là nous avons deux grandes familles : une famille vers le nord qui peut desservir une gare dans la zone Cergy – Saint-Germain-en-Laye, puis trois fuseaux possibles vers Mantes, et plus au sud un scénario qui lui ne passe pas dans la zone d'Achères – Confluence.

Le coût de ces scénarios, en fonction du tracé, oscille entre 4,4 et 5,4 milliards d'euros.

En Normandie, trois scénarios se distinguent les uns des autres principalement par le positionnement de la bifurcation entre, d'une part, les lignes vers Rouen – Le Havre et d'autre part, vers Caen et Cherbourg.

- ✓ Le scénario A est un tracé relativement direct, parallèle à l'autoroute A13, jusqu'à Louviers – Val-de-Reuil, où l'on a cette bifurcation au nord au travers de Rouen puis sur le Plateau de Caux jusqu'au Havre, et d'autre part, à l'ouest, vers Caen et Cherbourg.

Ce scénario a un coût pour la partie normande de 6,5 milliards d'euros.

- ✓ Le scénario B est légèrement différent puisque ce tracé s'infléchit vers Évreux, passe non loin de la ville d'Évreux, où la bifurcation entre les deux branches se fait. D'une part, on remonte vers le nord : Louviers, Val-de-Reuil, Rouen, le Plateau de Caux jusqu'au Havre, et d'autre part, on va vers l'ouest, donc Bernay, Lisieux et Caen.

Ce scénario a un coût légèrement inférieur puisqu'il permet de conserver une partie de la ligne actuelle sur la branche de Caen, qui est parcourable à une vitesse de 200 km/h.

- ✓ Le scénario C est assez différent puisque la bifurcation se situe après Rouen, avec une branche vers Caen et une branche qui traverse l'estuaire pour aller jusqu'au Havre.

Ce scénario est sensiblement plus coûteux puisqu'à la fois à Rouen, mais aussi au Havre, il implique des ouvrages souterrains importants qui portent le coût à 9,5 milliards d'euros.

Ces trois scénarios autorisent une vitesse maximale de 250 km/h qui est nécessaire pour atteindre les objectifs de temps de parcours ambitieux qui ont été fixés, mais qui n'égale pas les 300 km/h des lignes à grande vitesse usuels que l'on a fait en France depuis une trentaine d'années.

Dans ces scénarios, des gares nouvelles sont prévues :

- À Louviers – Val-de-Reuil, dans tous les scénarios
- À Rouen, avec deux possibilités : Sotteville ou Saint-Sever
- À Évreux, dans le scénario B.

Le fret :

Nous avons expliqué l'importance du fret dans ce projet. En quoi le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie va-t-il répondre aux besoins du fret ?

L'objectif est de dégager sur la ligne principale de la capacité afin d'augmenter la fréquentation des trains de fret. L'idée est bien que les trains de fret utilisent la ligne existante, libérée des trains rapides circulant sur la ligne nouvelle. Cela reste cependant insuffisant pour réunir l'ensemble des qualités que nous souhaitons pour desservir les ports de la Basse-Seine, c'est pourquoi ce projet est complémentaire du projet de la rénovation de la ligne Serqueux – Gisors qui permettra d'avoir un itinéraire complémentaire et d'offrir une fiabilité aux ports normands pour leurs dessertes.

Qu'est-ce que cela implique pour Le Havre ?

Je vais vous présenter les temps de parcours. Vous aurez chaque fois le temps actuel, puis le temps dans chacun des scénarios.

Vers Paris, nous sommes aujourd'hui à un meilleur temps de 2 h 2. Le meilleur temps en projet oscille entre 1 h 17 et 1 h 20.

Vers Nanterre – La Défense, le temps actuel est de 2 h 18. Le projet prévoit des temps de 1 h 13 à 1 h 16, donc un gain de plus d'une heure. Nous reviendrons peut-être sur la desserte de La Défense, parce qu'il s'agit là des meilleurs temps et ils peuvent varier en fonction des modalités de la desserte de La Défense.

Vers Rouen, aujourd'hui il faut 51 minutes. À travers le projet, ce temps se réduit à environ une demi-heure, c'est donc une accélération très importante qui sans doute peut avoir des conséquences sur les relations entre les deux villes.

Vers Caen, nous avons le scénario C qui permet des relations directes, donc 40 minutes. Les deux autres scénarios supposent une correspondance à Rouen et des temps différents selon leurs caractéristiques, le scénario A étant sensiblement meilleur que le scénario B.

En créant de la capacité à la traversée de Rouen, on offre au Havre de nouvelles possibilités de déplacement par le biais d'un nœud de correspondance. Vous avez l'horloge : on est à l'heure H+1, le train du Havre est arrivé à Rouen. Ce train va repartir à l'heure H+2 vers Paris, deux minutes après l'heure, et vous avez un ensemble de trains qui vont partir à l'heure H+5 vers Caen, le sud de Rouen, Val-de-Reuil, Louviers, Vernon, Gaillon, Dieppe, Amiens, vers les villes du sud-ouest de l'agglomération Rouennaise et vers Évreux. En une vingtaine de minutes, le fait de pouvoir créer un nœud de correspondance performant à Rouen permet, depuis Le Havre, d'atteindre un ensemble de destinations en Normandie assez facilement.

Un mot sur l'environnement, mais nous pourrions y revenir s'il y a des questions spécifiques.

À ce stade de l'étude, nous ne sommes pas sur des tracés précis, nous sommes sur des options de passage d'une dizaine de kilomètres de large dans lesquels, au stade ultérieur des études, si l'opportunité du projet est déclarée, nous chercherons des fuseaux plus précis. On est aujourd'hui dans des zones relativement larges avec les enjeux environnementaux associés.

Quelques mots pour résumer ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie :

Nous avons trois scénarios en Normandie, quatre scénarios en Ile-de-France ; deux gares possibles à Rouen, des gares dans l'Eure, des dessertes nouvelles en Ile-de-France autour de Confluence et de La Défense, et bien sûr, on pourra discuter de toutes les questions que vous aurez sur les dessertes, sur les territoires, etc.

Les chiffres clés :

- ✓ Si l'on ajoute la partie francilienne et la partie normande, un coût total qui se situe entre 10,7 et 14,9 milliards d'euros. Sur 10 milliards d'euros, une moitié du projet permet de dégager de la capacité et d'offrir des services supplémentaires, l'autre moitié étant plus orientée vers la recherche de temps de parcours.
- ✓ Les vitesses : 200 km/h en Ile-de-France, 250 km/h en Normandie.
- ✓ Un nombre de voyageurs important : aujourd'hui, 20 millions de voyageurs, demain, par une croissance au fil de l'eau, sans faire le projet, 26 millions de voyageurs, et 4 millions de voyageurs supplémentaires apportés par le projet, dont les trois quarts privilégieraient le train à la voiture pour se déplacer.

Jean-Damien PONCET : Je voudrais insister sur le fait que le projet poursuit bien deux ambitions.

L'une des grandes ambitions du projet est de contribuer au développement des territoires en améliorant leur accessibilité grâce à des temps de parcours réduits. C'est un projet qui doit être au service du développement des régions concernées, de la vôtre en particulier. Ce projet a la chance de s'inscrire dans le contexte d'une mobilisation tout à fait exceptionnelle ainsi qu'un dispositif de coordination des actions de l'ensemble des acteurs publics ou privés sur l'axe Seine, de façon à ce que l'ensemble de ces territoires puisse tirer le meilleur parti des opportunités créées par ce projet.

La deuxième grande ambition est de répondre aux besoins de déplacement au quotidien, pas seulement ceux d'aujourd'hui, mais aussi ceux de demain. Au vu du contexte des évolutions relatives au prix de l'énergie, il est prudent d'anticiper des évolutions qui peuvent être rapides et fortes.

Pour parvenir à ces deux ambitions, ce qui est proposé par le projet mis au débat est bien de redessiner le réseau et de mieux tirer parti du réseau existant par une meilleure utilisation et une meilleure valorisation. Il s'agit de proposer un projet adapté aux territoires concernés. Ce projet est né dans la concertation, le Comité de pilotage en était la première étape. Cette concertation doit se poursuivre à travers ce débat public, ensuite, si l'opportunité du projet est confirmée, d'autres étapes de concertations se poursuivront au fil des études.

RFF attend beaucoup du débat public qu'il permette, le cas échéant, de tirer des conclusions rapides et claires quant à la poursuite de ce projet.

Nous venons au débat public dépositaires d'un certain nombre d'objectifs face auxquels nous avons mis en place des propositions qui nous semblent pertinentes. Cela étant dit, nous n'avons pas de certitudes, tout peut être discuté. Nous nous efforcerons ce soir et dans les mois qui suivent de vous apporter un maximum d'informations et de répondre autant que possible à toutes vos questions.

Je vous remercie de votre attention.

Olivier GUÉRIN : Monsieur le Maire, nous avons commencé la réunion avant votre arrivée. Nous sommes ici chez vous, dans votre ville. Voulez-vous nous dire quelques mots d'accueil avant l'ouverture de la discussion ?

Édouard PHILIPPE, Maire du Havre : Merci Monsieur le Président, et pardon pour ce retard qui était dû à un problème familial avec un enfant en bas âge.

Je voudrais d'abord remercier Messieurs ADAM et PONCET pour la clarté de leur présentation. Derrière ces sujets, on voit bien qu'il y a des questions d'une redoutable complexité, et dans la façon dont vous avez présenté à la fois les questions, les choix, on a le sentiment d'y voir nettement plus clair, je vous en remercie donc.

Je voudrais également remercier toutes les équipes de RFF qui ont préparé le dossier soumis au débat public. Je crois que jamais RFF n'avait réussi à fournir dans des délais aussi serrés un dossier susceptible d'être soumis au débat public. C'est à la fois la preuve de l'intérêt du projet, mais c'est surtout la preuve de la qualité du travail effectué par RFF, avec d'autres, mais porté par RFF. Je voudrais, également, le saluer publiquement ce soir, remercier et me féliciter du fait que nous abordons le débat public au Havre sur un sujet qui suscite l'intérêt – c'est la moindre des choses de le dire –, qui constitue un enjeu incroyablement important pour Le Havre, pour son agglomération, et même pour l'estuaire de la Seine en général.

Nous sommes saisis d'un débat public qui porte sur un projet qui, pour nous, collectivement, est essentiel. On peut en discuter, on peut ne pas être d'accord sur tout, mais ce qui est certain, c'est que derrière ce projet il y a une perspective de développement, il y a une perspective de transformation, d'adaptation de notre territoire aux enjeux de demain qui est absolument essentiel.

Je terminerai en vous souhaitant la bienvenue, et en vous remerciant mille fois d'être présents ce soir et en espérant, comme vous, que du débat naisse la lumière.

Merci beaucoup.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Maire. Nous passons maintenant au débat proprement dit.

Je rappelle quelques règles.

Vous pouvez poser des questions par écrit. Il y sera répondu lors de la réunion, de façon plus complète éventuellement, sur le site internet. Vous pouvez bien sûr aussi poser des questions oralement. Pour demander la parole, vous levez la main pour être vus. Ne dépassez pas trois minutes, ensuite vous rendez le micro aux hôtes.

Il y a ici, pour répondre, RFF que vous avez vu à la table avec d'autres personnes éventuellement. Je signale aussi la présence de Monsieur NI, Directeur aux Affaires Territoriales des régions Haute et Basse-Normandie et de Paris Saint-Lazare qui pourra apporter des précisions si des questions intéressent plus la SNCF, l'exploitant actuel de la ligne, et bien sûr les questions peuvent s'adresser aussi à la Commission, nous y répondrons.

Qui souhaite intervenir ?

N'oubliez pas de vous présenter, de donner votre nom et éventuellement la ville d'où vous êtes originaire.

Daniel PAUL, Député de la Seine-Maritime : Un projet qui corrigera des décisions préjudiciables, telle est l'analyse, en tout cas, que nous faisons de ce dossier.

Rappelez-vous : l'autoroute de Normandie avait pour objectif d'amener des Parisiens à Deauville, plutôt que de desservir Le Havre, son port et sa zone industrielle ; le classement de Port 2000 comme projet d'intérêt national – c'est encore moins vieux –, mais sans intégrer les infrastructures permettant de développer le pré et le post acheminement. Une situation qui a fait dire à Guillaume PÉPY que je cite « la SNCF a une dette à l'égard de la Normandie ».

Le deuxième point : c'est un projet qui ne devrait pas seulement relier plus rapidement Paris aux grandes villes de Normandie, mais répondre dans le même temps à d'autres exigences. Tout d'abord, redessiner le réseau ferroviaire de la Normandie, c'est-à-dire mieux irriguer vers Dieppe, vers Cherbourg, vers Grandville, mais aussi vers Rennes, vers Amiens, de façon plus rapide et plus confortable. Je partage l'analyse qui a été faite par RFF concernant les capacités.

Enfin, répondre aux exigences du fret ferroviaire – condition du développement des ports normands, Rouen comme Le Havre, mais aussi des autres ports normands : je pense à Dieppe, à Cherbourg, à Grandville – en permettant des liaisons plus rapides, que ce soit directement sur Paris en utilisant la ligne actuelle, ou en passant par Gisors ou en contournant la région parisienne par Amiens et Chalon, pensez également au fret rapide. Dans tous les rapports parlementaires qui sont sortis depuis quelques mois figure la nécessité d'envisager au départ de Roissy et au départ d'Orly du fret rapide. Utilisons donc les lignes à grande vitesse. Le Havre doit aussi pouvoir se situer, si nécessaire, dans cette perspective.

Nous aurons un débat spécifique sur le fret, mais il devra inclure une réflexion sur le devenir d'un site comme celui de Sotteville, emblématique de ce qu'est devenu un outil aussi important. Bien évidemment, la ligne actuelle devra être maintenue.

La ligne, pour quoi faire ? Pas seulement des dessertes plus efficaces pour Parisiens désireux de venir passer un week-end au Havre, mais un outil pour le développement économique et industriel de la région havraise et des autres territoires ; pas pour favoriser les délocalisations, des déménagements de territoire.

