

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

Rouen, le 8 novembre 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN
- Dominique SIMON
- Jean-Philippe BLOCH
- Pierre-Gérard MERLETTE

Maîtrise d'ouvrage

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

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

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Bonsoir, merci d'être venus ce soir, pour certains d'entre vous peut-être à nouveau, puisque nous avons déjà tenu notre réunion d'ouverture ici.

Madame la Députée-maire va nous dire un mot d'accueil. Ensuite, le débat sera présenté par Dominique SIMON, membre de la Commission, ici présente. Puis, RFF présentera le projet et la CREA présentera une étude sur le positionnement d'une nouvelle gare en rive gauche, avant que le débat soit ouvert. Madame la Députée-maire.

Valérie FOURNEYRON, Députée-maire de Rouen : Bonsoir à toutes et à tous. J'ai le plaisir de vous accueillir dans notre Halle aux Toiles, pour certains pour cette deuxième réunion à Rouen, dans le cadre du débat public de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Je voudrais une nouvelle fois remercier l'ensemble des membres de cette Commission Particulière du Débat Public et vous-même, Monsieur le Président, Olivier GUÉRIN ; remercier également notre Maître d'ouvrage, Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM, qui sont de nouveau à nos côtés pour ce moment d'échange, avec un constat d'emblée révélateur de l'intérêt que nous portons les uns et les autres à ce débat public : au fur et à mesure de ces réunions, on voit que le public est nombreux et on voit aussi que les contributions, les cahiers d'acteurs, sont de plus en plus nombreux au cours de ces 23 réunions, dont 3 déroulent à Rouen.

C'est un plaisir aussi de se dire qu'aujourd'hui nous sommes à l'heure des choix. Il est important de faire le constat qu'un certain nombre de consensus commencent déjà à émerger, même si des propositions nouvelles ont commencé également à nourrir notre débat.

Parmi les consensus, il y en a un que l'on voit émerger au fur et à mesure des différentes réunions et des différents échanges : celui d'une solution de cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui soit adaptée à nos propres enjeux, à notre propre territoire, c'est-à-dire à un territoire où il existe de courtes distances, une densité urbaine importante, des voyages

quasiment quotidiens extrêmement importants ; enfin, des espaces naturels à préserver et donc un environnement qui est le nôtre et par conséquent, une solution adaptée à la nôtre.

Les enjeux pour Rouen sont multiples :

Impérativement, cet enjeu de desserte et d'amélioration de la desserte ferroviaire, de ce que le Président de la SNCF, Guillaume PÉPY, a appelé « la dette vis-à-vis de notre région », mais pour conforter la dimension économique, la dimension capitale, de notre ville de Rouen.

Des enjeux qui sont au-delà du temps, fiabiliser cette ligne Rouen-Paris tant pour les usagers quotidiens que pour les usagers occasionnels, et que pour les entreprises. C'est connecter Rouen aux réseaux européens, aux réseaux internationaux et aux futurs axes structurants franciliens, qu'il s'agisse d'Eole ou du métro automatique. C'est prendre en compte les enjeux économiques et les enjeux portuaires du fret – je pense bien sûr au grand port maritime de Rouen – et améliorer l'ensemble de nos modes de déplacement dans cette grande agglomération, comme améliorer la liaison que nous avons entre les métropoles normandes : Rouen, Le Havre, et Caen.

Tous ces enjeux pour la ville-capitale, nous les portons avec un point précis, qui je crois sera abordé un peu plus à fond ce soir, dans notre réunion locale de Rouen : celui de l'enjeu du nœud rouennais, de la gare de Rouen, car parmi les différents scénarios proposés au débat public il y a ce choix en matière de positionnement d'une nouvelle gare, choix dont la réflexion est largement éclairée par un travail qui a été mené depuis 2003, par déjà des réunions publiques qui ont été partagées en 2008 et 2009.

Donc aujourd'hui, il y a une véritable sensation que cet enjeu de nouvelle gare est partagé non seulement par les habitants de Rouen, mais aussi par les acteurs économiques, par l'ensemble des usagers de modes de déplacements, parce que c'est un enjeu de modes de déplacements et c'est tout simplement un enjeu de vie collective, et d'aménagement urbain sur notre ville.

Aujourd'hui, donc, les uns et les autres se sont déjà approprié ce débat autour du positionnement de la gare et autour des scénarios qui permettent de discriminer les différentes possibilités de choix que nous avons.

Cette dimension économique du positionnement de la gare sera plus spécifiquement abordée lors de la troisième réunion qui se déroulera à Rouen, le 15 décembre, Monsieur le Président.

Dans ce contexte général, je crois que ce débat public que j'avais appelé de mes vœux, qui permet à chaque citoyen, à chaque acteur économique, à chaque acteur social, à chaque groupe d'expression, de pouvoir ainsi porter au débat sa contribution, est extrêmement riche. Je sais que nous allons le vérifier une nouvelle fois ce soir.

Il est certain que dans l'histoire de la Normandie, jamais nous n'avons eu un tel consensus pour nous dire toute l'importance de l'utilité de ce projet ferroviaire et de son intérêt pour notre développement stratégique dans l'avenir. Il est urgent de faire ce projet, il était urgent de pouvoir en débattre.

Ce soir, est une nouvelle réunion, celle dite « locale » à Rouen. Je pense que nous aurons à cette occasion, une nouvelle fois, les uns et les autres, la possibilité de montrer tout l'intérêt que nous portons à ce projet, aujourd'hui, mais surtout pour l'avenir de ce territoire.

Merci beaucoup, Monsieur le Président, une nouvelle fois, d'être dans notre capitale régionale pour le débat public sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

(Applaudissements)

Dominique SIMON, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :
 Merci, Madame la Députée-maire ; avec vous la soirée est lancée.

Avant de rentrer dans le vif du sujet, nous allons planter un peu le décor, pour partager vraiment les enjeux des échanges qui vont avoir lieu, en rappelant le cadre et les moyens de ce débat public. Je le ferai rapidement, puisque j'imagine que de nombreuses personnes parmi vous étaient déjà là pour la réunion d'ouverture ; ce sera donc un peu une révision. Mais, des choses se sont passées depuis et je vais vous les raconter.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Rappelons tout d'abord que le débat public sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie s'inscrit dans un cadre réglementaire parfaitement défini, tant à l'international qu'au plan national, essentiellement à travers le Code de l'Environnement, qui prévoit la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement, des projets d'équipement, qui sont d'envergure et d'intérêt national. C'est bien le cas de cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

La Commission Nationale du Débat Public, qui a été saisie par le Maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, a donc décidé d'organiser ce débat public et pour ce faire, a désigné une Commission Particulière du Débat Public, spécifiquement dédiée à ce projet.

Cette Commission comporte cinq membres, dont quatre sont présents ce soir. Outre le Président, Olivier GUÉRIN, qui a entamé la soirée, sont assis à côté de lui :

- Pierre-Gérard MERLETTE
- Jean-Philippe BLOCH
- Moi-même.

Marie-Françoise CORNIETI n'est pas là ce soir, mais elle complète l'équipe.

Deux caractéristiques essentielles de cette Commission Particulière : l'indépendance et la neutralité.

L'indépendance, vis-à-vis de toutes les parties prenantes au projet, et naturellement en premier lieu vis-à-vis du Maître d'ouvrage.

La neutralité : la Commission et aucun membre de la Commission, n'émettent à aucun moment, en aucun lieu, un avis sur le projet. Nous ne sommes ni pour, ni contre ce projet. Par contre, nous sommes pour le débat public et pour qu'il atteigne ses objectifs :

- ✓ Informer le public, lui permettre de poser des questions, de demander des éclaircissements.
- ✓ Que le public s'exprime ; nous souhaitons que le public puisse dire quelles sont ses suggestions, ses remarques, et formuler des critiques.

Ce débat va se dérouler pendant quatre mois ; il a démarré ici-même, début octobre, et se terminera le 3 février 2012. Comme tout débat public, il se déroule en amont de la décision sur le projet. C'est bien son intérêt.

Aujourd'hui rien n'est arrêté, tout est au débat, c'est-à-dire :

1. L'opportunité de ce projet. Faut-il le faire, ou pas ? Faut-il le faire, ou en partie ?
2. Quels sont les objectifs ? Quelles sont les priorités dans les besoins à satisfaire ?

3. Quelles sont les caractéristiques du projet ? Dans le dossier du Maître d'ouvrage, plusieurs options sont proposées, sur des options de passage, sur les gares. Finalement, quelles sont les caractéristiques à retenir ?

Tout de suite derrière cette question, vient celle des alternatives éventuelles, que vous pouvez soulever, proposer.

Je tiens à rappeler trois éléments très structurants pour ce débat, parce qu'il faudra que nous les ayons à l'esprit ce soir, pendant nos échanges :

- La transparence : toute l'information qui est disponible doit vous être donnée, donc lorsque vous poserez une question ce soir, tout ce que l'on peut vous dire vous sera dit, la Commission s'y engage.
- L'équivalence : chaque parole a le même poids. Cela veut dire que ce soir, chacun peut exprimer son point de vue dans les mêmes conditions et il en sera tenu compte avec le même intérêt.
- L'argumentation, c'est-à-dire que le débat ne peut pas se limiter à la succession de credo, d'actes de foi, ou d'actes de défiance, d'avis qui ne sont pas étayés. Il est important, pour que le débat permette une construction, qu'il y ait argumentation. Nous vous demandons de bien vouloir en tenir compte aussi tout à l'heure. Si vous avez des opinions à exprimer, nous vous demandons de bien vouloir les argumenter.

Les réunions publiques, c'est le lieu privilégié du débat, le lieu le plus spectaculaire. Nous voici aujourd'hui à la septième de ces réunions, la sixième réunion locale. Il y en aura dix autres. Nous avons eu d'ores et déjà, à ce jour, 1.600 participants au cours de six précédentes réunions. Nous espérons que cela va continuer, cela a l'air bien parti ce soir.

Après la phase des réunions locales, nous aurons des réunions thématiques, qui débiteront le 13 décembre à Caen ; leur format sera un peu différent. Elles permettront de traiter des thèmes transverses qui intéressent toutes les géographies concernées par ce projet. Elles seront retransmises en direct sur Internet, donc si vous ne pouvez pas y aller, vous pourrez au moins les regarder derrière votre écran, et participer.

Deuxième lieu privilégié du débat public, qui fonctionne très bien : le site Internet.

Comme vous le voyez sur ce transparent, à ce jour ce site a reçu plus de 32.000 visites. C'est un site qui satisfait à la vocation du débat d'information et d'expression. Information, car il contient beaucoup de documents, outre le dossier du maître d'ouvrage (que vous avez peut-être entre les mains car il vous était proposé à l'entrée de cette salle), d'autres documents ont été mis en ligne, ils viennent du Maître d'ouvrage, RFF. Ce sont des études, qui constituent une base documentaire tout à fait riche, que nous vous incitons à aller consulter si vous ne l'avez pas déjà fait.

Vous pouvez aussi vous exprimer, puisqu'il y a un forum, un espace de discussion. Jusqu'à présent, on ne manque pas de le faire puisque nous avons déjà enregistré plus de 200 avis sur le site.

Enfin, vous pouvez améliorer votre information en posant des questions. Là non plus, vous ne manquez pas de le faire, puisque nous avons eu jusqu'ici plus de 250 questions, et rien que pour la semaine dernière, il y en avait 50 ; donc cela ne faiblit pas. Cela épuise juste un peu le Maître d'ouvrage, qui doit répondre aux questions. On essaie de le faire dans des délais satisfaisants : 15 jours en moyenne. On va essayer de faire encore mieux. Donc, 150 questions ont déjà leur réponse sur ce site. Faites-le savoir autour de vous, ce site existe, fonctionne, et c'est le signe de ce que nous souhaitons : un débat vivant et actif.

Vous trouverez également sur le site des cahiers d'acteurs, qui sont un moyen d'expression en particulier, plutôt destiné aux personnes morales, qui peuvent à travers ces cahiers d'acteurs venir enrichir le débat. Ils sont à la fois en format papier (vous pourrez les prendre à la sortie si vous ne les avez pas pris à l'entrée) et consultables sur le site Internet. A ce jour, 17 ont été publiés, mais beaucoup d'autres sont en cours de finalisation.

Nous l'avons dit, c'est un débat vivant, c'est un débat actif, c'est un débat qui est en évolution, et nous souhaitons prendre en compte toutes les questions qui émergent. C'est dans ce cadre, suite à la demande du Groupe Europe Ecologie – Les Verts, et sur proposition de cette Commission Particulière du Débat Public, que la Commission Nationale du Débat Public a décidé de lancer des études complémentaires concernant les possibilités d'amélioration et d'optimisation des infrastructures ferroviaires actuelles entre Paris et la Normandie. Il s'agira d'étudier quelles sont les possibilités, et bien sûr à quel coût de telles améliorations peuvent être engagées.

Cette étude se déroulera pendant les mois qui viennent, elle devrait être disponible début 2012, et bien évidemment nous en organiserons la restitution auprès de vous.

Lorsque ce débat sera terminé, début février, la Commission Particulière du Débat Public aura deux mois pour établir un rapport qui restituera fidèlement l'ensemble des éléments qui auront été apportés par vous, par le public, au cours de ce débat. Dans le même temps, le Président de la Commission Nationale du Débat Public établira un bilan général et global de ce débat. Sur cette base et à partir de là, le Maître d'ouvrage, RFF, aura trois mois pour dire, à la lumière des éléments qui auront été apportés, quelle suite il compte donner au projet dont il va vous parler maintenant.

PRESENTATION DU PROJET

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie : Merci. Bonsoir à toutes et à tous ; nous voilà de nouveau à Rouen. Pour ceux qui n'étaient pas à la réunion d'ouverture, je suis Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM est mon adjoint ; nous sommes responsables de la mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à Réseau Ferré de France, qui est l'établissement public national qui exploite, entretient et développe le réseau ferré national (comme son nom l'indique). Sur ce réseau, les entreprises ferroviaires font circuler leurs trains, au premier rang desquelles la SNCF, mais d'ores et déjà elle n'est pas la seule aujourd'hui, notamment en matière de fret.

Nous allons vous présenter les objectifs du projet, ses principales caractéristiques, et les choix à opérer.

Les objectifs du projet :

Très rapidement, quelques éléments sur la situation actuelle.

- Le réseau entre Paris et la Normandie est au bord de la saturation.

Si l'on prend l'exemple de la gare de Rouen, on peut y faire passer 25 trains à l'heure de pointe aujourd'hui ; avec quelques aménagements qui seront réalisés, on pourrait atteindre 30 trains, mais quand on fait l'inventaire des besoins, ce sont 74 trains qu'il faudrait pouvoir faire passer par cette gare, et entrer en correspondance dans cette gare, aux heures de pointe.

- Par ailleurs, la ponctualité des trains est insatisfaisante.

Quelques chiffres : 25 % des trains du matin sont en retard de plus de 5 minutes à Paris ; pour les trains du soir à Rouen et au Havre, c'est 30 %, et pour les trains du soir sur Caen et Cherbourg, 40 %. Ces chiffres illustrent le fait que la situation est problématique.

- Les vitesses plafonnent.

Nous avons là une courbe sans échelle mais qui représente qu'en 1970 on a atteint un pic avec l'électrification et la mise à 160 km/h et que depuis cette date, les choses stagnent, voire régressent.

Nous utilisons un réseau qui date du XIX^e siècle, ce n'est pas faux de le dire, dans un certain nombre de caractéristiques qui n'ont pas pu changer depuis, mais il est utilisé aujourd'hui à ses limites.

Les deux grands objectifs du projet sont :

- ✓ Améliorer les déplacements du quotidien en permettant des déplacements plus fluides vers les grandes villes, en permettant la mise en œuvre de Transports Express Régionaux plus efficaces en Normandie, en améliorant le cas échéant les RER en Ile-de-France.
- ✓ Contribuer au développement du territoire en créant des liens plus étroits avec Paris, La Défense, Roissy ; des connexions plus faciles entre les villes normandes.

Le projet est défini pour répondre à un cahier des charges, qui a été élaboré par un Comité de pilotage. Ce cahier des charges comporte quatre grands objectifs :

1. Des objectifs de desserte, relatifs aux types de trains (rapides, omnibus), leur fréquence notamment.
2. Des objectifs de qualité de service, en termes de régularité et de confort.

Derrière ces deux grands objectifs que sont la desserte (la fréquence en particulier) et la régularité, se profile la notion de capacité. Un grand nombre de problèmes rencontrés sur le réseau sont liés à un manque de capacité à faire circuler plus de trains.

3. Des objectifs de temps de parcours : 1 h 15 pour Paris-Le Havre, 1 h 15 pour Paris-Caen, 45 minutes pour Paris-Rouen, 30 minutes pour Rouen-Le Havre (je les cite de mémoire mais un certain nombre ont été évoqués). Rouen-Evreux également, qui n'existe pas aujourd'hui par le ferroviaire.
4. Ce qui est relatif au fret : il faut s'assurer une fois le projet réalisé, et avec d'autres investissements le cas échéant, que l'on soit capable d'offrir aux trains de fret les conditions de régularité, de vitesse moyenne et de fiabilité, qui leur sont nécessaires pour concurrencer la route et pour se mettre au service du développement des ports.

Ces objectifs étant cités, la question qui se pose évidemment est de savoir si l'on peut les atteindre avec le réseau existant ; c'est évidemment la question que l'on a regardée de près avant d'envisager d'autres solutions. On l'a regardée pour constater (ce n'est pas très surprenant étant donné ce que je viens de dire) que le réseau existant ne permettait pas d'offrir plus de capacité, et encore moins, plus de vitesse.

La solution mise au débat ce soir et au cours de ces quatre mois de débat public, pour atteindre les objectifs que j'ai cités, consiste à réorganiser le réseau autour d'une ligne nouvelle.

Philippe va vous présenter ce projet, et notamment les différents scénarios qui sont soumis au débat public.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie : Nous allons décrire les scénarios en deux parties. D'abord, une partie normande, celle qui vous intéresse sans doute le plus, et nous dirons quelques mots sur ce qui va se passer également en Ile-de-France.

Comme vous le savez peut-être après avoir lu les différents documents, nous avons en Normandie trois scénarios, qui se distinguent les uns des autres par le positionnement de la bifurcation entre les deux branches, d'une part celle de Rouen et du Havre, et d'autre part celle de la Normandie.

- Dans le scénario dit « A » qui vous est présenté ici, la bifurcation se situe dans la région de Louviers – Val-de-Reuil. Une antenne permet de desservir également Evreux.
 - Dans le scénario B, le tracé s'infléchit vers Evreux, donc passe très près d'Evreux, avec une bifurcation située cette fois juste après ce passage non loin d'Evreux, vers la Basse-Normandie et la Haute-Normandie.
 - Le scénario C est assez différent dans sa philosophie, puisque le tracé passe à proximité de Rouen, et ensuite se poursuit vers l'Ouest, où il y a une bifurcation d'une part vers Caen et la Basse-Normandie, et d'autre part vers Le Havre avec une traversée sous la Seine au niveau de l'estuaire.
- Quelques éléments de comparaison :

Le coût de la partie normande (on est à l'Ouest de Mantes-la-Jolie) : les scénarios A et B sont relativement similaires, 6,5 et 6,3 milliards d'euros. Le troisième scénario est très sensiblement plus coûteux, puisqu'il implique (nous y reviendrons si vous le souhaitez) des ouvrages souterrains extrêmement longs, qui en grèvent le coût.

