

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

Réunion Publique Locale

Lisieux, le 10 novembre 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, Président
- 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

(Début de la réunion à 19h10)

Mot d'accueil de la localité hôte du débat public

Bernard AUBRIL, Maire de Lisieux, souhaite la bienvenue aux membres de la Commission et se félicite du public très nombreux. Il remercie la CPDP d'avoir organisé une réunion dans la région, félicite RFF pour le travail réalisé dans des délais réduits et espère que ce projet - dont le Calvados et le Pays d'Auge ont un besoin aussi impératif qu'urgent - puisse devenir une priorité nationale.

Présentation du débat public

Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la CPDP, se réjouit de la nombreuse assistance. Il rappelle que ce débat public s'inscrit dans un cadre réglementaire parfaitement défini, en application du Code de l'Environnement, que la CPDP est indépendante du maître d'ouvrage, qu'elle est neutre et ne prend donc pas position. Ce débat public porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques. Dans les deux mois suivant la clôture du débat, la commission rédigera un compte-rendu. Le maître d'ouvrage décidera ensuite des suites à donner au projet. Il annonce également que, suite à une demande d'Europe Ecologie - Les Verts, laCNDP a décidé de lancer une étude complémentaire sur une amélioration potentielle des lignes actuelles.

Présentation du projet

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission LNPN - RFF, rappelle le rôle de RFF et passe en revue les grands objectifs de ce projet qui doit résoudre les problèmes d'un réseau entre Paris et la Normandie aujourd'hui au bord de la saturation.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission LNPN- RFF, évoque un aperçu de ce qui est prévu en Ile-de-France, puis décrit les trois scénarios concernant la partie normande, en expliquant leurs avantages respectifs et leurs composantes environnementales :

- ✓ Scénario A : La bifurcation est située au niveau de Louviers, puis avec une branche part vers la Basse-Normandie et une autre vers Rouen et Le Havre (coût : environ 6,5 Md€).
- ✓ Scénario B : La bifurcation se fait au niveau d'Evreux (coût : environ 6,5 Md€).
- ✓ Scénario C : Très différent. La bifurcation se situe après le passage à Rouen (coût : environ 9,5 Md€).

Il précise que le débat a fait évoluer le sujet et que l'hypothèse d'un scénario intermédiaire entre le A et le B est en cours d'étude.

Desserte et temps de parcours pour Lisieux :

Les 3 scénarios prévoient des trains rapide entre Paris et Lisieux qui poursuivront jusqu'à Trouville-Deauville ou vers Caen et des trains semi-directs qui desserviront également les villes du territoire (Evreux, Bernay).

Si les entreprises ferroviaires choisissent de faire des trains directs jusqu'à Lisieux, les performances possibles vers Paris seraient : 0 h 58 avec le scénario A, 1 h 03 avec le scénario B et 1 h 04 avec le scénario C (temps de parcours aujourd'hui de 1 h 39).

Avec un arrêt à Bernay, les temps vers Rouen pourraient être : 41 minutes pour le scénario A, 49 minutes pour le scénario B.

Les études des itinéraires de passage au niveau de Lisieux ont privilégié un tracé passant au Sud car il permet d'avoir un linéaire et un impact environnemental moindres. Un passage au nord traverserait les zones très importantes de la vallée de la Dives et impliquerait la construction d'une ligne arrivant près de Caen et d'une gare nouvelle. Au sud, les trains vers Trouville-Deauville pourront desservir la gare centrale de Lisieux, continuer vers Pont-L'Evêque et vers Trouville-Deauville. Cela permettra un arrêt dans cette gare urbaine au même titre que les trains qui ont pris la ligne actuelle en venant de Paris et d'Evreux.

Au-delà de Lisieux, il n'est pas prévu de modifications de la ligne actuelle, vers Caen et Cherbourg.

Jean-Damien PONCET rappelle les grandes ambitions du projet.

Echanges avec le public

M. BRUNDOS, Herminal-les-Vaux, demande pourquoi rien n'a été dit une possible rénovation des voies dans le secteur de Lisieux, pour monter à 200 km/h.