Nous devons également être vigilants au risque de voir un tel projet s'arrêter en chemin, en particulier à cause des financements. Il faut que le projet soit conçu, construit et financé dans sa globalité, et cela dès le début. Le Mantois, c'est important, mais l'objectif n'est pas seulement de traiter le Mantois. C'est l'ensemble du projet qui doit être mis au point.

Olivier GUÉRIN : Monsieur le Député, c'est comme à l'Assemblée, le temps est limité. Je vous demande de conclure, s'il vous plait.

Daniel PAUL : Sur les financements, on ne peut oublier le contexte dans lequel nous nous trouvons : l'endettement lourd de RFF et de la SNCF. La SNCF, qui à ma connaissance, n'a aucune raison de payer, parce que demain, elle peut...

Olivier GUÉRIN : Voulez-vous conclure, s'il vous plait.

Daniel PAUL : Je termine par le financement. La SNCF n'a aucune raison de payer dans la mesure où demain elle peut ne plus avoir les TER, elle peut ne plus avoir les lignes entre Paris et Le Havre, et elle peut ne plus avoir du tout de responsabilité dans le fret. Un réseau que RFF peine à entretenir, des péages que la SNCF peine à payer, une séparation RFF/SNCF qui crée une situation jugée insoutenable, et des partenariats publics privés, dont on sait aujourd'hui que le financement par les usagers conduit à des taux de rentabilité de 15 %, ce n'est pas raisonnable.

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur le Maire a demandé de nouveau la parole.

Édouard PHILIPPE : Premier point : Ce projet n'est pas un projet fait pour satisfaire les Havrais ou même les Rouennais qui auraient besoin de modifier leur gare. Il est fondamentalement le fruit d'une réflexion qui consiste à dire que l'intérêt du pays, de la France, est d'ouvrir Paris et la grande région parisienne vers sa façade maritime. C'est donc le système portuaire de l'axe Seine, mais c'est aussi la façade maritime et portuaire qui va de Cherbourg à Dieppe. Encore une fois, ce projet n'est pas fait stricto sensu pour nous, c'est un projet d'intérêt national, et il faut l'avoir en tête chaque fois que l'on parlera de phasage, chaque fois que l'on parlera de priorité.

Deuxième point très important : le projet dont nous sommes saisis est un projet relatif aux transports de passagers, mais derrière ce transport de passagers, il y a un impératif national, une question essentielle qui est le fret ferroviaire. Chaque question sur le transport amélioré de passagers implique la question essentielle du fret ferroviaire : comment renforce-t-on la capacité, la compétitivité, l'attractivité du système portuaire national grâce au fret ferroviaire ?

Le troisième point important : l'impact de ce projet sur notre ville. Toutes les villes qui ont été reliées à Paris par une ligne à grande vitesse ont connu une transformation, une évolution, une modernisation d'un certain nombre d'équipements publics et une croissance économique réelle. Demain, il faudra se poser la question de l'adaptation de l'équipement actuel grâce à cette ligne nouvelle et à son utilisation nouvelle. Ne pas se poser la question, c'est passer à côté du sujet. Si l'on veut tirer profit complètement de cette ligne à grande vitesse, que l'on veut attirer des entreprises, des habitants, que l'on veut bénéficier de toute la dynamique permise par la ligne à grande vitesse, il faudra se poser la question de libération de fonciers, c'est-à-dire d'espaces qui pourront être utilisés grâce à cette desserte de la ligne à grande vitesse, et peut-être modifier la localisation géographique de la gare. Je suis très attaché à une gare centrale.

Olivier GUÉRIN : Monsieur le Maire, je peux vous demander de conclure, s'il vous plaît.

Édouard PHILIPPE : On a fait beaucoup d'investissement sur une ligne de tramway, beaucoup de travaux, il faut donc que la gare reste centrale, mais il faudra probablement se poser la question de comment est-ce qu'elle évolue ? Merci beaucoup.

Olivier GUÉRIN : Monsieur a demandé la parole.

M. GARCIA, Retraité de la SNCF : Bonsoir à tous. Je suis très bien placé pour parler et je pense que c'est gaspiller de l'argent inutilement pour une grande ligne alors qu'il est simplement possible de mettre des trains pendulaires. C'est ce qu'il va se passer au mois de décembre lorsque la SNCF va ouvrir aux Italiens.

Ma question sera beaucoup plus terre-à-terre : qu'allez-vous faire de la gare de Rouen Rive droite et de la gare du Havre ? D'après le projet de M. RUFENACHT, au Havre, on semble plus préoccupé par l'arrivée des bateaux de croisière. Que va-t-on faire des gens ? Devront-ils venir à pied ?

Tout à l'heure, vous parliez d'une liaison Le Havre – Caen. Par où allez-vous passer, puisqu'il semble que la SNCF ne puisse réaliser des travaux similaires au Pont de Tancarville ou au Pont de Normandie ? Peut-être, messieurs de RFF, devriez-vous vous référer aux projets de M. DAUTRY, ingénieur de la SNCF, en 1927.

Le TGV n'est pas accessible aux abonnés, ce qui interdit le remplissage des TGV tous les jours. Il faut réfléchir à tout cela, parce que c'est vraiment gaspiller l'argent du contribuable !

Olivier GUÉRIN : Merci. Plusieurs questions à RFF : le matériel, le pendulaire, la situation des gares et peut-être les liaisons entre Le Havre et Caen.

Jean-Damien PONCET : Toutes ces questions de fond me donnent l'occasion de dire ceci : le ferroviaire est très souhaitable à maints égards – cela va du droit au transport en passant par la qualité de vie, l'environnement, le développement économique, le confort –, mais cela coûte cher. Le projet que l'on propose se chiffre en milliards d'euros, effectivement. Les ordres de grandeur aujourd'hui, toute proportion gardée, sont-ils très supérieurs à ce qu'ils étaient il y a 150 ans ? Ils doivent l'être un peu par les mesures des protections environnementales, naturelles et humaines, qui sont maintenant très fortes, mais soit on veut développer le ferroviaire et il faut mettre ces prix-là, soit on décide d'arrêter de développer le ferroviaire. On a beaucoup expliqué qu'il y avait des problèmes de capacité. Vous êtes cheminot retraité, vous savez que l'on ne peut pas passer plus qu'un certain nombre de trains sur une voie, et que pour passer un train de plus, il faut créer une nouvelle voie. Ou alors, on peut allonger les trains jusqu'à un certain point, c'est ce que prévoit le projet.

Vous avez parlé du TGV. Précisément, on ne parle pas de TGV dans ce projet. Si nous avons souhaité apporter cette précision, ce n'est pas seulement parce qu'il est de bon ton aujourd'hui de dire que les TGV c'était bien et que ça ne l'est plus. Je n'ai pas d'avis là-dessus. Nous avons fait un projet qui est adapté au territoire, qui est adapté aux distances entre les villes et qui nous a semblé être le meilleur compromis avec des trains qui auront les caractéristiques nécessaires pour atteindre les objectifs, notamment de temps de parcours.

Sur les questions de gare de Rouen rive droite, Philippe répondra, de même que je le laisserai intervenir sur les trains pendulaires.

Sur la gare du Havre, il n'y a rien de plus à dire, je pense, que ce qu'a dit le maire du Havre qui évoquait, pour des raisons essentiellement de disponibilités foncières, un déplacement éventuel de la gare. Il a dit qu'il était attaché à la gare centrale, mais la gare centrale peut évoluer.

Pour ce qui concerne RFF, la seule chose que l'on ait à dire à ce sujet, est de quantifier le nombre de quais et leurs longueurs pour accueillir le nombre de trains prévus aux heures de pointe. Les quais de la gare actuelle suffisent, en revanche il est probable que la gare devra évoluer pour accueillir les voyageurs et tout ce qui peut et doit se développer autour d'une gare pour en faire un pôle d'attraction et un pôle de développement.

Philippe ADAM : Sur Rouen, effectivement, la problématique de la saturation du nœud de Rouen, le fait qu'on ne puisse plus créer aujourd'hui de trains supplémentaires, a été étudiée sur tous ces aspects. La solution passe par la création d'une nouvelle gare. Vous avez vu dans la présentation que c'était une nouvelle gare qui devait être un nœud de correspondance, c'est-à-dire que c'est bien une gare dans laquelle tous les trains vont passer. Certains d'entre eux continueront. Par exemple, quand ils partiront de cette gare et qu'ils iront vers Dieppe, ils continueront d'utiliser la gare Rive droite qui restera un point important d'accès à la ville, mais l'ensemble des trafics se situera dans la gare nouvelle.

Sur la question du train pendulaire : cela fait partie des points que nous avons regardés. Nous avons des objectifs de temps dans le parcours, et nous avons regardé les différentes possibilités techniques qui s'offraient. Cette question du train pendulaire n'est pas récente : nous avons une étude de la SNCF sur cette question qui date de 1997. La SNCF a beaucoup réfléchi sur la question du pendulaire. Il y a eu des projets vers Toulouse, vers la Bretagne, qui pouvaient paraître adaptés parce que nous avons des lignes longues et sinueuses et sur lesquelles le pendulaire semblait apporter une réponse. L'apport du pendulaire est un apport relativement mineur : il représente entre 5 % et 10 % des diminutions des temps de trajet, ce qui n'est pas en phase avec les objectifs que nous avons dans le projet. Par ailleurs, si ces solutions n'ont pas perduré, c'est parce que ce sont des choses compliquées, notamment des questions de fiabilité qui ne sont pas résolues sur la plupart des réseaux et qui font que c'est une solution qui serait, à notre sens, une promesse qui serait difficile à tenir.

Un dernier point technique qui est important : nous avons besoin de capacités en lignes, mais aussi de capacités des trains. Nous envisageons plutôt des trains à deux étages et faire penduler ce type de train, aujourd'hui, cela n'existe pas. C'est pourquoi cette solution n'est pas retenue sur le projet de la Normandie.

Une intervenante : Il me semble qu'il n'a pas été répondu à la question de la liaison Le Havre – Caen.

Philippe ADAM : Effectivement, un des scénarios propose un passage sous l'estuaire. Les études réalisées sur place nous montrent que pour réaliser ce franchissement, il faut des ouvrages souterrains, car pour dégager le tirant d'air maritime, il faudrait un pont extrêmement élevé, une cinquantaine de mètres. Cet ouvrage souterrain que nous avons pensé mixte, pour les voyageurs et pour le fret, permettrait d'offrir au port des débouchés sur le sud. Cela impose un certain nombre de contraintes, notamment de pente, ce qui impose des ouvrages qui sont extrêmement longs et coûteux. Cependant, nous avons bien pris en compte – vous pouvez regarder les études qui sont sur le site – les contraintes à la fois environnementales et topographiques qui permettent de fixer les bases de ces ouvrages.

Olivier GUÉRIN : Merci. Une autre question ?

Benoit CHANTREUIL, Ouest Tertiaire, OTI de Rennes : Je voulais apporter un témoignage à propos de l'attractivité des territoires. Rennes et Nantes sont des secteurs sur lesquels nous intervenons et sont dotés d'une desserte TGV, et, effectivement, cela a renforcé l'attractivité de ces territoires à telle enseigne qu'aujourd'hui Nantes développe sur le quartier Euronantes Gare plus de 200 000 m² de bureaux, avec les emplois qui l'accompagnent.

Concernant Le Havre, je souhaitais préciser que nous intervenons sur les lots Turgot et Magellan, qui est un secteur très proche de la gare. Nous avons cru en ce secteur : nous allons créer environ 12 000 m² de surface de plancher, investir 30 millions d'euros. C'est un site qui permettra de créer, à terme, 5 à 600 emplois, donc un renforcement de l'attractivité hôtelière de la ville du Havre. On compte vivement sur le raccourcissement du temps pour relier Paris dans les années à venir pour renforcer encore l'attractivité de ce site. C'était un témoignage que je voulais apporter.

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur a demandé la parole.

Michel COLETTA, Universitaire : Je parlerai pour Europe Écologie Les Verts et en tant qu'usager de longue date du train, en particulier Le Havre – Paris, et un peu toutes les lignes en France que je connais assez bien pour m'être beaucoup déplacé par le train pour des raisons professionnelles.

Nous, écologistes, sommes évidemment, tout à fait favorables au train, mais comme cela a été déjà dit à Rouen et à Caen, pas à n'importe quel prix et pas n'importe comment : pas le train d'une minorité dont la seule préoccupation est d'accéder à Roissy le plus vite possible. Nous défendons la préoccupation de la majorité des voyageurs. Il est symptomatique, d'ailleurs, sur la confusion des termes, mais c'était vrai aussi au dernier conseil municipal, où des élus s'obstinaient à parler de TGV pour ce projet. Il faudrait être clair, techniquement, une fois pour toutes.

En termes d'aménagement, sur Le Havre, nous sommes habitués à des investissements miracles qui chaque fois nous sont vendus comme permettant de faire un bond en avant du point de vue des emplois, activité économique, etc. Il n'empêche que nous sommes toujours dans un bassin d'emploi qui est à moins de deux points pour le taux de chômage du taux national et à moins d'un point du taux régional. Il n'y a pas d'effet mécanique entre de gros aménagements et l'activité d'une zone d'emploi. Il y a quelques mois dans « le Monde », une

étude assez intéressante est parue sur la France qui rit et la France qui pleure. On voyait bien que les zones d'emploi qui avaient des taux de chômage les plus faibles de France – 5 % – n'étaient pas forcément des zones d'emploi liées à un TGV, liées à une autoroute, etc.

Je rappelle qu'au niveau des déplacements Haute-Normandie – Ile-de-France, cela représente 6 % des déplacements des Haut-normands, 91 % des déplacements se font au sein de la région. Il est urgent, pour nous, de développer le train comme transport de proximité et de ne pas se focaliser uniquement sur le tube Le Havre – Rouen – Paris. 7 % des déplacements seulement se font en train. L'attente des usagers a été évoquée notamment aux Assises du ferroviaire, et la demande porte essentiellement sur des trains à l'heure, accessibles facilement et disponibles. La vitesse n'est pas une priorité et nous sommes contre ce dogme de 1 h 15. Pourquoi ne pas travailler sur 1 h 30 ?