Face à ces coûts, nous avons des trafics.

Aujourd'hui, les trafics sont de l'ordre de 20 millions de voyageurs annuels. On considère qu'à un horizon 2025, qui pourrait servir de référence, on pourrait atteindre sans projet autour de 26 millions de voyageurs ; le projet apporte un surcroît de trafic de l'ordre de 4 millions de voyageurs supplémentaires, dont les trois quarts viennent de la voiture et un quart est du trafic nouveau.

Vous voyez qu'en termes de trafics, les trois scénarios sont relativement similaires, avec autour de 30 millions de voyageurs annuels.

Une première conclusion est pour nous que le scénario C, qui présente un certain nombre d'avantages (que je vais détailler), n'apporte malgré tout pas des trafics en regard des coûts supplémentaires qu'il engendre. Son avantage est celui des relations intra-normandes.

Il faut savoir que pour ce qui est des grandes caractéristiques, depuis l'Ile-de-France, les trois scénarios ont été bâtis avec des objectifs similaires et ils ont donc des performances relativement similaires ; mais il y a une différence fonctionnelle dans leur apport, différence plutôt liée aux relations intra-normandes.

- Le premier scénario est performant pour les relations Rouen-Le Havre et Rouen-Caen, il ne l'est pas pour Caen-Le Havre puisqu'il faut passer par Rouen.
- Le deuxième scénario est performant pour Rouen-Le Havre, mais moins pour Rouen-Caen, et encore moins pour Caen-Le Havre.

- Le troisième scénario, par sa configuration, est assez performant pour les trois relations entre les villes.
- En termes d'impact environnemental, les scénarios se distinguent.

Le troisième scénario est plutôt plus impactant, en particulier sur le milieu physique, puisqu'il impose des traversées de la Seine et au niveau de Rouen il a des interférences avec les captages d'eau potable, qui rendent sa configuration un peu compliquée en termes de milieu physique.

Dans les deux autres scénarios, la situation est à peu près similaire, avec peut-être un léger avantage pour le scénario A, qui présente moins de traversées de vallées sensibles dans l'Eure que le scénario B, qui traverse plusieurs cours d'eau sur son passage.

Madame SIMON a dit que le débat évoluait. Une évolution nous vient de ce débat : quelque chose que nous avons vu apparaître sur le blog et qui a été explicitement demandé, cité, dans la réunion publique d'Evreux, il s'agit de voir si l'on peut trouver un scénario intermédiaire entre le A et le B. Nous avons vu que le scénario B était un peu moins coûteux et permettait de passer près d'Evreux, donc les Ebroïciens y trouvent un intérêt ; par contre le scénario B présente, pour faire Caen-Rouen, un détour significatif qui ne permet pas d'avoir une relation performante.

Donc, peut-on arriver à marier les avantages des deux scénarios ? Nous travaillons sur cela et nous en rendrons compte dans une réunion, lorsque les choses seront un peu stabilisées.

Voilà pour la Normandie.

Je vais dire quelques mots de l'Ile-de-France.

En Ile-de-France, nous avons quatre scénarios, qui visent tous la même philosophie : séparer les « trains normands », qui n'ont pas d'arrêt intermédiaire au moins jusqu'à Mantes-la-Jolie, et les « trains franciliens » ; donc, les « trains normands » sur une ligne nouvelle, les « trains franciliens » sur la ligne actuelle, pour que les deux types de trafics puissent trouver de la place pour se développer.

Je voulais revenir sur un point : La Défense.

Vous voyez le tracé de la ligne actuelle, et en jaune La Défense. Ceux qui ont l'occasion de prendre le train voient les tours de La Défense, on ne passe pas très loin et on ne peut pas s'y arrêter. Pour aller à La Défense il faut aller à Saint-Lazare et revenir par un train de banlieue.

La Défense est un quartier d'affaires et pour le développement économique des régions, on peut souhaiter que ce lieu soit connecté ; mais c'est aussi un point important pour les transports publics, puisqu'il y a plusieurs lignes très importantes :

- Le RER A qui permet d'aller d'un côté vers Cergy et Saint-Germain-en-Laye, et de l'autre côté vers certaines destinations à Paris intra-muros, mais au-delà, vers Marnes-la-Vallée.
- Le RER E (Eole) qui sera prolongé bientôt de Saint-Lazare jusqu'à La Défense, et au-delà jusqu'à Mantes ; qui permet à l'Est de Paris d'aller vers un certain nombre de destinations intéressantes.
- Enfin, le métro automatique du Grand Paris, dont le projet est en cours de gestation et qui permettra, depuis La Défense, d'aller à Roissy notamment, mais aussi vers un certain nombre d'autres pôles de développement.

Tout cela forme une destination qui paraît intéressante.

Nous avons travaillé là-dessus, avec deux solutions, selon que l'on passe à La Défense avant d'aller vers Saint-Lazare : c'est la solution « en ligne » (que vous voyez à l'écran), qui permet (si on le souhaite) à chaque train de desservir successivement La Défense et Paris Saint-Lazare – c'est donc intéressant du point de vue de la desserte - ; par contre, le temps de l'arrêt à La Défense fait que l'on met 5 minutes de plus que dans une solution appelée « en fourche » où il y a des trains allant vers Saint-Lazare et d'autres trains allant à La Défense. Donc là, les trains qui vont vers Saint-Lazare ne « perdent » pas le temps d'arrêt à La Défense, par contre ce sont des trains différents et il y a potentiellement moins de trains pour chacune des villes normandes.

Voilà pour l'Ile-de-France.

Je vais maintenant me concentrer sur Rouen, pour rappeler ou vous donner des indications sur les temps de parcours, qui sont ceux des différents scénarios. A chaque fois, dans un petit tableau vous aurez le temps actuel, puis chacun des différents scénarios : A, B ou C.

Vers Paris, nous sommes dans les trois scénarios dans l'objectif qui était le nôtre, de 45 minutes, en gros. Je précise que les temps de 45 minutes sont des temps sans arrêt intermédiaire à La Défense. Il faudrait rajouter 5 minutes si l'on devait s'y arrêter.

Les temps vers La Défense sont d'un peu plus de 40 minutes.

Vers Caen, je l'ai dit tout à l'heure, on a là une différence entre les scénarios A et C, qui sont autour de l'objectif de 45 minutes, et le scénario B est sensiblement plus lent.

Vers Le Havre, les trains sont sans arrêt et la situation est à peu près équivalente pour les trois scénarios.

Madame le Maire a parlé d'une nouvelle gare à Rouen, dans son introduction. Effectivement, la situation capacitaire du nœud ferroviaire rouennais impose, si l'on veut développer les trafics, d'avoir une nouvelle gare à Rouen. Cette nouvelle gare doit être positionnée sur la rive gauche.

Un travail qui a été effectué de 2003 à 2009, sur la recherche d'un emplacement idéal, à la fois pour les besoins ferroviaires et pour les besoins urbains, a débouché sur l'idée que le meilleur lieu pour réaliser cette gare était Rouen Saint-Sever.

Donc, Rouen Saint-Sever est ici évidemment conservée pour les études ; puis RFF a souhaité reprendre dans le cadre LNPN (cadre nouveau par rapport aux études antérieures) le site de Sotteville, avec l'idée d'explorer jusqu'au bout dans quelle mesure le site de Sotteville pouvait présenter des avantages ferroviaires, même si ce site présente un certain nombre d'inconvénients.

Je vais présenter du point de vue ferroviaire le résultat de ces études ; la CREA viendra ensuite présenter les choses du côté urbain.

Quand on est à Saint-Sever (la carte de gauche), on vient de Paris par les lignes existantes, depuis Oissel. Avant de traverser la Seine, on bifurque vers ce qui serait la nouvelle gare Saint-Sever, ensuite on franchit la Seine, on émerge en rive droite et on remonte sur le plateau vers Le Havre.

Vous voyez que l'on a une très grande étanchéité des trafics des lignes existantes et de cette nouvelle ligne, excepté la petite flèche qui part en bas à gauche, qui est très importante puisque c'est la desserte du port de Rouen.

Lorsqu'on est à Sotteville, on vient également d'Oissel, mais les contraintes urbaines font que l'on traverse sur les voies existantes, au travers de la gare Rive Droite, mais aussi au travers de Maromme et de Malaunay ; donc on traverse le tissu urbain rouennais, avant de pouvoir trouver un lieu où la ligne nouvelle peut se débrancher vers Le Havre.

Dans ce scénario-là, nous avons une assez longue coexistence entre les trains rapides et tous les trafics qui sont sur la ligne : TER, trains de fret, trains vers Dieppe. En termes capacitaires, nous avons une situation avec une densité de circulation importante, une mixité de circulation, sur un linéaire relativement important.

Sur Saint-Sever, on n'a pas ce problème mais une section reste assez chargée, celle à la traversée du pont d'Auplet, jusqu'à la bifurcation qui mène vers Amiens d'un côté, et à Dieppe de l'autre côté.

Voilà pour la situation capacitaire ferroviaire.

- Les coûts :

Je vous ai donné les coûts dans les scénarios.

Saint-Sever est compté en base, et Sotteville apparaît pour un coût de 300 millions d'euros. Ces 300 millions d'euros, c'est grossièrement 200 millions en termes ferroviaires et 100 millions d'euros liés au coût supplémentaire qui serait nécessaire pour y amener une desserte de transport public et une desserte routière.

- Un dernier point de comparaison, celui des temps de parcours.

Le premier tableau indique les temps de parcours de gare à gare. Les meilleurs temps de parcours actuels sont :

- Pour Paris-Rouen, 1 h08 ;
- Pour Rouen-Le Havre, 51 mn ;
- Pour Paris-Le Havre, 2 h 02.

Sur Paris-Rouen, les temps sont relativement similaires, Sotteville se trouve plutôt plus près de Paris donc c'est forcément un peu meilleur de ce point de vue ; par contre, sur Rouen-Le Havre, du fait de la traversée de l'agglomération sur des voies où l'on ne roule pas vite, et où l'on est gêné (les trains rapides et les trains lents se gênent), la différence est assez significative : 10 minutes. Cela se traduit sur Paris-Le Havre par un temps de parcours plus long de 10 minutes quand on est à Sotteville, par rapport à Saint-Sever.

Regardons maintenant ce qui se passe de centre à centre.

Nous avons pris le Théâtre des Arts comme étant le centre de Rouen, pour être parfaitement clairs, et nous avons regardé, en fonction des hypothèses de déplacements dans la ville, ce que pouvaient être ces temps de centre à centre.

On s'aperçoit que l'éloignement de Sotteville, la nécessité d'utiliser un transport public pour aller jusqu'au centre-ville, fait que le gain sur Paris-Rouen au final est de 10 minutes inférieur au temps via Saint-Sever (le temps est de 10 minutes supérieur) et que sur Rouen-Le Havre, c'est un peu la double-peine, puisque venant du Havre on fait plus de trajet ferroviaire et en plus, il faut revenir vers la ville.

Donc, malgré l'excellence du tracé sur le Plateau de Caux, on a finalement un temps de centre à centre équivalent au temps actuel.

- Le Fret :

Le fret est un élément important ici, avec la présence du grand port maritime. C'est un élément majeur du projet LNPN.

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie aura, dans cette perspective, la tâche, en enlevant des trains de la ligne actuelle, de permettre à un certain nombre de trains supplémentaires de fret de l'emprunter.

Il ne s'agit pas d'une ligne qui permettra de faire rouler des trains de fret, mais le fait de dégager de la capacité sur la ligne actuelle doit permettre à des trains de fret supplémentaires de rouler sur la ligne.

Mais, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie n'est pas seule dans le paysage du fret, puisque pour atteindre un réseau où l'on a la fiabilité nécessaire, il faut avoir un réseau plus maillé (plusieurs lignes), et c'est pour cela que le projet complémentaire, Gisors-Serqueux, doit ouvrir un itinéraire parallèle dans l'Est de la Haute-Normandie. Ce sont ces deux itinéraires, ainsi que des itinéraires de contournement du bassin parisien, qui permettront de répondre à l'ensemble des besoins du fret, notamment celui des ports.

Jean-Damien PONCET : Nous allons terminer cette présentation, qui a été assez détaillée parce qu'il y a des enjeux locaux forts, en particulier sur Rouen.

Je terminerai en rappelant simplement les deux grandes ambitions du projet :

- Contribuer au développement des territoires ;
- Répondre aux besoins de déplacements du quotidien. Il ne faut pas penser seulement aux besoins d'aujourd'hui, mais aussi aux besoins de demain, dans un contexte énergétique lourd d'incertitudes.

Pour atteindre ces deux ambitions, nous proposons non pas de simplement créer une ligne nouvelle qui fonctionnerait sur elle-même, mais de redessiner le réseau et de penser l'ensemble des services qui l'utiliseront (marchandises, voyageurs) ; le réseau étant constitué de l'ensemble ligne nouvelle/réseau existant.

Nous proposons aussi un projet qui nous paraît adapté au territoire, à travers les notions de vitesse notamment.

Ce projet est né dans la concertation ; j'ai déjà évoqué le Comité de pilotage. La concertation se poursuit grâce au débat public, procédure qui n'existait pas lors des tentatives précédentes de résolution de problèmes ferroviaires normands.

Philippe et moi sommes à votre disposition pour expliquer nos propositions. Quant aux objectifs, nous en sommes les dépositaires, quelque part, mais nous sommes là aussi pour les argumenter. Nous nous efforcerons d'apporter un maximum d'informations et de réponses à toutes vos questions au cours de cette soirée, ainsi que sur le site Internet, ou par tout autre moyen.

Merci de votre attention.

Dominique SIMON : Comme annoncé, je demande à Madame GRANDOU de bien vouloir nous exposer l'étude de comparaison des deux projets de gare à Rouen. Merci.

Agnès GRANDOU, Chef de Projet à la CREA : Bonsoir, je vais vous présenter le projet de nouvelle gare à Rouen, qui a été travaillé depuis une dizaine d'années, dans l'agglomération de Rouen.

A la base du projet, le constat, ancien, est une prochaine saturation de la gare de Rouen Rive Droite, qui ne permettra pas de faire les développements ferroviaires répondant aux besoins de mobilité des personnes, mais aussi des marchandises.

L'origine de ce projet est vraiment 2001, le moment où le Schéma directeur, c'est-à-dire le document qui planifie l'organisation du développement de l'agglomération, prévoit la nécessité de trouver un nouveau site pour une gare à Rouen.

Cette recherche d'un site doit se faire d'une façon complémentaire, avec une ambition de développement économique. On doit pouvoir créer du développement économique autour de cette gare, et cette gare doit aussi répondre à des enjeux globaux de mobilité ; non seulement permettre d'accéder mieux vers l'Ile-de-France mais aussi permettre de développer les transports périurbains, les transports régionaux, immédiatement autour de Rouen.

Compte tenu de cette approche très globale, à partir de 2003 les études qui sont lancées le sont dans une logique partenariale très large, puisqu'elles sont réalisées par la Région Haute-Normandie et le Syndicat mixte pour le Schéma directeur, ou SCOT, qui aujourd'hui est partie intégrante de la CREA.

Ces deux acteurs le font dans un partenariat très étroit avec l'Etat, les autres collectivités locales, et les acteurs ferroviaires que sont la SNCF et RFF.

A partir de 2003, les études d'opportunité et faisabilité étudient sept possibilités d'implantations de la gare dans l'agglomération rouennaise. Ces sept sites sont étudiés à l'aune de critères ferroviaires, de critères d'accessibilité, de critères urbains et de critères de développement économique.

Cette analyse multicritères met en évidence le fait que Saint-Sever est le seul site qui réponde réellement aux attendus, et que ce site ne peut pas fonctionner dans une gare en terminus, mais donc doit s'accompagner d'un tunnel, de façon à le relier à la ligne Paris-Le Havre. Ce site est donc retenu pour être approfondi, dans le cadre des pré-études fonctionnelles menées à partir de 2006.

Ces études concernent non seulement un projet de nouvelle gare à Rouen et de réorganisation du nœud ferroviaire, mais aussi un projet urbain et de développement économique, le nouveau quartier, un projet de desserte périurbaine de type tram-train, ainsi qu'une réflexion plus globale sur les évolutions que ce changement de positionnement de la gare va entraîner pour l'ensemble de l'agglomération et pour la vie quotidienne des habitants. Ceci, au travers d'un travail sur « comment on pourra accéder à la nouvelle gare » et un travail sur « que pourra devenir la gare actuelle ? ».

A partir de 2008, une concertation est engagée avec les acteurs socioéconomiques et institutionnels, puis avec les associations et les conseillers de quartier, sous forme d'ateliers ; enfin, au deuxième semestre 2009, avec l'ensemble de la population, sur la base d'une exposition, d'un site Internet, de 12 réunions publiques, et de visites thématiques.

Les conclusions de cette concertation mettent en évidence un fort intérêt pour le projet conçu de cette façon très globale, et une adhésion au principe d'une gare qui doit être située dans la centralité.

A contrario, dans la concertation s'exprime un scepticisme vis-à-vis du coût du projet et vis-à-vis de ses délais de réalisation ; et enfin la nécessité d'approfondir plus la question des accès en transports en commun à cette gare.

Fin 2009, sur la base de la commande du Président de la République, RFF commence à étudier le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie et ces études de RFF amènent un changement dans le contexte qui impacte le projet de nouvelle gare à Rouen.

Deux éléments de contexte nouveaux, par rapport à ce projet :

Le premier, comme cela a été expliqué précédemment, est que RFF décide de rouvrir la question du positionnement de la gare à Rouen, au travers de la question de la traversée de la ligne nouvelle dans l'agglomération rouennaise, avec deux solutions : la solution à Saint-Sever avec son tunnel et une autre solution par les voies existantes, sans tunnel, qui ne permet pas de réaliser la gare à Saint-Sever et qui donc la situe à Sotteville.

La deuxième évolution importante de contexte est le fait que les solutions ferroviaires proposées ne concernent plus uniquement le nœud rouennais, mais bien l'ensemble de l'axe Paris-Normandie, avec des solutions d'améliorations capacitaires, notamment en Ile-de-France, ainsi que des améliorations sur les temps de parcours pour ce qui concerne Rouen vers Paris, vers Le Havre, vers Caen, vers Evreux, qui sont fort impactantes sur les effets dont on pourra tirer partie sur le projet urbain et le projet de développement économique.

Sur cette base, nous avons donc continué à approfondir le projet et à l'ajuster en fonction de ce nouveau contexte, en approfondissant tout particulièrement la comparaison entre Sotteville et Saint-Sever.

Donc, deux sujets d'approfondissement : la desserte en transports en commun et le projet de développement économique.

Concernant la desserte en transports en commun, nous avons choisi de travailler sur la comparaison entre la performance de desserte que l'on pourrait avoir à Saint-Sever, et celle que l'on pourrait avoir à Sotteville, sur la base d'une réflexion prospective sur les évolutions possibles du réseau, que nous avons modélisées ; cela nous a permis ensuite de faire des calculs de performance.

