

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

Dieppe, le 15 novembre 2011

Commission particulière du débat public

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

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 00 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, je vous propose de commencer cette réunion. Monsieur le Maire va nous dire un mot d'accueil, ensuite Jean-Philippe BLOCH, Membre de la Commission Particulière du Débat Public, présentera le débat public. Puis, RFF présentera le projet et la discussion sera ouverte.

Monsieur le Maire, vous avez la parole.

Sébastien JUMEL, Maire de Dieppe : Monsieur le Président, Messieurs les Représentants de la Commission du Débat Public, Messieurs les Représentants de RFF, Monsieur le Président de la Chambre de Commerce, chers collègues élus, Mesdames, Messieurs, tout d'abord bienvenue dans notre ville pour ce débat.

C'est avec beaucoup de plaisir que je vous accueille d'une manière républicaine, ce soir, au nom de la Municipalité de Dieppe, à l'occasion d'un important débat public portant sur la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Je me félicite que la Commission du Débat Public ait acté le principe d'une réunion à Dieppe, troisième ville du département, et que notre ville figure donc parmi les villes accueillantes. Cela me semblait en effet indispensable pour un projet de cette importance, qui concerne tous les territoires, et le nôtre ne fait pas exception. J'y reviendrai tout à l'heure, dans le débat.

Sur ce sujet des infrastructures de transport et plus particulièrement des infrastructures ferroviaires, il est nécessaire d'avoir une vision globale et cohérente ; il est aussi primordial de tenir compte des réalités et de l'ensemble des territoires qui composent notre région.

La mobilité est un sujet au cœur des préoccupations des populations ; elle est aussi, je crois, un enjeu crucial en matière de développement économique, à travers le désenclavement et l'attractivité des territoires.

Le fer constitue l'une des réponses les plus appropriées, qui intègre me semble-t-il la dimension environnementale, importante, susceptible notamment de permettre à notre pays de répondre aux objectifs de Kyoto.

Pour l'heure, puisque cela faisait partie des principes que nous avons posés ensemble, je me réjouis de la présence nombreuse de l'assistance ; je souhaite que ce débat public offre à tous ceux que ce sujet concerne : usagers, salariés, organisations syndicales, chefs d'entreprise, élus, instituts consulaires ; la possibilité d'exprimer leur point de vue.

Je souhaite que la démocratie locale soit au rendez-vous de ce bel enjeu d'avenir et que ce débat se fasse dans le respect mutuel et dans la contribution constructive.

Merci de votre attention et bon débat à vous.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Jean-Philippe BLOCH, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :
Bonjour, Mesdames, Messieurs ; je suis aujourd'hui celui qui va mener un peu les débats.

Je voudrais d'abord vous présenter ce qu'est le débat public.

En application du Code de l'Environnement, la Commission Nationale du Débat Public organise des débats publics sur les grands projets et les grands travaux, en tenant compte de l'importance de ces travaux et à la demande également des maîtres d'ouvrage. Cela a été le cas pour le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, présenté par Réseau Ferré de France.

La Commission Nationale du Débat Public nomme alors une Commission Particulière du Débat Public qui, je le rappelle, est totalement indépendante du maître d'ouvrage et des acteurs du projet ; elle est neutre car à aucun moment elle ne donne son avis sur le projet.

Nous sommes deux à représenter la Commission ce soir : le Président, Olivier GUÉRIN, Magistrat honoraire, et moi-même.

Ce débat public sur la Ligne Nouvelle vous permet, à vous, public, de vous informer sur le projet et d'obtenir des réponses à un certain nombre de questions. Il vous permet également d'exprimer des observations, des critiques, ou des suggestions.

Ce débat public se passe sur un temps assez long, puisqu'il a commencé le 3 octobre 2011 par une réunion d'ouverture à Rouen, et se clôturera le 3 février 2012 par une réunion de clôture à Caen.

Ce débat porte sur trois points :

1. L'opportunité du projet : faut-il le réaliser ?
2. Ses objectifs : ponctualité, fréquence, gain de temps, transport de marchandises nouvelles, liaisons locales, liaisons régionales, vers Roissy par exemple, ou le réseau national et européen. Quelles améliorations les usagers attendent-ils de ce projet ?
3. Les grandes caractéristiques du projet : suivant quels tracés ? Quelles autres solutions éventuellement peuvent être proposées ?

Ce débat est organisé dans le respect de trois principes :

- La transparence : toute l'information est mise à la disposition du public, tant aujourd'hui que sur le site Internet du débat public.
- L'équivalence : chacun peut exprimer son point de vue, dans les mêmes conditions.
- L'argumentation : les positions de chacun doivent être au minimum argumentées.

C'est aujourd'hui la neuvième réunion locale, jusqu'à présent les huit autres ont représenté environ 2.500 participants.

Il y aura une série de réunions locales, puis une série de réunions thématiques qui se situent en fin de débat :

- ✓ L'aménagement du territoire, à Caen ;
- ✓ Le développement économique, à Rouen ;
- ✓ Les transports de marchandises, au Havre ;
- ✓ L'agriculture et l'environnement, à Evreux ;
- ✓ Le financement, à Paris.

Vraisemblablement, il y aura en plus un autre débat, dont la date n'est pas tout à fait fixée, sur d'autres possibilités de la ligne.

Le site Internet comprend des espaces de discussion et des espaces pour poser des questions. Aujourd'hui, plus de 250 avis ont déjà été donnés, ils font l'objet de commentaires libres ; et environ 300 questions ont été posées, parmi lesquelles 200 ont reçu une réponse à ce jour. Le délai moyen des réponses est de 16 jours.

Les thèmes abordés sont les attentes des usagers, les besoins pour l'économie et l'aménagement, le projet lui-même, et les autres solutions.

Les personnes morales peuvent rédiger des cahiers d'acteurs (vous les avez trouvés à l'entrée), il y en a 21 à ce jour. Un ou deux cahiers arrivent à peu près tous les deux jours, ils seront mis en ligne et imprimés également.

Ce débat est aussi un débat en évolution. Par exemple, suite à la demande du Groupe des Elus Les Verts, la Commission Nationale du Débat Public a décidé de lancer une étude complémentaire portant sur une amélioration de la ligne actuelle, le coût des travaux et les performances.

Cette étude fera l'objet d'un débat, vers le mois de janvier, en fin de débat.

A l'issue du débat, qui se clôturera en février, la Commission du Débat Public publiera un compte rendu, le Président de la Commission Nationale présentera un bilan et le Maître d'ouvrage rendra publique sa décision.

Avant de vous indiquer tout à l'heure comment se déroulera le débat en ce qui concerne les questions, les réponses, la façon de procéder, je vous propose d'écouter la présentation du projet de la ligne par Jean-Damien PONCET, Chef de la Mission Ligne Nouvelle, et Philippe ADAM, son Adjoint.

PRESENTATION DU PROJET

Jean-Damien PONCET, Chef de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF : Bonsoir à toutes et à tous. La présentation étant faite, il nous reste à commencer, en précisant que nous sommes responsables de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie au sein de Réseau Ferré de France, qui est un établissement public de l'Etat, national, qui gère le réseau ferroviaire : maintenance, exploitation, et développement.

Sur ce réseau ferroviaire circulent des entreprises ferroviaires, dont la SNCF, qui d'ailleurs est représentée ce soir par Monsieur NI.

Nous passons tout de suite à la présentation des objectifs du projet et des solutions qui sont proposées pour répondre à ces objectifs, et qui s'expriment sous la forme de scénarios.

Les objectifs sont la conséquence d'un constat de la situation actuelle :

- Entre Paris et la Normandie (le périmètre d'étude du projet) le réseau ferroviaire est au bord de la saturation.

Si l'on prend le cas de la gare de Rouen, aujourd'hui on peut y faire passer 25 trains (qui s'arrêtent et qui sont en correspondance les uns avec les autres le cas échéant) ; on pourrait améliorer un peu les choses à la marge pour arriver à 30 trains, mais le nombre de trains qui répondraient aux besoins déjà exprimés, identifiés, s'élève à 74.

- On observe sur ce réseau une ponctualité insatisfaisante.

En dépit d'une attention constante et d'efforts faits pour garantir cette ponctualité, on observe que 25 % des trains du matin sont en retard de plus de 5 minutes à Paris ; 30 % des trains du soir sont en retard à Rouen et au Havre ; et 40 % des trains du soir sont en retard à Caen et à Cherbourg. On appelle « retard » ce qui correspond à un délai de plus de 5 minutes.

- Sur ce réseau, les vitesses plafonnent.