Je fais une parenthèse sur le fait que la Commission Nationale avait été saisie et qu'une décision avait été prise. J'aurais souhaité que ce soit dit dans le préambule.

En ce qui concerne nos propositions, nous sommes pour un véritable service public, mais nous sommes pour un phasage du projet, sinon on risque de ne rien faire.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure assez vite, s'il vous plait ?

Michel COLLETA : Doublement du Mantois : il a été rappelé que les études sont relativement avancées dans la région Ile-de-France ; nouvelle gare de Rouen : le Conseil régional Haut-Normand a travaillé également sur ce sujet, et nous demandons une étude sur l'aménagement des lignes existantes, ainsi que la relance des dessertes locales. Concernant la gare du Havre, il est souhaitable de se focaliser plutôt sur une gare bien placée dans son tissu urbain, et créer un pôle d'inter-modalité et non pas encore une gare quelconque.

Olivier GUÉRIN : Merci. Quelques indications pour rappeler que les problématiques d'aménagement du territoire et de développement économique feront l'objet de réunions thématiques à Caen le 13 décembre et à Rouen le 15 décembre. Ces réunions seront retransmises sur internet ce qui permettra aux uns et aux autres d'intervenir même sans se déplacer. J'ai effectivement oublié d'indiquer qu'à la demande d'un groupe, la Commission Particulière a saisi la Commission Nationale d'une demande d'expertise complémentaire sur les conséquences – les gains de capacités et les gains de temps, notamment – qui résulteraient d'une modernisation des lignes classiques. Lorsque nous aurons cette expertise, elle sera bien sûr soumise à la discussion.

Christophe CAILLET, CGT des Cheminots du Havre : Je vais m'exprimer au nom de la CGT Normandie. En préalable, je tiens à rappeler qu'à la CGT, nous défendons l'intérêt général pour répondre aux véritables besoins des populations. C'est tout le sens que nous donnons au service public. C'est aussi pour cette raison que nous allons déposer un cahier d'acteurs dans les prochains jours. À notre sens, ce projet a le mérite de remettre en place publique les besoins nécessaires d'investissements dans les infrastructures ferroviaires sur nos axes normands, mais les scénarii pensés dans ce projet LNPN posent la question de sa finalité. Concentrer les investissements sur une ligne dédiée uniquement au trafic voyageurs, type LGV, c'est un non-sens économique et c'est masquer la réalité des besoins exprimés par la population et les acteurs économiques. L'utilisation des infrastructures ferroviaires ne peut que s'inscrire dans un mécanisme de péréquation des charges : l'intérêt, c'est la maîtrise des coûts du billet pour les voyageurs, et de la facture de la tonne transportée pour les chargeurs. C'est d'autant plus important que nous sommes dans une région où le transport de marchandises est amené à se développer, car il existe un fort potentiel économique : façade maritime de 470 km de côtes, avec de grands ports, le tissu industriel qui reste dense et des volontés affichées de croissance des grands ports que ce soit Rouen ou Le Havre.

Un tel projet masque l'obligation de gérer l'exigence des trajets pendulaires et l'urgence des trajets pendulaires aujourd'hui largement impactés par des choix politiques qui ont abandonné la régénération de nos axes pendant 30 ans, et donc, c'est abandonner de nombreuses gares qui assurent aujourd'hui le maillage territorial. J'en prendrais quelques-unes : Vernon, Évreux, Bernay, Rouen sur nos deux axes normands, mais aussi Dieppe, Fécamp, Brionne, Honfleur, Saint-Lô, etc., des métropoles éloignées de la géographie des projets.

Autre point noir dans ce dossier : la question du financement. Ce projet est estimé entre 9 et 15 milliards d'euros. Pour comparaison, la ligne LGV Sud Europe Atlantique est estimée à 7,8 milliards d'euros. De plus, il n'intègre pas l'exploitation et la maintenance des infrastructures et matériels, ni même les investissements indispensables dans les matériels ferroviaires. Par exemple, le coût d'un TGV, c'est 2,5 millions d'euros.

Ce projet ne prend pas non plus en compte les surcoûts, l'allongement des délais de décisions et de réalisation qui au vu du dimensionnement de ce projet risquent d'augmenter considérablement la facture finale.

Au vu de l'état des finances publiques aujourd'hui, nous sommes à même de penser que derrière ce projet se cache la volonté d'avoir recours au partenariat public-privé. Ce mode de financement a largement été éprouvé et les expériences sont désastreuses – je vous renvoie aux exemples de l'Angleterre, mais également OrlyVal, Eurotunnel et les quelques exemples des lignes LGV dans le sud de la France. Ils sont coûteux, inefficaces rapport qualité/prix. Les défaillances sont nombreuses, les profits sont inacceptables et se font sur le dos du public, et évidemment, l'éthique du service public est remise en cause.

Aussi, la CGT vous 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. Dans nos propositions, l'intégralité du système ferroviaire et l'ensemble de la production ferroviaire sont pris en compte pour améliorer la qualité du service et la régularité...

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plait ?

Christophe CAILLET : Oui, je conclus... en pensant réduction des temps de parcours tout en s'appuyant sur une mutualisation des moyens disponibles au sein de l'entreprise publique, le tout avec une tarification accessible pour les voyageurs et les chargeurs, dans une équation financière et socioéconomique équilibrée. Je vous renvoie pour cela au tract que vous trouverez à l'entrée et aussi sur notre site internet, et également au cahier d'acteurs que nous allons déposer. Merci de votre attention.

Olivier GUÉRIN : Merci. Je précise que les questions de financement et de tarification feront l'objet d'une réunion le 17 janvier à Paris. Vous pouvez peut-être déjà donner un éclairage sur ces questions ?

Jean-Damien PONCET : C'est dense ! Dans ce que vous dites, j'entends nos préoccupations et je pense que dans le projet que nous présentons, nous avons cherché à répondre à la plupart, voire à la totalité de ces préoccupations. On a du mal à faire passer l'idée, c'est pourtant celle-là qui nous a guidés : la ligne est une restructuration du réseau. Je pense qu'intervenir sur une extrémité d'un réseau ramifié, cela a sans doute ses vertus, mais qu'il vaut mieux intervenir sur le gros tuyau pour que progressivement la fréquentation se développe et que du coup, les tronçons extrémités trouvent une justification supérieure qui légitime leur amélioration. Plutôt que de « disperser » des moyens un peu partout, je pense qu'il y a un certain ordre dans lequel il faut commencer, et nous avons expliqué que nous commençons dans cet ordre-là pour des questions de capacité. Derrière les questions de

capacité s'enchainent des questions de temps de parcours qui sont justifiés par différentes raisons. Je peux en citer quelques-unes.

Olivier GUÉRIN : Vous l'avez déjà un peu développé. Je parlais plus particulièrement sur les problèmes de financement sur lesquels des compléments d'éclairage peuvent être donnés.

Jean-Damien PONCET : Les questions de financements sont tout à fait complexes, c'est la raison pour laquelle une mission a été mise en place et devrait émettre un certain nombre de propositions au mois de février et dont les premiers travaux pourraient être mentionnés à la réunion thématique du 17 janvier.

C'est complexe puisque, finalement, cela met en jeu la recherche d'un équilibre entre ce que va payer l'utilisateur et ce que va payer le contribuable. On est de plus dans un système qui revêt une certaine complexité puisqu'il y a, entre l'utilisateur et l'infrastructure, une entreprise ferroviaire. Sur cette illustration, on a le coût du projet. Comment le voyageur contribue-t-il au financement d'un projet tel que celui-ci ? Le voyageur paie un billet à un transporteur qui est, par exemple, la SNCF. Le transport paie un péage à Réseau Ferré de France. La somme actualisée des péages que RFF encaissera par ce mécanisme représente la contribution que RFF est autorisé par son décret de création à mettre dans l'investissement du projet.

L'autre partie du projet est financée nécessairement par les contribuables, via les caisses de l'État, d'une part, les caisses des collectivités et éventuellement de l'Europe. L'équilibre a été recherché entre ces deux pôles que sont les voyageurs et les contribuables et derrière cette question il y a aussi celle de la tarification dont rien n'est décidé aujourd'hui. C'est précisément l'objet de la mission de financement d'y réfléchir.

Nous avons deux extrémités : vous gagnez du temps, vous payez pour ce temps gagné et l'autre extrémité peut être un système qui se rapproche de ce que l'on voit dans les transports en commun, notamment en Ile-de-France : quelle que soit l'amélioration que cela procure, tout cela entre dans une péréquation commune et, en gros, le prix de du billet est peu impacté. L'arbitrage n'est pas fait. Il sera fait le moment venu, sachant qu'il ne sera pas forcément complètement homogène. La ligne nouvelle qui s'inscrit dans ce réseau global servira à faire circuler des trains de différents types. Là aussi, on aura peut-être l'occasion de montrer quelques illustrations : certains trains sont plutôt de desserte fine, et d'autres trains seront plutôt des trains rapides dont la principale vertu sera de permettre de gagner du temps et entre ces deux types de trains circulant sur le même réseau, il peut y avoir des régimes tarifaires différents.

D'ailleurs, je ne l'ai pas dit et c'est un manque dans mon propos, les entreprises ferroviaires qui font circuler les trains le font quasiment toujours dans le cadre de conventions avec des autorités organisatrices. Ce sont les autorités organisatrices qui décident finalement quels sont les tarifs, en sachant que lorsqu'elles décident que le tarif sera d'un certain niveau, elles s'engagent également à compenser les déficits d'exploitation qui peuvent correspondre à ce niveau de tarif, le cas échéant. Les une mission a été mise en place et devrait émettre un certain nombre de propositions au mois de février et dont les premiers travaux pourraient être mentionnés à la réunion thématique du 17 janvier autorités organisatrices que sont en particulier les régions administratives, vont se trouver aux deux bouts du système. Elles seront dans un premier arbitrage pour déterminer le niveau du billet et quelles seront les subventions annuelles apportées à l'exploitation de ces trains, et elles sont à l'autre bout du système qui est : s'il manque du financement pour payer les infrastructures, quel est le montant possible alloué pour cette infrastructure compte tenu de son l'utilité au territoire.

Olivier GUÉRIN : Merci. Une intervention, Monsieur ?

Olivier de la LAURENCIE, Grand Port maritime du Havre : Nous avons publié un cahier d'acteurs mettant en exergue trois idées fortes pour le développement économique du

Havre et plus largement de l'axe Seine. Avant de vous les présenter, je voudrais poser un peu le décor.

Le premier point de cet état des lieux est la très grande difficulté pour le fret ferroviaire de se développer avec la concurrence croissante du trafic voyageurs d'une part, et des travaux d'entretien des voies, d'autre part. Le développement combiné de ces trois activités demeure pour nous une nécessité en liaison, bien évidemment, avec les autres réseaux de transports. La demande aujourd'hui des acteurs économiques sur le fret ferroviaire, comme sur le fluvial est très claire et très forte : il faut massifier avec plus de ferroviaire et des acteurs concurrentiels. En plus du groupe SNCF, ces nouveaux acteurs sont déjà là, avec de nouvelles offres en 2011, 2012 – pour Europort, Euro Cargo Rail, Colas Rail, OSR – notamment pour les trafics de voitures et la chimie.

Le troisième point de l'état des lieux concerne le potentiel du trafic et les zones concernées. Le port et la zone industrielle du Havre, c'est aujourd'hui une trentaine de trains par jour dans les deux sens. À terme, c'est une cinquantaine de trains qu'il faudra assurer au minimum.

Sur la base de ces constats : la LNPN peut rendre Le Havre accessible aux décideurs économiques. Le temps de trajet actuel élimine Le Havre des lieux de décisions accessibles aux personnes qui prennent ces décisions. Un temps de trajet vraiment différent des deux heures et quelques actuelles, peut changer cette situation et favoriser très nettement l'arrivée d'un réservoir de cadres et d'experts plus important. C'est utile pour la compétitivité du territoire et par là même pour le développement portuaire.

Les axes de développement du trafic ferroviaire de marchandises imposent essentiellement le passage, pour nous, par la région parisienne. C'est là qu'il faut concentrer les efforts suivant deux axes : le premier consistant à améliorer le passage du fret bien évidemment sur l'axe Rouen-Mantes pour Le Havre, mais aussi pour la quasi-totalité du port de Rouen. C'est l'effet attendu de la LNPN, tout en disposant d'un itinéraire complémentaire, efficace par Gisors - Serqueux raccordé directement à Serqueux. Ce dernier est indispensable pour traiter correctement une partie non négligeable du trafic fret du port du Havre.

Pour terminer, le troisième point qui est crucial à nos yeux, c'est une hypothèse qui n'apparaît pas directement dans le dossier du débat, mais l'hypothèse d'un phasage dans la réalisation de la LNPN est envisageable voire vraisemblable. Dans ce cas de figure, et suivant les combinaisons choisies, il y a une différence vitale pour le fret ferroviaire : commencer par le tronçon Paris-Mantes sans préalablement faire le contournement de Mantes (et je passe le message à RFF) n'a pas de sens pour le fret. Si ce projet doit être phasé, nous préconisons donc de : réaliser le contournement de Mantes, puis réaliser Mantes-Paris, puis après réaliser le tracé retenu à l'ouest de Mantes.

Enfin, je conclurai les trois points de cette intervention par un quatrième, le viaduc d'Eauplet qui permet à la ligne de chemin de fer Paris-Le Havre de franchir la Seine à la hauteur de l'Île Lacroix dans l'agglomération rouennaise, est un goulot d'étranglement au détriment du fret. La gestion du trafic du fret dans la zone de Rouen nécessite à nos yeux probablement un nouveau franchissement de la Seine.

Olivier GUÉRIN : Merci. Voulez-vous donner des précisions sur ces problèmes de trafic et de fret ?