Philippe ADAM répond que la géométrie de la ligne et la présence de tunnels ne permettent pas d'avoir une vitesse supérieure à 150 km/h.

Jacques SAUTEREAU de CHAFFE, Marolles, demande si l'on connaît le nom des communes affectées par le tracé sud et s'inquiète de l'impact du projet sur les petites vallées qui sont en ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique).

Philippe ADAM précise que RFF a bien conscience de la topographie extrêmement vallonnée du Pays d'Auge et que cela appelle des réponses techniques complexes. Il confirme que les options de passage ont été conçues en tenant compte des grands enjeux environnementaux

dont les ZNIEFF et rappelle que ce n'est qu'à l'étape ultérieure au débat public que seront déterminés des tracés plus précis.

Jean-Claude DESCHAMPS, Courtonne-la-Meurdrac, souhaite savoir à quel moment les riverains connaîtront le tracé exact de chaque projet.

Philippe ADAM indique que la phase d'étude préalable à l'enquête publique peut durer plusieurs années.

Philippe HUGO, Hermival-les-Vaux, souhaiterait un éclairage sur le choix des matériels ferroviaires. Y aura-t-il des trains pendulaires, par exemple ?

Philippe ADAM répond que le choix du matériel roulant revient à l'entreprise ferroviaire, même si des hypothèses permettent d'envisager des choses par rapport à certaines caractéristiques du matériel en termes d'accélération, de freinage, de vitesse et de ses capacités en voyageurs. Il explique qu'il est peu probable que des trains pendulaires soient utilisés car ils permettraient un gain de temps faible et sont limités en capacité.

Olivier GUERIN ajoute que la Commission organisera une présentation sur ce point précis lors d'une réunion publique.

Christian FOUGERAY, Président de la CCI, s'inquiète que la LNPN puisse privilégier les directs vers Caen, sans arrêt à Lisieux.

Philippe ADAM répond que l'idée est de conserver la proportion actuelle, avec à chaque heure un train qui pourrait venir de Trouville-Deauville qui serait ensuite direct jusqu'à Paris, et un train qui desservirait les différentes villes de la vallée mais que le service qui sera offert dépendra des entreprises ferroviaires.

Patrick COMET, Lisieux, Saint-Germain-de-Livet, demande si la ligne Paris-Rouen-Le Havre pourrait être réalisée sans le tronçon allant vers Lisieux et Caen.

Jean-Damien PONCET rappelle que pour RFF le projet est global et qu'il répond aux objectifs du Grenelle de l'environnement et à des logiques d'accessibilité qui intéressent aussi bien les Bas-Normands, les Hauts-Normands et les franciliens.

Camille PUJOL, Le Pin, s'interroge sur ce qu'il faut faire pour développer le fret entre cette région et Paris par le train au lieu du transport routier.

Jean-Damien PONCET, tout en soulignant que cette question est en dehors du champ de compétence de RFF, explique que le fret ferroviaire souffre d'un manque de compétitivité même si des améliorations ont été mises en place. Il estime que l'on peut imaginer qu'à l'avenir, des dispositifs réglementaires relatifs à des questions de taxe ou le prix de l'énergie pourraient contribuer à rétablir un certain équilibre.

Philippe ADAM ajoute que lorsque le réseau est saturé, comme c'est le cas aujourd'hui entre Le Havre et Paris, le passage du fret est contraint et qu'il pourrait être développé de manière à offrir à la fois de la vitesse, de la capacité et de la qualité.

Pierre-Gérard MERLETTE rappelle qu'une réunion dédiée au fret est prévue en janvier.

Jincheng NI, Directeur aux Affaires Territoriales des Régions SNCF de Paris Saint-Lazare et Haute et Basse-Normandie, ajoute aussi que la SNCF supporte le projet car il offrira une capacité complémentaire pour réactiver le fret, dont les flux doivent être massifiés pour que

le ferroviaire soit compétitif pour les ports du Havre et de Rouen. Il précise que pour le transport de marchandise la SNCF est en concurrence avec d'autres opérateurs.

Philippe BONNIEUX, Le Mesnil-Guillaume, souhaite connaître le gain de temps sur Mantes-Paris.