Après l'électrification en 1970, qui avait permis un progrès tout à fait significatif, on observe une stagnation jusqu'à aujourd'hui, et sur Le Havre, comme on le sait, les meilleurs temps ont été atteints précisément dans les années 70.

Nous avons affaire à un réseau hérité du XIX^e siècle, dont la date de construction est pour l'essentiel « les années 1850 », qui est utilisé aujourd'hui à ses limites.

Les objectifs du projet sont de deux ordres :

- ✓ Améliorer les déplacements du quotidien, permettre des déplacements plus fluides vers les grandes villes, permettre des Transports Express Régionaux plus efficaces et plus nombreux en Normandie, et améliorer les conditions de circulation et les possibilités de développement des RER en Ile-de-France.
- ✓ Contribuer au développement des territoires en permettant des liens plus étroits avec Paris, avec La Défense, avec Roissy, et en facilitant les connexions entre les villes normandes.

Ces deux objectifs ont été travaillés au sein d'un Comité de pilotage, qui a réuni les responsables des principales collectivités des trois régions ainsi que du monde économique. Ce Comité de pilotage qui a préparé, avec RFF comme expert, le dossier qui est présenté aujourd'hui au débat public, a défini un cahier des charges, qui comporte :

- Des objectifs de desserte, c'est-à-dire : quels sont les trains que l'on voudrait voir circuler sur le réseau ? Qui desserviraient quelles gares ? Avec quelle fréquence ?
- Des objectifs de qualité de service, en réaction par rapport au constat d'aujourd'hui, qui se traduisent par des questions de ponctualité et de places assises, ainsi que de confort.
- Pour atteindre ces objectifs de desserte (donc finalement de fréquence) et de ponctualité, il faut régler des problèmes de capacité des infrastructures ferroviaires.
- Le Comité de pilotage a défini des objectifs de temps de parcours ; le premier qui a été annoncé date d'avant la mise en place du Comité de pilotage, il date d'annonces faites au Havre, en particulier par le Président de la République : 1 h 15 pour Paris-Le Havre. Au sein du Comité de pilotage il a été décidé « d'aligner » Caen sur Le Havre, Paris-Rouen a été précisé en 45 minutes, Rouen-Evreux en 30 minutes, et quelques autres temps ont également été définis.
- Enfin, des objectifs pour le fret. Le but est de vérifier qu'avec le projet LNPN, qui s'ajouterait à d'autres projets en cours d'étude, notamment la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, on obtiendrait un réseau qui permettrait de faire face aux besoins de capacité, aux besoins de fiabilité, aux besoins de vitesse moyenne, des trains de fret.

Voilà les objectifs poursuivis par ce projet.

Pour répondre à ces objectifs, il faut d'abord regarder ce que permettrait de faire le réseau existant. C'est ce que nous avons fait, pour constater assez rapidement (ce n'est pas une surprise puisque depuis 20 ans des projets d'amélioration du réseau entre Paris et la Normandie sont tentés) que l'on ne pouvait pas apporter des améliorations au réseau existant qui permettraient d'atteindre les objectifs ; non seulement tous, mais même aucun d'entre eux.

Donc, le projet proposé est de réorganiser le réseau autour d'une ligne nouvelle.

Philippe va vous présenter quelle forme prendrait cette ligne nouvelle et en quoi elle s'intègre au réseau. Il va vous présenter également les différents scénarios, c'est-à-dire les hypothèses de passages, et des éléments concernant les gares, soumis ou proposés au débat public.

Philippe ADAM, Adjoint au Chef de la Mission Ligne Nouvelle Paris- Normandie à RFF : Bonjour, je vais rentrer en effet dans le détail du projet pour vous présenter, dans une première partie, les scénarios de façon générale ; puis je ferai un zoom sur ce que cela signifie pour Dieppe dans les différentes composantes du projet, dans les différents scénarios, pour avoir les éléments de base pour débattre ce soir.

Pour des raisons de commodité, la présentation est en deux parties :

- Ce qui se passe entre Mantes et Paris ; en peu de temps, mais nous pourrions y revenir si vous avez des questions ;
- Ce qui se passe à l'Ouest de Mantes, donc vers la Normandie.

Entre Mantes et Paris, l'enjeu primordial est de séparer les « trains franciliens », les trains RER, des « trains normands ». Aujourd'hui, ces trains circulent de façon mélangée sur une ligne unique, ce qui pose des problèmes de ponctualité, de temps de parcours, et limite la capacité, c'est-à-dire le nombre de trains supplémentaires pouvant circuler sur cet axe.

Il s'agit donc de séparer les deux types de trafic, avec une ligne nouvelle permettant de faire passer les trains qui n'ont pas d'arrêts entre Paris et Mantes-la-Jolie ; et sur la ligne actuelle les trains du RER, qui trouvent de la capacité pour se développer, pour avoir des arrêts supplémentaires et donc pour apporter aux Franciliens un service nouveau, grâce à la ligne nouvelle Paris-Normandie.

Nous avons donc :

- Quatre scénarios, sur lesquels je ne m'attarderai pas ici ;
- Des gares possibles, d'une part à Nanterre - La Défense et d'autre part, à Achères - Confluence ;
- Un coût relativement important en Ile-de-France, puisque nous sommes dans des territoires extrêmement peuplés et qui pour être traversés supposent de longues sections de tunnels ; donc un coût entre 4,4 et 5,4 milliards d'euros ;
- Une vitesse maximale de 200 km/h pour maximiser la capacité de la ligne (j'y reviendrai si vous le souhaitez).

Sur la Normandie, nous avons trois scénarios. La grande différence entre eux est le point où divergent les deux branches, d'une part vers Le Havre, et d'autre part vers Caen.

- Dans le scénario A que vous voyez, la bifurcation est au niveau de Louviers, avec une ligne vers Rouen, traversée de la Seine à Rouen, tracé sur le Plateau de Caux jusqu'au Havre ; et depuis Louviers, vers l'Ouest, jusqu'aux portes de Caen.
- Le scénario B s'infléchit vers Evreux, pour passer près de cette localité, avec la possibilité éventuelle d'avoir une gare nouvelle proche d'Evreux ; la bifurcation se situe cette fois proche d'Evreux, plein Ouest vers Caen, plein Nord vers Rouen ; là encore, traversée de la Seine au niveau de Rouen et tracé sur le Plateau de Caux jusqu'au Havre.
- Le scénario C commence son trajet comme le A, passe près de Rouen, avec une boucle pour desservir Rouen, puis se poursuit vers l'Ouest ; la bifurcation se situe cette fois à l'Ouest de Rouen avec d'une part un tracé vers Lisieux et Caen, et d'autre part un tracé vers Le Havre qui cette fois doit franchir l'estuaire par un ouvrage souterrain, relativement long et complexe étant donné la topographie des lieux.

Sur ces trois scénarios, pour atteindre nos objectifs de temps de parcours, la vitesse maximale est assez élevée : 250 km/h. Il y a des différences sur la desserte permise entre les villes normandes ; c'est le premier point de différenciation que je voudrais montrer.

Pour tout ce qui est des relations radiales, Rouen-Le Havre-Paris, Caen-Paris, les scénarios sont relativement équivalents ; la différence importante en termes de fonction est plutôt ce qui se passe sur les relations entre les villes normandes, ce dernier point étant un objectif important du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Le scénario A présente entre Rouen et Le Havre des performances intéressantes, également entre Rouen et Caen. Par contre, la relation Caen-Le Havre s'effectue par Rouen comme aujourd'hui et ne permet pas un gain substantiel par rapport à l'usage de la voiture ou du car pour relier ces deux villes.

Avec le scénario B c'est bon entre Rouen et Le Havre, par contre entre Rouen et Caen le tracé est plus long, et pour un certain nombre de raisons techniques ce scénario est moins intéressant que le A. Sur Caen-Le Havre, la situation est la même que dans le scénario A.

Le scénario C, lui, permet une amélioration des relations entre les trois couples de villes importantes de la Normandie. Vu de Dieppe (j'anticipe sur ce que je vais dire), cela présente pour vous des différences aussi puisque c'est à Rouen que la connexion avec ce système pourra se faire ; donc c'est un sujet aussi vu de Dieppe.

Nous avons vu les différences fonctionnelles, voici les différences en termes de coûts :

- Les deux premiers scénarios sont dans un mouchoir de poche : 6,5 et 6,3 milliards d'euros ; cela concerne ce qui se passe à l'Ouest de Mantes-la-Jolie, et s'ajoute bien sûr à ce qui doit être fait entre Paris et Mantes-la-Jolie.
- Le troisième scénario est beaucoup plus coûteux : 9,5 milliards d'euros, du fait d'ouvrages beaucoup plus complexes à faire.