Ces évolutions possibles du réseau répondent à différents enjeux :

- Permettre aux usagers de la gare, qui sont à part égale (comme nous avons pu le constater via une enquête auprès des usagers de la gare de Rouen en 2007) des Rouennais ou habitants de l'agglomération qui prennent le train pour aller exercer une activité ailleurs, et des habitants d'ailleurs qui arrivent à Rouen chaque jour pour exercer une activité (leur travail, une activité scolaire, ou des démarches).

Donc, il est nécessaire que depuis la gare on puisse relier facilement l'ensemble des zones d'habitat, mais aussi des secteurs d'emplois et des secteurs d'études, et donc de pouvoir créer autour de la gare plusieurs lignes de transport structurantes, efficaces, qui constitueront un véritable nœud de transport qui permet d'éclater dans différentes directions.

Nos études nous permettent de voir qu'à Saint-Sever, dans une position centrale, on sait faire plusieurs lignes qui se croisent et constituent un réel nœud ; tandis qu'à Sotteville, dans une position excentrée, on ne sait desservir la gare que par une ou deux lignes, mais sur un bout de ligne, ce qui ne permet pas de réaliser un véritable nœud qui éclate dans un maximum de directions.

- Le deuxième enjeu fort de la desserte en transports en commun était de maintenir l'utilisation des différents modes d'accès à la gare, ce qui est aujourd'hui très intéressant, puisque 35 % des personnes qui vont à la gare ou en repartent le font à pied, et 33 % en transports en commun.

Compte tenu de la performance précédemment citée, on a pu identifier qu'à Saint-Sever on pourrait avoir une très bonne évolution de l'utilisation des transports en commun pour se rendre ou repartir de la gare, évaluée à environ 45 % ; tandis qu'à Sotteville l'usage des transports en commun est en baisse et, par ailleurs, l'usage de la marche à pied est également en très forte baisse puisqu'on envisage que seulement 5 % des personnes pourront, à Sotteville, aller à la gare à pied.

A l'inverse, les accès en voiture augmentent très fortement.

Deuxième point d'approfondissement de la comparaison Sotteville/Saint-Sever : la question du développement économique associé à la nouvelle gare, dans le cadre du projet qui pourrait s'épanouir autour de la nouvelle gare.

L'enjeu pour l'agglomération est de pouvoir faire s'implanter des emplois dits stratégiques, c'est-à-dire des emplois de décision, qui depuis plusieurs années font fortement défaut dans l'agglomération et ne jouent pas l'effet d'entraînement sur l'ensemble du tissu économique local qu'ils peuvent jouer dans d'autres agglomérations où ils sont plus présents.

Pour attirer des emplois de ce type, il y a un certain nombre de critères fondamentaux. De ce point de vue, le site de Saint-Sever répond très bien à ces critères d'accessibilité, puisqu'à Saint-Sever on est à l'intérieur de la ceinture des boulevards, potentiellement sur un nœud de transports en commun très intéressant, ce qui n'est pas le cas à Sotteville. On est dans un environnement de qualité, avec la proximité du centre-ville historique, le bord de la Seine qui donne une visibilité très importante. L'environnement de Sotteville est moins qualitatif et moins attractif pour des emplois de ce type.

Ces éléments nous conduisent à considérer que l'on saura attirer à Saint-Sever des entreprises qui permettront d'avoir un pôle économique, de rayonnement européen, tandis qu'à Sotteville on ne saura attirer que des entreprises plus comparables à celles que l'on a déjà aujourd'hui, donc un pôle économique qui serait de rayonnement plus local ou régional, mais qui du coup serait en concurrence avec nos autres sites de développement économique, alors qu'à Saint-Sever on est dans une réelle complémentarité.

Je terminerai par cette petite carte qui met bien en évidence la complémentarité de ce projet par rapport à l'ensemble du projet urbain, puisque Saint-Sever s'inscrit pleinement en complémentarité avec les deux autres projets phares de l'agglomération, qui sont développés dès maintenant pour Luciline en rive Nord, et à partir de 2017 en rive Sud, sur l'éco-quartier Flaubert, et qui pourront constituer un ensemble que nous appelons « Seine Cité » ; avec un quatrième petit pôle, celui de la gare Rive Droite, qui connaîtra une évolution importante dans le cadre du projet. En effet, de son statut de gare principale elle va passer à un statut de gare urbaine, de station urbaine, avec un quartier qui sera forcément amené à évoluer et sur lequel jusqu'en 2009 nous avons travaillé, sur un projet d'accompagnement, pour accompagner la mutation de ce quartier au travers de la réutilisation d'une partie du bâtiment de la gare. Ce bâtiment est perçu comme très valorisant et emblématique pour l'agglomération. La réutilisation serait pour un équipement public ou pour du logement, c'est encore à définir. Mais, la nécessité d'accompagner cette évolution est importante.

Pour conclure, ces approfondissements que nous avons menés depuis 2010 nous conduisent à confirmer complètement l'intérêt du site de Saint-Sever en termes de performance ferroviaire, mais aussi la performance sur des accès à la nouvelle gare et sur la qualité du

projet que l'on saura développer autour, pour tirer partie des atouts que nous procure la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Dominique SIMON : Merci, Madame GRANDOU. Maintenant que nous sommes équipés et que nous avons reçu de RFF et de la CREA du matériau pour réfléchir et échanger, nous allons ouvrir précisément cette phase des échanges.

Vous avez le point de vue de la CREA sur une des options du projet qui est la question des gares à Rouen. Cela reste un objet du débat.

Je vois déjà des mains se lever mais avant de démarrer, pour que le débat fonctionne bien, je dois vous donner quelques éléments pratiques, et sur l'esprit de ce qui va avoir lieu maintenant.

Je vous rappelle que l'avantage de la réunion publique est que nous sommes là tous ensemble, donc il faut jouer à fond la carte de l'interactivité. Veillons à ce qu'un vrai dialogue s'installe, et non pas une succession de monologues.

N'oubliez pas les principes d'équivalence, chacun a les mêmes droits, les mêmes conditions d'intervention, ce qui veut dire que personne ne confisque le temps de parole. Nous vous surveillerons de toute façon là-dessus, c'est notre rôle.

Gardez aussi le principe d'argumentation en tête, si vous voulez exprimer des points de vue.

De manière pratique : si vous voulez parler, il faut lever la main ; ensuite une des quatre hôtesse vous donnera le micro. Je vous demanderai avant de commencer vos propos, de bien vouloir avoir la gentillesse de vous présenter, puisque tout ce que vous aurez dit sera pris en compte et reporté sur le site Internet. Donc, présentez-vous, et exprimez-vous de la manière la plus concise, si possible, mais ce n'est pas facile.

Concernant la distribution de la parole, nous essaierons de la faire tourner, entre les quatre secteurs couverts par chacune des hôtesse. Ce n'est pas une salle facile, elle n'est pas très conviviale ; je ne vous vois pas très bien au fond, je suis un peu éblouie, donc il faudra que vous soyez indulgents et assez patients. Persévérez dans l'effort ; je suis sûre que nous allons y arriver.

Dites-vous bien que l'attribution de la parole résultera du pur hasard puisque je ne connais personne ici.

Nous avons tenu compte de l'expérience des premières réunions. Dans un grand effort de créativité, la Commission vous propose de procéder comme suit.

Pour assurer l'interactivité et assurer l'équilibre entre s'informer et s'exprimer, nous vous proposons une première phase destinée à des questions courtes. Nous avons déjà eu, et d'ailleurs ici aussi à la réunion d'ouverture, l'expression de la frustration d'un certain nombre de personnes qui n'avaient pas pu exprimer leurs questions et n'avaient pas eu de réponses ; donc si vous avez des questions précises, simples à formuler, des besoins d'éclaircissements, allez-y, plongez ! On vous répondra. Par contre, faites-le rapidement, en une minute. Nous ne cédon pas à la mode du « speed dating », nous voulons juste nous assurer qu'un maximum de questions, s'il y en a dans la salle, sont posées. Ensuite, nous serons plus souples, tout en limitant quand même le temps de parole à trois minutes maximum. Trois minutes, c'est déjà très long, vous voyez cela fait déjà sûrement trois minutes que je parle.

J'espère que les règles sont à peu près claires ; sinon nous nous ajusterons ensemble au fur et à mesure.

Nous commençons donc par cette phase de questions rapides et de réponses complètes, rapides aussi. Je fais confiance à l'équipe qui est à la table et qui est moins agitée que moi pour me compléter et rectifier autant que nécessaire.

Nous commençons par le fond, à ma gauche. Si quelqu'un a une question rapide, qu'il lève la main. Mettez-vous debout, s'il vous plaît, ce sera plus facile, et présentez-vous.

Gilbert RENARD, habitant de Bois-Guillaume : Merci. Une question très rapide puisque c'est en fait la demande d'une réponse à la question que j'avais posée la dernière fois.

On m'avait dit que cette réponse interviendrait lors du débat sur le positionnement de la gare : la connaissance des origines/destinations des voyageurs de la gare Rive Droite actuelle. Il m'avait été répondu que cela concernait cette réunion de ce soir ; avez-vous la réponse ? Les origines/destinations des utilisateurs du train pour aller vers la zone francilienne.

Philippe ADAM : L'étude de 2007 qui a été citée par Madame GRANDOU a effectivement donné des origines/destinations ; la plus grosse est le centre-ville, donc entre la gare Rive Droite et la Seine, ensuite c'est en gros, de façon équivalente, tout ce qui se trouve au Nord et tout ce qui se trouve au Sud.

Antoine JOURDAN, de l'Eure : Je voudrais savoir : un kilomètre de ligne de chemin de fer a un prix x : quand vous êtes obligés de faire un tunnel, pour la même longueur, quel est le pourcentage d'augmentation ?

Philippe ADAM : Pour un kilomètre de ligne nouvelle, cela dépend un peu de la topographie, c'est entre 15 et 20 millions d'euros ; un tunnel, en fonction de la complexité, entre 75 et 100 millions d'euros.

Pierre LOUVARD, Conseiller Municipal Europe Ecologie – Les Verts de la Ville de Rouen : Bonsoir, j'ai deux questions rapides.

La solution de la gare Saint-Sever est en effet assez attrayante, mais vous avez peu détaillé les contraintes que pose la traversée de la Seine en tunnel ; pouvez-vous donner un peu plus de précisions ? Ainsi que les raccordements ultérieurs sur la bifurcation de Malaunay, et la direction de Dieppe : ce n'est pas détaillé dans le dossier du Maître d'ouvrage, et cela demande quand même plus de détails.

Si l'on envisage la gare Saint-Sever, comme l'a expliqué Madame, de la CREA, comme un point nodal...

Dominique SIMON : Madame GRANDON.

Pierre LOUVARD : Excusez-moi..., comme un point nodal de tous les transports de l'agglomération rouennaise, qu'en est-il des possibilités, ou pas, de développement de la ligne que vous avez citée, qui dessert le port de Rouen, mais pas seulement ? C'est l'ancienne ligne Rouen-Evreux, elle s'arrête à Saint-Pierre-lès-Elbeuf ; qu'en est-il ?

Les blocages de périmètres SEVESO sont-ils toujours rédhibitoires pour envisager des trains de voyageurs sur cette branche ?

Philippe ADAM : Un tunnel étant par nature souterrain on a moins de soucis qu'en surface ; néanmoins, il faudra être vigilant vis-à-vis de tout ce qui est nappes phréatiques. Ce sont des choses que l'on connaît bien dans les travaux publics.

Pour ce qui est de Dieppe, la question est importante parce qu'il y a là une différence par rapport au projet qui était celui mené jusqu'en 2009, puisqu'il n'est pas prévu que la ligne

nouvelle, après être montée sur le plateau, permettre de rejoindre la ligne de Dieppe. On va jusqu'à Yvetot, puis on poursuit vers Le Havre. La desserte de Dieppe s'effectue par la gare Rive Droite et la ligne actuelle, et la bifurcation de Malaunay.

On s'arrête gare Rive Droite, cela veut dire que les usagers de Dieppe du quotidien, donc venant de Dieppe, s'arrêtent à la gare Rive Droite comme aujourd'hui, puis le train continue et va jusqu'à la nouvelle gare.

Cela ne change donc rien pour celui qui vient travailler à Dieppe, par rapport à aujourd'hui ; et celui qui vient faire une correspondance la fait tout simplement un peu plus loin.

Je voudrais, si vous le permettez, insister sur un point : dans le schéma que nous avons imaginé, nous avons une gare nouvelle qui reçoit tous les trains. Tous les trains vont dans la gare nouvelle et c'est là que s'effectuent toutes les correspondances. Un certain nombre de ces trains, ceux de Dieppe dont nous venons de parler, mais aussi certains trains périurbains, des trains locaux qui vont vers le Nord-ouest, pourront venir du Nord-ouest desservir la gare Rive Droite et ensuite continuer jusqu'à la gare actuelle.

Concernant la question de la ligne d'Elbeuf, la possibilité est ouverte et ce sont des choses qui n'ont pas forcément avancé. Ces réflexions devront avancer, mais rien n'est décidé sur ces sujets. Les choses sont ouvertes aujourd'hui.

Dominique SIMON : Merci.

Didier CORPET, Chef d'entreprise, Le Havre : Bonsoir, je suis chef d'entreprise au Havre. C'est une entreprise qui, comme bien d'autres, n'est en train de se développer que par l'export, et nous avons un sérieux problème.

La raison pour laquelle nous sommes d'ardents défenseurs de cette ligne, c'est à la fois pour l'aspect fret que vous avez évoqué, c'est-à-dire libérer la place pour que le fret soit plus transporté par le train, et parce que j'ai fait le compte : depuis le début de ce mois-ci, j'ai 10 collaborateurs qui sont partis à l'étranger en prenant leur voiture pour aller prendre l'avion...

Olivier GUÉRIN : Pardon, Monsieur, les interventions c'est après ; avez-vous une question précise ?

Didier CORPET : Justement, ma question est : il semblerait (vous n'en avez pas parlé) qu'une question de phasage se mettrait en place, et on nous a présenté tout à l'heure les deux projets, le projet Mantes, et ensuite le projet Rouen-Le Havre. Cela nous gêne.

Ma deuxième question : j'ai remarqué aussi qu'au lieu de 1 h 15 on parlait désormais de 1 h 17 ou 21, selon les scénarios que vous présentez ; est-ce donc, pour Le Havre, une obligation que le temps se rallonge ?

Je fais une dernière remarque pour nous, Havrais. Ce qui est impératif, en effet, c'est la régularité, et je n'ai pas entendu parler dans les critères étudiés de la question de la régularité, c'est-à-dire de la réduction des retards ou des abandons de trains, telle que nous la vivons aujourd'hui.

Dominique SIMON : Cela fait donc trois questions, en 1 minute 23 cela va.

Jean-Damien PONCET : La présentation, parce que nous l'avons voulue courte, a pu donner l'impression d'un phasage.

Nous avons trouvé cela pratique de présenter les scénarios en Normandie, et de façon distincte les scénarios en Ile-de-France, pour deux raisons : en Ile-de-France il y a quatre scénarios, en Normandie il y en a trois, donc on ne va pas faire toutes les combinaisons ; tous les scénarios se rencontrent au même endroit sur le contournement de Mantes et il y avait une possibilité logique de faire cette séparation pour faire la présentation en deux parties.

Deuxièmement, nous avons insisté un peu plus sur la partie normande et c'est une vertu de cette présentation de pouvoir insister plutôt sur la partie correspondant à la zone géographique dans laquelle on se trouve.

Donc, cela ne préjuge en rien de la manière dont ce projet sera réalisé. Nous présentons aujourd'hui un projet global. Si un phasage devait intervenir, ce serait pour des raisons qu'il ne m'appartient pas d'anticiper – tout le monde peut les avoir en tête – par exemple, des notions de financement. Elles ne sont pas pour le moment à l'ordre du jour, sauf si quelqu'un insiste pour que l'on en dise plus sur ce point-là.

Sur 1 h 17 ou 1 h 21 : l'objectif poursuivi est en effet 1 h 15 ; avec 1 h 17 on n'en est pas loin et si vous le permettez, on peut presque dire que l'on est dans l'épaisseur du trait. Notamment, les temps évoqués ici prennent certaines hypothèses concernant les arrêts des trains, ceux-ci sont les plus rapides mais on pourrait, en Ile-de-France, être plus rapide que ce que l'on a supposé en affichant ces temps. On pourrait donc, moyennant le fait de circuler à 200 km/h en Ile-de-France, être en-dessous de 1 h 17, par exemple, dans le cas du scénario le plus rapide que vous avez évoqué.

La régularité est en effet un impératif. Il n'est pas très utile de parler de vitesse si l'on n'est pas capable de tenir les horaires, puisque cela suppose que par précaution on doit prendre le train précédent pour être sûr d'arriver à l'heure. Ce ne serait pas très cohérent. La régularité est à la base du dispositif et on l'a quand même évoquée dans la présentation initiale, quand on a parlé de qualité de service ; j'ai insisté sur le fait que derrière les notions de qualité de service et de fréquence, il y avait des questions de capacité.

Capacité et régularité vont ensemble, parce que quand une ligne ferroviaire est surchargée il suffit qu'il se produise un problème sur un train pour que cela dégénère sur tous les trains qui suivent. Donc, quand on approche de la saturation d'une ligne, on a de réels problèmes de régularité, c'est presque inévitable.

Le projet permet de remédier à cela en augmentant les capacités disponibles.

Dominique SIMON : Merci.

Jean-Jacques BRIFAULT, CESER Haute-Normandie : Dans un cahier d'acteur paru récemment, nous nous sommes déclarés favorables au projet dans son ensemble. L'hypothèse d'un scénario intermédiaire semble intéressante à étudier car cela concilierait les intérêts des habitants de l'Eure et ceux des Rouennais, tout en étant proche des objectifs recherchés.

Je voudrais simplement insister sur le positionnement de la gare de Rouen...

Olivier GUÉRIN : Excusez-nous, Monsieur, encore une fois, ce premier temps est un temps de questions. Les interventions, c'est après. Posez votre question ; vous ferez une intervention plus complète ensuite, si vous le souhaitez.

Jean-Jacques BRIFAULT : Oui, j'ai une question sur la gare de Rouen, j'y venais.

Avez-vous des retours d'expérience sur l'aménagement de quartiers d'affaires autour d'autres gares en France (bien que vous ne soyez pas aménageurs de gares) ? Pour savoir quel développement économique on peut en attendre.

Jean-Damien PONCET : En effet, RFF n'est pas aménageur. J'ai dit à un moment donné que nous étions dépositaires d'un certain nombre d'objectifs, d'accessibilité par exemple, définis par le Comité de pilotage. Ces objectifs sont fondés sur l'idée que quand on rapproche les emplois des actifs, quand on rapproche les entreprises des travailleurs potentiels, quand on rapproche les entreprises entre elles, de nouvelles opportunités peuvent se créer. Il convient ensuite de les exploiter.

Tout cela mérite d'être organisé dans des schémas d'aménagement et de développement, qui relèvent principalement des collectivités territoriales, et non pas de RFF, en effet.

Ceci dit, RFF a trouvé (comme tout un chacun peut en trouver) des retours d'expériences. Nous avons analysé un certain nombre de situations qui sont présentées dans les documents mis à la disposition du public dans le cadre du débat public, pour un certain nombre de villes. Je pense à Reims en particulier. Cela montre que quand les collectivités conçoivent un projet de développement global cohérent et qu'elles tiennent sur la durée, les résultats sont au rendez-vous.