Philippe ADAM : Sur la question du phasage, on verra, ce sera une conséquence des réflexions qui auront lieu autour du financement. On peut entendre ce que disent les ports sur le fait que le fret doit être pris en compte dans le phasage. Si les phasages doivent avoir lieu, ils devront être fonctionnels, c'est-à-dire à chaque fois apporter un plus à la fois pour les voyageurs mais aussi pour le fret. Je ne me prononce pas sur le fait qu'il faille faire du

contournement une priorité ou pas, mais nous devons avoir des objectifs fonctionnels pour aider à la réflexion sur ces points.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Alain GERBEAUD, Conseil économique social et environnemental de Haute-Normandie : Le CESER représente la société civile en région, c'est-à-dire les organisations syndicales, les organisations professionnelles d'employeurs, les entreprises, les représentants du monde universitaire et de la recherche, et des associations œuvrant dans des domaines variés, dont l'environnement.

Le CESER 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. Il s'agit entre autres de l'axe Seine. On peut en attendre beaucoup de retombées, notamment pour le développement de nos ports, des grandes filières économiques de la région, de l'emploi, de la culture, du tourisme et de la recherche.

Pour réussir ce projet, une ligne nouvelle est nécessaire et la ligne historique doit être modernisée pour plusieurs raisons :

1. Le réseau normand et l'Ouest francilien sont saturés. Les utilisateurs quotidiens sont les premières victimes du manque d'investissement. Il faut donc réduire le temps de parcours, augmenter la fiabilité, la fréquence et l'amplitude des trains à un coût raisonnable pour les usagers.
2. La coalition entre les territoires normands est renforcée par la mise en réseau des principales agglomérations normandes à savoir : Rouen, le Havre, Caen, Cherbourg et Évreux, sans oublier la transversalité avec le reste du territoire.
3. Le développement du fret est une priorité indissociable de la problématique voyageurs. Les ports du Havre et de Rouen ont des potentialités de développement exceptionnelles, dont ils seraient privés sans un développement du fret ferroviaire.

Par ailleurs, nous attendons de la LNPN un respect exemplaire des règles sociales dans sa réalisation, son exploitation et sa maintenance.

Concernant le respect de l'environnement, nous demandons à ce qu'une attention particulière soit portée sur les tracés qui devront respecter les trames vertes et bleues, la bonne insertion paysagère de la ligne.

Concernant l'agriculture, il faudra veiller à limiter les impacts négatifs de la consommation des terrains agricoles par la nouvelle voie, grâce à l'utilisation des emprises existantes et d'un système de dédommagement pour les exploitations traversées.

Enfin, concernant le coût de la ligne, le CESER rappelle que l'approche financière doit être globale et que le phasage des opérations ne doit pas compromettre la réalisation entière du projet.

Rappelons également que le projet présente un intérêt au niveau national, à savoir : ouvrir Paris sur sa façade maritime, c'est pourquoi l'État doit s'engager fortement dans le financement du projet.

Pour conclure brièvement, le CESER estime que ce projet est une opportunité pour la Normandie et l'Île-de-France, à condition qu'il soit envisagé dans toutes ses dimensions : économique, sociale et environnementale.

Pour plus de précisions, je vous invite à prendre connaissance du cahier d'acteurs réalisé par le CESER.

Merci de votre attention.

Olivier GUÉRIN : Merci. Je rappelle qu'il y a beaucoup de prises de position institutionnelle, et c'est compréhensible. Je souligne que le débat est ouvert à tout le monde et je suis attentif aux gens qui peuvent demander à intervenir.

François HAAS, Vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie du Havre : Le monde économique est bien entendu très mobilisé sur ce sujet important. Nous estimons en premier lieu que la LNPN ne prendra sa vraie dimension que si elle est portée par un projet économique.

En second lieu, il apparaît déterminant que cette ligne nouvelle soit lancée dans sa totalité, sans phasage et sans report également. À ce titre, elle doit intégrer le franchissement de la Seine, donnée essentielle pour relier Le Havre à Paris en 1 h 15.

Dans la même logique, il apparaît primordial que le plan de financement soit assuré pour couvrir les besoins d'investissement de bout en bout. Pourquoi 1 h 15 ?

Pour renforcer l'accessibilité de la région havraise pour toutes les relations d'affaires. 85 % des voyages d'affaires se font par la route : non-sens économique, non-sens environnemental, non-sens sécuritaire probablement.

Pour aussi favoriser les connexions vers l'Europe dans un délai raisonnable en nous reliant à un hub puissant en Ile-de-France.

Enfin, pour améliorer notre attractivité, pour faciliter les recrutements en particulier des cadres, que l'on ne capte pas facilement ici aujourd'hui.

La LNPN est aussi une opportunité à saisir pour décupler les flux économiques, en termes d'emplois, d'échanges commerciaux, culturels et touristiques.

Le mot marchandises a été laissé pour la fin. La notion de lignes de fret est pourtant déterminante pour le développement des trafics générés par notre zone industrialo-portuaire. Je rappelle ici que moins de 5 % du fret est transporté par la voie ferrée contre 35 à 45 % pour les ports du Nord.

Cette ligne offre par ailleurs d'autres perspectives : le renforcement de la filière logistique, la structuration de nouvelles filières liées à l'industrie verte, telles que l'éolien offshore, la filière lin, les métiers du recyclage, etc.

Enfin, cette ligne nouvelle nous paraît essentielle pour conserver et attirer les centres de décision dans notre région. On le sait les entreprises choisissent leur lieu d'implantation en fonction de leur accessibilité, assortie de conditions favorables de développement.

Pour toutes ces raisons, soyez assurés M. le Président, Mesdames et Messieurs, que la Chambre de commerce et industrie du Havre mettra tous ses moyens au service de ce projet, très attendu, et apportera son plein soutien à la création de cette ligne nouvelle Paris-Normandie.

Olivier GUÉRIN : Je rappelle que les questions de fret feront l'objet d'une réunion particulière ici le 10 janvier prochain.

Xavier CHARLES, Conseiller général Calvados : Merci Monsieur le Président, une autre prise de parole institutionnelle, mais un peu différente des précédentes, puisqu'elle émane de la Basse-Normandie. À ce titre, je voudrais me féliciter que débute ce débat public, qui est une première victoire pour nous, Normands, car la Normandie a trop longtemps souffert d'un retard, d'une dette que la SNCF et RFF avaient à son égard. De ce point de vue, nos efforts communs commencent à porter leurs fruits par l'inscription de ce débat au calendrier.

Je voudrais également féliciter RFF pour la qualité du dossier qu'il soumet à notre appréciation. J'articulerai mon propos autour de trois points :

1. l'opportunité.

L'opportunité de ce projet ne fait guère de doute. En effet, comme je l'ai dit, la Normandie est handicapée depuis trop longtemps par un réseau ferroviaire à bout de souffle. Il faut bien avoir à l'esprit, et on l'a peut-être souvent un peu oublié récemment, que la modernisation du réseau actuel, qui a pu être envisagée comme une solution par le passé, ne peut en aucun cas apporter des réponses suffisantes aux enjeux d'aujourd'hui et surtout aux enjeux de demain, que ce soit pour notre activité économique, sociale, universitaire, culturelle mais aussi tout simplement pour répondre aux besoins quotidiens de nos concitoyens qui ont à voyager.

2. Les objectifs.

L'objectif qui avait été assigné par le Président de la République consistait à mettre à égale distance de temps Le Havre et Caen de Paris en 1 h 15. C'est un point qui me semble fondamental. J'ai entendu dans les précédentes prises de parole que finalement la question du phasage était certainement une bonne procédure à retenir. Je crois qu'il y a là un écueil qu'il nous faudra éviter tous ensemble, puisque si le phasage peut paraître intéressant du point de vue, ne serait-ce que du financement, un phasage qui commencerait par résoudre le problème parisien et le problème mantois, et qui ensuite oublierait tout le reste de la Normandie, nous laisserait une fois de plus à côté de la rénovation et à côté d'un nouveau projet pour notre territoire.

Un autre enjeu a déjà été évoqué : le fret ferroviaire. Libérer l'espace sur le réseau actuel pour permettre au fret et aux TER de circuler plus facilement.

Il faut aussi indiquer que ce projet n'est pas seulement un projet uniquement ferroviaire, le train n'est pas une fin en soi. Il faut plutôt considérer cette ligne nouvelle comme un bouquet de performances globales en insistant sur l'idée d'une part de l'interconnexion du réseau avec l'ensemble du réseau à grande vitesse du Nord de la France, et plus largement du nord-ouest de l'Europe, et d'autre part la liaison directe avec les aéroports parisiens.

3. Les caractéristiques du projet

Je pense que le cadre de ce débat doit être aussi le moyen aux différents acteurs d'exprimer leur position par rapport aux scénarios choisis. En Basse-Normandie, dans le département du Calvados, nous sommes résolument engagés en faveur du scénario A, qui prévoit le débranchement à côté de Rouen, à Louviers. Cela répond tout à la fois à l'objectif initial de 1 h 15 entre Caen et Paris, entre Le Havre et Paris, mais aussi cela améliore substantiellement la liaison entre Caen et Rouen. C'est un élément important à prendre en compte, car dans la question du financement - et j'en termine par-là Monsieur le Président - il a bien été prévu et acté que la participation de RFF et celle de l'État seront d'autant plus importantes que le projet est rentable. De ce point de vue, il faut nous attacher à définir un projet le plus polyvalent possible pour que ce projet soit rentable et puisse aller à son terme.

Olivier GUÉRIN : Merci, une autre intervention institutionnelle ?

Jean-François MASSE, adjoint au maire du Havre, ingénieur et libraire retraité, historien toujours en activité : Pour préparer l'avenir, il faut toujours faire référence au passé. Le 22 mars 1847, Le Havre était relié à Paris par le train, un premier convoi arrivait en gare du Havre, il était pavosé et sur les wagons, il y avait une fière devise latine *sic Lutetia portus*. (c'est ainsi que Paris devient port de mer). Plus d'un siècle et demi plus tard, nous sommes toujours en plein dans le sujet : Paris port de mer.

Évidemment, je suis un chaud partisan de cette LNPN. J'ai fait de nombreux trajets entre Le Havre et Paris, je me souviens des trains qui s'appelaient Frégate et Albatros : 1 h 45.

J'en viens maintenant aux scénarios. Je laisse de côté le tronçon de Paris à Rouen pour m'intéresser rapidement au tronçon de Rouen au Havre, et évidemment à l'ouest normand. Pour moi, il y a deux scénarios, que je vais qualifier A et C, qui sont dictés par le franchissement sous fluvial de la Seine, un franchissement au droit après Saint-Sever à Rouen, deux franchissements dans l'estuaire.

Il va de soi que je suis très fermement convaincu que le C apporte beaucoup plus d'avantages. Je m'étonne du coût très important représenté par la différence entre les deux tracés A et C. Quand on regarde bien, le tracé C fait 25 km de moins. Il y a une altimétrie qui est beaucoup plus constante par le tracé C. De plus, on passe dans beaucoup moins de zones urbaines. Pour le tracé A, il faudra tracer des ouvrages d'art importants : faire un viaduc à Barentin notamment, et tout un tas d'autres choses.

Les élus de l'estuaire ont déjà étudié tous les sujets. Je me rappelle d'une intervention historique que j'avais faite en janvier 2006, on ne parlait pas encore évidemment de l'axe Seine. Je faisais justement remarquer qu'il y avait eu de nombreux projets de 1890 à nos jours.

Je voudrais faire remarquer plusieurs dates : 1959, pont de Tancarville.

Olivier GUÉRIN : S'il vous plaît, restez dans le présent, vous avez dépassé votre temps !

Jean-François MASSE : Les autres ont un peu dépassé, soyez indulgents !

18 ans plus tard (1977) pont de Brotonne ; 18 ans plus tard pont de Normandie. Je forme le souhait ce soir - et je conclurai par là qu'en 2013 - , on pose la première pierre de ce futur tunnel.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous donner des indications sur les raisons du surcoût du scénario C par rapport aux autres ?

Philippe ADAM : Un premier point qui est constitutif du scénario C porte sur l'intérêt du Havre à ce que les trains Paris - Le Havre s'arrêtent à Rouen. Aujourd'hui, les trains Paris - Le Havre ont une fréquence qui est relativement intéressante du fait que trois types de trafics s'additionnent sur cette ligne : des trafics Paris-Rouen, des trafics Paris - Le Havre et des trafics Rouen - Le Havre qui sont aussi relativement importants.

Cet intérêt existe d'ores et déjà aujourd'hui, et persiste évidemment avec la LNPN. Si l'on créait des trains Paris - Le Havre sans arrêt intermédiaire, on aurait des trafics insuffisants pour maintenir une fréquence véritablement intéressante pour Paris - Le Havre. Donc, on a un intérêt à cette mutualisation de flux, Le Havre y a un intérêt et Rouen aussi.

Le passage dans ce scénario C, dont je rappelle ici les contours, se fait à Rouen par une boucle. La topographie de Rouen est quand même très complexe. Si l'on regarde plus précisément, on a une arrivée qui se fait par le sud et qui doit traverser des zones CEVESO,

des zones urbanisées, des zones naturelles, des forêts protégées auxquelles on ne peut pas toucher. Donc, à cause de la traversée de Rouen, on a des ouvrages souterrains coûteux.

Lorsqu'on arrive au Havre, la question porte aussi sur un ouvrage souterrain. On en a parlé tout à l'heure avec une question de topographie. On passe sous l'estuaire et il faut remonter sur un plateau qui se trouve à plus de 100 m d'altitude avec des pentes adaptées aux trains, et notamment aux trains de fret. Donc, on a des ouvrages également très longs.

Tous les éléments expliquent le surcoût conséquent du scénario C par rapport aux autres scénarios proposés.

Jean-Baptiste GASTINNE, Conseiller municipal du Havre et Conseiller régional : Je voudrais intervenir sur trois points très rapidement, sur le financement et l'expression TGV, et ensuite sur le phasage.