En regard de ces sommes, il y a les trafics.

Vous voyez que les trafics globaux annuels sont relativement équivalents dans les trois scénarios. Donc, le coût du scénario C n'est pas compensé par un trafic qui serait notablement supérieur et qui permettrait de le conforter.

Il faut comparer ces 30 millions de voyageurs annuels aux 20 millions de voyageurs annuels d'aujourd'hui, sachant que s'il n'y avait pas de projet à l'horizon de référence (2025), on arriverait à 26 millions de voyageurs. Le projet apporte donc 4 millions de voyageurs supplémentaires, dont les trois quarts aujourd'hui font un trajet en voiture et choisiraient le train plutôt que la voiture : le quart restant étant des personnes qui ne voyagent pas aujourd'hui et qui voyageraient grâce aux nouveaux services.

D'un point de vue environnemental, le scénario C est plutôt plus contraignant puisqu'il y a des traversées d'estuaire, des problématiques dans la zone de Rouen. Les deux autres sont relativement équivalents, avec un léger avantage pour le scénario A qui traverse moins de vallées sensibles dans le département de l'Eure.

J'ai parlé de trois scénarios, un quatrième est en gestation.

Monsieur BLOCH a expliqué que le débat évoluait au fur et à mesure de son déroulement. Le débat a fait émerger l'idée que peut-être un scénario supplémentaire pourrait être étudié : un scénario intermédiaire entre le scénario A (qui permet de créer une relation Rouen-Caen très performante) et le scénario B (moins cher, qui passe près d'Evreux et a donc un certain nombre d'avantages). Comment marier les avantages de l'un et l'autre pour arriver à un scénario supplémentaire ?

Très schématiquement, le scénario A est là, le scénario B est comme cela, ce serait donc un scénario « AB » qui permettrait un compromis entre les deux. Nous travaillons sur cela et travaillerons encore jusqu'à la fin du mois. Nous apporterons ces éléments de façon complète début décembre, dans les réunions publiques de début décembre et au travers du site Internet de la Commission du débat.

Ce qui se passe vu de Dieppe

On n'est pas sur le tracé de la ligne nouvelle ; par contre, on est en connexion directe au niveau de Rouen sur cette ligne nouvelle.

- 1) La capacité, grâce au projet LNPN, de créer à Rouen un nœud de correspondance :

Cela permet de multiplier les correspondances efficaces quand on vient de Dieppe, notamment, sur l'ensemble des dessertes ferroviaires.

Nous avons modélisé l'ensemble de ces circulations pour imaginer le futur du service ferroviaire, pas seulement sur des trajets rapides sur une ligne nouvelle mais aussi le TER, les trains de la grande couronne parisienne, etc. Tous les types de trains ont été pris en compte pour imaginer un service futur.

Par exemple, si un train arrive à Rouen à 7 h 54, il y a une correspondance à 8 h 01 vers Le Havre, à 8 h 02 vers Paris, à 8 h 05 vers Caen. A 8 h 05 c'est également du périurbain, du train local rouennais, mais c'est aussi vers Val-de-Reuil et Vernon ; puis vers Amiens, etc., à 8 h 17. Donc, en une vingtaine de minutes, on arrive à avoir des correspondances vers l'ensemble des destinations normandes.

Il nous paraît intéressant d'arriver avec ce projet à multiplier, à améliorer fortement, la mobilité de l'ensemble des Normands, et des Franciliens par ailleurs, au travers de ces nœuds de correspondance très puissants que l'on peut créer dans les principales gares, à Rouen, mais aussi à Caen et un petit peu à Lisieux et à Evreux.

En termes de temps de parcours, ces temps supposent tous une correspondance en gare de Rouen.

Aujourd'hui, le meilleur temps de parcours est 2 h 05 pour Paris-Dieppe ; demain, 1 h 45 à 1 h 48, ce qui n'est pas très différent. Je précise qu'il s'agit de temps de parcours de trains directs, qui ne s'arrêteraient pas au passage à Nanterre – La Défense.

Sur Nanterre – La Défense, le gain est plus important puisqu'on part de 2 h 21 aujourd'hui, ce qui suppose une correspondance à Paris Saint-Lazare (on va à Paris Saint-Lazare et on revient à La Défense). La Défense pourrait être traversée et desservie au passage avec des gains de parcours importants.

La Défense, cela veut dire éventuellement accéder à une zone d'emploi, mais aussi à des transports publics très performants, des RER, et le futur métro automatique du Grand Paris qui permettra de gagner Roissy depuis La Défense. Donc, la connexion vers les aéroports parisiens est facilitée par cet accès possible dans une nouvelle gare à Nanterre – La Défense.

Il n'y a pas que les relations vers Paris. J'ai parlé de Caen, aujourd'hui le meilleur temps de parcours est 2 h 37 mais les correspondances sont telles qu'il faut avoir de la chance pour que ce soit 2 h 37 ; c'est plutôt 3 h 00, 3 h 15, 3 h 30 ; il faudrait regarder un temps moyen.

Avec l'organisation des nœuds de correspondance un peu systématique que je décrivais tout à l'heure, on a à la fois des temps de parcours meilleurs, mais aussi l'idée que l'on peut avoir ces correspondances et ces temps de parcours intéressants tout au long de la journée, non seulement vers Paris mais aussi vers le reste de la Normandie. C'est la même chose vers Le Havre.

Un petit zoom sur ce qui se passe à Rouen, car je pense qu'il y a de nombreuses questions sur comment la ligne de Dieppe se connecte sur la ligne nouvelle ; donc, je vais rentrer dans ce détail.

A Rouen, il y a dans le débat public, d'abord, l'idée que la gare actuelle n'est plus capable de recevoir une augmentation de trafic et ne peut pas être adaptée pour voir passer plus de train, d'où l'idée de toute façon d'une nouvelle gare, pour laquelle il y a deux emplacements, que vous voyez sur le plan :

- Un emplacement central au niveau de Rouen Saint-Sever, donc juste au Sud de la Seine ;
- Un emplacement sur la commune de Sotteville, à 4 kilomètres du centre-ville.

En termes ferroviaires, vu de Dieppe : lorsqu'on arrive à Dieppe, il est proposé que le train arrive comme aujourd'hui dans la gare Rive Droite, et desserve cette gare. Cela veut dire que les nombreuses personnes qui viennent de toute la ligne de Dieppe, travailler à Rouen, ont cet accès. On ne change rien à leurs habitudes, mais ce train n'est pas terminus à la gare Rive Droite, il s'arrête et repart, et va jusqu'à la gare Saint-Sever (le dessin de gauche).

Le train qui vient du Havre arrive, lui, de la ligne nouvelle, s'arrête à Saint-Sever et poursuit vers le Sud, vers Paris.

Sur le schéma pour Sotteville, c'est la même chose, le train vient de Dieppe, il dessert la gare Rive Droite et poursuit son parcours jusqu'à la gare de Sotteville. Dans ce cas, le train venant du Havre, lui, va se raccorder sur la ligne actuelle, probablement au niveau de la gare de Malaunay, et poursuivre jusqu'à Sotteville sur la ligne actuelle, avant de poursuivre vers Paris.

Il est très important de comprendre qu'il n'y a pas de trains venant de Dieppe qui s'arrêtent en gare Rive Droite et qui ne font pas de correspondance vers Saint-Sever, il est proposé que tous les trains puissent aller jusqu'à la gare où toutes les correspondances sont possibles. Toutes les correspondances dont j'ai parlé se passent dans la gare nouvelle.

2) La comparaison entre les deux sites :

Les points de comparaison sont nombreux, il y a des critères urbains, des critères de desserte par les transports publics et les modes doux, sur Rouen, mais d'un point de vue strictement ferroviaire vous voyez à droite, sur le schéma, un mélange des trains TER (venant de Dieppe et d'ailleurs) et des trains de la grande ligne. Dans le schéma de gauche, on a une séparation qui est plus propice à la capacité, à la ponctualité, à la vitesse, des trafics.

3) Le fret :

Le fret est aussi un élément crucial, dans le projet LNPN.

En Normandie, le fret repose surtout sur les trafics issus des ports, principalement du Havre et de Rouen. Nous serions très heureux si se développaient aussi des trafics du port de Dieppe ; ce n'est pas le cas pour le moment mais il faut s'en garder la possibilité.

L'idée est que pour atteindre les performances dont parlait Jean-Damien PONCET : de la rapidité, de la fiabilité, de la capacité ; il s'agit de proposer aux utilisateurs de trains de marchandises un réseau complet sur lequel ils puissent avoir la capacité de faire passer les trains s'il y a un problème.