Il y a aussi un certain nombre d'échecs, que l'on peut analyser comme étant des projets de développement qui ne correspondaient pas à une analyse assez pertinente des atouts des territoires concernés.

Je pense qu'avec un bon projet ferroviaire, de bons projets de développement, on a toutes les chances d'arriver à de bons résultats.

Dominique SIMON : Sur le développement des quartiers d'affaires, la CREA souhaite-t-elle ajouter quelque chose ?

Grégoire CARRIER, Directeur Général délégué à la CREA : Merci, bonsoir. Je suis Directeur Général délégué à la CREA et Agnès GRANDON travaille sur ce projet dans le cadre du département.

Sur ce point précis, nous avons justement fait une recherche comparée de ce qui s'est passé sur un ensemble d'exemples, plutôt en France parce que la grande vitesse, la création de gares nouvelles, etc., c'est un phénomène sur lequel on a pas mal travaillé pendant les 20 dernières années.

Nous avons regardé les exemples de Reims, Strasbourg, Lille-Europe bien sûr, de Rennes qui a eu quand même un effet vitesse même si la ligne est en cours de prolongement. Nous avons essayé de voir quels étaient les motifs de comparaison, et quelles étaient les clés du succès, donc ce qui faisait que tel ou tel avait davantage profité de l'arrivée d'une ligne nouvelle, d'une gare nouvelle, et comment la construction des quartiers s'était faite.

Enfin, nous avons essayé de regarder dans les 10, 15, 20 ans à venir, quels projets étaient prévus, programmés, à l'échelle de la très large portion Nord-ouest de la France, pour regarder, si le projet de gare à Saint-Sever voyait le jour, comme nous le proposons, dans quel contexte de mise sur le marché, de concurrence, à cette échelle du quart Nord-ouest français, nous nous situerions pour notre projet stratégique de développement économique.

Dominique SIMON : Merci.

Bruno DEVAUX, Conseiller Municipal de Rouen, Président de l'Association Le Pommier : Bonsoir, l'Association Le Pommier est une association pour une réflexion sur le développement de la Normandie.

La question que je souhaite poser concerne l'emplacement de la gare de Rouen. Bien sûr, je soutiens comme beaucoup d'autres l'emplacement à Saint-Sever, mais dans les présentations

qui ont été faites par RFF et par l'Agglomération, je pense que l'on a montré que l'emplacement de Sotteville était absolument effrayant en termes de défauts. On se demande quelle aberration mentale a fait étudier ce site.

Si les problèmes de financements arrivent derrière, si les 300 millions supplémentaires ne peuvent pas être débloqués pour la gare à Saint-Sever, va-t-on alors se replier quand même sur le site catastrophique de Sotteville ou d'autres sites pourraient-ils être mis éventuellement à l'étude, puisqu'un quatrième trajet est en train d'apparaître ?

Que fait-on si l'on n'a pas les financements ? Abandonne-t-on le projet ou se replie-t-on sur Sotteville ?

Dominique SIMON : C'est une bonne question.

Philippe ADAM : Je crois qu'à l'échelle du projet..., on parle de 300 millions sur 6 milliards, la question ne se pose pas en ces termes-là, il me semble.

Jean-Louis GUIBEY : Bonjour ; j'interviens à titre personnel. Monsieur ADAM, vous avez dit, si j'ai bien compris, que tous les trains – hormis les trains de fret – qui passeraient par Rouen passeraient également par la gare Saint-Sever. Cela veut dire, si je comprends bien, qu'il y a un nouveau tracé à trouver puisqu'on peut aller aujourd'hui apparemment de la gare de Rouen « droite » à la gare de Rouen « gauche », mais on se retrouve en situation de rebroussement. Cela veut-il dire qu'il y a bien un nouveau tracé à trouver ?

Philippe ADAM : Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris. Depuis la gare Saint-Sever on peut aller dans toutes les directions. Un certain nombre de bifurcations seront aménagées dans le cadre du projet car actuellement elles ne sont aptes qu'au fret et ont des caractéristiques un peu insuffisantes, mais depuis la gare Saint-Sever, on peut aller dans toutes les directions. Aucun train ne doit rebrousser en gare puisque les seuls trains qui traversent sont les trains Paris-Le Havre et ils trouvent leur chemin par le prolongement et la ligne nouvelle.

Jean-Louis GUIBEY : Je suis tout à fait d'accord, Monsieur ADAM, mais j'avais cru comprendre que vous aviez dit que tous les trains passant en gare de Rouen, bien sûr hormis les trains de fret, passeraient également en gare Saint-Sever. Donc, j'ai mal compris.

Philippe ADAM : Nous pouvons revenir à une carte, si vous le souhaitez.

Dominique SIMON : Oui, soyons clairs.

Jean-Louis GUIBEY : Parce que ce projet-là, c'est en fait le projet du tram-train Barentin-Elbeuf.

Philippe ADAM : Je vais y revenir.

Donc, les trains Paris-Le Havre arrivent du Sud, traversent et partent vers Le Havre.

Vers les autres directions : les trains qui viennent de Caen, de Paris, par la ligne actuelle, arrivent et font leur terminus dans la gare de Rouen.

Ceux qui viennent de Dieppe arrivent par la ligne ici, s'arrêtent à la gare de Rouen Rive Droite et poursuivent ici, font leur terminus également dans la gare Saint-Sever.

Ceux qui viennent d'Amiens et de Serqueux prennent la bifurcation que l'on appelle « la bifurcation de Darnétal » vers le Sud, et ensuite vont dans la gare Saint-Sever.

Si un jour des trains de voyageurs circulent sur cette ligne, ils peuvent arriver par là, donc toutes les possibilités sont offertes vers la nouvelle gare ; sachant que les seuls trains qui traverseraient la gare actuelle de Rouen Rive Droite sont ceux qui viennent de ces lignes, donc depuis Rive Droite ils peuvent aller jusqu'à la gare Saint-Sever.

Ai-je répondu à votre question ?

Jean-Louis GUIBEY : Tout dépend d'où vous situez la gare Saint-Sever. Si vous la situez dans la cour du Sernam aujourd'hui, on se trouve en effet en situation de rebroussement.

Philippe ADAM : Pour les trains terminus, il ne s'agit pas de rebrousser.

Dominique SIMON : Je crois que c'est à peu près clair.

Maurice TALBOT, Retraité : Dans la mesure où vous étudiez un scénario qui dessert à la fois Evreux et Rouen, modifiez-vous le trajet le plus riche, le trajet C qui, lui, a l'immense avantage de desservir les grandes villes normandes, y compris Caen, Le Havre, Evreux et Rouen, et de ménager une voie directe entre Caen et Le Havre ? C'est le seul trajet qui fasse cela. Donc, allez-vous marier les deux ?

Philippe ADAM : La réponse est « non ». Nous regardons plutôt un mariage entre les tracés A et B. Je peux revenir si vous voulez sur le tracé C pour expliquer pourquoi il a ces niveaux de coûts et cette complexité.

Le premier point sur lequel il faut être clair est que les trains Paris-Le Havre doivent s'arrêter à Rouen. Vous le voyez, sur Rouen-Paris il y a environ 3,6 millions de voyageurs annuels (dans le scénario A) ; 1,4 million pour Le Havre, et vous avez un nombre important de voyageurs Rouen-Le Havre. C'est l'addition de tous ces trafics, Rouen-Paris, Rouen-Le Havre et Le Havre-Paris, qui fait le nombre de voyageurs dans ces trains et qui fait aussi la fréquence, puisque plus il y a de voyageurs, plus on peut mettre de trains, plus il y a de fréquence, plus on est sur un cercle vertueux.

Cela veut dire qu'il faut additionner ces trafics, donc il faut que les trains Paris-Le Havre passent et s'arrêtent à Rouen.

Cela suppose, dans le cas du scénario C, d'avoir une configuration un peu compliquée à Rouen, de par la topographie de la zone rouennaise. Donc, une sorte de boucle passe en gare Saint-Sever et repart vers le Sud-ouest, vers Le Havre.

Le souci est que la zone de Rouen, que beaucoup d'entre vous connaissent sans doute, est très compliquée dans cette zone-là ; il y a d'une part des zones urbanisées (Petit-Couronne, Grand-Couronne), des zones Seveso, et des forêts extrêmement protégées, on ne peut pas toucher à un arbre sans aller en Conseil d'Etat et faire une compensation très importante ; c'est donc quasiment impossible.

On est donc obligé, sur la boucle de Rouen, d'avoir des ouvrages souterrains extrêmement longs et coûteux sous ces forêts. Par ailleurs, sous la forêt du Rouvray il y a des zones de captage d'eau potable de Rouen. On est sur des choses complexes.

Donc, des ouvrages souterrains à Rouen, mais bien sûr aussi des ouvrages souterrains très importants à l'entrée du Havre, puisqu'il faut passer sous le fleuve, qui est ici à son gabarit maritime. Il faut aussi éviter les zones à enjeux, d'un côté Seveso et de l'autre côté le Pays d'Auge (le Nord du Pays d'Auge est un site inscrit). Donc, l'ouvrage souterrain est très important.

Tout cela explique le coût de ce scénario C, dont nous comprenons tous l'intérêt intellectuel puisque c'est le seul permettant le lien entre les trois métropoles normandes, mais on ne voit pas ce coût compensé par des trafics qui seraient en regard.

Aujourd'hui, 4.000 courageux par an font le trajet Caen-Le Havre ; dans le scénario C on arrive à 20.000 voyageurs annuels, donc on ne voit pas apparaître de trafic justifiant un tel surcoût, pour être tout à fait clair.

Nous travaillons donc aujourd'hui plutôt sur un scénario de compromis entre les scénarios A et B, pour permettre un temps de parcours Rouen-Caen performant (c'est une demande forte) mais aussi de bien desservir l'Eure, ce qui est un peu meilleur dans le scénario B.

Dominique SIMON : Merci.

Un intervenant (hors micro) : Le scénario C, qui est le plus cher, le plus difficile, est-il modifié par le fait que vous étudiez une façon de desservir et Evreux, et Rouen ?

Philippe ADAM : Non, ce scénario-là n'est pas modifié.

Dominique SIMON : Merci, cela nous a permis de passer un peu de temps sur le scénario C3.

Quand vous mettez vos slides on ne voit plus le compteur, donc je ne sais plus où j'en suis. J'ai oublié de signaler tout à l'heure que vous pouvez formuler vos questions par écrit si vous êtes timides ou si vous avez peur de ne pas avoir le temps de les poser. Sachez que tous les questions écrites sont soit reprises, comme elles vont l'être maintenant par Jean-Philippe BLOCH, soit conservées et mises sur le site Internet où elles recevront une réponse, donc ce n'est jamais perdu.

Jean-Philippe BLOCH, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Il y a deux questions.

Une question très précise de Madame RAYMUNDIE :

- « *Peut-on connaître le tracé de l'ouvrage sur la commune de La Vaupalière ?* ».

Une deuxième question, de Monsieur DUVAL :

- « *Quel est le but véritable de ce projet et pourquoi y consacrer une telle somme ?* ».

Jean-Damien PONCET : Pour la première question qui concerne le tracé, sur une commune particulière, aujourd'hui on ne dispose pas d'un tracé, mais d'options de passage, qui sont des fuseaux, larges, déterminés comme suit : on a identifié les principaux enjeux environnementaux (environnement naturel, humain y compris économique, les zones Seveso, etc.), beaucoup de choses sont prises en compte et se superposent aux difficultés topographiques également. Ceci détermine les zones à éviter.

Bien sûr, il ne suffit pas de faire cela pour avoir une option de passage, encore faut-il vérifier que dans l'option de passage on pourrait faire passer une ligne répondant aux objectifs fonctionnels, notamment en termes de temps de parcours, c'est-à-dire finalement en termes de longueur.

Nous en sommes là aujourd'hui et c'est ce qui figure dans les dossiers mis à disposition du public dans le cadre du débat.

Bien entendu, si le débat permettait de conclure à l'opportunité du projet, on irait progressivement dans la suite des études vers une définition plus précise des tracés, pendant un certain nombre d'années, moyennant un certain nombre d'étapes qui feraient l'objet de concertations de plus en plus précises. On travaillerait de façon à aboutir à un dossier qui est présenté à l'enquête d'utilité publique, où l'on présente en effet un tracé, même s'il est présenté sous la forme d'une bande de 500 mètres de large. Lorsqu'on pose une bande sur un plan, il suffit d'en prendre le centre pour avoir un tracé.

Donc, on saura répondre à cette question seulement dans un certain nombre d'années, après de nombreuses concertations supplémentaires, et après avoir franchi des étapes qui permettent de définir des options d'un kilomètre de large par exemple et de les comparer moyennant des critères, d'en éliminer pour en retenir d'autres et progressivement, avec le système en entonnoir.

Sur le but véritable, j'avoue ne pas comprendre la question. La personne n'a peut-être pas entendu la présentation. Le but est d'améliorer les déplacements du quotidien, on l'a vu ; le deuxième but est de servir le développement des territoires concernés en réduisant les temps de parcours et donc en améliorant leur accessibilité.

Dominique SIMON : La question est simple, c'est l'opportunité du projet. C'est bien ce qui est au débat. Ce sera donc nourri de tout ce que nous disons, ce soir et dans les prochaines réunions.

Frédéric TOUSSAINT, Directeur d'une Agence de Communication à Paris : Bonsoir, je suis aussi Vice-président national de La Demeure Historique, qui rassemble les propriétaires et les responsables de sites patrimoniaux culturels.

La raison de ma présence est que je restaure depuis 10 ans le plus ancien manoir de Haute-Normandie, près d'Yvetot : le Manoir du Catel, qui a été classé « monument historique » il y a quelques mois par le Ministre de la Culture et de la Communication.

J'ai trois questions rapides.

La première, très particulière, est : pourquoi le site classé du Manoir ne figure-t-il pas sur les cartes et tracés? Contrairement par exemple au Château de Mirville, qui apparaît comme classé sur les documents que vous avez fournis.

La deuxième question est plus globale, sur le très beau document que vous avez réalisé : pourquoi ne prenez-vous pas en compte de manière très explicite le patrimoine bâti, au même titre que les espaces naturels, les espaces protégés, comme les forêts, etc. ? Vous parlez du patrimoine qui est dans le cadre des ZPPAUP mais pas du tout du patrimoine bâti disséminé dans les campagnes, qui peut être détruit d'un seul coup si son environnement est altéré par le passage d'une ligne à grande vitesse.

Je pense que la troisième question intéresse de nombreuses personnes ici : la ligne sera-t-elle vraiment nouvelle dans le sens d'une exemplarité d'intégration dans l'environnement ou aura-t-elle autant de nuisances que les autres LGV qui existent déjà en France, et que les riverains peuvent subir ?

Dominique SIMON : Donc, trois questions, du particulier au général, malgré tout sur le même sujet.

Philippe ADAM : Nous allons vérifier si le Manoir du Catel n'y figure pas, mais il devrait sans doute y être ; nous regarderons ce point, bien sûr.

Vous avez dit que le Manoir de Mirville y était, donc vous voyez bien que nous avons recensé ce que nous avons pu recenser sur le patrimoine bâti ; nous en avons tenu compte dans la définition des enjeux.

Il faut savoir que quand on définit un linéaire, il y a des grands enjeux qui sont des grandes surfaces, et des enjeux plus locaux qui sont les enjeux patrimoniaux, qui ne sont pas moins importants, mais qui sont d'une portée plus réduite. Nous essayons de tenir compte le plus possible de ces enjeux, à ce stade, sachant que dans nos options de passage il reste forcément un certain nombre d'enjeux, des enjeux naturels, patrimoniaux.

Nous avons essayé de détailler quels enjeux subsistent dans les options de passage, ce sont ces enjeux-là que nous tâcherons d'éviter le plus possible dans les phases ultérieures, dont Monsieur PONCET vient de vous décrire la teneur.

Pour tous les enjeux (pas seulement patrimoniaux), le premier sujet est d'éviter l'enjeu, d'essayer de passer à côté si c'est possible ; si ce n'est pas possible, c'est de réduire l'impact. Cela veut dire que lorsqu'on est dans un endroit sensible, la ligne peut être un peu enterrée, ou il peut y avoir d'autres mesures.

Le dernier stade – c'est vrai pour les enjeux environnementaux importants que l'on n'a pas pu éviter, ni réduire – est la compensation, c'est-à-dire que l'on recrée ailleurs un milieu naturel équivalent. Mais, on travaillera sur ces choses dans les étapes ultérieures.

Nous nous assurerons que le Manoir du Catel figurera bien dans nos cartes.

Dominique SIMON : Dans l'enveloppe de coûts que vous avez estimée, j'imagine que les coûts liés au respect de ces impacts sont pris en compte ?

Philippe ADAM : Oui, c'est pris en compte, mais à ce stade on est encore sur des ratios. On sait que sur les dernières lignes nouvelles... Peut-être pas les premières, je crois que l'on a fait beaucoup de progrès depuis la ligne Paris-Lyon, où le TGV passe près des villages, etc. ; il est clair qu'il y a 30 ans on ne faisait pas la même chose que maintenant.

Dans nos chiffrages, nous avons pris en compte les dernières LGV, celles qui sont mises en service – l'une d'elles le sera le 11 décembre (Rhin-Rhône), et d'autres sont en étude. Nous travaillons aujourd'hui sur la base de ces ratios-là.

Dominique SIMON : Merci.

Yves GUERMOND, Géographe : Je voudrais revenir sur le scénario C car je ne suis pas tout à fait convaincu par votre estimation du coût pour rattraper le plateau par la rive gauche de Rouen à partir de la gare Saint-Sever.

Je me suis permis de faire modestement une proposition à ce sujet sur le site Internet. Je n'ai pas la prétention de penser qu'elle est meilleure que la vôtre mais je crois que votre analyse est peut-être à fouiller un peu, pour essayer d'analyser comment on peut quitter la gare Saint-Sever pour rejoindre le plateau rive gauche, par la rive gauche de Rouen, pour rejoindre aussi bien Caen que Le Havre.

De toute façon, dans ce coût-là il faudrait compter le fait qu'il n'y aura plus besoin de tunnel à Rouen, donc on économiserait le tunnel.

Olivier GUÉRIN : Ce n'est pas une question, si j'entends bien.

Pascal DAUVEL, Syndicat Sud Rail : Bonsoir, j'ai deux questions.

Monsieur PÉPY est venu mi-octobre visiter le site de Saint-Sever. Je ne vois pas de représentant de la SNCF, donc peut-être Madame le Maire, Madame FOURNEYRON, pourra nous répondre. Qu'a-t-il pensé du site ?

Deuxième question : cette nouvelle ligne est-elle un service public ? A qui RFF en donnera l'exploitation et la maintenance ?

Dominique SIMON : Merci. C'est de ma faute, j'aurais dû vous signaler que nous avions dans la salle un représentant de la SNCF, même plusieurs je crois.

Je vais donner la parole pour répondre à ces deux questions à Monsieur NI, qui suit depuis le début ce débat et est là à toutes les réunions publiques. Du moins, pour la première question.

Jincheng NI, Directeur aux Affaires Territoriales des Régions SNCF de Paris Saint-Lazare et Haute et Basse Normandie : Bonsoir. Monsieur PÉPY a dit que la gare Saint-Sever est une bonne option.

Dominique SIMON : C'est clair. Pour la deuxième question, RFF ?

