

DEBAT PUBLIC
PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE
PARIS-NORMANDIE

Réunion publique locale
Evreux, le 20 octobre 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, Président
- Jean-Philippe BLOCH,
- Marie-Françoise CORNIETI,
- Pierre-Gérard MERLETTE,
- Dominique SIMON.

Maîtrise d'ouvrage

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

(Début de la réunion à 19h10)

Mot d'accueil de la localité hôte du débat public

Michel CHAMPREDON, Maire d'Evreux, est satisfait que l'agglomération du Grand Evreux soit retenue au titre des sites crédibles pour accueillir ce futur embranchement SNCF Paris-Le Havre, Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg. L'agglomération du Grand Evreux est en plein développement économique. Le scénario B trouve ses justifications dans un certain nombre d'atouts.

Présentation du débat public

Jean-Philippe BLOCH, membre de la Commission particulière du débat public, anime cette cinquième réunion du débat public, qui se déroulera du 3 octobre 2011 au 3 février 2012. Il indique que la CPDP est indépendante du maître d'ouvrage et neutre. A aucun moment du débat, elle ne donnera d'avis sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Ce débat public porte sur l'opportunité du projet (faut-il le réaliser ou non ?), ses objectifs et ses caractéristiques. Dans les deux mois suivant la clôture du débat, la commission rédige un compte-rendu. Le maître d'ouvrage décide ensuite des suites qu'il donne au projet (poursuite, modification ou abandon...).

Présentation du projet

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission ligne nouvelle Paris-Normandie à RFF, après avoir rappelé le rôle de RFF, souligne l'intérêt marqué et l'implication de l'agglomération d'Evreux vis-à-vis du projet de LNPN.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la mission ligne nouvelle Paris-Normandie à RFF, expose la situation actuelle du réseau ferroviaire entre Paris et la Normandie (saturation du réseau entre Paris et Mantes, ponctualité des trains perturbée, plafonnement des vitesses).

Jean-Damien PONCET indique qu'en 2009, un Comité de pilotage composé des grandes collectivités et du monde économique a fait l'inventaire des besoins et des objectifs que l'on

pouvait assigner à un projet de développement ferroviaire ambitieux entre Paris et la Normandie.

Quelques exemples de réflexions conduites par ce Comité de pilotage sont présentés :

- Quelles interactions entre le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie et les transports franciliens ?
- Quels moyens de déplacement pour soutenir les coopérations entre les grandes villes normandes ?
- Quelles réponses pour les nombreuses villes moyennes, voire même petites villes, qui ont aussi des besoins en termes d'accès à l'Ile-de-France, mais aussi aux chefs-lieux régionaux ?
- Quelles perspectives et marges de développement pour les Transport Express Régionaux autour des métropoles régionales ?

Le Comité de pilotage a donc balayé l'ensemble de ces besoins et produit un cahier des charges en quatre objectifs : objectifs de desserte, objectifs de qualité de service, objectifs de temps de parcours, objectifs pour le fret ferroviaire. La solution, selon RFF, permettant d'atteindre les objectifs définis, consiste à réorganiser le réseau autour d'une ligne nouvelle.

Philippe ADAM spécifie que les scénarios proposés devaient répondre à trois prérequis : inscrire le projet dans son environnement, séparer les trains normands et les trains franciliens en Ile-de-France, la circulation du fret (notamment la remise en service de la ligne entre Serqueux et Gisors).

Les trains vers Evreux continueront de partir de Paris Saint-Lazare, et pourront desservir une gare nouvelle à Nanterre – La Défense. Trois scénarios d'options de passage permettent la desserte d'une autre gare nouvelle située dans la zone d'Achères et un quatrième scénario plus au sud. Un contournement de Mantes est prévu.