S'il y a des travaux sur une branche, ils peuvent passer sur l'autre branche : c'est la fiabilité ; s'il y a trop de trains sur une branche il doit y avoir d'autres branches permettant d'écouler et de créer la capacité.

L'idée est donc d'avoir sur la ligne existante plus de capacité grâce à la ligne nouvelle, puisque les trains rapides de voyageurs circuleront sur la ligne nouvelle, laissant leur place sur la ligne actuelle aux trains de marchandises et aux TER. De façon complémentaire, un itinéraire est à réhabiliter, via Forges-les-Eaux et Gisors. Cela permet de jouer sur deux itinéraires pour atteindre les performances souhaitées.

Bien sûr, toutes les possibilités de lignes transversales restent ouvertes pour les trains qui n'auraient pas à passer par l'Ile-de-France et pourraient passer soit par l'Ouest, soit par l'Est.

Jean-Damien PONCET : Après ces descriptions assez détaillées, je fais juste une petite conclusion pour rappeler les deux grandes ambitions du projet :

- Contribuer au développement des territoires en améliorant l'accessibilité ; derrière les notions de temps de parcours il y a notamment l'idée qu'en rapprochant les villes entre elles, les employés ou les actifs des entreprises, les entreprises entre elles, on crée des potentialités qui peuvent se traduire par du développement.
- Répondre aux besoins de déplacements du quotidien ; ceux d'aujourd'hui, mais aussi ceux de demain, en pensant bien qu'il y a probablement des transferts à opérer entre le mode routier et le mode ferroviaire, dans le contexte énergétique un peu lourd qui nous attend.

Pour atteindre ces deux ambitions, nous ne proposons pas seulement une ligne nouvelle, mais de redessiner le réseau (certes autour d'une ligne nouvelle car lorsqu'on atteint les limites de capacité il faut bien agir), avec des objectifs plus ambitieux pour le développement du ferroviaire. Il ne s'agit pas seulement de remettre le réseau dans l'état dans lequel il aurait pu rester depuis 1970.

Nous proposons aussi un projet adapté au territoire. Nous pensons nous être efforcés de le faire, notamment parce que le projet est né dans la concertation avec le Comité de pilotage dont j'ai parlé tout à l'heure, et il se poursuit dans la concertation, avec ce débat public. Si le projet devait se poursuivre au-delà du débat public, la concertation se poursuivrait aussi, de façon d'autant plus intense. Elle est non seulement aujourd'hui dans les habitudes de RFF, mais elle est aussi inscrite dans la loi.

Donc, la concertation se poursuivra jusqu'à la fin du projet, c'est-à-dire entre aujourd'hui et l'enquête d'utilité publique qui pourrait survenir dans un certain nombre d'années.

Nous arrivons à ce débat public avec des objectifs que nous n'avons pas définis nous-mêmes, dont nous sommes les porteurs pour le compte d'un collectif ; et avec des propositions, qui sont les nôtres, basées sur une expertise que nous avons et qui se trouve aussi dans les cabinets d'ingénierie. Mais, nous sommes ouverts à tout ce que vous pourrez nous dire pour améliorer notre compréhension des besoins, notre lecture des territoires, et le cas échéant imaginer des évolutions de nos propositions.

Nous espérons pouvoir répondre aussi bien que possible à vos questions, ce soir à la réunion, comme sur le site Internet où il y a déjà 300 questions, comme cela a été dit, et peut-être demain quelques dizaines de plus.

Jean-Philippe BLOCH : Je vais vous expliquer comment nous allons procéder à partir de maintenant, en deux parties.

Une première partie avec des questions courtes qui donneront lieu à des réponses courtes. Le temps de parole est limité autour de la minute. Vous verrez qu'en une minute on peut dire beaucoup de choses, et cela permet à l'ensemble des personnes de poser le maximum de questions.

Dans une deuxième partie, ce seront plutôt des interventions, limitées à 3 minutes, qui permettront à d'autres personnes d'intervenir.

Je rappelle que pendant cette discussion vous pouvez poser des questions par écrit. On vous répond immédiatement pendant la réunion, si c'est possible ; sinon, vous avez tous eu des papiers sur lesquels vous pouvez écrire vos questions : laissez votre adresse et vous recevrez une réponse écrite, sur Internet si vous avez un mail. Toutes ces questions sont sur le site.

Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, il faut argumenter vos questions si vous voulez avoir de bonnes réponses.

Les hôtesses vont se répartir, nous couperons la salle devant/derrière, pour distribuer les questions. Bien entendu, je ne connais pratiquement personne à Dieppe, donc nous ne favoriserons personne.

Levez la main, présentez-vous ; il y a un verbatim, donc on doit savoir qui a posé la question.

Un ancien cheminot : Bonjour, on a parlé de milliards d'euros pour les trois projets, je voudrais savoir qui paie.

Jean-Philippe BLOCH : C'est une question courte ; quelle est la réponse ?

Jean-Damien PONCET : Nous n'avons pas d'exemple analogue, puisque ce n'est pas un projet type que l'on prend pour le plaquer sur la Normandie. Nous avons des vitesses spécifiques, des motifs de déplacements spécifiques.

Si l'on prend le cas des lignes à grande vitesse réalisées récemment, le financement du projet est assuré par RFF jusqu'à un certain point (j'y reviendrai) et ensuite par l'Etat et par les collectivités locales ; le cas échéant par l'Union Européenne. Derrière l'Etat, les collectivités locales et l'Union Européenne, ce sont les contribuables qui paient.

La raison pour laquelle l'Etat et les collectivités peuvent vouloir financer ce projet, est qu'ils ou elles considèrent qu'il permettra des retours, en termes de développement économique notamment.

La part de RFF est réglée par une disposition dans le décret de création de RFF.

RFF a été créé à partir de la SNCF pour s'occuper de l'infrastructure et a récupéré une partie de la dette (correspondant à la dette sur les infrastructures), et doit essayer de la résorber, donc dans le décret de création de RFF il est prévu que RFF n'investisse qu'à hauteur des suppléments de péages que l'investissement pourrait lui rapporter.

Ces suppléments de péages vont rentrer à travers les voyageurs, qui paient un billet aux transporteurs. Dans la mesure où avec l'infrastructure nouvelle les transporteurs feront un chiffre d'affaires plus important et une marge plus importante, ils seront en mesure de répercuter sur RFF une partie de cette marge ; c'est ce qui permet à RFF de payer sa part dans l'infrastructure.

C'est un peu compliqué mais en fin de compte, ceux qui paient, ce sont tous ceux qui sont intéressés par l'existence ou l'utilisation de l'infrastructure.

Sur ce projet, exceptionnellement, on a dès le stade du débat public une Mission, nommée par le Gouvernement, pour réfléchir à la répartition du financement. On pourrait imaginer des formules de financement originales, nous pourrions y revenir si vous le souhaitez. Cette Mission devrait remettre ses conclusions en février.

De ce fait, puisque c'est quand même lié à l'existence de cette Mission, la Commission a prévu une réunion thématique sur le financement, le 17 janvier.

Gérard PICARD, Président du Syndicat mixte Pays dieppois Terroir de Caux : Vous avez présenté trois scénarios possibles, de Paris à Rouen, Le Havre, Caen, etc., vous avez parlé d'une interconnexion avec la ligne Dieppe-Rouen ; vous n'avez pas parlé de travaux sur la voie. C'est une voie unique, non électrifiée, avec peu de possibilités de croisements.

Des travaux sont-ils prévus ? De quel type ? Améliore-t-on la voie, la circulation, sur cette ligne ?

Philippe ADAM : En effet, les trains venant vers Dieppe utiliseraient la ligne existante, sur laquelle il y a un certain nombre de points de croisement actuellement.

Nous avons modélisé l'ensemble des circulations qui doivent emprunter la ligne, nous avons fait un gros travail pour voir les interactions entre les trains rapides et les TER. On n'a pas relevé de besoin de doubler la ligne puisqu'elle est à voie unique entre Clères et Dieppe ; par contre il peut y avoir un besoin de points de croisement supplémentaires.

Jean-Philippe BLOCH : Nous prenons une autre question.

Valérie DOUSTEYSSIER, Saint-Aubin-sur-Scie : Bonsoir, je viens de Paris et je suis donc assez nouvelle.