Jean-Damien PONCET : La question était de savoir qui exploitera et qui maintiendra la ligne. Tout cela sera fait sous la responsabilité et l'autorité de RFF. Je pense que vous faites allusion aux modalités d'organisation des projets, qui tendent à se diversifier puisque, historiquement (si je peux parler d'histoire, RFF datant de 1997), RFF réalisait ses projets sous sa maîtrise d'ouvrage directe, et ensuite en assurait – en assure toujours, d'ailleurs – la maintenance, en s'appuyant sur les services de la SNCF ; et met ses infrastructures à la disposition des entreprises ferroviaires, qui paient un péage.

On a observé sur des cas récents une diversification de cette manière de faire puisque le projet Sud Europe Atlantique sera réalisé sous le régime de la concession ; et Bretagne Pays-de-Loire, dans le cadre d'un partenariat. On est donc là dans le régime de ce que l'on appelle aujourd'hui les partenariats public/privé. Celui de la concession n'est pas nouveau du tout puisqu'il y a des concessions dans d'autres domaines, comme l'autoroutier, et des services, de réseaux notamment, peuvent être gérés y compris par des collectivités, dans ce type de régime.

Le deuxième est un peu plus récent, c'est surtout une modalité de réalisation et de financement, sachant que les différentes formules ont leurs avantages et leurs inconvénients, que l'on n'y recourt qu'après une analyse précise des conditions dans lesquelles on peut l'envisager. L'essentiel est toujours préservé.

Concernant le projet LNPN, aujourd'hui on ne peut pas dire dans quel régime il pourrait être réalisé. On peut simplement dire que RFF a recours à différents dispositifs et, au cas par cas, choisit le meilleur.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous indiquer quels trains circuleront dessus ? C'était la question complémentaire, des trains de la SNCF ou d'autres trains ?

Jean-Damien PONCET : Tous les trains qui, lorsque cette ligne existera, auront le droit de circuler sur des infrastructures en France. J'ai déjà dit que dans le domaine du fret, la concurrence était d'ores et déjà ouverte ; dans celui des voyageurs, elle l'est au niveau européen et l'est de fait dans un certain nombre de pays, c'est le cas de l'Allemagne ; pas encore au niveau de la France. C'est un des sujets qui ont motivé les Assises du Ferroviaire, qui sont en train de se dérouler.

Je ne suis pas compétent pour dire à quel moment l'ouverture à la concurrence pour les voyageurs se fera en France, mais vraisemblablement, à l'échéance du projet LNPN, des

entreprises autres que la SNCF pourront se proposer de tirer des trains de voyageurs, de commercialiser les places dans ces trains et, du point de vue de RFF, cela va de soi, l'essentiel sera qu'elles paient les péages pour utiliser les infrastructures.

Dominique SIMON : Merci. Y a-t-il encore des questions courtes ?

Jean-Michel CLEMENCEAU, Habitant de Rouen : Bonsoir ; merci pour tous ces débats et la communication, c'est extrêmement intéressant.

J'aurai deux questions. Peut-être une question loufoque, ou réaliste : pourquoi ne pas envisager le principe d'une ligne ferroviaire aérienne, pour tous les passages au niveau de Rouen et de l'agglomération ?

Ma deuxième question concerne le chiffrage. Vous avez donné différentes estimations ; nous sommes en 2011, c'est un projet du futur, à réaliser dans les 20/30 ans qui viennent, ce coût pourra-t-il être multiplié par 2 ou 3 ? Avez-vous déjà une idée sur ces orientations qui seront inévitables quant au chiffrage ? Merci.

Philippe ADAM : Sur le tracé aérien à Rouen, nous n'avons pas osé proposer une telle option. Lorsqu'on est à l'Ouest du cœur de ville, on traverse l'éco-quartier Flaubert, qui va se développer fortement ; ce serait probablement assez incompatible avec le passage d'une ligne ferroviaire.

Par ailleurs, la traversée de la Seine à cet endroit se fait près du pont Flaubert, qui est un pont levant, donc on doit dégager un gabarit maritime à cet endroit ; cela complexifie fortement les choses, c'est pourquoi nous avons un projet souterrain.

Puisque nous avons évoqué le projet qui avait été développé jusqu'en 2009, ce n'est pas le même type de tunnel puisqu'à l'époque on avait un tunnel qui rejoignait la ligne actuelle du côté de Maronne, qui était long de 6 kilomètres ; le tunnel actuel est beaucoup plus court, il fait moins de 2 kilomètres.

Concernant le chiffrage, on espère avoir pris un certain nombre de garanties. Ce sont des coûts fixés avec des euros 2010, évidemment il y aura de l'inflation, il faudra tenir compte au moment de la mise en travaux de l'inflation qui aura eu lieu jusque là.

Dominique SIMON : Je comprends que la question derrière la question est : d'après votre expérience et la série de projets que vous avez déjà conduits, indépendamment des phénomènes inflationnistes, à quels types de risques de dépassements avez-vous été exposés ? Avez-vous une idée de cela ?

Jean-Damien PONCET : Indépendamment de l'inflation, des phénomènes font que les projets coûtent plus cher au fil des années. L'un est la qualité de l'insertion environnementale par rapport à l'environnement naturel, humain, et toutes les questions qui ont déjà été abordées, et plus on attachera de soins à la réalisation d'un projet, plus il coûtera cher.

Le deuxième facteur est que rentrent dans la fabrication d'une ligne ferroviaire un certain nombre de matériaux dont les cours mondiaux évoluent plutôt à la hausse, surtout en période de surchauffe économique. Cela a été largement le cas des aciers, par exemple, ou de tous les métaux, dans les 10 dernières années.

Nous sommes en effet exposés à ce genre d'évolution des prix. Mais, comme l'a dit Philippe, nous avons pris des marges de sécurité dans les évaluations. Si l'on voulait vraiment se prémunir contre ces évolutions, le mieux serait de faire le projet le plus vite possible.

(Applaudissements)

Une intervenante : Bonsoir, pourquoi ne pas faire un scénario qui passerait par le Vexin ?

Dominique SIMON : Donc, rive droite.

Philippe ADAM : C'est une question importante.

A la naissance du projet, Antoine GRUMBACH a eu l'idée d'avoir une ligne nouvelle très rapide jusqu'au Havre, passant par le Vexin, puis l'Est de Rouen, et allant directement jusqu'au Havre. Nous n'avons pas poursuivi cela car avec un tel tracé, on ne peut pas remplir les objectifs fixés pour le projet.

Le projet est né dans une concertation. Parmi les objectifs qui ont été fixés, certains sont très déterminants pour le tracé. Il s'agit d'avoir des objectifs à la fois pour la Haute-Normandie et pour la Basse-Normandie, et il y a aussi la nécessité en Normandie de desservir un certain nombre de territoires, dans l'Eure notamment (Evreux, Bernay), qui souhaitent ne pas seulement voir passer une ligne nouvelle.

Un point important : pouvoir desservir Mantes-la-Jolie. C'est la fin de l'Ile-de-France et ce que nous avons retenu comme un point incontournable du projet, c'est de pouvoir faire en sorte que tous les trains qui n'ont rien à faire sur la ligne actuelle entre Paris et Mantes-la-Jolie puissent utiliser la ligne nouvelle. Parmi eux, il y a des trains qui vont vers la Normandie, vers Rouen, Le Havre ; vers Caen et Cherbourg ; mais il y a aussi des trains qui desservent Mantes, puis Vernon, ensuite Evreux, etc.

Si l'on veut avoir à la fois un développement de l'Ile-de-France et des trains vers la Normandie, il faut que ces trains puissent prendre une ligne nouvelle.

Si l'on veut que tout le monde profite d'une régularité nouvelle, il faut que les trains qui vont vers Vernon, vers Evreux, puissent utiliser la ligne nouvelle. Cela veut dire que la ligne doit passer près de Mantes-la-Jolie si l'on veut réussir cela, et si l'on passe par le Vexin on n'arrive pas à faire cette connexion. C'est très important pour le futur du projet. Les Franciliens ne regardent pas les lignes nouvelles vers la province de gaieté de cœur, mais dans ce projet ils ont compris qu'ils pouvaient en tirer un bénéfice très important.

La desserte de Mantes-la-Jolie est un élément absolument structurant pour la réussite du projet futur.

Dominique SIMON : Merci.

Gérard ROMEDENNE, Chambre de Commerce de Rouen : Bonsoir, ma question concerne la desserte du port de Rouen.

Chaque année, les campagnes céréalières amènent 7 à 8 millions de tonnes de céréales qui transitent par le port et cela représente à peu près, selon les périodes, 2 à 7 trains par semaine. Etant donné que 80 % de ces trains prennent la ligne historique, et que celle-ci va être en travaux, l'option via Serqueux-Gisors entraîne un allongement important pour les céréales qui viennent de la région de la Beauce, donc de Chartres.

Pendant les travaux, une option est-elle prévue, qui permettrait d'éviter cet allongement qui risque de faire baisser le taux de transport de marchandises par voie ferroviaire, compte tenu de l'allongement ?

Philippe ADAM : En effet, sur l'axe Paris-Le Havre, RFF investit beaucoup ; en ce moment, c'est sur la rénovation des tunnels autour de Rouen (Sainte-Catherine, ce sera l'année prochaine), des travaux entre Mantes et Le Havre sont prévus, mais c'est du court terme, sur lequel on a des difficultés aujourd'hui à offrir des solutions alternatives.

Cela montre la nécessité d'avoir un réseau maillé pour assurer le passage du fret depuis les ports normands : plusieurs lignes, équivalentes, et qui permettent aux trains d'utiliser une autre ligne, si une ligne est en travaux.

C'est pourquoi je vous ai montré un petit graphique, sur lequel on voyait bien que la ligne Serqueux-Gisors et la LNPN sont complémentaires pour offrir ces capacités, de façon continue, y compris pendant les périodes de travaux.

Pour les travaux dans les années qui viennent, il faudra faire avec le réseau dont nous disposons aujourd'hui.

Dominique SIMON : A partir de maintenant, vous pouvez continuer à poser des questions très rapides, elles sont les bienvenues, mais si vous souhaitez intervenir un peu plus longuement, vous y êtes autorisés.

Alain PATRIZIO, Chambre de Commerce de Rouen : Bonsoir ; à la lecture du dossier du Maître d'ouvrage, tous les éléments de comparaison des scénarios, qu'il s'agisse des temps de transport ou des coûts, ne prennent pas en compte la possibilité d'une ligne mixte permettant aussi bien le transport de voyageurs que le transport de marchandises, d'où deux questions :

Si la ligne était mixte, cela aurait-il des incidences sur la durée de trajet et sur les coûts présentés dans le dossier du Maître d'ouvrage ?

Si la ligne nouvelle est dédiée aux voyageurs, l'actuelle ligne Le Havre-Rouen-Paris sera-t-elle essentiellement dédiée au fret ?

Jean-Damien PONCET : Sur les implications de la mixité, nous avons en effet quelques illustrations.

Philippe ADAM : Donc, quelques éléments sur la mixité, pour expliquer ce qui se passe quand une ligne n'a que des voyageurs et on veut une ligne qui accepte des voyageurs et des marchandises à la fois.

A gauche, vous voyez une ligne qui n'a que des voyageurs, la pente maximale autorisée est 3,5 %. Sur une ligne mixte, les trains de fret sont beaucoup plus lourds et cette pente est limitée à 1,25 %.

Le deuxième élément est : les courbes. Sur une ligne voyageurs, les trains sont homogènes, rapides, ils peuvent (dans certaines courbes) se pencher suffisamment pour aller plus vite dans la courbe. Les trains de fret n'ont pas les mêmes normes de ce point de vue, on peut moins faire pencher la ligne, donc on y passe moins vite que si l'on n'avait que des voyageurs. Cela veut dire que si l'on veut rouler à la même vitesse, il faut faire des courbes beaucoup plus longues, avec un rayon beaucoup plus grand, et avec des difficultés d'insertion sensiblement supérieures.

Un petit schéma pour expliciter ce que cela donne. Quand il y a un peu de relief, on a ici la possibilité de jouer avec ce relief, soit par un tracé un peu plus sinueux, soit en montant sur les collines en utilisant les possibilités de pentes. Quand c'est une ligne mixte, cette fois il faut avoir des tunnels.

Un élément important également est que la coexistence de ces trafics est difficile, puisqu'ils sont à des vitesses très différentes, et lorsqu'on mélange des trains qui ont des vitesses très différentes, on diminue très fortement la capacité des lignes. Donc, cela suppose pour le fret (ce sera le cas notamment sur la ligne Nîmes-Montpellier) de rajouter des voies d'évitement, pour garer les trains de marchandises pendant que les trains de voyageurs peuvent passer.

Donc, il y a une complexité très sensiblement supérieure pour aller vers la mixité.

Jean-Damien PONCET : On s'efforce de faire en sorte, avec le projet LNPN et avec le projet Serqueux-Gisors, que la totalité du trafic fret, comme on peut l'espérer aux débouchés des deux grands ports de la Seine à long terme, puisse être assumée par le réseau existant.

On a vérifié que l'addition de Serqueux-Gisors et des capacités dégagées sur le réseau Rouen-Mantes permet de garantir une réserve de capacités en termes de trafics journaliers largement suffisante aux échéances dites, pour être sûr que l'on sera capable de tracer des sillons de qualité, c'est-à-dire permettant aux trains de cheminer sans s'arrêter.

On a vérifié également que l'on pourra faire passer des trains de fret aux heures de pointe voyageurs, en certains points qui aujourd'hui posent problème, notamment dans la traversée de Rouen, qui sera nettement améliorée avec le dispositif de recomposition autour de la gare (tel qu'il a été présenté), mais aussi sur le nœud de Mantes.

On sait que dans le cadre du projet LNPN, on pourra faire passer des trains de fret aux heures de pointe voyageurs. J'insiste là-dessus.

En règle générale, on n'a pas absolument besoin de faire passer des trains de fret aux heures de pointe voyageurs, mais quand on est en présence de grands ports comme ceux dont nous parlons, avec des prévisions de trafic (si ma mémoire est bonne) de l'ordre de 45 trains deux sens par jour pour Le Havre, et 30 trains pour Rouen ; il faut des coefficients multiplicateurs pour transformer cela en sillons, parce que si un train rate son sillon il ne faut pas qu'il soit obligé de partir le lendemain. Face à ces ordres de grandeur, on est obligé de considérer que certains trains doivent pouvoir circuler aux heures de pointe voyageurs.

Ceci est assuré dans tout le périmètre de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, donc il n'est pas nécessaire d'avoir recours à la mixité, qui pose un certain nombre de problèmes, notamment de surcoûts très importants.

Dominique SIMON : Merci.

Pierre BOURGUIGNON, Maire de Sotteville-lès-Rouen : Nous sommes dans le débat sur les deux positionnements, Saint-Sever et Sotteville, donc je voulais rappeler un peu les préoccupations sottevillaises, dans le débat.

Ce n'est pas tout à fait nouveau puisque dès 2003, des réflexions ont été menées en commun par la Région Haute-Normandie et par le Syndicat mixte pour le Schéma de Cohérence territoriale des agglomérations Rouen-Elbeuf.

Nous avons fait mener des études sur les sept sites possibles sur l'agglomération rouennaise, et à cette occasion nous avons mis en évidence, à la suite des études et du débat, l'importance du positionnement Saint-Sever, puisque l'enjeu est bien une gare de voyageurs pôle d'échanges, pôle économique, et lieu d'échanges vraiment très forts.

Nous avons mis alors en évidence que le site de Sotteville n'était pas le bon site pour ce genre d'activité, dans la mesure où il faut être complètement désenclavé et il faut pouvoir renforcer les accessibilités en tous genres. Tout simplement, parce que tous les sillons ne sont pas utilisables et comme on vient de le rappeler, toute l'activité économique est essentielle. Il est bien évident que si l'on venait poser la gare voyageurs, qui nécessiterait beaucoup de travaux autour pour la désenclaver, bonjour les coûts ! Et cela ne ferait pas économiser le passage sous-fluvial, le tunnel.

C'est donc une fausse piste de faire une opposition « tunnel ou pas tunnel », de toute façon il faut un tunnel, car il est pour les voyageurs, et on a besoin d'autres lignes pour le fret, comme on vient de le rappeler.

Par conséquent, à Sotteville ce n'est pas compliqué, l'activité économique a une importance et l'activité voyageurs (mais plutôt régionale) a une importance également.

Si l'on veut jouer les possibilités de trams-trains, Barentin - Pavilly - Elbeuf, avec un positionnement sérieux sur toute la rive sud de l'agglomération, il ne faut pas poser la nouvelle gare voyageurs à dimension d'agglomération, sur le site de Sotteville.

Egalement, si nous voyons à l'échelle du temps : au moment où l'on a travaillé (2003, 2004, 2005), maintenant, et dans les 20/25 ans (le projet étant à cette date), nous voyons bien que là encore nous ne sommes pas aux dimensions du développement urbain sur la rive gauche de Rouen, si l'on se pose vers Sotteville, car il faut plutôt avoir la proximité de la centralité.

De toute façon, Sotteville a intégré depuis longtemps le développement économique nécessaire, car si l'on veut qu'une autre activité... Ce n'est plus la gare de triage, certes, mais l'activité fret ; et tout le monde s'accorde pour dire que de toute façon nous avons besoin de l'activité fret et de l'activité marchandises.

Par conséquent, il faut sauvegarder Sotteville et ne pas venir l'encombrer sur les voies pour l'opération voyageurs, qui n'est pas la bonne position, d'autant plus que...

Olivier GUÉRIN : Monsieur le Député-maire, pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Pierre BOURGUIGNON : D'autant plus que la Ville, dans son PLU, travaille sur un développement dit « 100 mètres de ville en plus », qui a été pris en compte par tout le monde et a été intégré aussi, en relation avec le Schéma de cohérence territoriale, tel qu'il était.

Dominique SIMON : Merci.

François FIHU, Président de la Chambre d'Agriculture de la Seine-Maritime : Bonjour, j'interviens au nom des Chambres normandes, sur un problème d'aménagement de territoire.

On a oublié de parler de l'emprise foncière banale, qui est celle où l'on utilise le sol pour produire une activité agricole. J'ai un peu le sentiment que dans cette histoire, on ne fait pas partie des enjeux ; si j'ai bien compris.

Je repositionne le projet LNPN dans un projet beaucoup plus global, celui du Grand Paris, parce qu'aujourd'hui avec la LNPN il y a un enjeu foncier, une emprise foncière de l'ordre de 1.500 hectares, mais lorsque les projets économiques nécessaires verront le jour (autrement, il n'y a pas de nécessité) ce sera plutôt de l'ordre de 2.000 ou 2.500 hectares d'emprises foncières. Pour votre information, ce dont on parle, c'est quand même la taille de plusieurs communes.

Il est évident que nous veillerons à ce que ces emprises foncières soient limitées, et il est évident aussi que nous sommes favorables au projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, parce qu'il y a un enjeu économique très fort, et l'agriculture est une activité économique comme les autres. Mais, je ne vois pas pourquoi à chaque fois que l'on parle d'enjeux environnementaux, on parle de compensations foncières au seul détriment des emprises foncières agricoles.