Philippe ADAM indique qu'au final sur cette portion, le gain est faible, de 4 minutes - le vrai gain de temps vers la Normandie se fera au-delà de Mantes, sur les sections où la vitesse sera de 250 km/h - mais que l'objectif est surtout de gagner en capacité et en fiabilité.

Pierre LEVASSEUR, Deauville – Lisieux, pense qu'une correction doit être apportée au meilleur temps de parcours exprimé pour Lisieux-Paris, de 1h21 et non de 1h33 et s'interroge sur les avantages que la ligne apportera depuis Deauville vers Rennes, Rouen ou Argentan ?

Philippe ADAM explique que le temps de parcours concerne les trains directs et tardifs. Il souligne que le projet va au-delà du simple calcul des temps de parcours et qu'il cherche à créer un réseau complet qui permette à tous les besoins de mobilité de trouver des solutions.

Joachim HERTZOG, Beuvillers, demande si un aménagement est prévu en gare de Lisieux pour permettre aux piétons d'accéder au côté du Tanit Théâtre.

Philippe ADAM répond que cela dépasse la LNPN, mais qu'il existe un projet de pôle multimodal autour de la gare dans lequel cette question pourrait être prise en compte.

Jean-Paul SOULBIEU, élu de la Ville de Lisieux, adjoint aux finances, demande pourquoi ne pas optimiser les moyens dès maintenant plutôt que de construire une nouvelle gare.

Philippe ADAM précise que le projet ne prévoit aucune nouvelle gare à Lisieux et que la LNPN desservira la gare centrale actuelle.

Francis GRAIN, Président de l'Association des habitants du quartier du Stade, pense que la différence des prix de l'immobilier entre Paris et le Pays d'Auge pourrait induire une augmentation du trafic dans vingt ans. Il souligne que l'autoroute A13 est déjà saturée et qu'il faudra donc prévoir de nombreux trains entre Lisieux et Deauville-Trouville le week-end.

Pierre-Gérard MERLETTE rappelle qu'une réunion sur l'aménagement du territoire abordera la question des transferts potentiels.

Jean-Damien PONCET admet que le succès du train peut être aidé par les encombrements routiers. Il ajoute que les effets sur le foncier rejoignent le questionnement sur les effets des lignes nouvelles et que c'est aux territoires de s'organiser pour tirer le meilleur parti de la nouvelle accessibilité permise par le projet.

Sabine MICHAUX, Conseillère municipale à Lisieux Europe Ecologie – Les Verts, s'étonne que l'aspect financement n'ait pas été présenté et demande si les élus locaux sont prêts à financer un tel projet en partenariat public/privé.

Pierre-Gérard MERLETTE rappelle qu'une réunion spécifique sur le financement est prévue à Paris et en direct sur internet.

Jean-Damien PONCET souligne que la possibilité d'un partenariat public/privé n'est pas écartée.

Olivier GUERIN demande des précisions sur les modalités de financement envisagées et la nature des financeurs.

Jean-Damien PONCET indique que ni les modalités de financement ni les investisseurs ne peuvent être précisés aujourd'hui, et qu'une Mission, chargée de finaliser le plan de financement a été nommée par le ministre des Transports. Elle livrera ses conclusions en février et notamment la part que RFF pourrait potentiellement financer. Il détaille les différentes formules possibles (une maîtrise d'ouvrage directe, une concession ou un contrat de partenariat). Il précise que les lignes plus récentes sont progressivement descendues à des taux d'autofinancement en dessous de 30 % et que pour la LNPN, RFF sera très certainement en dessous de ce montant. Sur d'autres lignes, il y a eu des estimations de l'ordre de 15 %. Il confirme que RFF ne peut pas investir plus que ce que les péages payés par les opérateurs ferroviaires lui rapporteront.

Jean-Luc HILLION, Hermival-les-Vaux, demande quelles observations ont été faites sur les augmentations de billets de train.

Jean-Damien PONCET indique que sur le réseau futur de la LNPN et sur le réseau existant, il y aura comme aujourd'hui des trains conventionnés et des trains non conventionnés sur le modèle des TGV d'aujourd'hui. Pour les trains conventionnés, ce seront les autorités organisatrices qui décideront le niveau de tarification. Olivier GUERIN demande si l'on peut connaître le niveau d'augmentation des billets.