Sur le mode de financement, à ce stade, il ne faut écarter aucune piste. J'ai bien noté qu'une réunion thématique allait être consacrée à ce thème et qu'une commission se réunissait. Donc, je n'interviendrai pas plus longuement sur ce sujet.

Sur l'expression TGV, il ne faudrait pas parler de TGV. J'ai bien remarqué qu'il s'agissait d'un projet innovant. C'est un projet qui n'a jamais été mis en œuvre, en tout cas en France. Et si la Normandie redevenait terre d'innovation ? Mon collègue Jean-François MASSE a rappelé que la ligne du Havre date du milieu du XIXe siècle. C'était alors la première ligne complète de Paris vers la province. Donc, si la Normandie pouvait redevenir terre d'innovation, ce serait très bien. Il me semble qu'il existe déjà une ligne TGV qui ressemble un peu à ce que l'on veut faire chez nous, des trains qui roulent à 200 ou 250 km/h, c'est le TGV allemand qui doit s'appeler ICE (Inter City Express). En France, on l'a toujours appelé TGV allemand ; c'est une question de nom qui n'est pas à mon sens ce qu'il y a de plus important.

Sur le phasage, pour ce qui me concerne, je ne suis pas en phase avec l'idée d'un phasage. Il me semble que cela revient à dénaturer le projet et le vider de sa substance. Je crains que ceux qui se présentent sous le faux nez du phasage soient souvent, peut-être pas toujours, ceux qui en réalité ne souhaitent qu'une réalisation partielle de la ligne nouvelle. La réalisation du Mantois et d'une nouvelle gare à Rouen leur suffirait. À mon sens, ce serait une grave erreur au moins pour deux raisons, la première est qu'en ne réalisant que le Mantois et la gare de Rouen, on ne fait que renforcer la puissance de la pompe aspirante parisienne, avec le risque de transformer Rouen en ville-dortoir.

La deuxième est qu'en se contentant du Mantois, on n'améliore pas sensiblement les liaisons entre Paris et sa façade maritime, que l'on ne libère pas la ligne actuelle pour le fret entre Le Havre et Rouen, qu'on ne peut espérer dans ces conditions de développement de l'économie maritime portuaire et logistique, et les emplois qui vont avec, qu'on aura aucun effet d'aménagement du territoire et de développement de l'axe Seine, et que l'on aura fait que déménager le territoire. On aura par manque d'ambition et par manque de vision stratégique transformé un projet d'aménagement du territoire et de développement économique d'envergure nationale en petits projets d'intérêt local, et encore.

Christian de TINGUY, Directeur général des terminaux de Normandie. Nous sommes opérateurs de terminaux portuaires à conteneurs au Havre et partenaire de terminaux à conteneurs en Ile-de-France. Je souhaiterais donc apporter le témoignage d'un chef d'entreprise portuaire. Il y a 20 ans, la part ferroviaire des post et pré acheminements de conteneurs au Havre était de 20 % ; aujourd'hui, elle est tombée à 5 %. En même temps, la part de marché dans les ports nord européens du Havre est tombée à 6 %, elle était à peu près du double il y a 20 ans. Certes, il n'y a pas que ce lien entre les deux. Si nous voulons développer le port du Havre, remplir les quais qui ont été construits ou encore en construction à Port 2000, qui ont nécessité l'investissement de nous tous, c'est-à-dire l'État,

les collectivités territoriales, le grand port maritime et les entreprises privées, il est nécessaire d'aller chercher, prendre ou livrer les conteneurs beaucoup plus loin que nous ne le faisons aujourd'hui. Pour cela, il y a le fluvial et le ferroviaire. Le fluvial est une bonne desserte pour l'Île-de-France, mais pour doubler le trafic du port du Havre à l'horizon 2020, qui est l'objectif de Port 2000, il est nécessaire d'aller les chercher au-delà, la seule réponse est le ferroviaire. Aujourd'hui nous avons tous compris que le seul moyen de développer ou de retrouver la part de marché ferroviaire, la part modale du ferroviaire, de 20 % que nous avions il y a 20 ans, c'est de sortir les passagers de la ligne actuelle. Donc, conserver et dédier la ligne actuelle au fret ferroviaire, c'est indispensable aujourd'hui pour retrouver une part de marché digne de celle que le port du Havre devrait avoir dans le range nord européen.

Michel CHAMPREDON, maire d'Évreux, président de l'agglomération du Grand Évreux : Venant ici au Havre, je me suis interrogé pour savoir quels pouvaient être éventuellement les intérêts communs de nos deux territoires, éloignés de plus de 100 km. J'en ai trouvé un majeur, qui est l'intérêt économique, l'intérêt du fret, puisque l'agglomération du Grand Évreux, et donc cette partie du département de l'Eure, est située à la jonction des deux Normandie, Haute et Basse, et à la jonction de l'Île-de-France. C'est un territoire de fusion, un territoire qui dispose d'un foncier assez important : 650 ha pour l'installation d'entreprises ou pour être le back office éventuellement du port du Havre et du port de Rouen. C'est un secteur où passe l'essentiel du trafic issu justement de ces deux ports normands. Sur cette question de l'acheminement du fret vers l'Île-de-France, le secteur de l'agglomération du Grand Évreux pourrait être un secteur de back office et de développement de logistique tout à fait intéressant.

Le deuxième intérêt que je vois en termes de développement économique de notre territoire, et vous trouverez cette carte dans le cahier d'acteurs que nous avons déposé, c'est la facilitation du transport du fret entre Le Havre-Rouen-Orléans et le sud de la France. Quand on regarde la carte, on développe les flux Nord-Sud vers le sud de la France, cela me semble tout à fait intéressant pour le port du Havre et pour le développement de l'Hinterland du Havre.

Je voulais vous en faire part pour alimenter le débat d'aujourd'hui et vous indiquez que ce sont notamment ces arguments économiques et sur le fret qui ont conduit le Conseil général de l'Eure mais également toutes les communautés d'agglomération et communautés de communes du département de l'Eure, les chambres consulaires, 500 chefs d'entreprises à opter pour le tracé B, sans compter que ce tracé a aussi au moins deux autres qualités : il est sans doute un peu plus facile à réaliser que les autres, puisqu'il coûte moins cher. De ce point de vue, c'est l'intérêt général bien compris qui s'affirme. C'est un tracé qui est le plus protecteur de l'environnement, puisqu'il tient compte des zones Natura 2000, les zones de protection naturelle. Cet enjeu d'environnement de la société actuelle et un enjeu tout à fait central.

Voilà ces quelques réflexions que je voulais vous faire partager.

Olivier GUÉRIN : On parle encore du fret, souhaitez-vous apporter quelques précisions ?

Jean-Damien PONCET : Quelques mots sur le fret, mais je voulais également rebondir sur l'intervention de M. GASTINNE. J'ai entendu une expression « dégager les voyageurs », je comprends tout à fait cette formule, mais elle reflète bien la concurrence entre le voyageur et le fret, avec derrière des choses tout à fait compréhensibles. Le voyageur est dans le train il peut s'impatienter, ce n'est pas vraiment le cas de la marchandise, les opérateurs qui ont en charge la marchandise peuvent s'impatienter. La marchandise a besoin de vitesse moyenne plus que de vitesse, elle a surtout besoin de ne pas s'arrêter. Les trains peuvent circuler sous certaines conditions bien entendu la nuit un peu plus facilement que les voyageurs. Donc, la

concurrence n'est pas totalement frontale. C'est une adaptation qui doit être trouvée, j'allais dire pratiquement en temps réel.

Dans notre réflexion, nous prenons en compte les prévisions de trafic, telles que Olivier de la LAURENCIE les a évoquées tout à l'heure. Quand on a donné ces chiffres, il reste encore une deuxième question à traiter : les trains de marchandises souhaitent-ils vraiment passer aux heures de pointe voyageurs ou peuvent-ils passer à d'autres heures ? La plupart du temps, ils peuvent passer à d'autres heures. On a un problème quand on a beaucoup de marchandises qui sortent des grands ports, elles ne peuvent pas systématiquement passer en dehors des heures creuses. Ces problèmes sont bien identifiés et dans les modèles de circulation des trains que nous avons faits sur le projet, nous l'avons bien pris en compte. À l'origine de tout, l'ouverture de Paris sur la mer suppose que les ports fonctionnent, et donc soyez assurés que le fret ferroviaire se trouve au même niveau de préoccupation que les voyageurs dans notre analyse.

J'ai trouvé l'intervention de M. GASTINNE parfaitement formulée, je l'aurais dit avec des mots techniques. En quelque sorte, quand on travaille sur le Mantois et sur Rouen, on débloque le système. Quelque part, on remet le système à un niveau normal, à savoir que quand on prend un train, en principe on devrait arriver à l'heure.

Quand on fait une ligne, on peut d'emblée mettre 20 trains dessus par heure, cela dépend de la vitesse et de l'équipement de la ligne. Une fois que la ligne est faite, on ne va pas la laisser sans rien faire. D'ailleurs, ce déblocage s'applique aux deux parties.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous condenser s'il vous plaît ?

Jean-Damien PONCET : Oui, mais c'est assez compliqué tout de même. Il bénéficie à la fois à l'Île-de-France et à la Normandie. Regardez tout à l'heure le coût des scénarios en Île-de-France, de l'ordre de 4,5 à 5,5 milliards d'euros. Avec cela, on crée une ligne qui va voir accepter 16 trains. Là-dessus, on va mettre 10 trains qui sont ceux qui existent aujourd'hui, les trains normands, et on pourra développer d'autres trains jusqu'à 16 voir jusqu'à 20. Les 10 trains que l'on a enlevés des lignes actuelles pour les mettre sur le réseau, sur la ligne nouvelle, libèrent 10 sillons. Sur les lignes actuelles où sont libérés ces 10 sillons, on peut mettre 10 RER E supplémentaires par exemple.

Finalement, les 4,5 à 5,5 milliards d'euros servent à faire 6 trains normands supplémentaires et 10 RER E supplémentaires. Donc, ce ne sont pas des dépenses qui vont directement au développement de la Normandie. Elles servent pratiquement plus à l'Île-de-France qu'à la Normandie. Une fois que le système est débloqué, on a une capacité à faire circuler plus de trains, mais si l'on n'améliore pas la vitesse de ces trains, on n'aura pas plus de voyageurs qu'aujourd'hui. Or, il y a intérêt d'avoir plus de voyageurs dans les trains que dans les voitures. Quelqu'un a parlé tout à l'heure pour les voyages d'affaires de 85 % et pour les autres motifs de déplacement, il y a un peu plus de gens dans les trains. Mais, globalement, entre la Normandie et l'Île-de-France, on est quand même en dessous de 30 % dans les trains. On peut supposer que l'on peut faire plus.

Dans cet objectif de transfert modal, c'est intéressant maintenant, après la première « phase », après le déblocage du système, on aura de la capacité. Il est tout de même intéressant de faire en sorte que de nouveaux voyageurs puissent prendre le train pour ne plus prendre leur automobile.

M. le président, si vous me le permettez, puisque j'ai commencé sur l'intérêt du temps de parcours, des choses ont été dites sur le développement économique. Je viens de parler de transfert modal. Enfin, il faut avoir une petite discussion sur le fait de gagner du temps par le train. Pour quelqu'un qui utilise le train aujourd'hui, et qui met 45 ou 50 minutes pour aller du Havre à Rouen, le projet lui permettra demain de mettre 29 minutes. Évidemment, il y a

beaucoup d'abonnés dans les gens qui font Le Havre - Rouen. Quand ils imaginent par analogie avec ce qui s'est passé sur des projets dits à grande vitesse classique, ils se disent que les prix vont augmenter. C'est ainsi que, gagner du temps, cela ne les intéresse pas car en réalité ils ne veulent pas payer plus cher. C'est une façon de formuler les choses.

Si vous vous déplacez tous les jours, le fait de gagner 20 à 30 minutes, aller-retour, cela vous laisse une heure pour faire autre chose. Je trouve qu'en termes de qualité de vie, c'est loin d'être négligeable. Donc, il y a bien trois aspects : gagner du temps pour les voyageurs d'aujourd'hui et de demain, faire du transfert modal et faire du développement économique. Quand on fait la part du coût du projet qui débloque le système, puis du coût du projet qui correspond à du gain de temps, et si on explicite ce gain de temps, il me semble que cela relativise au moins le discours qui a tendance à être reproduit de façon systématique, et qui nous désole un peu, consistant à dire que l'on dépense 10 milliards pour gagner 30 minutes. Ce n'est pas cela du tout le projet.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Jacques RAGOT : Je m'intéresse à l'environnement de la région depuis fort longtemps. Je suis auteur du guide nature de la côte d'albâtre et du guide nature du pays de Caux. On a entendu beaucoup de notables jusqu'à présent, je pense qu'il est normal que le tout public s'exprime à son tour. J'entends parler de sommes exorbitantes, d'ouvrages d'arts colossaux pour ce projet. Sur le flux de voyageurs (2500) qui va du Havre à Rouen quotidiennement, quel est exactement le pourcentage et le nombre de personnes qui vont du Havre à Paris, qui bénéficieront donc sur ce trajet des fameuses 45 minutes ? Cela n'a pas encore été dit et pourtant c'est bien le fond du problème. Faut-il engager de tels frais pour l'État et les régions pour ce nombre de personnes ? Donnez-nous le, c'est extrêmement important.

Olivier GUÉRIN : Merci. Il y a une question écrite qui est un peu similaire.

Jean-Philippe BLOCH : *Avez-vous étudié la possibilité de la création d'une ligne entre Le Havre et Caen, si le schéma A ou B est adopté ? En effet, une liaison entre les trois capitales normandes apparaît nécessaire pour le dynamisme du territoire et obtenir une Normandie unifiée. Le plan C est beaucoup plus cher.*

Olivier GUÉRIN : C'est une question différente. Sur le nombre de voyageurs ?

Philippe ADAM : Aujourd'hui, entre Le Havre et Paris nous avons à peu près 1,2 millions de voyageurs annuels. Il est difficile de ramener ce nombre horaire.