Si rien n'est fait sur la ligne ferroviaire très ancienne Dieppe-Rouen, que faisons-nous là ? Quels sont tous ces milliards, par rapport aux autres lignes : Rouen, Le Havre, Paris, etc. ? C'est a priori une voie assez âgée et nous attendons peut-être plus une voie pour avoir éventuellement plus tard un accès direct Dieppe-Paris.

Sophie POIREY, habitante de Dieppe : Je me permets de compléter ce qu'a dit la jeune usagère ; je suis dieppoise, j'ai bientôt 50 ans, j'utilise le train depuis l'âge de 18 ans (pour mes études à Paris) et jusqu'à maintenant.

Si rien n'est fait, en effet... Je vous assure que l'on ne circule pas quand il pleut, à cause des feuilles. On n'a pas de chauffage dans les trains quand c'est en surchauffe, avec les wagons supplémentaires.

On est en pleine utopie, vous allez vous heurter très vite à un super projet (plus qu'utile, indispensable) et à une vétusté de connexions, qui ne doit pas être propre à Dieppe, je suppose, mais sur laquelle il va falloir vous pencher sérieusement si vous voulez aboutir à quelque chose.

(Applaudissements)

Philippe ADAM : En effet, il va se passer des choses, d'ici deux ou trois ans le matériel sur la ligne sera remplacé. Ce serait plutôt au Conseil Régional de venir en parler.

Le matériel date des années 70, il a été rénové mais il a ses limites et du matériel moderne le remplacera d'ici deux ou trois ans, donc j'espère que les problèmes de chauffage que vous avez, mais aussi ceux liés aux circulations en hiver, en automne, trouveront au travers du matériel un début de réponse.

Par ailleurs, RFF et la SNCF mettent en place un certain nombre d'actions pour limiter les problématiques de chutes de feuilles, etc. : élagage, nettoyage régulier de la ligne. Donc, des actions sont possibles sans attendre la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, et elles vont être faites.

Guillaume BLAVETTE, Europe Ecologie Haute-Normandie : Je tiens à m'inscrire en faux par rapport à vos propos, puisque le Conseil Régional a fait un énorme effort d'investissement et on peut bénéficier de matériel Bombardier qui apporte un peu de confort aux usagers.

Il n'en reste pas moins que la ligne est nettement inadaptée aux besoins humains, sociaux...

Olivier GUÉRIN : Monsieur, c'est une phase de questions.

Guillaume BLAVETTE : Ma question : compte tenu des enjeux qui existent, je m'étonne que ce débat public ne permette pas une pluralité d'expression à la tribune. Il y a différents acteurs de ce débat public...

Olivier GUÉRIN : Votre question, s'il vous plaît.

Guillaume BLAVETTE : Je regrette vivement que seul le maître d'ouvrage puisse s'exprimer puisque les associations d'usagers, les syndicats, les associations écologistes et environnementales, portent chacune des alternatives qui mériteraient de figurer ce soir à la tribune, pour rassurer les Dieppois, parce qu'en Normandie il existe des forces politiques qui veulent d'autres aménagements ferroviaires pour être utiles à tous ! Merci.

Olivier GUÉRIN : Je rappelle que cette première phase est réservée aux questions ; ensuite, nous entendrons les interventions des uns et des autres, qui peuvent porter leur parole, leur argumentation, tant dans les réunions publiques que par des cahiers d'acteurs ou des contributions sur le site Internet.

Ces interventions sont donc nécessairement plurielles. Le projet est présenté par RFF mais il est discuté.

Cela a été indiqué, la Commission Nationale a accepté qu'une expertise complémentaire soit effectuée, pour qu'il y ait une vision pluraliste des solutions qui peuvent être apportées au problème.

Encore une fois, nous sommes dans la première phase, celle des questions.

Didier MARCHAND, Association des Voyageurs Usagers du Chemin de fer (AVUC) : J'espère que dans ces projets est inclus pour la ligne de Dieppe ce qui devient une nécessité : le doublement de la ligne entre Dieppe et Rouen, et l'électrification. Les deux me paraissent importants.

Quand je vois tous ces milliards, ma question est : pourquoi le Nord est-il évité ?

Je m'explique. Pourquoi les directions de Serqueux via Lille... Avant, il y avait Dieppe-Serqueux, 173 kilomètres jusqu'à Paris, contre 203 aujourd'hui...

Olivier GUÉRIN : Monsieur, s'il vous plaît, posez votre question.

Didier MARCHAND : Pourquoi n'adapte-t-on pas les moyens pour refaire la ligne entre Dieppe et Serqueux et améliorer les liaisons avec le Nord ?

Jean-Damien PONCET : Un projet doit avoir un périmètre. L'origine du projet – vous l'avez entendu dans la presse et un peu partout – est le renforcement de l'Axe Seine et du Bi-pôle Paris/ouverture sur la mer. Cela a commencé par un projet Paris-Le Havre. Ensuite, dans sa lettre de mission à RFF, le Gouvernement a élargi le sujet en disant qu'il faudrait que ce soit utile également à la Basse-Normandie.

Donc, nous avons aujourd'hui des objectifs de temps de parcours sur deux grandes destinations : Rouen-Le Havre d'une part, et Caen d'autre part, et cela a une certaine cohérence puisqu'une partie du projet est commune à ces deux grandes destinations.

Tout ce qui se passe à l'Est de Mantes, entre Mantes et Paris, se justifie en quelque sorte par l'addition des besoins de la Haute et de la Basse-Normandie.

Les objectifs fonctionnels du projet (que j'ai rappelés) ont été définis par un Comité de pilotage dans lequel il y avait un certain nombre d'élus.

En partant de Paris, le sujet à régler est un sujet de capacité. Si l'on suppose ce problème de capacité plus que réglé – car dès lors que l'on fait une deuxième voie en Ile-de-France cela revient à doubler la capacité par rapport à la situation actuelle – cela permet d'envisager des développements. Pour que ce développement ait lieu, le deuxième aspect du projet est d'améliorer les temps de parcours, pour rendre le système ferroviaire plus attractif.

On a dit que pour améliorer les temps de parcours on restructurerait le réseau. On permet aussi avec le projet d'améliorer les points de correspondance dans les gares principales.

Evidemment, on ne vient pas jusqu'à l'extrémité de toutes les lignes qui se rabattent sur ces gares principales. La question que vous posez ce soir à Dieppe nous a déjà été posée à Saint-Lô, elle nous sera posée à Cherbourg..., quoi que l'on ne soit pas allé jusqu'à Cherbourg.

Ces questions ont probablement été abordées au Comité de pilotage, notamment par vos élus ; simplement le Président du Comité de pilotage, dans sa sagesse et son expérience, a dû leur répondre que si l'on voulait tout mettre dans le projet, à la fin il n'y aurait plus de projet. Cela ne s'appelle plus le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

On a aussi des demandes pour la grande rocade des estuaires, des demandes de toutes sortes ; cela devient le Schéma national directeur des infrastructures.

Le projet a une limite. Il a été défini comme cela, il n'est pas parfait. Avant de vous demander ce qui manque, en quoi vous est-il utile ? On a fait état d'améliorations des correspondances et des temps de parcours jusqu'à Rouen, potentiellement d'autres choses peuvent se faire, avec les infrastructures proposées ce soir.

Considérez aussi que grâce à ce projet, le fait que le mode ferroviaire puisse connaître une nouvelle vague de développement va induire l'augmentation des trafics sur les branches « secondaires » (ce n'est pas péjoratif, c'est juste pour la compréhension). Si le trafic se développe sur ces branches « secondaires », cela justifiera d'autant plus d'y porter attention.

Jean-Philippe BLOCH : Pouvez-vous conclure ?

Jean-Damien PONCET : Cette logique ne ferme pas la porte à des évolutions ultérieures sur des éléments du réseau qui ne sont pas pris en compte aujourd'hui dans le projet.

Jean-Philippe BLOCH : Merci.

Philippe ADAM : Si vous le permettez, je voudrais compléter avec quelques éléments techniques, suite à la question qui a été posée.

Doublement, électrification : je crois qu'il ne faut pas se poser la question comme cela, il faut se demander « pour quoi ? ».

Le « pour quoi ? », c'est quelle desserte nous voulons avoir, quel type de train, pour desservir quelles gares, à quelles heures ? C'est la question que nous avons commencé à poser ; nous avons commencé à travailler sur le sujet, avec les Régions, avec toutes les collectivités qui ont déposé des contributions.

Nous avons donc défini avec elles une desserte.

Pour Dieppe, dans une heure de pointe, c'est un train rapide avec peu d'arrêts, un train avec un peu plus d'arrêts jusqu'à Clères, et à partir de Clères une desserte locale vers Rouen, de deux trains par heure. Donc, cela veut dire en gros quatre trains jusqu'à Clères, puis deux qui poursuivent avec des arrêts différents jusqu'à Dieppe.