Trois scénarios sont présentés en Normandie :

- Scénario A (6,5 milliards d'euros) : tracé relativement direct vers Rouen, puis sur le plateau de Caux vers le Havre ; bifurcation vers Caen au niveau de Louviers – Val-de-Reuil et une antenne vers Evreux permettant des trains Paris-Evreux et au-delà ainsi que des relations entre Rouen et Evreux.
- Scénario B (6,3 milliards d'euros) infléchissement de la ligne et rapprochement d'Évreux, zone où se fait la bifurcation, avec vers le nord jusqu'à Rouen, puis Le Havre, par le Plateau de Caux ; et vers l'ouest, vers Caen, avec l'emprunt d'une partie de la ligne actuelle.
- Scénario C (9,5 milliards d'euros) : la bifurcation se situe au-delà de Rouen, avec vers Le Havre une branche qui traverse l'estuaire par un tunnel.

Principales caractéristiques du projet :

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

- Coût du projet : 10,7 à 14,9 milliards d'euros.

Caractéristiques spécifiques à Evreux :

Scénario A :

- Bifurcation entre les deux branches proche de Rouen
- Performance sur les temps de parcours depuis Paris et entre Caen et Rouen
- Gare centrale à Louviers
- Desserte d'Évreux effectuée par un raccordement (42 mn depuis Paris)
- Option de passage le long de l'autoroute A13

Scénario B :

- Passage au plus près d'Évreux
- Gare centrale à Louviers – Val-de-Reuil
- Desserte d'Évreux (si gare nouvelle : 33 mn depuis Paris ; si gare actuelle : 40 mn depuis Paris et poursuite sur ligne actuelle vers la Basse Normandie)
- Impact environnemental plus important, mais évite une ligne nouvelle Bernay-Lisieux

Jean-Damien PONCET insiste sur le fait que le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie répond à deux grandes ambitions : contribuer au développement des territoires en améliorant leur accessibilité grâce à des temps de parcours réduits, et répondre aux besoins de déplacements des usagers du quotidien dans un contexte où les énergies risquent de subir de fortes pressions.

Echanges avec le public

François BOUILLON, Évreux, en tant qu'abonné de la ligne Paris-Évreux, réclame de séparer d'urgence les trains normands des trains franciliens. Les Normands souhaitent avoir une liaison correcte entre Évreux et Rouen, satisfaite par le scénario B et entre Caen et Rouen, satisfaite par le scénario A. N'y aurait-il pas un quatrième scénario qui serait la synthèse intelligente des scénarios A et B ?

Jean-Michel COSTASEQUE, Dirigeant de Société, s'exprime au nom de l'association Eure Normandie Plus. L'objectif de cette association est de se mobiliser pour le projet LNPN, qui représente une opportunité économique pour la région, et plus particulièrement pour le scénario B qui représente de nombreux avantages environnementaux et un coût moins élevé que les deux autres. Comment la maîtrise d'ouvrage a-t-elle évalué le potentiel économique des différents scénarios proposés ?

Philippe ADAM confirme que la première phase de séparation des trains normands des trains franciliens va démarrer avec le projet de prolongement du RER E à l'Ouest en désaturant la gare Paris Saint-Lazare

Jean-Damien PONCET indique que RFF étudie un scénario de synthèse entre le scénario A et le scénario B ressemblant au scénario B mais avec un triangle de bifurcation vers Caen plus près d'Évreux. Les implications environnementales et fonctionnelles doivent être étudiées.

La maîtrise d'ouvrage a réalisé une étude socioéconomique. Mais, elle n'est pas en mesure d'évaluer un potentiel de développement économique qui est de la compétence des collectivités territoriales et des acteurs économiques locaux.

Olivier GUÉRIN demande quelles sont les différences entre les scénarios A et B au regard de cette évaluation socioéconomique ?

Philippe ADAM précise que le scénario B apparaît légèrement pénalisant en temps de parcours.

Jérôme BOURLET, Conseiller Régional Europe Écologie Les Verts, se déclare pour un phasage du projet, la réalisation du projet entre Mante et Paris et la gare Rive gauche à Rouen puis l'amélioration du réseau existant, puisqu'il existe encore de la marge de flux de passage sur les sections Rouen-Mantes et Rouen-Le Havre. Cette solution a l'avantage d'être beaucoup moins onéreuse.