(commentaire sans micro de la salle).

Jean-Damien PONCET : Les 10 milliards représentent un investissement qui va durer 150 ans. Donc, il faut aussi le diviser dans ce cas.

(commentaire sans micro de la salle).

Philippe ADAM : Vous parlez des voyageurs qui vont tous les jours du Havre à Paris. Aujourd'hui, il y a très peu de gens qui vont du Havre à Paris tous les jours.

(commentaire sans micro de la salle).

Olivier GUÉRIN : S'il vous plaît, laissez RFF répondre, il pourra peut-être aussi donner quelques indications non seulement sur la situation actuelle de la voie ferrée mais également sur les autres modes de transport.

Philippe ADAM : Effectivement, on va revenir sur cette question de 1 h 15. RFF n'a pas à émettre d'avis, il a juste un objectif. Que signifie 1 h 15 ? On peut tout simplement apporter des éléments d'éclairage. Vous avez là les temps d'aujourd'hui arrondis. Paris-Le Havre : 2 h 10 en voiture ; 2 h en train. On est sûr des temps comparables. Quand je dis le train, c'est-à-dire de gare à gare, il faut y ajouter des temps d'accès. Les temps ferroviaires aujourd'hui sont supérieurs au temps routier.

On a parlé de 85 % de voyageurs qui faisaient le trajet en voiture : on a là l'explication. Sur d'autres destinations, on est même à des temps supérieurs en train qu'en voiture.

Olivier GUÉRIN : Vous confirmez, puisque c'était quand même la question, qu'il y aurait 85 % des gens qui font le trajet quotidiennement en voiture.

Philippe ADAM : Je pense que le nombre de voyageurs quotidiens aujourd'hui entre le Havre et Paris est probablement très faible, je n'ai pas ce chiffre quotidien.

(Commentaire hors micro de la salle)

Attendez, laissez-moi terminer !

Premier élément sur le temps de parcours, en ayant des temps de trajet ferroviaire considérablement diminués, même en y ajoutant les temps terminaux, on obtient des temps compétitifs, et donc on a du report modal. C'est un terme technique qui dit que des gens qui aujourd'hui sont dans leur voiture seront demain dans le train.

Ensuite, vient la question du voyageur quotidien. Je vais prendre un exemple de personnes qui cherchent un emploi. L'idéal étant de trouver cet emploi évidemment le plus près possible de chez eux, et heureusement c'est le cas. On a cité le cas de 91 % de personnes qui trouvaient autour de chez eux. Certains sont obligés de trouver un emploi plus loin. Avec des temps de parcours tels qu'ils sont aujourd'hui, ils ont un certain nombre de points sur lesquels ils peuvent aller trouver un emploi. Ce bassin de recherche est limité. Si demain, on a des temps de parcours moindres, la possibilité de trouver un emploi dans d'autres endroits sera beaucoup plus importante. Quel doit être le temps de parcours pour trouver un emploi ? Du Havre presque personne ne va à Paris. Par contre, de Rouen à 1 h 15 de Paris, de nombreuses personnes s'y rendent. C'est aussi une possibilité pour les entreprises, car une entreprise doit se situer au cœur d'un bassin d'emploi et pouvoir faire venir travailler les gens spécialisés, des gens qui recherchent cet emploi. Si une entreprise ne se trouve pas au cœur de ce bassin d'emploi suffisant, celle-ci va chercher à s'implanter ailleurs. Voilà quelques éléments qui font que ce temps de 1 h 15, temps au-delà duquel il n'est pas possible d'avoir des déplacements quotidiens, nous paraît être un seuil important. C'est un élément d'éclairage que nous souhaitons apporter.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous, pour répondre plus précisément à la question, dire maintenant combien de voyageurs pendulaires entre le havre et Paris ? Combien, avec les projections faites par RFF, à échéance de 2025, 30 ou 40, y aurait-il de voyageurs pendulaires ?

Jean-Damien PONCET : Nous n'avons pas ce chiffre ce soir, mais nous pouvons le mentionner sur le site au travers de questions-réponses voire sur le forum, à votre convenance. Chacun pourra accéder sur le site à la réponse à cette question précise.

Ceci dit, la bonne question à mon avis n'est pas de savoir...

Olivier GUÉRIN : La question est posée par la salle.

Jean-Damien PONCET : Tout à fait, mais néanmoins, la question qui nous préoccupe n'est pas tant celle de savoir ce que fait exactement chacun des voyageurs ou quelle est la proportion de voyageurs qui font telle ou telle liaison dans un train, mais de savoir combien il y a de personnes dans le train. Quand le train est plein, nous cherchons à faire en sorte qu'il y ait plus de trains.

Olivier GUÉRIN : Excusez-moi, la question portait sur le temps de parcours. Vous avez bien indiqué qu'il y avait deux problèmes différents, un problème de capacité et un problème de temps de parcours. Sauf erreur, les questions posées portaient plus sur le temps de parcours. On va continuer.

Dans la salle : La question ne porte pas sur le temps de parcours mais sur le nombre de voyageurs qui partent du Havre pour aller travailler à Paris tous les jours. On vous a imposé un TGV et maintenant vous êtes très embêté pour le justifier.

Olivier GUÉRIN : Monsieur, RFF vous a indiqué que des réponses seront apportées sur le site Internet. Pouvez-vous confirmer votre question, afin que cela vous soit communiqué. De toute façon, elle sera reproduite sur le site Internet pour que l'on puisse vous donner des réponses qui ne peuvent pas être apportées maintenant.

Dans la salle : C'est autour de 150 personnes par jour.

Jean-Damien PONCET : Si le train est rempli par des gens qui font Le Havre-Rouen...

Olivier GUÉRIN : S'il vous plaît, la parole est à Monsieur.

Michel DUVAL, Bernières : Certains d'entre vous ont reçu des courriers de ma part. Pour essayer de gagner du temps, j'ai préféré rédiger ma question avant mon intervention. Depuis des décennies, en fait il s'avère que c'est près d'un siècle, la solution pour un déplacement en transport par le train entre Le Havre en Normandie et Brest en Bretagne, et inversement, consiste à transiter par Paris. Ce qui représente un détour facturé de l'ordre de 300 km et un délai de parcours sensiblement prolongé. Inutile de dire que les candidats à ce type d'expédition n'ont pas été nombreux dans l'histoire et ont privilégié la solution routière. Pour se déplacer par le train entre Le Havre et Caen, et même Évreux, éloignés d'une centaine de kilomètres, et inversement, il faut passer par Rouen ; ce qui représente un détour facturé d'une bonne centaine de kilomètres pour Caen, et un temps de parcours, qui plus est, est tributaire d'une correspondance : même conclusion. Il est parfaitement légitime, justifié et urgent d'améliorer les liaisons entre Paris et les métropoles et territoires normands. Dans cette perspective, la séparation des flux « grandes lignes » et des flux franciliens entre Paris et le Mantois s'impose. Mais, il serait profondément regrettable voire préjudiciable aux populations et à l'activité économique de ne pas enfin compléter le réseau ferroviaire normand, même si cela entraîne un surcoût significatif, par une amélioration des liaisons inter-villes notamment entre Caen et Le Havre, et au-delà même Évreux, puisque M. CHAMPREDON est là, afin de constituer le triangle réseau « Normandie métropoles » composé de Caen, Rouen, Le Havre et peut-être un jour Évreux.

Cela nécessite la réalisation d'un franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Seine qui représente il est vrai un énorme investissement par lui-même. La solution technique que je propose depuis des années est celle d'un ouvrage composé de caissons immergés dans le lit de la Seine, qui répond mieux aux contraintes de pente des voies ferrées de tunnel foré sous le lit du fleuve ou qu'un pont.

De surcroît, il y a maintenant un grand retour d'expérience sur ce type d'ouvrage. Je cite notamment le franchissement de la Warnow à Rostock (Allemagne), celui de la Tyne à Newcastle (Angleterre) et celui de l'Oresund entre le Danemark et la Suède. Ce retour

d'expérience permet aux entreprises, qui seraient chargés de sa réalisation de mieux affronter les difficultés techniques.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Michel DUVAL : J'en ai encore à peu près autant.

(Rires dans la salle)

Olivier GUÉRIN : Abrégez Monsieur, s'il vous plaît !

Michel DUVAL : De toute façon, dans le projet actuel de ligne nouvelle Paris-Normandie, il est prévu une traversée sous la Seine. Si celle-ci ne se positionne pas dans l'estuaire, ce sera près de Rouen qui dispose déjà d'un franchissement ferroviaire, récemment modernisé, et ce sera aussi très coûteux.

Mardi 11 octobre, en réunion publique de la Commission particulière du débat public à Caen, j'ai été très déçu d'entendre M. Laurent BEAUVAIS et Philippe DURON, respectivement Président de la région Basse-Normandie et Député-maire de Caen, auxquels je me suis directement adressé auparavant, prendre officiellement position en faveur du scénario A, qui préconise un tracé parallèle à la fois existant au nord de la Seine entre Rouen et Le Havre, en contradiction ou du moins en net décalage avec la démarche habituelle poursuivie dans le cadre de « Normandie métropoles ».

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît !

Michel DUVAL : Je n'en ai plus pour longtemps.

Plus généralement avec la démarche de développement harmonieux et concerté de deux Normandie, davantage affranchie du centralisme parisien. A la veille d'un choix historique, qui conditionnera dans les prochaines décennies la mobilité des voyageurs et des marchandises, et la vitalité économique sur le territoire normand et la façade maritime du nord-ouest de la France, je suis convaincu que le scénario optimal pour la ligne nouvelle Paris-Normandie et le scénario C.

Olivier GUÉRIN : Merci. Il y avait une question précédemment que l'on a indiqué par écrit sur les liaisons entre Le Havre et Caen. Pouvez-vous de nouveau préciser les choses ?

Philippe ADAM : Cela ressemble beaucoup au scénario C. Si l'on veut aller directement du Havre à Caen, les contraintes environnementales étant relativement importantes : le parc naturel régional (marais Vernier), de nombreuses zones protégées. Ainsi, les passages possibles sont soit à Rouen, soit au niveau de l'estuaire par un ouvrage de franchissement souterrain. On retombe sur le scénario C, proposé au débat.

Olivier GUÉRIN : On parlait tout à l'heure du nombre de voyageurs. Les trafics entre Caen et Le Havre pourraient être estimés ?

Philippe ADAM : Je n'ai pas ce chiffre, mais nous pourrions aussi le mettre sur le site

Vincent RUSTUEL, photographe, Le Havre : Je vais pouvoir un peu répondre à Monsieur qui demandait le nombre de voyageurs, car j'ai vécu 15 ans à Paris. J'avais une évolution de carrière assez importante, travaillant dans la mode internationale, avec des gens que vous voyez tout le temps dans les magazines. Un jour, j'en ai eu assez et je me suis demandé où je pourrais bien vivre. Je viens d'avoir 40 ans et j'ai encore de nombreux amis sur Paris, je peux vous jurer que compte tenu de l'évolution de la vie et de l'économie, vivre à

Paris devient un enfer. 8500 € du mètre carré, je vous laisse imaginer combien il faut gagner par mois pour s'acheter un appartement.

Effectivement, pour moi, Le Havre est une place importante, et encore une fois peut démontrer, pas seulement en France mais au monde entier, que c'est une place unique de par son architecture, elle est quand même classée patrimoine mondial de l'Unesco. Il faudrait quand même maintenant arrêter de critiquer le havre. Je l'entends encore, et dernièrement je l'ai entendu de la part d'une personne de l'Office de tourisme de Deauville, qui répondait à des Anglais lui demandant quelle était la ville en face, et pour résumer : « n'y allez pas, ça pue, c'est moche, il n'y a que des industries et les gens sont tous idiots ». On est quand même en 2011, et je pense qu'il faut quand même évoluer. Je pense effectivement qu'une ligne à grande vitesse peut faire évoluer les choses.

Pour répondre à Monsieur, quand je faisais les allers et retours en train, car j'aimais bien venir passer des week-ends au Havre, ce qui faisait d'ailleurs rager les Parisiens qui ne comprenaient pas l'intérêt que je pouvais manifester pour cette ville, 70 à 75 % du train étaient vides après Rouen. Si Le Havre se rapproche de Paris à 1 h 10, effectivement les gens de Rouen vont pouvoir s'inquiéter. Avec tout le potentiel du Havre, et beaucoup de gens de ma génération sont fiers d'habiter dans cette ville et ont envie qu'elle évolue positivement. Effectivement, il n'y aura plus 70 % des voyageurs qui descendront à Rouen, mais peut-être 40 %, le reste allant au Havre. L'activité économique s'y développera.

Vous pouvez dire non Monsieur, mais j'en suis persuadé et je peux vous le démontrer.

(Commentaires dans la salle hors micro).

Olivier GUÉRIN : S'il vous plait, ce n'est pas un dialogue à deux, laissez Monsieur terminer.

Vincent RUSTUEL : Le débat immobilier, c'est autre chose. Plein de gens de Paris cherchent à s'installer, Paris s'élargit de plus en plus. Même les gens qui habitent la banlieue parisienne parfois mettent 1 h 30 voire 1 h 45 en voiture, car les trains sont très mal desservis, pour aller travailler. Ils sont dans les bouchons tous les jours, donc ils cherchent des endroits...

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît !

Vincent RUSTUEL : Plus ou moins proche de Paris, à Nantes, à Rennes, ils préfèrent prendre un TGV et s'installer dans des villes où il fait bon vivre, où il y a des infrastructures, des entreprises et du potentiel pour faire évoluer une ville.

Je pense qu'une ligne à grande vitesse, quel que soit le trajet, même si les coûts paraissent exorbitants, est vitale pour une ville. Quelles que soient nos opinions politiques, il est grand temps que l'on se mette d'accord sur un point et que l'on soit fier d'habiter dans cette ville, et qu'on la fasse évoluer positivement.