Jean-Damien PONCET répond que ce sont les autorités organisatrices de transport qui en décideront mais il estime possible une augmentation de prix de l'ordre de 20 % sur les trains les plus rapides.

Xavier CHARLES, Conseiller général du Calvados, indique que le Département du Calvados, la Région Basse-Normandie et toutes les grandes collectivités normandes ont opté pour le scénario A mais que le scénario mixte entre le A et le B aurait l'avantage de concilier les positions de la Basse-Normandie et du Département de l'Eure. Il souhaite avoir plus de précisions Philippe ADAM explique que c'est un scénario nouveau, en cours d'étude, mais qui paraît encourageant. De plus amples informations seront données début décembre.

Sylvain HERVIEU, Lisieux, demande pourquoi se limiter à 250 km/h alors qu'il est possible techniquement du 320 km/h aujourd'hui.

Philippe ADAM explique qu'au vu de distances sur cette ligne, le fait de rouler à 320 km/h n'apporterait que quelques minutes mais impliquerait de lourds coûts d'infrastructure, de matériel roulant, d'exploitation et d'énergie.

Elie CHAMBRUN, Saint-Pierre-sur-Dives, membre de l'Association de défense de la gare, craint que l'on ne répète les erreurs des lignes TGV des autres provinces et préconise de prendre en compte l'aménagement du territoire, sans concentrer tous les investissements sur les lignes directes, au détriment des zones rurales. Il déplore aussi la démolition prévue pour la gare de Saint-Pierre-sur-Dives.

Jean-Damien PONCET répond que le territoire français est organisé autour d'une capitale forte qui concentre l'essentiel des flux et donc des investissements. Il précise que RFF investit deux fois plus par an pour le renouvellement du réseau que dans les lignes à grande vitesse et que le cahier des charges du projet a été élaboré en concertation avec un certain nombre de responsables régionaux et qu'il repose sur une restructuration du réseau ferroviaire.

Pierre-Gérard MERLETTE demande si toutes les dessertes existantes resteront et bénéficieront de la vitesse élevée sur la ligne nouvelle et de la capacité plus grande.

Jean-Damien PONCET confirme en ce qui concerne la vitesse.

Florence GAUDILLIERE, OUILLY-DU-HOULEY, demande dans quel délai l'étude complémentaire sera disponible, à qui elle a été confiée et s'il sera possible d'en débattre.

Olivier GUERIN explique les conclusions de l'étude seront présentées lors d'une réunion supplémentaire en janvier, retransmise en direct sur Internet, mais que le contractant n'a pas encore été choisi.

Florence GAUDILLIERE, OUILLY-DU-HOULEY, s'inquiète de ne pouvoir réagir à l'étude car la remise des cahiers d'acteurs est fixée au 12 janvier.

Olivier GUERIN confirme qu'il sera possible de réagir sous la forme de contributions, diffusées sur le site internet.

Mickaël MARIE, Conseiller régional de Basse-Normandie Europe Ecologie – Les Verts, demande la part précise de l'engagement financier de RFF et les conséquences pour les collectivités locales.

Olivier GUERIN rappelle que cette question sera traitée lors d'une réunion thématique.

Alain LE RENARD, LISIEUX, a des doutes sur le coût final des travaux évalués entre 10 Md€ et 14 Md€, sachant que sur dix ans les budgets ont tendance à doubler.

Jean-Damien PONCET répond que cette hausse n'est pas systématiquement vérifiée sur les projets de RFF et que des marges de provision ont été prévues.

Aude BUROT, RUMESNIL, demande si le tracé Lisieux nord est totalement abandonné, et si, quelle que soit l'option choisie, les voyageurs gagneront du temps de façon significative, qu'ils aillent vers Caen, Rouen ou Paris.

Jean-Damien PONCET répond que le tracé nord n'est effectivement pour le moment plus évoqué.

Philippe ADAM confirme les gains de temps, à l'exception du trajet entre Lisieux et Caen, dans la mesure où les trains rejoindront la ligne actuelle peu après Lisieux.