Le foncier agricole est aussi intéressant et il est autant à protéger que le foncier naturel, et je ne vois pas pourquoi on appliquerait chez nous la double-peine. En plus, on a la

compensation environnementale à payer. Vous l'avez dit tout à l'heure, on ne touche pas à un hectare de forêt car il faut amener des compensations foncières ; sachez que quand vous enlevez un hectare de forêt, si vous multipliez l'emprise par trois (c'est de cet ordre-là), nous avons donc perdu quatre hectares.

Je ne vois donc pas pourquoi s'appliquerait une double-peine (ce n'est vraiment plus à la mode), et étant donné qu'il faut donner un argument, je précise que si nous sommes favorables au projet, c'est aussi parce qu'aujourd'hui le seul projet de développement de l'activité ferroviaire enlève du transport sur la route, les problématiques environnementales s'en trouvent allégées, et on n'a donc pas besoin de les payer deux fois.

(Applaudissements)

Dominique SIMON : Merci. Je ne sais pas si RFF souhaite réagir à ce qui vient d'être dit. Je voudrais signaler que nous aurons une réunion thématique sur les questions d'impacts sur l'agriculture et l'environnement, le jeudi 12 janvier à Evreux. Je pense que nous aurons l'occasion d'approfondir.

Jean-Damien PONCET : Vous posez une excellente question. Je crois que ce que vous dites est le bilan d'une période passée, mais qui dure encore, dans laquelle les enjeux de l'environnement naturel ont fait l'objet d'une défense toujours plus forte. Je pense que cela va continuer, mais on observe aujourd'hui une sensibilité de plus en plus grande à la préservation des terres agricoles.

Donc, les arbitrages du type de celui que vous avez signalé : « si l'on supprime un espace naturel, il faut compenser avec trois fois plus de surfaces, en les prenant sur les terres agricoles », pourraient évoluer.

On a déjà cité un certain nombre d'enjeux tout à l'heure ; on a parlé de patrimoine, maintenant d'agriculture. Lorsque nous passerons aux étapes plus précises de définition du tracé, il faudra regarder de très près de quelle manière optimiser les tracés, par exemple pour ne pas prélever sur les meilleures terres, pour ensuite ne pas couper en deux les exploitations, au risque de les rendre difficilement exploitables ; et pour anticiper les décisions qui pourraient être prises par des autorités sur lesquelles on n'a pas la main. Des commissions spécialisées interviennent sur ces problématiques de compensation et il faudra imaginer la manière dont elles peuvent réfléchir.

Je crois que nous ne pouvons pas aller beaucoup plus loin ce soir ; c'est vraiment le sujet d'une réunion spécifique.

Dominique SIMON : Merci.

Edgar MENGUY, Conseiller Municipal de la Ville de Rouen : Bonjour, j'ai deux questions courtes.

Vous avez comparé différents scénarios en fonction du coût global et de la durée de trajet, globalement. Les usagers se posent d'autres questions, en termes de fiabilité, de rapidité, de fréquence, d'accessibilité des trains. Avez-vous étudié les différents scénarios en fonction de la possibilité, actuellement et dans le futur, de cadencement des trains ? Sont-ils tous équivalents dans cette perspective ? Permettent-ils tous la même fréquence des trains ?

D'autre part, y a-t-il une différence pour le coût supporté par les usagers entre les différents scénarios ? Je crois que la maîtrise du coût supporté par les usagers est un élément important du projet et de sa réussite.

Ma deuxième question concerne la localisation de la gare. Je voudrais d'abord saluer le sens des responsabilités et de la vision urbaine de Pierre BOURGUIGNON, c'est très intéressant que le Maire de Sotteville vienne porter ce message. Comme lui, nous soutenons l'idée d'une gare en centre-ville de l'agglomération, donc de Rouen.

Madame GRANDOU a donné un certain nombre d'éléments sur les projets annexes de la CREA, qui sont des projets annexes mais très importants, puisque la réussite de cette gare dépend de son accessibilité.

Je voudrais savoir si d'ici la prochaine réunion de décembre, des éléments un peu plus concrets que ce qui nous a été présenté par la CREA, pourraient être mis au débat public, pour mieux connaître les possibilités de dessertes ; par exemple, les dessertes entre la gare actuelle rive droite et cette future gare rive gauche. On a vu que le taux de piétons accédant à la gare devrait diminuer beaucoup, ce n'est pas forcément une bonne nouvelle.

Quelles mesures mettra-t-on en place, concrètement, pour répondre à cette problématique ?

Dominique SIMON : Sur la première question.

Jean-Damien PONCET : Sur la première question, le projet s'impose, c'est sa raison d'être : en premier lieu, les exigences de fiabilité et de fréquence.

Concernant l'accessibilité, voulez-vous parler de l'accessibilité pour les personnes handicapées ? Non, d'accord. Donc, de temps de parcours ?

Edgar MENGUY : D'accessibilité financière.

Jean-Damien PONCET : D'accessibilité financière, d'accord.

Edgar MENGUY : Et également des possibilités de cadencement, donc de fréquence.

Dominique SIMON : De régularité.

Jean-Damien PONCET : Pour ce projet – c'est la première fois que l'on va aussi loin – on a fait tourner des modèles d'exploitation ferroviaire, dans lesquels on fait circuler « en vrai » les trains, pour vérifier que tout s'articule bien, et pour optimiser les capacités en ligne, ou vérifier qu'elles sont suffisantes par rapport aux fréquences des trains, aux types de trains que l'on souhaite faire circuler, mais aussi pour optimiser les nœuds ferroviaires. C'est ainsi que l'on peut vérifier ce qui peut se passer sur des nœuds tels que Rouen, Caen, ou Lisieux, par exemple. Donc, on est allé loin dans ce domaine-là.

Tous les scénarios répondent très exactement aux mêmes schémas de dessertes, qui figurent à la page 53 du dossier du Maître d'ouvrage, si vous voulez vous y reporter.

Sur la question « une différence de coût est-elle supportée par les usagers selon les scénarios ? », j'ai tendance à penser que s'il devait y avoir une différence, elle serait très minime. Cela ne sera pas un facteur de différenciation des scénarios entre eux.

Dominique SIMON : Sur la deuxième partie ?

Grégoire CARRIER : Quelques éléments de réponse sur la partie CREA.

Les éléments qui nous ont permis de représenter de façon très synthétique les résultats des études sont l'objet de créations de réseaux virtuels que l'on a fait fonctionner pour comparer le niveau d'accessibilité que l'on pouvait avoir, en étant le moins cher possible ; pour avoir une desserte satisfaisante de Saint-Sever et ensuite regarder quels étaient les coûts

complémentaires nécessaires pour assurer une desserte en transports en commun et en automobile du site de Sotteville.

De ce point de vue-là, l'important pour nous était de réussir à chiffrer les coûts et également les performances en termes de répartition modale : qui vient à pied, qui vient en transports en commun, qui vient en voiture. On voyait notamment que les différences qui ont été présentées sur Sotteville et Saint-Sever sont sans équivoque : on arrive à peu près à 60 % de personnes qui viendraient en voiture sur Sotteville, contre 30 à la gare Saint-Sever, ce qui est grosso modo ce que l'on a sur la gare actuelle.

Aujourd'hui, sur la gare actuelle, on a à peu près un tiers de voitures, un tiers de piétons, un tiers de transports en commun.

Sur la gare Saint-Sever, on aurait à peu près la même proportion de voitures, mais un peu plus de transports en commun, avec 45 % environ de personnes venant en transports en commun, ce qui se fait un peu au détriment de la marche à pied (c'est très légèrement plus excentré que la gare Rive Droite), autour de 20 %.

En revanche, sur le site de Sotteville, l'accessibilité en voiture primerait, le transport en commun ne peut pas être performant puisqu'on est en bout de ligne. Nous avons les chiffres qui ont été présentés tout à l'heure.

L'ensemble des contenus et des réseaux qui sont proposés sont et vont être versés dans les discussions qui sont à travailler en ce moment, dans le cadre de l'élaboration du Plan de déplacement urbain.

Le prochain groupe de travail se réunira le 30 novembre. Pour l'instant, des approches très techniques ont été faites, on n'a pas du tout d'a priori sur le tracé précis des réseaux, et je pense que c'est vraiment dans le cadre du Plan de déplacement urbain en cours d'élaboration, que la discussion précise sur : quels réseaux, quels tracés, etc., pourra avoir lieu.

Dominique SIMON : Merci.

Patrick CORBINEAU, Habitant de Mont-Saint-Aignan : J'ai envie de poser trois questions, de contribuable néophyte qui ne comprend absolument rien à rien.

Si le projet de ligne nouvelle se fait, cela veut-il dire que le projet du Grand Paris est abandonné ? Ou aura-t-on trois gares à Rouen ? Une gare TGV, une gare ligne nouvelle, une gare historique ? Cela fait quand même beaucoup.

Ma deuxième question : j'ai cru comprendre qu'il y avait une continuation d'étude pour la réhabilitation de la gare Rive Droite, au cas où. Mais, à quelles conclusions cette étude devrait-elle arriver pour que le projet de ligne nouvelle soit abandonné, puisque j'ai entendu dire que c'était le meilleur et qu'il était parfait ? Dans toutes les discussions, dans les présentations qui ont été faites, y compris par Monsieur PONCET.

Le troisième élément est la ville de Rouen « pure » (si j'ose dire), puisqu'il y a en effet tous les trams-trains, la modulation, les transports, et si l'on veut faire en sorte que les piétons de la rive droite continuent à être piétons sur la rive gauche, avec la gare, il faut une liaison très rapide entre la rive droite et la rive gauche.

Cette liaison rapide me paraît complexe, puisque faire une voie réservée aux bus dans la rue Jeanne d'Arc, cela fera un embouteillage de plus ; faire un souterrain coûtera très cher ; donc, que peut-on faire ? Si ce n'est aggraver finalement la circulation dans Rouen, puisqu'avec votre prospective il y aura encore plus de gens à Rouen, puisque la gare entraînera des industries, des venues, des touristes, etc., et le passage des ponts n'en sera pas amélioré.

Voilà mes trois questions. Merci.

Je terminerai en disant que je ne connais pas non plus le coût que cela me donnera, pour Rouen, au niveau de mes impôts.

Jean-Damien PONCET : Vous avez posé une question sur le Grand Paris, en demandant s'il y aura trois gare, est-ce cela ? Vous pensiez au train à grande vitesse sur le plateau ?

Patrick CORBINEAU : (*Réponse inaudible hors micro*).

Jean-Damien PONCET : D'accord ; le projet auquel vous faites référence était la proposition de l'équipe d'architectes GRUMBACH, qui faisait partie des dix équipes d'architectes qui ont fait des propositions sur l'évolution de Paris, à la demande du Président de la République, et sur laquelle le Président de la République a réagi en disant qu'il y avait un enjeu stratégique à ce que la région capitale s'ouvre sur la mer, par les ports de la Vallée de la Seine.

Ce projet a été le déclencheur d'une réflexion, qui s'est traduite par la mise en place par le Gouvernement d'un Comité de pilotage, présidé par un préfet, d'ailleurs ancien Président de RFF, Jean-Pierre DUPORT, qui a réuni l'ensemble des présidents des principales collectivités de Normandie et d'Ile-de-France, ainsi qu'un certain nombre de représentants du monde économique.

Ce Comité de pilotage a défini plus précisément, sur la base de cette impulsion, quel serait le cahier des charges (c'est ce que l'on a montré tout à l'heure) de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

En rapprochant les besoins et en cherchant à mutualiser les réponses à un certain nombre de besoins – nous avons parlé notamment de RER, de séparation des flux, de Mantes-la-Jolie, du fret... - nous sommes arrivés au projet tel qu'il est aujourd'hui défini et proposé au débat public, qui est différent du projet initial, qui n'est plus en course aujourd'hui. Il n'y a donc pas de risque que trois gares soient faites sur Rouen.

Pour les deux autres questions, je laisse la parole à Philippe.

Philippe ADAM : Vous avez parlé de trois gares, mais on va en faire bien plus que cela.

Pour compléter un peu : l'idée est d'avoir une gare principale, celle de Saint-Sever ou Sotteville, et conserver la gare Rive Droite qui pourrait être desservie au passage, comme je le disais, pour les trains venant du Nord-ouest ; mais le fait de décharger l'axe principal pourrait permettre également de créer d'autres gares. Par exemple, la gare de Fond du Val, qui a été étudiée mais n'était pas possible parce qu'il y a trop de trafic, devient possible. On la fera ou on ne la fera pas, mais elle devient possible.

D'autres gares deviennent possibles sur le réseau, permettant de multiplier, pour les voyageurs qui viennent des environs de Rouen, les points d'entrée dans Rouen, les connexions avec le réseau urbain, etc.

Je ne sais pas si je repasse la parole à la CREA, mais Monsieur CARRIER a expliqué que la desserte fine... Je crois que la CREA a bien entendu ce besoin d'avoir une réflexion sur l'urbain, et dans son Plan de déplacement urbain sera intégré ce besoin que vous avez exprimé.

Dominique SIMON : Merci.

Philippe ANNE, Urbaniste, habitant de Mont-Saint-Aignan : Bonsoir, je suis simple citoyen, et urbaniste. Au risque de paraître iconoclaste à certains d'entre vous, et après lecture du document du Maître d'ouvrage, je me demande pourquoi un scénario de desserte en ligne de Caen, Le Havre, Rouen, n'a pas été envisagé.

Un tel scénario aurait pu être le suivant :

Liaison directe entre Caen et Le Havre sous l'estuaire, poursuite du tracé par la rive Nord de la Seine, contournement de Rouen par le Nord et accès dans Rouen Nord, selon une direction parallèle à l'A28 et à la N28.

Gare nouvelle sur le site de Carville ou dans sa proximité ouest, vers le boulevard de la Marne.

Poursuite du tracé soit par le viaduc d'Eauplet restructuré, soit par les plateaux est, avec passage à l'Est des Andelys et traversée de la Seine entre Gaillon et Vernon.

Antenne sur Evreux, en amont de la gare actuelle, poursuite du tracé vers Mantes, Roissy, La Défense et Saint-Lazare.

Ce scénario aurait permis d'éviter la traversée souterraine des forêts du Rouvray et de La Londe, estimée à 1 milliard d'euros dans le scénario C ; d'éviter la coûteuse traversée sous-fluviale et portuaire de Rouen, dont l'estimation ne nous a pas été donnée. On sait simplement que cela coûte 300 millions d'euros de moins que la gare à Sotteville, mais j'ai entendu par la presse qu'elle coûtait environ 1,5 milliard d'euros, avec la gare Saint-Sever, et cela est vrai pour les deux scénarios, A et B.

Ce scénario nouveau permet une liaison directe Caen-Le Havre, comme dans le scénario C ; et une liaison Evreux-Rouen, comme dans les scénarios A, B, C ; et éventuellement une desserte des Andelys. La liaison Caen-Evreux-Mantes-Paris existant quant à elle déjà, il n'est pas forcément nécessaire de la reprendre totalement.

Est-il possible d'étudier un tel scénario, répondant pour le mieux aux objectifs principaux de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ? Merci de votre réponse.

Dominique SIMON : Nous vous écoutons, Messieurs.

Jean-Damien PONCET : Vous auriez peut-être dû nous le suggérer plus tôt. Maintenant que nous en sommes au débat public avec trois scénarios, ce serait assez compliqué... Plus sérieusement, le projet que nous présentons répond, comme je l'ai dit, à un cahier des charges, qui, dans sa définition canonique, celle de la Lettre de mission du Gouvernement à RFF, demande à ce que le projet profite de manière équivalente aux deux Normandie.

Parmi les premières décisions du Comité de pilotage, il y a eu celle de viser un temps de parcours pour Caen qui soit le même que pour Le Havre. C'est évidemment très structurant. RFF est dépositaire d'un certain nombre d'objectifs. Nous proposons des solutions pour répondre à des objectifs qui nous sont donnés, et en la matière il me semble que l'hypothèse que vous présentez ne permettrait pas de s'inscrire dans ces objectifs.

Faut-il le commenter plus longuement tout de suite ? Je n'en suis pas tout à fait sûr. On peut imaginer en effet tout un tas de solutions, mais quand on commence à les comparer de façon homogène avec les mêmes hypothèses, les mêmes ratios, etc., des écarts assez significatifs apparaissent.

Si j'ai bien compris, vous évitez la traversée de la Seine à Rouen, pour laquelle vous n'aviez pas le coût, mais le coût n'est pas considérable puisque le tunnel n'est plus de 6 kilomètres

comme cela avait été évoqué à une époque, mais d'un kilomètre et demi, donc le coût est en gros de 150/160 millions d'euros.

Par ailleurs, on réintroduit dans le dispositif le tunnel sous-fluvial au niveau de l'estuaire, dont le coût est nettement plus important, même si là aussi on peut prendre des hypothèses assez variables, selon que l'on considère que l'on peut s'autoriser ou pas à passer dans des zones naturelles. Je caricature un peu, mais...

Dominique SIMON : Peut-on imaginer que la proposition de Monsieur se transforme en un texte écrit posté sur Internet, et fasse l'objet d'une réponse précise ? On va rentrer dans une discussion un peu technique, un peu longue, qui va priver d'autres personnes de parole, ce qui serait dommage.

Je vous suggère donc, Monsieur, d'argumenter votre proposition, pour permettre à RFF aussi de réagir plus facilement.

Philippe ANNE : Tout à fait ; c'est dommage qu'un scénario comme cela n'ait pas été regardé un peu plus dans le détail. Je suppose qu'il a été regardé d'une certaine manière.

Dominique SIMON : Le débat est là pour faire émerger des alternatives.

Philippe ANNE : Je peux vous faire parvenir par Internet cette idée-là, écrite, elle est d'ailleurs déjà rédigée. Je pourrai le faire d'ici une journée, donc sur le site du débat public. Je ne manquerai pas de le faire.

Dominique SIMON : Merci.

Jean-Pierre GIROD, Président du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande : Tout d'abord, je suis surpris à la lecture du dossier de ce projet qui est véritablement important et impactant, qu'il n'y ait aucune comptabilité ou évaluation en termes d'avantages et d'impacts. Il y a des coûts, des temps de parcours, mais pas de comptabilité environnementale. D'ailleurs, il n'y a pas de retours sur investissement.

Généralement, pour des infrastructures lourdes, on nous donne les temps de retours sur investissement, pour faciliter le choix, et je suis un peu étonné qu'il n'y ait rien pour l'instant, dans le dossier.

Pour notre collectivité, le scénario C est le plus impactant en termes de zones environnementales, et je suis surpris que l'on puisse présenter un projet qui traverse la tourbière la plus importante de France, voire une des plus importantes d'Europe, et que d'autre part on traverse une réserve nationale. Sans oublier que la charte du Parc, jusqu'à maintenant, ne le permet pas, et que tout document d'urbanisme doit être compatible avec une charte.

Autre élément, par rapport aux autres scénarios : il faut souligner que c'est une coupure supplémentaire qui est imposée, avec un impact environnemental, mais aussi un impact agricole, comme cela a été souligné. Cela demande une restructuration complète de l'espace et des paysages.

Ensuite, si notre Parc a une vraie volonté, notamment dans sa nouvelle charte, qu'il y ait un report modal sur le train, il y a effectivement des éléments dans le dossier, mais qui ne sont peut-être pas assez développés en termes d'articulation, avec les zones notamment de desserte de petits bassins de vie et des zones rurales. Il faut que cette articulation soit bien repérable, parce qu'on a l'impression que c'est uniquement une ligne pour desservir quelques pôles, en oubliant le reste du territoire.