Sylvie BARBIER, présidente de Haute-Normandie nature environnement : J'ai assisté à la réunion de Rouen et celle de Caen, je vous invite à lire les propos que j'ai tenus sur les verbatims. Aujourd'hui, je soulignerai deux choses. D'une part, on semble considérer comme allant de soi les projections, donc les conceptions économiques, sur lesquelles sont basés la proposition de la ligne nouvelle et aussi un certain nombre d'autres projets de développement. Nous avons tendance à penser que si l'on veut tenir compte réellement de ce qui n'est pas ultérieur, mais qui commence sérieusement à se dessiner, c'est-à-dire une crise à la fois écologique et économique mondiale, il faut peut-être revoir ces projections et ces conceptions de l'avenir, surtout dans une région où la plus grande partie de l'économie est basée sur le pétrole, directement ou indirectement, via la voiture, la chimie, etc.

Il est vrai que la Normandie qui a été en pointe, a été une des premières desservies par le train. Ne peut-on pas devenir une région en pointe sur une autre conception de l'économie et du mode de vivre ensemble, et en particulier non plus se considérer comme ayant à toujours grossir, et nous venons d'entendre les inconvénients d'habiter dans une ville hyper centralisée, mais redonner aux territoires un rôle beaucoup plus important qui tient à une irrigation beaucoup plus fine de ces territoires, en respectant à la fois la nature, les espaces agricoles et aussi en maillant beaucoup plus finement les possibilités d'aller d'un endroit à un autre, afin d'aboutir à ce que la voiture n'apparaisse plus comme étant incontournable, mais aussi à ce que l'activité économique soit basée sur un tissu économique beaucoup plus diversifié.

Je ne vais pas développer, mais nous souhaiterions - et nous l'avons déjà dit plusieurs fois - que cette orientation soit davantage prise en compte. Sinon, et on commence à le voir, on risque de faire de super projets qui vont aller contre le mur de la réalité.

De questions sur le document produit par RFF et ce qui a été dit à Caen. J'ai peut-être mal entendu, mais il m'a semblé que, en réponse à une question, sur le passage du fret dans l'hypothèse C, sous le tunnel supposé de franchissement de la Seine, il n'était plus envisagé pour des questions de sécurité, de pente, etc., que ce serait seulement pour les voyageurs. Or, tout à l'heure, nous avons entendu une autre option. J'ai peut-être mal entendu, mais j'aimerais bien une précision.

Par ailleurs, page 110 du document, figurent quatre cartes reflétant divers scénarii. Jusque dans « l'hypothèse intéressante », c'est-à-dire avec LNPN et avec Serqueux – Gisors pour le fret, entre Le Havre et Motteville, on est quand même en orange, à savoir serré, trop juste. Donc, il faut étudier une autre alternative que de se centrer sur une évacuation essentiellement ferroviaire. Pour le fret, le fluvio-maritime, c'est-à-dire à la fois le fluvial et les dessertes d'autres ports qui serviraient ensuite de réamorçage vers le ferroviaire, devrait être davantage intégré dans la recherche.

Olivier GUÉRIN : Donc, quelques questions !

Jean-Damien PONCET : Nous avons chiffré un scénario C avec un tunnel mixte et nous avons cherché à regarder ce que cela donnerait si le tunnel n'était pas mixte. Si le tunnel n'était que voyageur, on économise quand même 600 millions d'euros. Cette somme représente l'ordre de grandeur de l'investissement sur Port 2000. Je ne suis pas le premier à le dire, mais mettre le même ordre de grandeur, que l'investissement complet du port, pour faire un débouché vers le sud paraît déjà un peu intrigant. D'autant plus que vous avez vous-même apporté une solution alternative. Avec les fluvio-maritimes, on ne va pas descendre dans le sud. À partir de cette amorce, je voudrais évoquer le fait que l'on peut commencer à déplacer la marchandise avec un certain mode, puis ensuite en prendre un autre. Certes, il y a des surcoûts d'exploitation, de transfert de charges, mais quand on les compare avec un montant d'investissement d'infrastructures de 600 millions d'euros, cela permet quand même « de voir venir ».

Autre exemple, si l'on ne fait pas partir la marchandise en fluvio-maritime, on peut la faire partir par la mer, s'il s'agit d'aller vers le sud-ouest, pourquoi descendre des conteneurs à terre au Havre pour leur faire prendre un tunnel à 600 millions d'euros, alors qu'on pourrait les remettre sur un bateau pour aller dans un port secondaire sous forme de cabotage avec des navires adaptés. On avait un représentant de la profession qui sait ce que signifie le transbordement.

Effectivement, on peut valablement examiner la solution du tunnel sous fluvial, si toutefois on se dirigeait vers ce scénario qui par ailleurs continuerait quand même toujours à coûter sensiblement plus cher, pour les raisons que Philippe a explicitées.

Concernant les cartes page 110, on est orange quand on a une réserve de capacités de 40 %. En réalité, si l'on est à 62 % ou 95 % de la capacité totale, on est orange. Dans le cadre de la carte en question, on est plus près des 62 %. Pourquoi avoir représenté ces couleurs en fonction d'une réserve de capacités aussi importante ? Dans cette réflexion sur le fret ferroviaire issu des ports, il y a beaucoup de marges d'incertitude, des marges sur la réalité de ce que sera le tonnage, la réalité de ce que seront les trains pour transporter la part modale, ce que seront les trains pour transporter des conteneurs, qui peuvent être plus ou moins longs. Il y a aussi des incertitudes sur les sillons disponibles, sachant qu'il y a en plus une opération un peu complexe qui permet de passer d'un besoin exprimé en nombre de trains à un besoin en nombre de sillons, et là on a de nouveau des coefficients qui sont de 1,3-1,5. Cela est compliqué.

Les sillons disponibles dépendent de la manière dont on entretient le réseau. Il y a tellement de paramètres que l'on a fait un calcul avec une marge de sécurité importante. Je crois qu'il n'y a pas de souci à se faire sur la capacité de la section Le Havre – Mondeville à transporter les conteneurs du port du Havre. Il n'y a pas de doublons d'itinéraire. Il n'y a qu'une seule ligne, et à ce titre on peut effectivement s'interroger sur la fiabilité du système. En même temps, on doit constater quand même que globalement, depuis que cela existe, cela ne fonctionne pas mal.

Olivier GUÉRIN : Merci. Si j'ai bien compris, c'est le scénario C' qui est présenté maintenant.

Patrick DOMENGET, Le Havre : J'ai une expérience d'usager en tant que cadre ayant ouvert une agence au Havre dans le cadre de l'éolien. Je suis aussi historien, géographe.

Je vais essayer d'aller au-delà de Paris. Actuellement, c'est un véritable scandale, si je prends le TGV direct jusqu'à Lyon, le guichetier à la gare du Havre me conseille de changer à Paris, car c'est plus court. Ma question porte sur les liaisons province-province à partir du Havre. Ces trains à 250 km qui, prolongés au-delà de Paris, rouleraient sur des LGV à 300 Km/h. Met-on des TGV au départ ou ces trains-là ? Qu'est-il prévu par rapport à cela ? J'aime bien aller au-delà de Paris également, à Lille, à Strasbourg, à Lyon, à Montpellier, etc.

La correspondance de Saint-Lazare vers une autre gare est compliquée. Qu'on prenne le RER E ou la M14, on a une rupture de charge très importante. On ne peut pas faire de quai à quai ? Qu'est-il prévu ?

Je suis ravi qu'il y ait un arrêt à Nanterre - La Défense. Sur l'aspect parisien aussi, j'ai une petite inquiétude également d'après ce que j'ai compris. On aura le prolongement du RER E, qui vient s'ajouter à tout ce que l'on a dit, je ne reviens pas sur tous les problèmes du Mantois. Sur Rouen, quelle que soit la gare choisie, j'avoue que j'ai du mal à voir comment on n'arrive pas à un cul-de-sac, ou avec une nécessité de franchir à nouveau la Seine dans le cadre de Saint-Sever. Comment régler ce problème ?

Sur la dernière partie, je ne trouve pas que le doublement de la ligne actuelle soit la meilleure solution. Il faut évidemment renforcer les lignes actuelles. J'ai cru entendre parler de problèmes de viaduc provoquant un ralentissement, il faudrait régler ce point. Concernant l'option C, qui rapprocherait de Caen, je trouve très intéressant qu'il y ait un passage ferroviaire sur la basse Seine, plutôt que d'avoir une multitude de passages routiers ; ce serait un beau symbole.

Après, il y a évidemment toutes les questions de coût. Je pense que ce n'est pas suffisamment détaillé sur le gain obtenu (1 h 15 ou 1 h 30), peu importe, tout s'étudie et aussi évidemment le gain en aménagement du territoire. Voilà toute une série de questions, il y en a d'autres évidemment sur les aspects environnementaux aussi. J'ai réussi à tenir moins de trois minutes !

Olivier GUÉRIN : Merci. Vos questions sont effectivement nombreuses. Je rappelle encore une fois qu'il y aura une réunion sur l'aménagement du territoire, qui sera diffusée en direct sur Internet le 13 décembre à Caen.

Les TGV inter secteurs ou les liaisons internes à Paris entre la ligne nouvelle et RER ?

Jean-Damien PONCET : Il existe des TGV inter secteurs, comme vous l'avez dit, et on vous les a même déconseillés. Cela a vocation à se développer, d'abord avec la ligne nouvelle Paris-Normandie, et le fait que l'on ait un gain de temps sur la section entre la Normandie et Paris va rendre plus attractifs les parcours d'ensemble par le train. Par conséquent, pour les opérateurs, il y a fort à parier, là où aujourd'hui car la ligne n'est pas très performante, on a connu un échec avec Le Havre – Strasbourg, demain cette ligne pourrait devenir « solvable ». Si cette ligne ou d'autres destinations étaient faites avec des trains à grande vitesse classiques, ceux qui vont à 300 ou 320 Km/h sur le reste du réseau rouleraient à 250 km/h sur la partie normande.

Le principal intérêt de la ligne nouvelle Paris-Normandie sur l'inter secteur porte plutôt sur le fait d'accéder rapidement à la gare inter secteur de Roissy. Le dispositif prévu pour cela est fondé sur la gare à La Défense, que vous avez également citée. A La Défense, les voyageurs normands pourront prendre le métro automatique du Grand Paris, projet dans des échéances comparables. Cela fait une rupture de charge, en revanche cela offre une fréquence très élevée.

Globalement, tout voyageur qui descend d'un train normand trouve dans les minutes qui suivent un métro automatique pour aller à Roissy. A Roissy, on trouve un grand nombre de destinations vers d'autres régions. L'intérêt de passer par l'Ile-de-France en toute hypothèse, comme on le disait pour les marchandises, consiste à massifier. Si l'on cherchait, comme quelqu'un l'a suggéré, à améliorer les liaisons directes entre une ville de province, telle que Le Havre par exemple et une autre ville de province, en rebondissant sur la question de Monsieur, on s'apercevrait qu'il y a très peu de monde. On est obligé de procéder là aussi, en analogie avec les systèmes de transbordement portuaire par le système des hubs, qu'on voit partout dans les aéroports aussi. On densifie vers un point, et là on a tout un choix de destinations possibles, moyennant toutefois une rupture de charge.

Olivier GUÉRIN : La traversée de la Seine à Rouen ?

Jean-Damien PONCET : La localisation de la gare à Saint-Sever implique effectivement la traversée de la Seine à Rouen pour poursuivre vers Yvetot.

Philippe ADAM : Cette image soumet au débat deux hypothèses sur Rouen, la gare de Sotteville à droite et la gare Saint-Sever à gauche. Donc, dans les deux cas, un prolongement vers Le Havre. A la gare de Sotteville, on est obligé du fait du contexte urbain d'utiliser la ligne existante sur une partie importante du trajet. Ainsi, le temps de trajet Rouen – Le Havre est sensiblement plus important.

Quand on est à Rouen, on a une traversée de la Seine immédiatement après la gare, et ensuite le long de l'autoroute vers Le Havre. Il n'est pas question de cul-de-sac, on est bien sur une ligne traversante à créer permettant d'aller, comme souhaité, au Havre rapidement.

Jean-Pierre VAUTIER, Le Havre : Une question très courte, quelle échéance pour l'inauguration après le choix de l'un ou l'autre parcours ? Je rappellerai que lorsque nous avons tracé le canal central maritime, on parlait déjà de la jonction avec Tancarville.

Olivier GUÉRIN : Question précise, une réponse précise.

Jean-Damien PONCET : 2017.

Jean-Pierre VAUTIER : Je crains que ce ne soit 2027.

Jean-Damien PONCET : On peut avoir une déclaration d'utilité publique avant 2017, ce qui veut dire que l'on peut faire des travaux avant 2017. On parlait de phasage tout à l'heure, je ne dirai pas que l'on aura fait toute la ligne avant 2017, mais il est possible que des choses significatives aient été réalisées à cette date. Ceci dit, on n'a pas exploré toutes les possibilités de comprimer les calendriers. Mais, il serait imprudent de comprimer certains délais à l'excès, notamment en matière d'études. En matière de procédures administratives, il me semble qu'il y a un certain nombre de gisements. Je ne dis pas qu'il est facile d'intervenir là-dessus, mais ce n'est pas complètement impossible.

Olivier GUÉRIN : On a parlé d'un autre projet Éole (prolongation du RER E à l'ouest). Comment les deux projets peuvent-ils se combiner ?

Jean-Damien PONCET : Quelqu'un a exprimé l'inquiétude qu'Éole encombre encore un peu plus les lignes actuelles. Le but d'Éole est au contraire d'améliorer la situation. Philippe a déjà dit qu'avec des aménagements du réseau actuel, on pourrait à 16 sillons au lieu de 14. Les trains d'Éole vont remplacer des trains actuels Transilien. Ce ne sont pas véritablement des trains supplémentaires. Le gros intérêt d'Éole par rapport au projet LNPN est qu'il va commencer par libérer de la capacité à Saint-Lazare. Les trains Transilien qui seront remplacés par Éole aujourd'hui sont sur les quais de Saint-Lazare, alors qu'Éole étant le prolongement du RER E déjà existant va partir de la gare Haussmann Saint-Lazare, c'est-à-dire la gare souterraine. Éole est une condition pour un bon développement de la LNPN.