Le projet doit-il répondre à une cible d'utilisateurs ou à un investissement permettant à l'ensemble des collectivités d'agir sur le facteur 4 de réduction des émissions de gaz à effet de serre ?

Quelle sera la clé de financement de ce projet ? Les compétences des collectivités territoriales dans ce domaine se limitent à financer les déplacements de proximité et non un projet national.

Laurent SARFATI, Chef d'entreprise, Sud de l'Eure, met en exergue les déplacements professionnels dans le sens Paris-province. La LNPN les rendra-t-elle possible dans les mêmes conditions que dans le sens province-Paris ?

Olivier GUÉRIN confirme qu'une expertise complémentaire a été demandée par le Groupe Europe Écologie les Verts sur l'amélioration des voies existantes (temps de parcours, capacité de la ligne), dont les résultats devraient être communiqués lors d'une réunion publique de janvier.

Jean-Damien PONCET précise qu'il n'y a pas beaucoup de trains permettant à des Parisiens de travailler en Normandie peut-être parce que la demande n'est pas assez importante.

Didier JAUMET, Président Association Vernon Train de Vie, aimerait connaître les causes précises des retards et les flux de voyageurs par gare en direction de Paris. Il souligne que le temps de parcours avec la LNPN mentionné dans le dossier serait ramené de 43 mn à 39 mn. Or, c'est déjà le temps le parcours actuel.

Régis CHOPIN, Agriculteur, Président de la FDSEA de l'Eure (Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles), souligne que ce projet est consommateur de foncier et le foncier agricole est l'outil productif de centaines d'agriculteurs sur ce département. Les agriculteurs seront très vigilants. Quelles compensations seraient envisagées ?

Philippe ADAM explique les causes des retards : dysfonctionnements au niveau de l'infrastructure (environ 10%), saturation de l'infrastructure (retard d'un train provoquant en cascade le retard des autres trains empruntant la ligne). Une dissymétrie est constatée, le temps de parcours Paris-Vernon est de 39 mn le soir et 47 ou 48 mn le matin. Voilà pourquoi, le temps moyen de 43 minutes est indiqué pour décrire la situation actuelle dans le dossier du maître d'ouvrage.

Corinne ROECKLIN, RFF, explique que le processus de compensations sera établi, lorsque le projet sera plus avancé, en lien avec les acteurs concernés : Chambres d'agriculture, la FDSEA et les représentants de la profession agricole.

Jean-Baptiste GASTINNE, Conseiller municipal du Havre et Conseiller régional, insiste sur l'opportunité de ce projet de LNPN et son intérêt pour la Haute-Normandie.

Jean DUFROY, Vice-président du 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. Le coût de la LNPN doit s'inscrire dans une approche financière globale.

Bruno QUESTEL, Vice-président du Conseil Général de l'Eure en charge des investissements, estime que la ligne nouvelle sera un facteur essentiel de développement de la Normandie. Elle permettra à ce territoire de se brancher directement sur le réseau national et européen des TGV, sur les pôles aéroportuaires de Roissy et du site de La Défense. Il s'agit aussi d'améliorer la vie quotidienne des Eurois, de faciliter leurs déplacements domicile-travail et à ce titre, le doublement de la ligne entre Paris et Mantes est une priorité absolue pour garantir la fiabilité et la régularité. Pour le Conseil général de l'Eure, c'est le choix du scénario B qui s'impose.

Il existe un Commissariat Général chargé du Grand Paris. Quelles seront les articulations entre les conclusions du Commissariat Général sur le Grand Paris et le choix du scénario à venir ?

Jean-Damien PONCET précise que RFF est un établissement public de l'État, donc sous la tutelle d'un certain nombre de ministères. Le Commissariat Général est rattaché au Premier ministre et s'il demande à RFF de prendre sa décision très rapidement après la production du bilan de la CNDP, RFF s'exécutera.