Dominique SIMON : Merci. Sur la question du financement et de la rentabilité du projet, une réunion thématique est prévue à Paris, le 17 janvier.

Jean-Damien PONCET : Je n'ai pas bien entendu toutes vos questions. Je répondrai à celle sur le retour sur investissement.

Vous avez dans le dossier qui est mis à la disposition du public, les résultats de ce que l'on appelle « l'évaluation socioéconomique », évaluation qui est faite selon une méthode normalisée qui s'applique à l'ensemble des projets d'infrastructures de ce genre et que l'on a appliquée tout à fait dans les règles de l'art.

Cela consiste à valoriser sous forme d'euros un certain nombre d'avantages du projet, ce ne sont pas des inconvénients, mais par exemple les coûts d'investissement apparaissent en négatif et les avantages apparaissent en positif.

Parmi les avantages, il y a les gains de temps de parcours, qui sont valorisés selon des valeurs tutélares. C'est une méthode sur laquelle nous pourrions nous étendre un peu plus lors de la réunion spécialisée.

Quoi qu'il en soit, ce bilan a bien été fait et tient compte aussi des avantages liés au report modal, qui sont chiffrés selon des ratios officiels.

Ce bilan montre qu'il n'y a pas de différences considérables entre les scénarios A et B ; il y a bien entendu plus de différences avec le C puisqu'il coûte beaucoup plus cher tout en n'apportant pas beaucoup plus de services.

Concernant les scénarios A et B, on montre que le bilan socioéconomique tel qu'il est calculé selon cette méthode normalisée est à l'équilibre, c'est-à-dire que les avantages compensent les dépenses ; sans avoir tenu compte de trois grands facteurs :

- Les effets sur le fret, car méthodologiquement parlant ce n'est pas facile d'en tenir compte, pourtant on sait que derrière, les enjeux sont considérables.
- Ce type de méthode ne tient pas compte des projets de développement, d'aménagement, et du développement économique qui peut être rendu possible par un projet de ce genre.

Autrement dit, dans nos analyses nous avons supposé que la croissance, voire la décroissance, de la population, était au fil de l'eau, et que le PIB évoluait au fil de l'eau. C'est comme si l'on considérait que le projet n'aurait pas de retombées en termes de développement. On voit donc bien que c'est une des faiblesses de cette méthode.

- La troisième faiblesse de cette méthode est que là aussi, pour des questions méthodologiques, on sait assez mal appréhender les effets positifs en termes de gains de régularité, pour des flux de voyageurs qui sont considérables dans la région Ile-de-France.

On a parlé des relations entre la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et le projet Eole, on n'a pas dit (parce que ce n'était pas le lieu aujourd'hui) que le projet LNPN permettrait même des redéploiements du RER A au bénéfice de Cergy.

Tout cela est compliqué ; derrière, les enjeux économiques sont considérables, mais on ne sait pas bien les évaluer. Donc, on a fait une méthode qui montre un équilibre, mais on sait que le projet pourrait apporter beaucoup d'autres avantages, qui le justifient.

Une fois que l'on a dit cela, on n'est que dans l'évaluation socioéconomique et pas encore dans la question du financement, mais chacun des cofinanceurs potentiels s'interrogera sur l'intérêt qu'il a à ce que ce projet existe, et par conséquent sur la participation qu'il convient qu'il apporte à sa réalisation.

Dominique SIMON : Sur l'environnement ?

Philippe ADAM : Sur l'environnement, nous avons une documentation qui nous paraît relativement abondante.

Nous sommes à un stade d'étude de pré-débat public. Vous avez quelques éléments dans le dossier du Maître d'ouvrage, mais beaucoup plus d'éléments dans les études téléchargeables sur Internet. Vous verrez que nous avons pris dès l'abord les questions environnementales au sens large, que nous avons dessiné les options de passage en conséquence, et que nous avons mesuré les enjeux résiduels, puisqu'on ne peut pas éviter l'ensemble des enjeux lorsqu'on trace une ligne si grande.

Sur les tourbières et la Réserve nationale, vous faites sans doute allusion à des choses qui se passent dans l'estuaire de la Seine. Je pense pouvoir dire – si nous ne l'avons pas fait vous nous le signalerez – que nous en avons tenu compte en prenant à ce niveau un tracé souterrain, qui par ailleurs est construit sur une méthode de tunnelier et non pas sur des caissons immergés par lesquels on creuse par le haut. Donc, on est en souterrain et on ne devrait pas impacter les tourbières et les éléments de Réserve nationale dont vous avez parlé.

Concernant les différentes dessertes, votre question me paraît importante parce qu'elle me permet de revenir sur une caractéristique du projet : nous ne sommes pas sur un TGV, qui est un train fait pour aller vite entre les grands pôles, mais plutôt sur quelque chose d'un peu intermédiaire, avec lequel on se propose de permettre à la fois la desserte des grands pôles, avec des objectifs ambitieux, mais aussi la desserte de pôles intermédiaires.

Je vais vous donner quelques exemples de dessertes, pour illustrer ce point. Bien sûr, les dessertes seront ce que les entreprises ferroviaires mettront en œuvre, mais aussi les autorités organisatrices de transports, puisqu'un certain nombre de relations TER, et aujourd'hui les relations nationales, sont organisées par ce que l'on appelle une « autorité organisatrice de transports » : les Régions pour le TER, l'Etat pour certaines relations nationales.

En tout cas, nous avons dessiné une infrastructure et nous avons pensé une desserte, pour dessiner ces infrastructures, qui ne tient pas compte que des grandes relations.

Les grandes relations, c'est par exemple Paris-Le Havre, donc mon petit train est parti de Paris, s'est arrêté à La Défense, il s'arrête à Rouen et va au Havre : ce sont les trains rapides Paris-Le Havre, en à peu près 1 heure 15.

Par contre, nous pouvons imaginer aussi d'autres trains. Celui-ci s'arrête à Louviers – Val-de-Reuil, à Rouen, il quitte la ligne ici, s'arrête à Yvetot, s'arrête à Bréauté-Beuzeville, où il donne la correspondance pour Fécamp, et il poursuit vers Le Havre.

Vous voyez que nous avons déjà deux types de dessertes qui utilisent de façon différente les infrastructures. Par exemple, les trains Paris-Vernon utilisent entre Paris et Mantes-la-Jolie la ligne nouvelle, sortent à Mantes-la-Jolie et desservent les gares intermédiaires jusqu'à Vernon, etc. Donc, nous avons tout un ensemble de dessertes, je ne vais pas toutes les passer.

Je crois que c'est structurant dans le projet tel que nous l'avons imaginé, d'avoir sur cette ligne à la fois des grandes distances et des trains de plus courte distance, et une desserte des pôles intermédiaires.

Jean-Pierre GIROD : Vous m'expliquerez techniquement comment vous faites un tunnel sur un sol de tourbière, sachant que c'est un sol qui n'est pas structuré et que si vous descendez la voûte, automatiquement la tourbe descend. Il faudra m'expliquer, en tant qu'agronome.

Jean-Damien PONCET : On n'a pas encore fait les sondages géotechniques, mais on passe profond.

Dominique SIMON : Le point est pris. Vous y reviendrez si nécessaire.

Benjamin LEGRAND, Etudiant à l'Université de Rouen : Bonjour, je voulais intervenir parce que je crois que l'on est en train de parler d'un énorme projet structurant d'avenir, qui a été évoqué par plusieurs personnes avant moi.

Il y a aujourd'hui un élément qui me concerne directement, qui n'est pas la ligne ferroviaire Paris-Normandie, mais qui est un élément structurant à l'échelle de la Normandie : le Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur Normandie Université.

Je sais, pour ceux qui ont suivi l'affaire, que cela a été un peu long, mais ça y est, on y est, et on part sur des bases plutôt ambitieuses.

Le PRES est un élément structurant, qui réunit l'ensemble des capitales normandes. Je crois qu'aujourd'hui dans le projet, on parle bien de Paris et de la Normandie, et donc il est à prendre en compte dans le projet d'éléments structurants de la ligne ferroviaire.

Maintenant, parmi les différents scénarios que vous proposez, il y en a un seul où l'on est plus ou moins équivalent entre Paris-Le Havre et Paris-Caen, et entre Rouen-Caen et Rouen-Le Havre, et Le Havre-Caen : c'est le scénario C.

Vous me direz qu'il est à 3 milliards de plus et que c'est donc un frein supplémentaire par rapport aux autres projets. Mais d'un autre côté, ne serait-ce que dans le cadre de l'enseignement supérieur, à l'échelle de la Normandie qui représente près de 70.000 étudiants et près de 6.000 personnels, cela fait déjà un élément en termes de mobilité. Et là, je ne parle que des étudiants ; il y a aussi les usagers, les habitants, qui eux aussi pourront peut-être avoir du plaisir à découvrir leur Normandie, parce que si aujourd'hui moi, étudiant rouennais, je ne vais pas à Caen, c'est parce qu'il faut 1 heure 30 et c'est la galère.

Je vais plus souvent à Paris aussi parce que cela me coûte 10,60 euros et pas 14 euros comme pour aller à Caen ; c'est un autre élément, qui reprend peut-être un peu ce qui a été évoqué sur la politique tarifaire.

Je ne vais pas être chauvin et ne parler que de l'Université, il y a d'autres éléments encore, structurants à l'échelle de la Normandie, ne serait-ce que sur le tourisme.

Le Festival Normandie Impressionniste a eu lieu il y a deux ans et sera bientôt reconduit, cela a été l'occasion de mettre en avant notre culture, notre patrimoine normand, et peut-être qu'un des freins à ce tourisme a été la mobilité interne en Normandie.

J'imagine que l'on fait venir beaucoup de public international ; on leur dit « avec le bac, en Normandie, vous êtes à trois quarts d'heure de n'importe quelle capitale dès lors que vous êtes dans l'une de celles-ci », je trouve que c'est un élément fort, et peut-être que sur le long terme, puisqu'on parle de « dans 20 ou 30 ans », cela pourrait être rentabilisé.

Donc, il s'agit de prendre en compte différents éléments structurants à l'échelle de la Normandie : le PRES Normandie Université, où de toute façon il y aura une obligation de

compétences en termes de mobilité ; et d'un point de vue touristique où la Normandie a beaucoup à jouer et beaucoup à gagner.

Dominique SIMON : Merci pour cette contribution. Je vais donner la parole à mes collègues qui ont accumulé les fiches de questions.

Jean-Philippe BLOCH : Quatre questions.

La première, de Monsieur MILLET :

« Y aura-t-il plus de trains directs Paris-Rouen/Rouen-Paris par heure, en heure de pointe ? ».

Philippe ADAM : Nous avons dimensionné le projet pour aller jusqu'à quatre trains par heure entre Rouen et Paris ; donc on pourra atteindre cet objectif en fonction de la montée en puissance de la ligne. Peut-être au début ce sera deux, puis trois, puis quatre. En tout cas, l'objectif est bien là.

Jean-Philippe BLOCH : Une autre question de Monsieur MILLET :

« Usager quotidien de la ligne Rouen-Paris, je constate que la sortie de la gare Rive Droite via le tunnel, puis Pont d'Eauplet prend 10 minutes. Le simple déplacement de la gare à Saint-Sever fait-il donc gagner 10 minutes ? Par ailleurs, le fort trafic à Mantes ralentit également les trains. Ces deux points résolus, nous avons un temps indiqué de 45 minutes ; y aura-t-il des trains à grande vitesse sur la ligne nouvelle, qui nous amèneraient à descendre vers la demi-heure ? ».

Philippe ADAM : Je suis au regret de devoir répondre « non ». La différence entre la gare Rive Droite et la gare Saint-Sever n'est malheureusement pas 10 minutes.

En ce moment, des travaux font que l'on roule très lentement dans les tunnels et que donc on met un temps assez important entre le pont d'Eauplet et la gare Rive Droite, mais la différence est de 3 minutes, pas plus. Donc, ce n'est pas ce qui fait gagner du temps.

Par ailleurs, entre Paris et Mantes, la ligne nouvelle telle que nous l'avons envisagée, ce n'est pas là où l'on gagne du temps. C'est une ligne sur laquelle tous les trains rouleraient à une vitesse de 160 à 200 km/h, donc le gain de temps entre Paris et Mantes est de l'ordre de 4 ou 5 minutes. C'est bien sur la ligne nouvelle entre Mantes et Rouen que se joue l'enjeu de temps de parcours, et on fera difficilement mieux que 45 minutes.

La question n'est pas venue mais on pourrait imaginer de rouler plus vite, cependant cela ne permettrait pas de gagner du temps sur Paris-Rouen, parce qu'un train qui roule plus vite accélère moins et comme il s'agit de parcours très courts, on ne gagnerait pas de temps en roulant plus vite. Donc, 45 minutes est vraiment le temps ultime imaginable entre Paris et Rouen.

Jean-Philippe BLOCH : Troisième question de Monsieur MILLET :

« Les usagers doivent-ils s'attendre à une augmentation de tarif, suite à ce projet ? Ou bien l'augmentation annuelle l'intègre-t-elle déjà ? ».

Jean-Damien PONCET : Monsieur sous-entend qu'il faudrait augmenter les tarifs dès maintenant, pour donner l'impression que le moment venu cela se passe sans heurts...

Aujourd'hui, les trains qui roulent sur les lignes normandes roulent sous plusieurs régimes. On a déjà évoqué les TER qui sont sous l'autorité organisatrice des Conseils Régionaux ; les

trains Intercités sont conventionnés entre la SNCF et l'Etat, au titre des trains d'équilibre du territoire, et les trains dits « intersecteurs » eux, ne sont pas conventionnés, ils sont exploités par SNCF Voyages et partent de Normandie pour aller ensuite sur le réseau à grande vitesse national et européen. En l'occurrence, aujourd'hui ils vont sur Marseille en partant du Havre et c'est tout.

Demain, de la même manière, sur le réseau constitué de la ligne nouvelle et des éléments du réseau existant, pourront circuler des trains relevant de différentes catégories et de différentes conventions avec des autorités organisatrices, le cas échéant.

Donc, le tarif de ces trains est entre les mains de ces autorités organisatrices qui sont aussi vraisemblablement les cofinanceurs de l'infrastructure.

Ces autorités auront à faire des arbitrages, comme elles le font aujourd'hui, entre la part des coûts ferroviaires qui sera assumée par le contribuable ; la motivation étant que ce nouveau ferroviaire permettra un meilleur développement économique, donc chaque collectivité qui perçoit certains impôts peut faire son approche et ses conclusions. Donc, il y a d'une part le contribuable, et d'autre part l'usager.

Olivier GUÉRIN : Pardon, il est déjà un peu tard, pouvez-vous accélérer un peu ?

Jean-Damien PONCET : Il faut savoir qu'aujourd'hui, sur les services dont nous parlons, l'usager paie moins que les coûts d'exploitation et ne paie pratiquement pas l'infrastructure. Les cas où l'usager paie le plus sont ceux où l'on se rapproche du schéma de ligne à grande vitesse classique, par exemple les trains intersecteurs, pour ce qui concerne la Normandie.

Puisque la question était de savoir s'il y aurait des augmentations de coûts, il semble que l'augmentation maximale qui puisse être imaginée sur les trains futurs de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ressemblerait à ce que l'on a vu sur Reims, à l'occasion de la mise en service du TGV Est.

Sur Reims, la SNCF, dans son exploitation commerciale, à risques et périls, sans qu'il y ait d'obligation de service public, ni de convention, facture la minute gagnée à 17 centimes en plein tarif, deuxième classe. A partir de cette donnée, chacun peut faire un calcul pour voir ce que cela donnerait pour des liaisons du type Paris-Caen, Paris-Rouen, Paris-Le Havre ; mais ce n'est qu'une hypothèse parmi d'autres.

Je le redis, ce sont les autorités organisatrices, principalement, qui définiront les niveaux de tarif.

Dominique SIMON : Je pense que nous reverrons aussi la question des tarifs lors de la réunion sur le bilan économique et le financement.

Christian HERAIL, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen : Bonsoir, je voudrais faire une contribution d'ordre général, en faveur de la LNPN.

Il est clair que nous sommes dans un développement économique important de l'Axe Seine ; nous avons la chance d'avoir parmi nous ce soir le Commissaire Général. Cette infrastructure de LNPN est obligatoirement le développement, et pour l'économie, et bien sûr pour les entreprises de Haute et Basse Normandie, et pour l'Île-de-France.

Ce projet de liaison nouvelle Paris-Normandie est un projet important pour les régions normandes, dont on parle depuis plus de 20 ans, sous différentes appellations : LGV Normandie, Liaison rapide Normandie-Vallée de Seine.

Il s'agit cette fois de ne pas rater le train.

Aujourd'hui, il y a 8,3 millions de voyages par an, sur la ligne Rouen-Le Havre-Paris, dont la fiabilité se dégrade depuis plusieurs années, faute d'investissements.

Il est indispensable que la LNPN permette une réduction des durées de déplacement, mais surtout assure la fiabilité de la ligne, entre les villes normandes et l'Ile-de-France.

Ce projet offre également l'opportunité d'un projet urbain, autour de la nouvelle gare de Rouen Saint-Sever, qui est attractif pour des activités économiques, à l'image de ce qui a été réalisé dans d'autres métropoles régionales.

La région Haute-Normandie comporte également deux grands ports maritimes, Rouen et Le Havre, pour lesquels il est vital de renforcer les dessertes ferroviaires pour le transport de marchandises.

Les perspectives du développement de l'économie en Normandie s'appuient fortement sur les activités portuaires, qui sont confrontées à une concurrence féroce à l'échelle internationale.

La compétitivité de nos ports et les emplois qui en découlent (à peu près 20.000 pour le grand port maritime de Rouen et sans doute plus pour le grand port maritime du Havre) dépendent de ces dessertes ferroviaires. Ainsi, la LNPN doit renforcer les dessertes du port du Havre et de Rouen, en libérant les sillons de la ligne historique du transport de voyageurs. Il sera donc possible de disposer de plus de trains pour le transport de marchandises sur le tronçon historique. Sachant que la modernisation du tronçon entre Serqueux et Gisors ne permet pas de répondre à elle seule à ces objectifs de renforcement de la desserte des ports.

Ce projet est une formidable opportunité pour nos territoires, pour le développement économique et l'emploi. Il renforcera l'attractivité de nos territoires. Nous devons tous le soutenir car attention, le train ne passera pas deux fois !

En plus, je rappellerai que la situation de la gare de Rouen Saint-Sever doit devenir – et c'est son positionnement – un vrai hub pour toute la Normandie. N'oublions pas que d'autres lignes viendront plus tard et entre autres, la fameuse ligne Paris-Rouen-Calais.

Dominique SIMON : Merci de cette contribution.

Pierre LOUWARD : J'ai le privilège de reprendre la parole, pour remercier la Commission du Débat Public d'avoir accepté la proposition d'Europe Ecologie – Les Verts d'estimer le coût de la rénovation du réseau existant.

Je voulais préciser une seule chose. Bien évidemment, cette estimation du coût de la rénovation du réseau existant ne tient pas compte du fait que nous sommes favorables au doublement dans le Mantois, et également à une nouvelle gare à Rouen. On parle bien du réseau existant, hors doublement du Mantois et nouvelle gare à Rouen.