Georges SOLO, LISIEUX, demande s'il y aura une priorité dans les différentes phases de construction et souligne la situation défavorisée de la Basse Normandie actuellement.

Jean-Damien PONCET répond que ce sont les co-financeurs potentiels qui en décideront, mais que techniquement, il serait logique de commencer par les points de saturation, comme Paris-Mantes par exemple.

Béatrice HERMILLY, maire de Saint-Laurent-du-Mont, demande qui paiera les 70% à 85% restants et pourquoi pas rénover totalement la ligne actuelle.

Philippe ADAM indique qu'une étude est en cours mais que la ligne actuelle a atteint le maximum de ces capacités. Il rappelle qu'une ligne nouvelle est indispensable pour améliorer les relations entre la Basse et la Haute-Normandie.

Karine DIESNIS, élue de Lisieux, souligne que 95% de la fréquentation actuelle de la ligne Paris–Cherbourg est régionale et demande quelles seront les solutions pour que la population locale puisse prendre le train avec un abonnement travail, sans payer une réservation.

Jean-Damien PONCET répond que la réservation obligatoire n'a pas été évoquée et rappelle qu'il y aura différents types de trains.

Denis FLEURET, vallée de la Paquine, Marolles, demande quelle est la différence en matière de nuisance, notamment de bruit, entre 250 km/h et 300 km/h et si le réseau sera limité à cette vitesse ?

Philippe ADAM répond que l'idée est bien de dimensionner l'infrastructure pour 250 km/h. Concernant le bruit, il ajoute qu'une ligne à vitesse plus réduite permet de s'éloigner davantage des habitations qu'une ligne à 300 km/h, plus rectiligne.

Jean-Jacques AMELINE, Lisieux, demande si cette nouvelle voie pourrait permettre de développer le multimodal et, pourquoi pas, faire un hub logistique au niveau de Lisieux.

Jean-Damien PONCET rappelle que la LNPN est un projet de transport de voyageurs, qui en plus permettra de faire passer plus de trains de marchandise. Pour autant, il n'est pas sûr que cela doive déclencher un aménagement de type hub.

François-Xavier LEBON, chef d'entreprise en Pays d'Auge et à Paris, souhaite comprendre la pertinence d'un investissement qui a une valeur actualisée nette à 50 ans négative.

Jean-Damien PONCET explique que les évaluations socioéconomiques ont été faites avec un certain nombre d'hypothèses standards (notamment sur la croissance de la population et des emplois), fixées dans une circulaire ministérielle. Le déséquilibre entre les dépenses et les avantages retirés du projet ne tient pas compte des perspectives de développement liées à l'amélioration de l'accessibilité.

Jean-Louis GOUF, Lisieux, demande si la SNCF envisageait d'avoir du matériel pour rouler à 250 km/h.

Jean-Damien PONCET souligne qu'il appartiendra aux entreprises ferroviaires, et pas seulement à la SNCF, de tirer le meilleur parti des infrastructures.

Philippe ADAM précise que l'augmentation du bruit entre 250 km/h et 320 km/h est de l'ordre de 3 décibels.

Jacques SCHIEB, CCI du Pays d'Auge, souhaite savoir la date à laquelle il sera possible d'aller de Lisieux à Paris en 54 minutes. Par ailleurs, il estime que le développement rapide de Port 2000 devrait impliquer que la LNPN soit prioritaire.

Jean-Damien PONCET explique que la phase des travaux commencera après la définition du plan de financement, des concertations et d'une procédure de déclaration d'utilité publique, soit au plus tôt un peu avant 2020.

Il explique ensuite de quelles façons le projet LNPN répond bien aux enjeux de Port 2000.

Nelson FIGUEIREDO souhaite savoir combien de foyers seront expropriés.

Jean-Damien PONCET répond que le nombre n'est pas encore connu, mais qu'il sera réduit dans toute la mesure du possible. Il rappelle que la quasi-totalité des acquisitions se font à l'amiable.

Christine SAUTEREAU de CHAFFE, Marolles, voudrait comprendre comment RFF a pu établir des coûts pour les différents scénarios alors qu'il n'y a pas de tracé et demande le nom des trois vallées qui seraient traversées dans le scénario B.