Alain DUMONT, Association Halte au Train dans la Vallée, demande si l'on ne pourrait pas faire passer un train entre Évreux et Rouen par Serquigny ? Il n'y aurait que trois kilomètres de voies à créer pour environ 3 à 5 millions d'euros. De plus, il souhaite que le réseau existant soit amélioré.

Comment peut-on prévoir une ligne en monovoie par endroit avec toutes les contraintes que cela engendre ?

Jean-Damien PONCET précise que chaque année, entre 2008 et 2015, RFF consacre deux fois plus d'argent au renouvellement de son réseau qu'aux investissements dans les projets neufs.

Philippe ADAM indique qu'une réflexion est conduite pour remettre en service un train entre les deux capitales régionales, Evreux et Rouen, comme la réouverture de la ligne qui passe par la Vallée de l'Iton (1 heure de temps de parcours). Le temps de trajet en voiture entre ces deux villes étant de 45 mn environ

Concernant la définition de l'infrastructure nécessaire, parfois deux voies sont nécessaires et parfois une voie suffit sur des sections courtes. Des études plus fines permettront de définir les besoins exacts.

PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE « LE GRAND X D'ÉVREUX »

Marie-France BOUET présente une étude réalisée par le Cabinet Arte-Charpentier à la demande de la communauté d'agglomération d'Evreux. Cette étude soutient le scénario B complété par une branche vers le Sud, le tracé prenant alors la forme d'un X. Ce projet apparaît alors comme plus ambitieux tant sur le plan du transport de fret (céréales entre la Beauce et Rouen) que sur celui du renforcement des synergies et des complémentarités entre les régions normandes, le bassin parisien, mais aussi le Sud francilien (pôles de compétitivités).

Yves-Marie RIVEMALE, Médecin biologiste à Verneuil-sur-Avre, plébiscite le scénario B, le X à Évreux, avec cette ligne vers le sud, pour désenclaver le pays d'Avre, d'Eure et d'Iton, avec ses atouts nombreux : économiques, patrimoniaux, touristiques, culturels ne soit oublié.

Xavier CHARLES, Conseiller Général du Calvados, revient sur l'opportunité de la LNPN, qui permettrait de désaturer le réseau actuel et de dégager de nouvelles capacités. Elle offrirait de nouvelles perspectives sur l'ensemble du réseau ferroviaire du nord-ouest de la France et du

nord-ouest de l'Europe, via notamment La Défense, Roissy et le reste du réseau ferroviaire à grande vitesse. Ce projet doit s'inscrire dans le projet global d'aménagement de l'Axe Seine. Le Calvados préfère le scénario A, car il permet de relier le plus efficacement Rouen à Caen, et c'est un vrai enjeu en termes de coopération entre les capitales régionales.

Yves DEZELLUS, Directeur Général Adjoint Région Basse-Normandie demande si le rapport LECOMTE sera repris par RFF ?

Christophe BURCK, Co-président du CESE, demande si la base aérienne a besoin de toutes ces terres ? A-t-on posé la question au Ministère de la Défense ?

Selon Jean-Damien PONCET, mieux vaut se tourner vers le Commissaire Général au Développement Économique de la Vallée de la Seine pour connaître ses intentions sur le rapport LECOMTE. Pour l'instant, il n'est pas envisagé de traverser la base militaire.

Sylvain LE MOIGNE, Acquigny, aimerait connaître le lieu d'implantation de la gare de Louviers – Val-de-Reuil

Philippe ADAM précise que les scénarios A et B passent près de l'autoroute à la traversée de Louviers – Val-de-Reuil. Une gare à Louviers permettrait d'irriguer l'ensemble urbain et la Vallée de l'Eure, néanmoins la traversée de l'Eure nécessiterait un viaduc, ce qui en ferait une gare coûteuse. Une autre possibilité de gare se situerait plutôt au Sud-est de Louviers – Val-de-Reuil.