Entre la phase Éole et la phase LNPN, la situation des trains normands sur la partie commune sera nettement améliorée par rapport à aujourd'hui.

Laurent LOGIOU, conseiller municipal du Havre et vice-président du conseil régional de Haute-Normandie : En l'état actuel du débat, beaucoup de choses très justes ont été dites. Je voudrais essayer d'éclairer certaines personnes en évoquant mon expérience d'usagers. Travaillant sur Rouen, je le prends quasi quotidiennement.

Lorsque les TER ont été passés à la région, et peut-être que la personne de la SNCF pourra le confirmer, on a augmenté de plus de 30 % le nombre de voyageurs. Pour répondre à la question précédente, justement du fait que le pétrole ne sera pas forcément toujours utilisé dans les années à venir, il y aura de plus en plus de personnes qui prendront le train, incontestablement. La qualité et la vitesse de ces trains vont jouer.

Objectivement, quand vous prenez le train en revenant de Rouen aux heures de pointe, des usagers sont debout. Il est absolument évident que pour cette région il faut améliorer les transports actuels. L'idée d'une ligne nouvelle est, à mon avis, en termes de perspectives quelque chose de positif.

Avant de revenir sur le fret, je voudrais poser une question. On a parlé de l'échéance et vous avez été un peu évasif tout de même. 2017, ce ne sera pas la fin. Je pense qu'il faut en effet avoir un projet global, s'il est financé, mais il y aura un phasage. Dans les études que vous avez faites, vous avez parlé de déblocage, il y aura bien un endroit où l'on commencera. Pouvez-vous aller plus loin ?

Parler d'endroits où l'on commence, et pas forcément abandonner l'idée de la ligne complète, mais c'est réussir à avancer. En effet, pour le port du Havre et le port de Rouen, le fret est indispensable. On est en train d'investir sur une plate-forme multimodale, sur Serqueux – Gisors. Automatiquement, le fret ne pourra pas à un moment ou un autre, si l'économie repart, si le développement se fait comme on l'espère tout ne pourra pas passer par la gare de Rouen actuelle. Elle est saturée. Donc, le déblocage devra se faire à Rouen et au Mantois. Je suis désolé de le dire, je pense que l'on ne peut pas avancer sur ce projet global si à un

moment donné on ne prend pas des décisions rapides de débloquent ces deux endroits. Cela ne veut pas dire que le reste ne peut pas être fait, mais il faudra à un moment donné, car il faut là aussi voir le réalisme économique, travailler là-dessus, c'est-à-dire permettre le déblocage du Mantois et permettre que le fret passe en changeant le lieu de la gare de Rouen.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Vincent PICHOU, SNCF Géodis : Je voudrais apporter la vision de l'opérateur ferroviaire que nous sommes par rapport au service que nous souhaitons rendre à nos clients. Nous sommes un opérateur ferroviaire très actif, notamment sur les grands ports maritimes, parmi d'autres modes de transport. Je voudrais relever ce qui nous semble extrêmement important dans le cadre de ce débat relatif au fret sur la ligne nouvelle Paris-Normandie. Les enjeux immédiats, puisque dans les mois à venir nous aurons des difficultés énormes à faire passer des trains depuis Le Havre, depuis Rouen vers l'Île-de-France et au-delà, avec les différents travaux qui se préparent. Les enjeux les plus immédiats et probablement les plus structurants portent bien sur cette liaison pour desservir non pas seulement des ports à Paris, mais probablement sur l'île de France, l'ensemble du dispositif logistique francilien, et aller au-delà.

Ces sujets ont déjà été travaillés, évalués, commentés, notamment dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire qui prévoit un certain nombre d'investissements dans des infrastructures structurantes en France pour le fret. Nous soutenons avec beaucoup de conviction ces sujets d'amélioration de l'itinéraire depuis les grands ports maritimes vers l'Île-de-France, et au-delà, avec simplement l'expression d'une certaine urgence. Ce sont des itinéraires où il faudra faire vite quelque chose. Le transport combiné se trouve dans une situation extrêmement difficile. Le besoin que nous exprimons aujourd'hui pour répondre aux demandes de nos clients, n'est pas seulement un itinéraire, mais probablement d'un axe performant entre les grands ports maritimes et la grande ceinture ferroviaire francilienne, de façon à ouvrir l'ensemble du dispositif francilien, et à aller au-delà vers le Sud notamment. Cet axe serait composé autant que possible de l'itinéraire actuel, si l'on peut dégager des capacités pour le fret, telles que l'augmentation des trafics qui se présente, d'un itinéraire complémentaire via Serqueux – Gisors, un itinéraire que nous souhaitons (opérateur ferroviaire) performant. Seule cette performance nous permettra de nous positionner (nous et nos confrères d'ailleurs) par rapport au transport routier.

Nous sommes complémentaires bien évidemment du fluvial également qui a toute sa place. Nous avons besoin de cet itinéraire, de cet axe performant, qui doit permettre de faire circuler des trains longs, qui doit permettre également d'être avec un raccordement direct et une électrification. Nous souhaitons vraiment insister sur ce point.

Olivier GUÉRIN : Merci. Sur le phasage qui a été proposé, de nouveau sur le fret, avez-vous des observations ?

Jean-Damien PONCET : Pas spécialement des observations, il y a effectivement une notion de déblocage. Il y a probablement un ordre dans lequel les choses doivent être faites, si le projet devait être phasé. En admettant qu'il se fasse une seule traite, il est probable qu'il faille commencer par débloquent, comme on l'a déjà dit. Ces questions seront à nouveau au centre des discussions sur le financement du projet.

Les préoccupations que vous exprimez sur le fret sont aussi les nôtres. Les solutions, notamment par Serqueux – Gisors, sont en cours de mise en place. Cette opération Serqueux – Gisors doit se dérouler en deux étapes, avec d'abord une étape de modernisation et une étape d'électrification, l'ensemble devant être mis en service vraisemblablement avant 2020.

Olivier GUÉRIN : Merci

Madeleine BROCARD, Le Havre universitaire : Un certain nombre de géographes des universités de Caen, Rouen et Le Havre vont aussi déposer un cahier d'acteurs. Nous pensons aussi que c'est un projet de territoire qui doit être développé. Comme il a été dit tout à l'heure, les relations entre les trois villes de Caen, Rouen et Le Havre sont avec, dans le cadre d'une unification de la Normandie, un outil nécessaire au développement de la Normandie.

Je voudrais poser une question : en quoi la localisation de la gare de Rouen est-elle d'un intérêt majeur ? On a compris que la gare est saturée, mais ne pourrait-on pas aussi aller plus au sud, puisqu'il y a un métro à Rouen, de façon à ce qu'un scénario C moins coûteux puisse être envisagé ?

Olivier GUÉRIN : Merci. La question sera plus précisément débattue à Rouen sur la situation de cette nouvelle gare. Pour l'instant, il y a deux propositions et vous en évoquez ici une troisième. Pouvez-vous donner quelques indications sur les études qui avaient été faites préalablement, la concertation ?

Philippe ADAM : Effectivement, il avait résulté de la précédente concertation la nécessité de la centralité. Celle-ci est aussi nécessaire aux Rouennais qu'aux Havrais qui ont des relations avec Rouen. Vous avez cité la constitution d'une métropole normande (rouennaise, havraise, caennaise). Sur les deux scénarios que nous avons à Rouen, une gare centrale et une gare plus excentrée, on s'aperçoit que sur cette dernière, le temps du centre à centre du Havre à Rouen est identique à l'actuelle si l'on est à Sotteville. Si vous placez la gare plus au sud, vous aurez un temps entre Rouen et Le Havre qui sera supérieur au temps actuel. Du point de vue de la métropole normande que vous évoquez, la question de la centralité de la gare de Rouen est extrêmement importante. On pourra y revenir à Rouen plus précisément.

Olivier GUÉRIN : une question écrite.

Jean-Philippe BLOCH : Une question de Roger Smadja : *Que comptez-vous faire pour réinstaller une gare de marchandises diverses au Havre, indispensable pour le commerce, les PME et l'environnement havrais, puisque cela ferait baisser l'utilisation des camions ?*

Jean-Damien PONCET : Je ne suis pas sûr qu'il y ait vraiment un intérêt à réinstaller une gare de marchandises diverses, si les opérateurs de logistique ou de distribution souhaitent réaliser des trains au Havre qui soient autres que les trains massifiés du dispositif portuaire, pour lequel il y a beaucoup de gens qui s'en occupent et cela va très bien fonctionner. Si l'on parle d'autre chose, je pense qu'il existe encore pas mal d'installations ferroviaires sur Le Havre permettant de faire plein de choses. Je n'ai pas bien compris le concept, mais si cette gare n'existe pas, c'est qu'aujourd'hui il n'y a pas de demande et qu'elle ne servirait à rien. Je fais le pari que si une demande apparaissait, aussi bien RFF que la SNCF, même si celle-ci est dans le champ de la concurrence, on s'arrangerait pour que les choses puissent exister.

Une nouvelle fois, il ne faut pas parler des infrastructures, ni des équipements avant de parler des projets économiques qui sont derrière. Si le projet économique est bon, les choses peuvent très bien suivre.

Olivier GUÉRIN : d'autres questions ?

Claude GOULEY, Conseiller municipal de Fécamp : Nous trouvons que cette ligne Paris-Normandie est très importante pour la région, mais l'arrière-pays a besoin de se développer en même temps que l'axe de la Seine. Cette ligne remettra-t-elle en cause les dessertes ferroviaires de la ville de Fécamp (20 000 habitants) ?

Olivier GUÉRIN : Merci. Une question précise !

Jean-Damien PONCET : D'une façon générale, je saisis la question pour rappeler que dans le budget de RFF, les investissements ne sont pas en concurrence avec la maintenance ou avec le renouvellement. La part de financement de RFF est la contrepartie des futurs péages que RFF encaissera sur les infrastructures nouvelles. Par conséquent, cela ne touche pas à ses capacités de renouvellement et de maintenance. Dans le budget de RFF, le renouvellement des lignes représente encore deux fois plus chaque année que les investissements dans les voies nouvelles.

De la même manière, il ne faut pas imaginer que le projet de ligne nouvelle amène plus de trains sur certains tronçons majeurs et moins de trains sur les autres. Ce n'est pas du tout cela et ce n'est même pas dépendant, je pense que c'est le raisonnement inverse. À partir du moment où vous avez un système performant, le mode ferroviaire dans son ensemble devient plus compétitif, y compris les tronçons extrémités deviennent eux-mêmes plus intéressants. Il sera plus intéressant de prendre le train à Fécamp pour aller à Paris que cela ne l'est aujourd'hui. Par conséquent, plus de voyageurs prendront le train à Fécamp pour aller jusqu'à Bréauté, et ensuite avec une correspondance qui peut se faire soit là, soit éventuellement à Rouen (je n'ai pas tous les schémas de desserte en tête).

On propose un changement de dimension. Normalement, si le système prend, il y aura plus de trains partout, y compris sur Fécamp.

Olivier GUÉRIN : Merci, la dernière intervention.

Patrick LE CERF, Secrétaire général de la compagnie d'assurances Groupama transport : Le siège est au Havre et la maison-mère est à Paris. Je fais partie des 1,2 ou 1,4 million de clients de la ligne Le Havre-Paris, heureusement pas tous les jours, une fois par semaine en moyenne. Je ne vais pas vous parler de mes souvenirs de voyageurs, et pourtant il y aurait beaucoup à dire.

Je vais vous parler de mes collègues parisiens. Si je suis comme beaucoup d'autres clients de cette ligne, c'est parce que lorsque l'on a des relations d'affaires avec Paris, que ce soit un siège social, une maison-mère ou des clients, ce sont plutôt les Havrais qui se déplacent à Paris. C'est beaucoup plus simple pour les Parisiens d'accueillir des Havrais dans la journée qui font l'aller et retour, que l'inverse. Les Parisiens ne partent pas de Saint-Lazare, ils ont un long pré acheminement entre leur domicile et la gare Saint-Lazare au préalable.

Très souvent, on se sent très seul le soir après Rouen dans cette ligne Paris – Le Havre. Or, pourtant quand on réussit à inverser la tendance et qu'on réussit à tenir des réunions ou des rencontres au Havre, les Parisiens sont ravis. Nous sommes en 2011, et de nombreux Parisiens ne sont encore jamais venus au Havre ou alors une fois quand ils étaient jeunes pour venir voir le France. Ce serait sympathique que cette espèce soit en voie d'extinction, et qu'ils viennent plus souvent. Quand ils viennent, ils apprécient, ils ont envie de revenir et parfois ils ont envie de rester.

Autre témoignage, en tant qu'employeur, malheureusement, on s'aperçoit que Le Havre a plus de 2 h de Paris par le train n'est pas bien positionné, lorsqu'il y a des projets d'implantation de nouveaux services, de nouvelles branches d'activités (tertiaire essentiellement), de plates-formes. Il y a encore très peu de temps, on a regardé un projet d'implantation d'une plate-forme, Le Havre était plutôt bien placé, on avait plutôt la cote, car on a bonne réputation. Or, dans le cahier des charges, il fallait être à moins d'une heure et demie de Paris. Evidemment, on n'est pas passé.

Je n'avais pas prévu d'intervenir ce soir, mais j'abonde dans le sens des propos tenus par M. RUSTUEL tout à l'heure concernant son témoignage sur l'attractivité, pas uniquement touristique, du Havre comme bassin d'emploi potentiel pour nos amis parisiens sous forme de complémentarité.

Olivier GUÉRIN : Merci. C'était un témoignage pour conclure cette réunion. Je vous remercie de votre présence. Nous tiendrons une prochaine réunion ici sur le fret le 10 janvier.

Notre prochaine réunion se tiendra à Mantes-la-Jolie mardi 18 octobre.

Bonne soirée.

(Fin à 22 heures)