Ensuite, nous avons eu un travail très fin de modélisation ; un bureau d'études a regardé comment ces différents trains pouvaient circuler sur la ligne.

Nous avons conclu que le doublement de la ligne n'était pas nécessaire, mais qu'il était nécessaire par contre, pour faire passer tous ces trains, d'avoir un aménagement supplémentaire : un point de croisement entre Saint-Aubin-sur-Scie et Anneville, qui permettrait aux trains de se croiser sur cette portion de voie, sur laquelle on pourrait donc rétablir un petit morceau de la double-voie.

Concernant l'électrification, là encore : pour quoi faire ? La question est celle de l'objectif.

L'important pour vous est d'avoir des trains performants, confortables, qui assurent le service que vous attendez.

Les matériels diesel qui arrivent sur le marché, les Bombardier dont parlait Monsieur, qui circulent mais relativement peu sur Dieppe (ils sont plus utilisés sur les lignes sur lesquelles les besoins étaient les plus criants, celle de Caen notamment), seront complétés par des matériels Alstom qui arriveront d'ici deux ans et permettront de faire disparaître le matériel ancien de la ligne de Dieppe.

Ce seront des matériels bi-mode, bi-courant. Pour ceux qui s'intéressent à la technique, ces matériels sont capables de circuler avec l'électricité là où c'est électrique, et en diesel là où ce n'est pas électrifié.

Ces matériels viendront rendre un service, qui me semble devoir être de la qualité attendue, à l'horizon de leur mise en service, donc à court terme.

Donc, la question de l'électrification, par rapport à ce besoin de dessertes que vous avez, ne se pose peut-être pas aussi brutalement.

Bernard ANDRIEUX, habitant de Dieppe : Bonsoir, par rapport aux objectifs que vous avez cités, c'est-à-dire entre autres contribuer au développement des territoires, proposer un projet adapté au territoire, que pensez-vous de l'interruption de la liaison directe Paris-Dieppe, interrompue à partir de Serqueux en 1988 ?

Philippe ADAM : Là encore, la question est-elle celle de l'itinéraire, ou de l'objectif ?

L'objectif est de pouvoir aller de Paris à Dieppe de façon performante. Pour cela, il faut avoir du temps de parcours, de la fréquence ; or en termes ferroviaires, si l'on veut avoir de la fréquence il faut que des gens montent dans les trains, parce qu'il faut que les trains soient pleins et pour cela, il faut desservir des villes importantes.

Si vous passez par Rouen, vous avez à la fois les trafics Paris-Rouen, les trafics Rouen-Dieppe et les trafics Paris-Dieppe. Si vous passez par Serqueux, il faut bien avouer que l'on dessert des territoires extrêmement ruraux, peu peuplés, qui ne permettraient sans doute pas d'avoir la même qualité de desserte que par le passage par Rouen.

Bernard ANDRIEUX (intervention hors micro) : Paris-Londres, via ?* (1.04.14), c'est important ! Avant 1988, puisque cela a été interrompu en 1988. Vous rendez-vous compte ? Le port de Dieppe en a pâti...

Olivier GUÉRIN : S'il vous plaît, on a répondu à votre question sur cette desserte, vous pourrez intervenir après pour argumenter plus sur ce problème.

Ghislain LEROUX, Jeunes Agriculteurs : Vous avez marqué dans votre cahier d'acteur que vous étiez conscients qu'il faut préserver le milieu agricole ; vous avez étudié trois scénarios : A, B, C, avec un impact sur l'espace agricole marqué « fort ».

Avez-vous réfléchi à un scénario D, qui serait forcément moins impactant ?

Jean-Damien PONCET : Nous avons mis « fort » pour les trois scénarios, sans nuance, parce que c'est un vrai sujet. Le prélèvement foncier, pour un projet de cette nature, fait partie des sujets lourds.

Un quatrième ou un cinquième scénario, à partir du moment où il y a de la voie nouvelle qui n'est pas en tunnel, aurait été classé de la même façon. L'impact est fort, automatiquement.

Je ne sais pas si vous souhaitez que l'on développe plus maintenant... Pour une ligne nouvelle, quand on considère l'emprise du tracé linéaire, plus les installations annexes, plus les emprises liées au rétablissement des voiries par exemple, etc., on évalue le prélèvement en gros à une moyenne de l'ordre de 80 à 100 mètres, ce qui fait 8 à 10 hectares au kilomètre. Ensuite, on peut faire une multiplication, enlever les sections en tunnel évidemment, celles qui passent en milieu urbain.

Le prélèvement se fait soit sur l'agriculture, soit sur les forêts, soit par exemple sur des milieux humides. Les forêts et les milieux humides faisant l'objet d'un certain nombre de protections, on rentre dans des sujets assez complexes, qui prennent le nom de « compensations » et sont des sujets assez difficiles.

A la fin, on aura quand même prélevé entre 80 et 100 mètres de large sur le linéaire, et principalement sur les terres agricoles.

L'objet d'un débat comme celui-là est précisément de discuter de l'opportunité du projet. Si l'on continue à le faire, c'est en étant convaincu qu'il a son utilité.

Face à cette utilité il y aura des coûts, notamment pour les terres agricoles.

Nous sommes là pour parler de cela. S'il n'y avait pas de sujets d'impact foncier, d'impact sur l'environnement, nous ne ferions pas de débat public.

Le constat de ce problème étant fait, ce n'est pas un problème neuf et nous avons quand même un certain retour d'expérience là-dessus. Deux débats publics se déroulent en même temps donc notre spécialiste n'est pas avec nous ce soir, mais nous aurons une réunion thématique à Evreux, le 12 janvier, au cours de laquelle ces sujets seront approfondis.

Il y a beaucoup d'expériences maintenant, il y a des méthodes, des organisations, notamment de la représentation du monde agricole, à travers des commissions, qui font que globalement le problème arrive à se gérer proprement. Je ne dirai pas « à la grande satisfaction de tout le monde » mais en général, il n'y a pas trop de récriminations après coup, l'essentiel étant d'anticiper les choses pour pouvoir procéder à des échanges de terres pouvant permettre aux exploitations de se poursuivre dans les meilleures conditions possibles.

Je l'ai déjà un peu évoqué, on doit aussi traiter le problème des rétablissements de voiries, y compris les chemins agricoles, pour que l'on puisse passer d'un côté ou de l'autre de la voie, qu'elle ne soit pas une coupure trop pénalisante, notamment vis-à-vis de l'exploitation agricole.

Lucien LECANU, Adjoint au Maire de Dieppe : S'agissant des scénarios A ou B et du choix de la gare de Saint-Sever, qui implique un franchissement de la Seine en aval de Rouen,

pourquoi n'avez-vous pas envisagé le raccordement de la ligne de Dieppe directement sur la ligne nouvelle ?

Je pose cette question parce que je ne suis pas tout à fait d'accord avec vos temps de parcours annoncés.

Si l'on considère qu'il n'y a pas d'accélération des trains sur la ligne à voie unique actuelle, on mettra 2 heures ou 1 h 45, parce qu'il faut additionner le temps de Rouen Rive Droite à Saint-Sever d'une part (avec l'arrêt de Rouen Rive Droite), plus le temps de correspondance : faites le calcul, ce n'est pas 1 h 45 mais 2 heures pour les trains omnibus et 1 h 50 pour les autres trains – avec des correspondances à 5 minutes, qui souvent sont plutôt de 5 à 10 minutes.

Philippe ADAM : Je confirme le temps que nous avons montré, qui est en effet le temps par les trains les plus performants, bien sûr. J'ai dit tout à l'heure qu'il y avait deux trains possibles par heure, en pointe, donc entre Dieppe et Rouen c'est un temps avec le train le plus performant de Dieppe à Rouen, une correspondance en 8 minutes en gare de Rouen Saint-Sever, puis le temps de Rouen à Paris.

Je confirme donc le temps que nous avons indiqué tout à l'heure. Je n'ai pas de craintes là-dessus, nous avons vraiment fait un travail de modélisation assez fin pour connaître véritablement l'apport de la ligne.

Olivier GUÉRIN : Donc, vous confirmez que c'est avec le train direct ; et avec le train omnibus, le second train, ce serait de quel ordre ?

Philippe ADAM : Avec le train omnibus, il faudrait compter...

Un intervenant (hors micro) : C'est-à-dire 10 minutes de plus qu'avant 1988 pour gagner Paris.