Nous sommes beaucoup moins satisfaits à propos du triangle assez étroit qui commence à Mantes et va d'un côté à Rouen et de l'autre côté à Serquigny. C'est un triangle géographique très étroit, venant de l'imagination débordante dont fait preuve le Maître d'ouvrage, puisqu'il vient de rajouter encore un scénario, mixte A et B. C'est incroyable que dans un triangle si étroit on arrive à faire trois scénarios avec, je le rappelle, soit une, soit deux « gares des betteraves » (qui ne desservent pas des centres d'agglomérations).

Je pense qu'il faut revenir à la raison. Une ligne nouvelle dans le Mantois, c'est indispensable ; une gare sur la gauche de Rouen, c'est indispensable. Pour le reste, on a un peu l'impression d'un exercice de gribouille, où on se demande où on fera passer une ligne nouvelle entre des lignes existantes, et comment on fera des raccordements.

Je rejoins ce qu'a dit Jean-Pierre GIROD tout à l'heure, on a le sentiment que c'est un projet qui relie les grandes agglomérations mais qui passe tout à fait à côté des pôles de vie et de travail importants, comme Vernon, et même y compris ce que vous avez décrit sur Dieppe, qui finalement ne verrait pas d'impact direct de la ligne nouvelle, ou même la desserte de Fécamp, qui se trouverait handicapée par cette ligne nouvelle.

Donc, il faut revenir à la raison ; en dehors du Mantois, la ligne existante peut tout à fait être rénovée, c'est une bonne chose que cette estimation soit faite. Je crois que l'on aura un projet qui aboutira beaucoup plus vite et dont le financement sera plus facile à trouver.

Ensuite, je trouve que ces Messieurs de RFF ont beaucoup d'assurance pour dire que pour l'usager ce sera tant, ou tant. On a quand même de grosses inquiétudes aujourd'hui sur l'architecture institutionnelle du système ferroviaire. Il y a concomitance de dates, les cheminots, à l'échelle de l'Europe, étaient aujourd'hui un peu en rébellion contre de nouveaux projets d'éclatement du système ferroviaire. Je me demande comment vous pouvez être si sûrs de vous en termes de perspectives de trafics, de tarifs, de développement du fret.

Dominique SIMON : Il vous reste 10 secondes.

Pierre LOUVARD : Par exemple, l'ouverture à la concurrence a produit tout le contraire de ce qui était affirmé par la Commission Européenne, elle a produit un effondrement modal du fret, quelle que soit l'entreprise concernée, au profit du transport routier.

Je pense que là aussi, il y a des inquiétudes à avoir sur l'architecture institutionnelle dans laquelle cette ligne nouvelle sera peut-être mise en œuvre.

Dominique SIMON : Merci. Voulez-vous réagir rapidement ? Il est tard et il y a d'autres questions intéressantes.

Jean-Damien PONCET : Je ne voudrais pas rentrer dans la polémique, mais quand vous parlez de l'effondrement du fret, il se trouve que je connais un peu la situation du port du Havre et il me semble que le fret s'est effondré au port du Havre, en ce qui concerne les conteneurs, bien avant l'ouverture en question, et au contraire depuis l'ouverture il y a plutôt un mouvement de reprise intéressant.

Sur la desserte du territoire, nous avons tenté de montrer des illustrations et d'expliquer que la ligne nouvelle s'intégrait à un réseau, sur lequel des services allaient se mettre en place. Globalement, le fait de débloquer le système à Mantes, à Rouen, et d'offrir des temps de parcours radicalement différents de ceux d'aujourd'hui, est un renouveau ferroviaire qui bénéficiera à l'ensemble des dessertes en Normandie. Nous le disons, nous l'affirmons, nous pouvons le démontrer ; encore faut-il que vous acceptiez de l'entendre.

Dominique SIMON : Merci. Une dernière question dans la salle.

Une intervenante : J'ai trois petites questions, mais j'ai peur que les réponses prennent un peu de temps.

Vous nous avez démontré qu'il y avait des difficultés de circulation quand la voie nouvelle emprunte la voie existante. J'ai vu qu'il y en avait après la desserte de Saint-Sever, mais vous n'avez pas évoqué les voies existantes avant la desserte de Saint-Sever ; je voudrais savoir si le fait que la ligne nouvelle passe sur les voies existantes ne va pas poser de difficultés.

Ma seconde question est : il y a plusieurs hypothèses après la gare de Saint-Sever, pour desservir Le Havre, mais avant on n'a pas plusieurs hypothèses pour desservir Rouen ; pourquoi le raccordement se fait-il à Oissel (il y a une seule hypothèse) ? Pourquoi pas en amont, ou en aval ?

La dernière chose est que l'on a un tunnel après Saint-Sever pour traverser la Seine, pourquoi pas avant ? Il me semble que la traversée de la Seine avant d'arriver à Rouen se fait par des ponts, qu'est-ce qui justifie un tunnel plutôt qu'un pont, et à quels endroits ?

Philippe ADAM : Sur le premier point, les difficultés de circulation, j'ai dit en effet tout à l'heure que l'on était sur les voies existantes. Il faut savoir que dans ce secteur, entre Oissel et Rouen, il y a quatre voies aujourd'hui, donc on est assuré de ne pas avoir de difficultés de circulation, ayant largement assez de voies pour la circulation de tous les trains.

Pourquoi ne se raccorde-t-on pas en aval ? Tout simplement parce que l'on n'atteint pas les niveaux de performance du projet, donc plus la ligne sera courte, moins le gain en temps de parcours sera important. Donc, les objectifs que nous poursuivons sont atteints lorsqu'on va jusqu'à Oissel.

Par ailleurs, lorsqu'on arrive à Oissel, on arrive directement sur la section à quatre voies, alors que si l'on se raccorde plus loin, on est sur une section à deux voies, sur laquelle on aurait ces difficultés de circulation que vous évoquez.

On a donc deux intérêts, en termes de capacité et en termes de vitesse, à aller jusqu'à ce point de raccordement.

Concernant le troisième point, le mieux serait que vous nous fassiez un schéma de ce que vous imaginez ; il y a peut-être des choses auxquelles nous n'avons pas pensé. Nous regarderons, sur cette base. Je ne peux pas en dire plus, là, comme cela.

Dominique SIMON : Merci. Le Président GUÉRIN vous propose de déborder un peu sur l'horaire initialement prévu, pour permettre à plus de personnes de s'exprimer. Donc, si vous êtes d'accord, nous continuons.

Madame la Députée-maire, vous vouliez intervenir ?

Valérie FOURNEYRON : Oui, de façon très brève. Je voulais insister sur le fait que la ligne nouvelle est inscrite dans l'ensemble des enjeux de l'Axe Seine, et sur l'importance qu'il y a à ne pas dissocier l'ensemble des aspects que nous abordons dans les différents scénarios proposés.

Si ce soir on a plus parlé – c'était légitime – des avantages de la gare Saint-Sever par rapport au scénario Sotteville, on doit traiter impérativement, même s'il y a des phasages, l'ensemble de la ligne, car imaginer des scénarios qui prendraient en compte uniquement un réseau propre sur le Mantois, donc le doublement du Mantois, nous améliorerait certes la régularité du train, mais tout l'enjeu de capacité, l'enjeu des années à venir, est bien un enjeu au niveau du nœud rouennais, à la fois pour le Havre, pour Rouen. Je rappelle que 70 % des usagers de cette ligne arrivent à Rouen ou partent de Rouen, donc il est absolument indispensable que le nœud rouennais soit traité comme le Mantois.

Les deux éléments sont indissociables de la réussite de cette ligne et des objectifs que l'on porte ; comme il est essentiel que sur le choix prioritaire qui a été développé ce soir, avec l'ensemble des enjeux présentés par la CREA, prioritairement sur Saint-Sever, cette prise en compte du fret, uniquement prise en compte dans le scénario Saint-Sever, soit également bien mise en avant. On voit bien qu'en laissant la section Malaunay-Eauplet, on se retrouve dans un contexte où la section Malaunay-Eauplet nous empêche d'avoir une ligne de fret dédiée si l'on ne passe pas par une solution sous-fluviale et une solution gare Saint-Sever.

J'insiste sur cette nécessité d'envisager l'ensemble de la ligne, et même si des phasages interviennent, que l'on puisse prendre en compte le nœud rouennais et la priorité qu'il y a en

matière d'augmentation de capacité, et donc la priorité qu'il y a aussi pour le fret des deux ports et des deux agglomérations concernées.

Dominique SIMON : Merci, Madame la Députée-maire. Je rappelle que nous parlerons du fret au cours d'une réunion thématique le 10 janvier, au Havre.

Y a-t-il d'autres contributions dans la salle ? Monsieur.

Olivier GUÉRIN : Nous continuons la réunion un peu tardivement ; je vous demande s'il vous plaît d'intervenir brièvement, si vous voulez bien.

Jean CHANUT : Aucun problème. J'interviens en tant que particulier passionné par le dossier.

Je suis un peu interpellé par les caractéristiques éventuelles du tunnel sous l'estuaire, même si j'ai compris que le scénario C faisait un peu de la figuration pour éviter une technique de l'alternative.

Monsieur PONCET, vous avez eu une question sur le réseau fret en direction du passage sous-fluvial, lors de la réunion d'ouverture, ici même. Il me semble que vous avez un peu botté en touche en parlant des autoroutes de la mer, qui sont certes intéressantes et commencent à bien se développer.

Ma question, toute simple, est : le tunnel sous l'estuaire serait-il uniquement « passagers » (on a bien compris que ce n'était même plus la peine d'en parler), ou serait-il aussi pour le transport des marchandises ?

J'ai l'impression que le port du Havre mériterait un tel tunnel, pour évacuer le fret vers le Sud, parce que j'ai le sentiment que l'on rebrousse du Havre vers Rouen des volumes potentiels de fret considérables, et j'ai du mal à comprendre.

Par ailleurs, je trouve que ce qui a été exprimé par un étudiant sur le plan du tourisme et des différents publics fanas du ferroviaire était extrêmement intéressant. J'aimerais d'ailleurs savoir ce qu'en pense Monsieur RUFENACHT, mais là j'exagère un peu.

Dominique SIMON : Oui, oui, vous exagérez.

Une réponse rapide, Messieurs.

Philippe ADAM : Le tunnel du scénario C est bien prévu pour faire passer du fret.

Véronique BEREGOVOY, Conseillère Régionale Europe Ecologie : Puisque Pierre, tu n'as pas pu dépasser trois minutes, je prends le relais.

Dominique SIMON : Il les a dépassées.

Véronique BEREGOVOY : Je voudrais juste préciser quelques points. Evidemment, nous sommes tout à fait satisfaits que vous preniez en compte notre demande, nous aurons un grand plaisir à voir sa pertinence, si je peux me permettre.

Concernant la problématique du fret (même si vous avez précisé que cela ferait l'objet d'une autre réunion), on en a pas mal parlé et si nous avons des points communs – il y en a quelques-uns, heureusement – ; nous sommes d'accord sur le développement du fret. Encore faut-il savoir de quel fret il s'agit.

Il est vrai que 75 % des déplacements de camions au niveau de notre région sont sur de courtes distances (150 kilomètres), donc si l'on veut développer une politique de fret assez efficace, c'est quand même la politique du wagon isolé ; or il est particulièrement mis à mal. C'est la première inquiétude. Par conséquent, toute la dynamique sur la gare Saint-Sever répond, bien sûr, puisqu'elle libère le réseau Nord. A ce sujet-là, nous y sommes tout à fait favorables.

J'ai une question plus précise par rapport à ce fret et au port du Havre, parce que là aussi il y a un enjeu considérable, si l'on veut le développer à la hauteur correspondant vraiment aux enjeux auxquels nous sommes confrontés : pourquoi RFF et la SNCF, assez rapidement, ne rendent pas opérationnel l'itinéraire Mondeville-Serqueux-Gisors-Ile-de-France, qui est un vrai débouché pour le port du Havre ?

Merci.

Philippe ADAM : On fait ce que l'on peut, en effet on va le plus vite possible sur Serqueux-Gisors.

Cette opération, qui est lancée, doit se faire en deux parties : la rénovation de la ligne qui consiste à changer la voie (plus que centenaire) entre Serqueux et Gisors, les études sont lancées et je pense que l'horizon de rénovation est 2013/2014 ; des études sont en cours sur la modernisation (électrifier, faire un raccordement direct à Serqueux), si les études se poursuivent cela pourrait être en service en 2017/2018.

Dominique SIMON : Merci.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement : Bonjour, j'ai été amenée à intervenir plusieurs fois donc j'essaie de ne pas faire doublon, mais un problème de l'organisation de ce débat public – je ne dis pas que l'on pouvait faire mieux, mais cela nous pose problème – est que les réunions thématiques sont tout à la fin, donc on est obligé d'essayer d'anticiper un peu sur une réflexion, surtout si l'on veut produire un cahier d'acteur.

Sur le fret, je suis un peu étonnée, parce que la question du passage du fret par l'éventuel tunnel sous l'estuaire a été abordée à Caen, au Havre, et les réponses ont été que cela poserait de sérieux problèmes de coût, de pente, etc., de faire passer du fret par ce tunnel, et qu'avec un surcoût énorme, il serait plus judicieux d'utiliser le report sur caboteur, ou fluvio-maritime. Il a été question d'un surcoût de 600 millions, qui correspondrait au coût de Port 2000. Je pense qu'il faut que chacun ait ces chiffres-là en tête.

Pour des raisons climatiques et d'évolution des sociétés telles qu'on peut les envisager à travers de grands mouvements (qui ne semblent pas pris en compte) économiques et géopolitiques, nous souhaitons que l'on aille vraiment vers une réflexion beaucoup plus globale sur les devenir économiques à envisager sur d'autres schémas que ceux que l'on est en train de prolonger actuellement, et aussi les flux de fret et de voyageurs.

On observe au Havre que des armateurs sont en train, nonobstant les freins que mettent certains, de mettre en place quelque chose qui était considéré jusqu'ici comme non envisageable : du fluvio-maritime ; que l'on commence à faire des liaisons du Havre vers Caen.

Ne peut-on pas étudier cela de façon bien plus importante, pour un acheminement du fret avec une articulation à la fois plus souple et plus adaptée entre le maritime, le fluvial, le ferroviaire, et quand même aussi le camion ? Sachant que le gros problème vers lequel on s'achemine est : d'énormes gros porteurs de containers, et que ce n'est pas par quelques camions ou quelques trains à 40 ou 60 containers, mais par centaines de containers, qu'il

faudra les acheminer, en gros blocs, et vite. Donc, les solutions telles qu'elles sont envisagées actuellement ne sont pas applicables.

Nous avons demandé des alternatives, certaines seront mises à l'étude, et il semble que celle-là soit repoussée.

Dominique SIMON : Sur le positionnement des réunions thématiques, Olivier, veux-tu dire quelque chose ?

Olivier GUÉRIN : Je crois que nous avons déjà discuté de ce sujet. Nous avons souhaité qu'il y ait dans un premier temps une présentation du projet, et encore une fois l'assistance aujourd'hui, comme déjà lors de l'ouverture le 3 octobre, montre que le public est intéressé par cette présentation et qu'il y a de nombreuses questions et demandes de précisions sur le projet.

C'est à partir des questions qui sont débattues lors de ces réunions publiques, mais aussi sur le site Internet, que nous enrichirons les réunions thématiques, qui permettront de compléter ce débat.

Il est vrai que dans certains débats publics les réunions thématiques sont organisées autrement. Je regrette que vous n'ayez pas tout de suite toute l'information mais en même temps, l'information se construit progressivement.

Ce que nous avons voulu dire au début de la réunion, c'est que nous n'étions pas au même stade que le 3 octobre ; il y a une réflexion, RFF a dit qu'un nouveau scénario était étudié.

Le débat permet de voir comment la réflexion sur le sujet évolue, et elle continuera à évoluer lors de ces réunions thématiques.

Dominique SIMON : Donc, rendez-vous à la réunion thématique sur le fret, le 10 janvier.

Je propose de terminer avec deux questions à la table.

Jean-Philippe BLOCH : Il y a un certain nombre de questions auxquelles il sera répondu sur le site Internet car elles sont un peu techniques et si on les pose maintenant, on allongera considérablement le débat. En plus, pour certaines il faut un peu plus d'explications.

Nous en avons simplement pris encore deux.

Une question intéressante, posée par Monsieur Daniel MARY :

« Par qui la gare rive gauche sera-t-elle construite ? RFF, la SNCF, ou la CREA ? A qui appartiendra-t-elle ? ».

Philippe ADAM : C'est en effet une bonne question. Je commencerai par répondre du point de vue des maîtrises d'ouvrage, telles que l'Etat les a distribuées.

L'Etat a clarifié la question par rapport aux gares nouvelles, en disant : lorsqu'une gare nouvelle est créée, c'est RFF qui en est le maître d'ouvrage, y compris pour les espaces voyageurs, mais il devra en déléguer la maîtrise d'ouvrage, ou bien il s'appuiera sur la filiale de la SNCF qui travaille sur ces sujets, qui s'appelle « Gares & Connexions ».

Pour les aspects ferroviaires, bien sûr, mais aussi les espaces voyageurs de la gare, c'est RFF qui a la maîtrise d'ouvrage.

Maintenant, c'est vrai qu'une gare dans un site urbain a des interactions fortes avec le tissu urbain et que la réflexion doit donc être partagée. La CREA a un certain nombre d'éléments de maîtrise d'ouvrage qui lui reviennent : peut-être le quartier, en fonction de l'intérêt communautaire s'il est déclaré, et bien sûr les transports publics.

Il y a donc tout un ensemble d'interactions qui font que ce travail devra être partenarial avec l'ensemble des acteurs : la CREA, la Ville de Rouen, RFF, Gares & Connexions, et d'autres.

Jean-Philippe BLOCH : Une deuxième question intéressante, qui revient un peu souvent, posée par Monsieur BEN SAADOUN ALI :

« *Quelles sont les articulations entre la démarche du débat public et la mission de Monsieur RUFENACHT, Commissaire au Plan sur le projet Axe Seine et Grand Paris ?* ».

Olivier GUÉRIN : Je pense que cette question intéresse le débat public. Je rappelle simplement que cette procédure de débat public, comme cela a été indiqué en début de réunion, résulte du Code de l'Environnement, que la Commission Nationale a décidé l'organisation d'un débat public le 6 avril, et que c'est à la suite de cette décision que nous organisons, conformément au Code de l'Environnement, ce débat, dont nous publierons le compte rendu après la clôture de la réunion.

Donc, si je puis me permettre, c'est une procédure autonome, différente, et cela ne nous interdit pas de nous parler.

Monsieur le Commissaire Général, nous vous remercions d'être souvent présent à nos réunions. Je pense que ce dialogue continuera, et pourra être plus public qu'il ne l'est actuellement ; c'est effectivement notamment sur les problèmes d'aménagement du territoire et de développement économique, des thèmes que nous aborderons lors de prochaines réunions, et nous pourrons nous retrouver.

Je pense que c'était la dernière question. Je vous remercie de votre présence nombreuse. Nous serons demain à Achères, après-demain à Lisieux, et nous reviendrons à Rouen le 15 décembre, pour cette réunion sur le développement économique.

Dominique SIMON : Merci.

(Fin à 22 h 25)