Philippe ADAM répond que RFF a des bureaux d'études aguerris pour ces calculs et que la vallée de l'Eure et la vallée de la Risle sont principalement concernées.

Prises de positions

Bernard AUBRIL, maire de Lisieux et Président de la Communauté de communes Lisieux Pays d'Auge, rappelle l'opportunité du projet pour la région. Il précise qu'à l'heure du rapprochement des deux régions normandes, le Pays d'Auge devient l'interface et le carrefour de la Normandie et que Lisieux en est le trait d'union. Il souligne que l'ensemble des élus et des acteurs du Pays d'Auge privilégient le scénario A qui préserve l'espace rural car malgré tous les avantages du scénario C, des contraintes environnementales et financières le rendent irréaliste. Et demande des précisions sur la fréquence de la desserte en gare de Lisieux et son rôle.

Laurent BEAUVAIS, président de la Région, se réjouit du public très nombreux. Il déclare que le Conseil régional, avec les trois départements, les cinq agglomérations dont Flers et Alençon soutiennent le scénario A. Il souligne l'importance du tronçon Caen-Rouen qui doit être développé, pour éviter le report routier et rappelle l'investissement de la Région, avec l'ouverture d'une nouvelle ligne entre Caen et Rennes, d'une nouvelle gare à Carentan et des aménagements prévus dans la gare de Lisieux. Il précise que les trains de la LNPN n'appliqueront pas forcément la même politique tarifaire que les TGV actuels et que la Région s'opposera à un phasage des travaux en Basse-Normandie, après ceux de Mantes et de Rouen.

Jean-Léonce DUPONT, président du Conseil général du Calvados, souligne que le projet doit effectivement être global et indivisible et que le département soutient le scénario A. Il considère que ce projet est une fantastique opportunité pour la Normandie, en particulier pour le Pays d'Auge et pour Lisieux, qui rentrerait dans la catégorie des villes en France situées à moins d'une heure de Paris. Il ajoute que ce projet vient conforter un grand débat régional autour de l'estuaire, appelle à la vigilance pour garder l'unité du Pays d'Auge et du département du Calvados et souhaite travailler en partenariat avec Caen comme avec le Havre.

Mathias DUBOURGUAIS, secrétaire général du syndicat CGT des cheminots de Lisieux s'inquiète que le gain de temps obtenu avec la LNPN ne corresponde pas aux besoins de la population locale et que le projet propose surtout des trains directs, sans arrêts à Lisieux et en Pays d'Auge. Il trouverait préférable d'investir dans la ligne actuelle, avec en priorité le dédoublement des voies sur la zone de Mantes et un investissement dans du matériel apte à rouler à 200 km/h. Enfin il demande des précisions sur le plan de financement du poste d'aiguillage de Mantes-la-Jolie et du projet LNPN et prône un financement public.

Claude LETEURTRE, député, indique que 40 % des trains sur la ligne Paris-Lisieux ne sont jamais à l'heure. Il déclare que le train est un facteur de développement fondamental et qu'il doit pouvoir proposer des trajets réguliers et programmés. Il rappelle que la Basse-Normandie a accepté le nucléaire et estime qu'il est temps que la collectivité nationale en ait

un retour. Il souhaite que cette ligne nouvelle voie le jour et qu'elle soit une priorité pour RFF.

André LUCAS, président de Lisieux Avenir, club de réflexion de la société civile : déclare être favorable au projet mais il se préoccupe pour la bretelle de raccordement qui contourne Lisieux par le sud et pour l'incidence de l'augmentation des tarifs sur la population locale se déplaçant tous les jours. Il demande que les arrêts à Lisieux soient aussi nombreux qu'actuellement voire plus et bien cadencés et se dit séduit par le tracé C car c'est le seul qui ouvre vraiment des perspectives importantes par rapport à Port 2000.

Nicole AMELINE, députée du Calvados et du Pays d'Auge, indique que ce projet situe la région sur un arc européen qui rejoint Paris et Londres. Elle estime qu'il serait important d'être dans les priorités nationales pour RFF, et indique qu'elle a décidé de créer un suivi législatif devant permettre d'obtenir une loi actant l'importance nationale de ce projet. Elle souligne la volonté exemplaire de la région pour concilier les exigences environnementales et les besoins de réalisation d'infrastructures, citant le Pont de Normandie. Elle ajoute que cet investissement est une chance en termes d'emploi et de modèle économique durable.