Philippe ADAM : Vous parlez du meilleur temps de l'époque, il faut prendre le meilleur temps de demain. Il ne s'agit pas de comparer le meilleur temps d'il y a très longtemps avec le temps le moins bon de demain.

Un intervenant (hors micro) : C'est-à-dire que le meilleur temps d'aujourd'hui est moins bon que le meilleur temps d'autrefois.

Jean-Marcel PIETRI, CCI de Dieppe : Je crains que vous n'ayez répondu que partiellement à la question de Monsieur LECANU.

Je vais l'exprimer d'une autre manière : avez-vous examiné si cela représentait une impossibilité technique ou un surcoût très exagéré de raccorder la ligne Dieppe-Rouen à la ligne nouvelle, après le tunnel ? Pouvez-vous indiquer ce que cela représenterait comme amélioration de temps ?

Il est clair que même par rapport à vos calculs actuels, ce serait une amélioration de temps, puisqu'il n'y aurait plus à faire le déplacement Rive Droite – Saint-Sever.

Pour autant, l'essentiel de la clientèle de cette ligne va soit à Rouen, soit à Paris. Les utilisateurs d'autres correspondances qui seraient peut-être intéressés par Rive Droite, sont très marginaux sur cette ligne.

Philippe ADAM : Je reviens sur la dernière partie de votre intervention. Pour l'ensemble des autres trains, il n'y a plus de correspondance à la gare Rive Droite. Pour être très précis, tout se passe dans la gare nouvelle.

Vous proposez de faire un morceau de ligne nouvelle entre Rouen et Dieppe, en gros, un raccordement, mais il se ferait sur le Plateau de Caux, disons entre la zone de Barentin et la zone de Tôtes.

C'est donc un tronçon de ligne nouvelle vers Dieppe que nous n'avons pas étudié ; cela ne rentrait pas dans les objectifs initiaux du projet.

Jean-Marcel PIETRI : C'est plutôt au niveau de Clères qu'il faudrait l'envisager. Ce n'est pas un tronçon de ligne nouvelle, mais un embranchement sur la ligne de Dieppe actuelle.

Philippe ADAM : Mais à partir de la ligne nouvelle.

Jean-Marcel PIETRI : Oui.

Olivier GUÉRIN : Si je comprends bien, c'est un barreau comme cela a été envisagé un peu ailleurs, qui partirait de la ligne nouvelle et irait sur Dieppe, qui n'a pas été étudié et sur lequel vous pouvez poser des questions.

C'est certainement un peu difficile d'y répondre ici, si vous voulez poser une question écrite sur le site Internet, je pense que RFF vous donnera des indications plus précises que celles qui peuvent être apportées à la tribune.

Françoise KOBYLARZ, habitante de Dieppe : Bonsoir, je suis dieppoise mais j'essaie aussi de gérer des budgets, comme tout le monde ici d'ailleurs.

Ce sont des sommes astronomiques ; je n'arrive pas à imaginer ce que cela peut donner, pour 10 minutes ou un petit quart d'heure de moins, sans réponse à ce qui nous pose vraiment problème : le trajet Dieppe-Rouen.

Par ailleurs, je me pose des questions plus générales sur le prix. Arrivez-vous à évaluer le prix d'un nouveau billet de train, dans votre configuration ?

On a commencé par parler de l'argent, on continue à en parler. On va être dans des soi-disant lignes à vitesse plus rapide ; je pense que notre facture sera aussi plus élevée.

Je me dis aussi que les points qui bloquent sont ceux du Mantois, c'est-à-dire jusqu'à Mantes-la-Jolie, et c'est Rouen. Des études ont-elles été faites pour essayer de réduire cette facture astronomique, en s'occupant d'abord des points noirs ? Autre élément...

Olivier GUÉRIN : S'il vous plaît, juste les questions.

Françoise KOBYLARZ : On parle souvent du partenariat public/privé, on sait que cela fait des dégâts parce qu'on mutualise dans ce cas les surcoûts et on privatise les bénéfices.

Olivier GUÉRIN : Donc, la tarification, les points noirs, le partenariat public/privé.

Jean-Damien PONCET : Concernant la tarification, nous ne sommes pas dans le cas d'une ligne à grande vitesse de schéma classique, où les trains sont exploités par une entreprise ferroviaire, dans un statut d'économie libre (c'est le cas de tous les TGV aujourd'hui).

Nous pourrions vous citer un certain nombre d'exemples dans lesquels l'augmentation des prix a été de tant ; par exemple, dernièrement, pour Paris-Reims.

Ici, on n'est pas tout à fait dans ce schéma parce que la Normandie est desservie presque uniquement par des trains qui relèvent de conventions de service public signées entre la SNCF et des autorités organisatrices de transport.

En effet, aussi bien les TER qui sont gérés par les Régions que les autres trains sur ces lignes (ce sont des trains Intercités) sont également gérés dans le cadre d'une convention passée entre la SNCF et l'Etat.

Cela veut dire que dans un cas les Régions, dans un autre cas l'Etat, déterminent en quelque sorte l'équilibre entre le prix du billet et la participation du contribuable, qui est d'ores et déjà forte.

Je ne sais pas quelle conclusion il faut en tirer. On peut dire qu'elle est déjà forte, qu'il faut donc éviter de l'augmenter, et que s'il y a des frais supplémentaires à payer (l'amortissement du réseau), il faudra que ce soit le voyageur.

On peut aussi en tirer la conclusion inverse : elle est déjà forte, donc elle pourrait encore augmenter de toute façon.

Résolument, les transports publics urbains ou interurbains, à part les lignes à grande vitesse classiques, sont toujours largement subventionnés par le contribuable.

Ma réponse n'en est pas vraiment une, c'est simplement pour dire que c'est le cas aujourd'hui et que ce sera vraisemblablement le cas demain ; les trains en question seront régis, organisés, dans le cadre de conventions, soit avec la Région, soit avec l'Etat ; c'est à ces autorités organisatrices de transport que reviendra la décision de faire varier ou pas le curseur entre le contribuable et l'usager, dans un sens ou dans l'autre.

Je suppose que l'on peut quand même admettre que dès lors que le service est meilleur, avec le même service ou le même trajet en moins de temps, il n'est pas contre-nature d'imaginer que le prix du billet augmente. Dans quelles proportions ? Ce n'est pas de ma compétence de le dire, et ce serait sans doute prématuré.

Olivier GUÉRIN : Mais vous pouvez dire ce qui a pu se faire sur des lignes nouvelles.

Jean-Damien PONCET : Oui, si l'on prend le cas des lignes à grande vitesse classiques. J'ai cité le cas de Reims, on a observé une augmentation des tarifs de deuxième classe plein tarif de 17 centimes par minute gagnée. Pour Reims, je ne sais pas combien il y avait de minutes, mais si l'on appliquait cette hypothèse au cas du Havre cela donnerait un peu plus de 20 %, pour Rouen de l'ordre de 20 % je pense, et pour Caen un peu moins.

L'augmentation de tarif serait de l'ordre de 20 %.

Encore une fois, ce n'est pas un schéma que l'on peut plaquer tel quel sur le schéma des lignes normandes, sauf pour les trains dits « intersecteurs » qui eux, sont gérés en dehors des conventions de service public.

Olivier GUÉRIN : Les points noirs et le partenariat public/privé, qui est un peu en liaison avec les problèmes de financement.

Jean-Damien PONCET : Les points noirs, c'est l'idée qu'il faut commencer par là où c'est le plus difficile, ce qui permettrait en tout cas de remédier à certaines difficultés constatées aujourd'hui.

On l'a dit, le projet répond à plusieurs objectifs, parmi lesquels certains sont considérés comme tout à fait importants : les objectifs d'amélioration de l'accessibilité à travers une réduction des temps de parcours.

Donc, résoudre les problèmes de capacité entre Paris et Mantes, et à Rouen, cela coûte fort cher. Dans le scénario « le moins cher » on est à 10,7 milliards ; pas moins de la moitié

seraient consacrés à la résolution de ces problèmes de capacité. Donc, cela coûte cher et ensuite, cela ne permet pas de gagner du temps (un peu sur Rouen quand même, mais pas sur Paris-Mantes).

Une fois que l'on a débloqué le problème de capacité, si l'on souhaite mieux valoriser le chemin de fer, et notamment pour des questions d'accessibilité, on estime qu'il faut améliorer les temps de parcours ; alors, d'autres investissements sont nécessaires.

Après, on peut discuter pour savoir si l'on pourrait améliorer les temps de parcours sur les lignes existantes. Une expertise a été lancée sur ce point. Notre analyse à ce jour est que l'on ne peut atteindre les temps de parcours objectifs définis par le Comité de pilotage qu'avec des sections de ligne nouvelle. On a à ce moment-là des dépenses en sections de ligne nouvelle qui sont...