René BODINEAU, Saint-Ouen-du-Tilleul, demande ce que prévoit RFF en ce qui concerne le transport de matières dangereuses ?

Jean-Damien PONCET répond que RFF applique la réglementation très précise relative à la circulation de matières dangereuses, dont la Loi Bachelot de 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages.

Il n'y a pas de passages à niveau sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. De plus, il n'est pas prévu d'utiliser cette ligne pour le transport de fret.

Arnaud TOURTOULOU, Eure Normandie Plus, suggère de mixer les avantages des scénarios A et B, et de demander à la SNCF de revoir son système de correspondances pour limiter les différentiels entre les temps de parcours.

Philippe ADAM indique que les simulations faites afin d'optimiser l'ensemble du réseau ont prévu des temps de connexion qu'il n'est pas possible de diminuer.

Jacqueline FIHEY, Association Évreux Nature Environnement, aurait souhaité ajouter un quatrième prérequis à la présentation de RFF : la liaison entre Évreux et Rouen en passant par Louviers. Elle s'inquiète d'un manque de liaison entre le projet routier de contournement sud-ouest d'Évreux et une nouvelle gare au nord-est d'Évreux.

Gil COTTENET, Président régional des Parents d'Élèves PEEP, insiste sur l'urgente nécessité d'une liaison Évreux-Rouen. Si le scénario A était retenu, y aurait-il un changement pour rejoindre Rouen au niveau de la bretelle ? Quelles seraient les conséquences de la LNPN au niveau des trains existants entre Évreux et Paris ?

Jean-Damien PONCET confirme que la liaison entre Évreux et Rouen fait partie des objectifs fixés à ce projet, Louviers fait partie d'une fonctionnalité à discuter. Par ailleurs, le scénario A assurera une liaison directe entre Évreux et Rouen.

Jean-Philippe BLOCH demande s'il existe des différences entre les scénarios A et B sur la desserte d'Évreux depuis Paris, notamment ?

Philippe ADAM signale une différence entre les scénarios A et B. Le scénario B aurait une double desserte, les trains qui iraient vers Caen et Cherbourg s'arrêteraient à la gare nouvelle et les trains Paris-Évreux, puis Conches et les gares vers l'ouest desserviraient la gare actuelle.

Jean-Yves GUYOMARCH, Évreux, demande si la construction de la nouvelle gare est liée à la ligne Évreux-Louviers-Rouen ? Cette nouvelle gare va-t-elle être un facteur de développement économique pour Évreux et son agglomération ?

Jean-Damien PONCET précise que le projet LNPN cherche à desservir en priorité les gares de centre-ville. La gare nouvelle d'Evreux doit trouver un compromis consistant à offrir un train de plus par heure à Evreux sans pénaliser le temps de parcours pour les villes situées plus à l'ouest.

Jean-Jacques PRÉVOST, Agriculteur et Président de CAP Seine, demande pourquoi il n'est d'ores-et-déjà pas possible d'acheminer par train les céréales depuis Evreux jusqu'au port de Rouen ?

Philippe ADAM répond que cela est possible en passant par Mantes-la-Jolie ou par Serquigny par une ligne qui n'est pas électrifiée.

Vincent PICHOU, SNCF Géodis, précise que la desserte du Port de Rouen est assurée à 15 ou 20% par train. Une offre nouvelle est proposée avec Normandie Express Cargo pour améliorer la performance des circulations ferroviaires.

Thierry COT, Directeur de l'agglomération d'Évreux, précise que la mixité est possible. D'ailleurs, RFF s'était engagé à l'étudier dans le cadre du Comité Dupont. Quand va-t-on avoir les résultats de cette étude de mixité ? Est-ce que cela va pouvoir servir au débat public ?

Jean-Damien PONCET espère avoir les résultats de cette étude pour la réunion thématique sur le fret qui se déroulera au mois de janvier. Dans l'approche économique de la mixité, il faut prendre en compte le surcoût qu'impliquerait cette mixité fret/voyageurs, les surcoûts d'entretien et les surcoûts d'exploitation.