Jean-Yves RIOULT, syndicat CGT des cheminots, présente une liste de propositions détaillées.

Philippe AUGIER, maire de Deauville, président de la Communauté de communes Cœur Côte Fleurie, déclare que cette ligne est une formidable opportunité pour l'économie régionale, notamment pour la filière touristique.

Ambroise DUPONT, Sénateur, exprime son soutien pour le projet, rappelant que sans cette ligne, le projet de l'aménagement Seine Estuaire de la ville monde Paris sera hémiplogique. Il estime qu'il faut non seulement poursuivre les études mais en faire une priorité afin que la Basse-Normandie puisse profiter de cette opportunité.

Christopher STOCKWELL, OUILLY-DU-HOULEY, se dit extrêmement préoccupé par les conséquences des tracés A et C sur la vallée de la Paquine. Il pense qu'il faut aller au bout de l'étude concernant le tracé existant et le tracé B, afin de minimiser l'impact environnemental sur les petites vallées qui risquent d'être éventrées, défigurées. Il fait part de son intention de rédiger un cahier d'acteur.

Bruno de SIVRY, chef d'entreprise à Lisieux, a étudié les temps de trajets de Lisieux vers les aéroports parisiens, et trouve qu'au final le gain de temps d'un côté sera perdu par ailleurs dans les correspondances parisiennes. Il souligne l'absence d'une interconnexion rapide et directe vers les aéroports et d'une interconnexion avec le réseau TGV existant. Il souhaiterait par ailleurs connaître le coût du barreau qui évite Lisieux par le sud pour se diriger directement vers Caen, ainsi que le gain de temps que cela représente.

Philippe ADAM confirme que le projet LNPN ne prévoit pas la réalisation d'une ligne nouvelle qui permette d'aller jusqu'à Roissy. Il indique qu'il existe d'autres réflexions en cours pour imaginer une rocade ouest pour rejoindre directement les aéroports, tout en évoquant les bénéfices que pourrait apporter le projet du métro de Grand Paris Express entre la Défense et l'aéroport de Roissy. Il explique par ailleurs que les TGV inter-secteurs sont des TGV province-province qui ne desservent pas Paris mais des gares en Ile-de-France où ils se chargent de nombreux voyageurs. Il ajoute que ces dessertes n'ont pas une fréquence très élevée qui n'est pas forcément adaptée au départ et à l'arrivée de chaque avion. Il indique que le barreau sud de Lisieux n'a pas seulement un intérêt en termes de gain de temps, mais aussi un intérêt pour la réalisation d'un hub à Lisieux. Le gain de temps est de l'ordre de cinq minutes, et le coût est de l'ordre de 800 M€.

Christophe RIDEAU, Biologiste, estime que l'analyse qui a été faite par RFF pour envisager les différents tracés ne montre pas clairement les enjeux en termes de conservation du patrimoine naturel sur la zone à l'est de Lisieux (tracés A et C). Les vallées concernées sont en ZNIEFF de type 2 et protégées au niveau national et européen. Il indique que ce genre de projet va à l'encontre des projets de trames vertes et bleues, entre autres. Il serait en faveur d'un tracé qui, au moins pour la partie Est de Lisieux, réemprunterait la voie la plus rapide entre Lisieux et Bernay, impliquant donc soit d'envisager et d'étudier très finement la réhabilitation de la ligne actuelle, soit de s'orienter vers un tracé B ou un tracé hybride A ou B afin d'éviter de gros problèmes en termes d'impact environnemental.

Corinne ROECKLIN, responsable des études environnement, RFF, explique en détail la méthodologie utilisée dans les recensements, qui ont également été enrichis par des groupes de travail avec l'ensemble des acteurs du projet dont le monde associatif.

Christophe RIDEAU affirme que son association n'a, pour sa part, jamais été consultée.

Christian HELAINE, membre de la CCI de Lisieux, déclare son soutien au projet.