Denis THAUVIN, Chef d'entreprise et Vice-président de la Chambre de Commerce, demande ce qu'offrira la LNPN en termes de liaison Évreux-Roissy.

Jean-Damien PONCET répond que la LNPN prévoit une desserte à la Défense, offrant une correspondance avec diverses possibilités de transport et de destinations, dont Roissy grâce au métro automatique du Grand Paris Express.

Marc TURLOT demande si l'un des projets passerait dans la Vallée de l'Eure ?

Philippe ADAM spécifie qu'il est exclu qu'il y ait un passage le long de la vallée de l'Eure, zone protégée. Le scénario B, pour se rapprocher d'Évreux, va traverser la Vallée de l'Eure et retraverser la Vallée pour aller sur Louviers et Rouen.

Guy JACOB, Agriculteur a entendu parler d'une ligne Paris-Rouen-Calais. La Ligne Nouvelle pourra-t-elle supporter la fréquence d'un Paris-Rouen-Calais ?

Jean-Damien PONCET confirme que le doublement de la ligne Paris-Lille-Calais est inscrit au projet de schéma national d'infrastructures de transports à un horizon plus lointain que la LNPN. Plusieurs scénarios sont envisagés, dont un passant par Amiens et l'autre prévoyant

un prolongement de la LNPN depuis Rouen vers Calais. La LNPN a été conçue en donnant la priorité à des besoins à plus court terme. Le projet Paris–Lille-Calais pourrait néanmoins s’y greffer. Il ne semble pas cependant que cette hypothèse soit la plus probable.

Jean-Luc FOSSARD, Haute Normandie Nature Environnement, souhaite pour une prochaine réunion connaître la proportion de report modal envisagé grâce à la LNPN suivant les régions : Ile-de-France, Haute-Normandie, Basse-Normandie.

Philippe ADAM conseille de consulter sur le site internet du débat public un certain nombre d’études, notamment les études de trafic.

Guy BAUDART, Conseiller municipal à Brosville, Vallée de l’Iton évoque la gare nouvelle et les infrastructures autour de cette gare.

Philippe ADAM signale que l’aménagement autour de la gare ne concerne plus RFF, mais implique différents acteurs : Conseil général, l’agglomération

Julien MAUNY, Pacy-sur-Eure, envisage que le scénario A soit retenu avec un embranchement grande vitesse vers Évreux. Pourrait-il être prolongé jusqu’au Mans, avec un arrêt à Alençon pour désenclaver le sud de la Normandie ? Cela permettrait de créer des liaisons Le Havre-Rouen-Évreux-Le Mans sans passer par Paris avec la ligne à grande vitesse.

Philippe ADAM confirme qu’il n’est pas prévu dans le cadre du projet de prolonger au-delà d’Évreux vers le sud-ouest. Pour des trains partant de Rouen, il existera une possibilité d’aller vers le sud-ouest de la Normandie, avec une desserte à Argentan, et continuité vers Le Mans et vers Tours.

Françoise GUEROULT, Ébroïcienne, aborde le financement du projet : quelle serait la répartition entre l’État, les Collectivités territoriales puisque trois régions minimum sont impliquées ?

Jean-Damien PONCET ajoute un troisième acteur au financement du projet : RFF par le biais des péages appliqués aux entreprises ferroviaires. Dans le cadre de ce projet, une mission de financement a été mise en place par le gouvernement et doit donner des conclusions en février.

Régis CHOPIN, FDSEA de l’Eure, reprend la parole pour demander à connaître les tonnages de fret provenant de la Beauce pour la réunion du 12 janvier.

Olivier GUÉRIN remercie les participants à cette réunion.

(Fin à 22h25)

(Ce résumé ne reprend que les points saillants de la réunion, il est conseillé de se reporter au verbatim, transcription intégrale des propos tenus).