Fabienne FERREY, Chambre d'agriculture régionale et départementale, est favorable au projet. Elle indique que les agriculteurs seront vigilants quant aux compensations environnementales, principe auquel ils sont opposés.

Benoît HORVAIS, Pont-l'Évêque, militant Europe Ecologie, est d'accord avec l'analyse faite dans le dossier sur la situation du ferroviaire en Normandie, mais se demande pourquoi la conclusion exprimée est que l'on a besoin de la LNPN pour aller plus vite, lorsque l'analyse fait état de desserte de petites gares, d'amélioration des temps de parcours, de régularité, du besoin de la mise en place de lignes antérieurement supprimées. Il existe un décalage entre l'analyse et la solution apportée, qui est purement politique.

Philippe ADAM indique que l'analyse a été réalisée sur les carences de l'offre actuelle et leurs causes, et qu'un certain nombre d'objectifs ont été discutés au sein du Comité de Pilotage. La confrontation du réseau actuel et des objectifs a conduit à proposer ces solutions. Il rappelle que le projet, c'est aussi de la capacité pour développer l'ensemble des trafics, y compris le TER et les RER en Ile-de-France. C'est l'ensemble des problématiques qui sont prises en compte. Il souligne que l'idée qui est derrière l'objectif de temps de parcours est de faire passer ces temps en dessous d'un certain seuil. Il estime que la question des seuils (1 h, 1 h 15) a au moins autant d'importance que les minutes gagnées.

Eric LEHERICY, conseiller général du Calvados, Directeur de la CCI, indique que les chefs d'entreprise sont totalement mobilisés sur ce projet mais souligne la nécessité, d'avoir un arrêt dans le Pays d'Auge et particulièrement à Lisieux.

Isabelle LEMOULEC-DESCHAMPS, Association des amis de l'église de Courtonne-la-Meurdrac, indique que sa commune est concernée par les scénarios A et C. Elle demande si l'aspect environnemental concernant les monuments classés a été pris en compte par RFF.

Philippe ADAM répond que les monuments sont recensés au même titre que l'ensemble des données environnementales et qu'ils sont pris en compte.

Serge LOISEAU, secrétaire de la section Pays d'Auge du PCF, conseiller municipal de Lisieux, est favorable au projet de LNPN qui permettra la coopération avec les autres régions. Il souligne que le transport public écologique est un véritable choix de société et que la LNPN doit être le moteur du développement économique du Pays d'Auge. Il se dit inquiet dans la

mesure où ce qu'il a entendu ce soir semblerait indiquer que la ligne serait uniquement dédiée à Deauville.

Jean-Pierre GOSSELIN, président de l'association des commerçants de la ville de Lisieux, déclare son soutien pour le projet de LNPN, car il aura un impact indirect important pour le commerce local en termes de développement touristique, l'amélioration de l'image de la ville et la croissance de l'attractivité résidentielle, en plus de faciliter les déplacements non seulement pour le Paris Normandie mais également pour les liaisons intra-normandes.

Clara OSADTCHI, Conseillère régionale de Basse-Normandie, se demande si les collectivités locales sont prêtes à investir 60 à 85% du budget de ce projet d'envergure. C'est une question qui doit être posée, non comme une simple question d'usagers, mais de citoyens et de contribuables.

Olivier GUERIN demande une précision sur la desserte de la gare de Lisieux.

Jean-Damien PONCET rappelle qu'une mission a été nommée pour mener cette réflexion sur le financement. Il explique qu'aucune gare demain n'aura moins de trains qu'aujourd'hui. Ce seront des trains plus efficaces avec de meilleures correspondances dans certains nœuds comme Caen, Rouen ou Lisieux et de meilleurs temps de parcours vers les principales destinations.

Olivier GUERIN demande une réponse à une intervention précédente, où il a été dit que seuls les trains de Deauville à Paris s'arrêteront à Lisieux.

Jean-Damien PONCET répond que c'est inexact, certains trains allant à Caen s'y arrêteront aussi.

Pierre-Gérard MERLETTE remercie les participants et rappelle les prochaines réunions prévues.

(Fin à 22 h 40).

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