Olivier GUÉRIN : Nous étions sur les points noirs, donc vous confirmez que c'est Paris-Mantes, et Rouen ?

Jean-Damien PONCET : Oui, c'est bien connu, tout le monde le dit sans arrêt, et c'est parfaitement connu par tous les élus qui étaient dans le Comité de pilotage.

Olivier GUÉRIN : D'accord, mais ici il y a d'autres personnes que les élus.

Jean-Damien PONCET : Bien sûr.

Olivier GUÉRIN : Le partenariat public/privé ?

Jean-Damien PONCET : Le partenariat public/privé fait partie des formules auxquelles on a déjà fait appel. En réalité, RFF ne l'a utilisé qu'une fois, et encore, le contrat est signé mais l'opération se réalisera dans les prochaines années.

C'est une solution parmi d'autres, puisque traditionnellement RFF réalisait ses infrastructures en maîtrise d'ouvrage directe.

La troisième solution est la concession, qui a été adoptée pour le projet Sud Europe Atlantique.

Donc, le choix n'est pas du tout fait concernant LNPN, il n'y a pas de préférence non plus. Au cas par cas, il y a une analyse des avantages et inconvénients des différentes formules.

Cela procède aussi de la réflexion de la Mission Financement, mais vraisemblablement les cofinanceurs de ce projet vont encore en parler un certain temps. Le moment venu, un choix sera fait, après avoir soigneusement analysé les avantages et inconvénients des différentes formules.

Olivier GUÉRIN : Je confirme aussi qu'une réunion sur le financement aura lieu à Paris le 17 janvier, elle sera retransmise par Internet, vous pourrez donc la suivre et poser des questions.

Henry GAGNAIRE, Chambre de Commerce de Dieppe, Directeur de Sodineuf Habitat Normand : Cela fait partie de la remarque de Monsieur LECANU, la ligne nouvelle pourra-t-elle accepter le passage de lignes secondaires, qui pourraient se superposer à cette ligne pour partie ?

Je pense notamment à une desserte possible dans ce cas du Nord du département, avec un décrochage sur Yvetot, Motteville. Est-ce envisageable ?

Philippe ADAM : Votre question porte-t-elle sur la desserte des gares d'Yvetot et de Bréauté-Beuzeville ?

Henry GAGNAIRE : Non, sur la possibilité pour des lignes secondaires d'utiliser la ligne nouvelle ; ce qui ne serait pas le cas pour une ligne TGV mais si j'ai bien compris, on n'est pas dans une configuration de ligne TGV.

Si c'est possible, ma deuxième question est : peut-on imaginer une desserte nouvelle ?

On a évoqué l'état actuel de la ligne Rouen-Dieppe, serait-il possible d'imaginer alors un décrochage autour d'Yvetot – Motteville, qui permettrait de mieux desservir le Nord du département et le Nord de la région Normandie ?

Philippe ADAM : La question a été posée tout à l'heure, elle est posée à nouveau donc je vais afficher une carte pour vous montrer cela un peu plus précisément. C'est la carte du scénario A ; le scénario B de ce point de vue est identique, le scénario C par contre passe en-dessous de la Seine et ne répond donc pas à votre demande.

Vous voyez ici l'option de passage, c'est-à-dire la bande de territoire dans laquelle pourraient s'inscrire les tracés que nous étudierions dans une future étape d'études, et ici la ligne qui se détache de la ligne du Havre, à Malaunay, et qui poursuit ici : Clères, Auffay et Dieppe.

Votre proposition est d'avoir ici un raccordement, permettant depuis la zone au-delà de Barentin de passer...

Henry GAGNAIRE : Yvetot !

Philippe ADAM : Yvetot, donc on est encore plus loin. Cela ne fait pas partie du cahier des charges du projet, nous ne l'avons pas étudié, c'est clair.

Ce serait relativement coûteux, il ne faut pas s'en cacher, parce qu'on a là visiblement une trentaine de kilomètres de ligne nouvelle à faire.

Il faudrait sans doute comparer les différentes possibilités. Cela ne fait pas partie des objectifs initiaux du projet donc cela n'a pas été étudié, pour répondre à votre question. Après, beaucoup de choses sont possibles.

Henry GAGNAIRE : Ma question secondaire est : pourquoi pas dans ce cas-là des trains nouveaux (je n'ose pas les appeler « TGV » puisque ce ne sont pas des TGV), qui arrivent à Dieppe ?

On a connu des trains de mer, à une certaine époque, à Dieppe ; j'ai vu en allant à Bordeaux récemment que des TGV arrivaient en gare d'Arcachon, sans qu'il y ait forcément une ligne nouvelle entre Bordeaux et Arcachon, cela offre évidemment une notoriété particulière à la ville d'Arcachon.

Pourquoi ne pas imaginer qu'à Dieppe on ait des liens possibles directs, comme ils ont existé il y a un certain nombre d'années avec les trains de mer qui permettaient de relier Dieppe à Paris ? A Dieppe il y avait aussi une liaison avec l'Angleterre.

Philippe ADAM : Vous savez sans doute tous qu'il existe encore aujourd'hui une liaison directe, mais uniquement le week-end, qui fait Paris-Dieppe, deux trains par jour. Cette liaison n'existe plus pendant la semaine.

La question qui est derrière est qu'il faut une ligne électrifiée pour faire cela, puisque les futures lignes de cette desserte Paris-Normandie seront des rames électriques.

Même si l'on n'imaginait pas la ligne Paris-Normandie, de toute façon le problème se poserait de façon identique puisqu'il faudrait remplacer les matériels Corail par des matériels qui seraient électriques. Ce seraient des automotrices, c'est-à-dire non pas des trains avec une locomotive, pour lesquels on peut remplacer à Rouen une locomotive électrique par une locomotive diesel, mais ce seraient des rames probablement électriques. La question sous-jacente est donc celle de l'électrification. C'est un autre sujet.

Aujourd'hui, chez RFF, on réfléchit pour savoir s'il est pertinent d'électrifier les lignes au regard des qualités qui sont celles du matériel diesel. On considère qu'un équilibre sur l'électrification des lignes est atteint si l'on a à peu près 50 à 60 trains qui passent ; « équilibre », cela veut dire que l'on considère tous les avantages, environnementaux, CO2, etc., par rapport au coût de l'électrification – cela représente des coûts relativement importants, de l'ordre d'un million d'euros par kilomètre de ligne. Cela dépend beaucoup de la configuration de la ligne.

Si un jour la ligne est électrifiée, cette desserte sera possible ; nous prévoyons les installations, notamment en gare de Rouen, pour que ce soit possible. La question est celle de l'électrification qui peut faire l'objet d'un autre projet ultérieurement, qui n'est pas dans le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

En tout cas, nous faisons en sorte que ce soit possible si la ligne est un jour électrifiée.

Une intervenante (hors micro) : c'est ce que j'attends depuis 50 ans !

Olivier GUÉRIN : S'il n'y a plus de questions, nous passons aux interventions.

Un intervenant : Simplement, une précision. Dans le cadre du choix de la gare Saint-Sever, où le franchissement de la Seine s'effectuerait-il, en aval de Rouen ?

Philippe ADAM : Je vais revenir sur les diapositives que j'ai montrées tout à l'heure, pour que ce soit tout à fait clair pour vous.

Dans le cas de Saint-Sever, j'ai montré le train venant de Dieppe, sur la ligne existante. La direction de la ligne nouvelle est celle de l'autoroute A150, c'est un franchissement au droit du Pont Flaubert, dans la zone du Pont Flaubert, pour arriver jusqu'à la gare Saint-Sever.

Pour ceux qui ont en tête le projet précédent qui avait été développé à Rouen, hors du cadre LNPN (bien avant que cette idée émerge) : on avait à l'époque un tunnel relativement long, de 6 kilomètres, qui aboutissait sur la ligne actuelle au niveau de Maromme. Aujourd'hui, le schéma est différent, avec un tunnel sensiblement plus court, à la traversée de la Seine, puis aérien ensuite, sur le reste du parcours.

Vu de Dieppe, la différence est importante puisque le schéma permettait d'arriver de Dieppe et d'aller directement à la gare Saint-Sever, ce qui n'est pas le cas ici. Malgré tout, on conservait à l'époque sur la ligne actuelle un endroit où se superposaient tous les trafics, cela donnait une sorte de faiblesse, où beaucoup de trains circulaient sur la même ligne.

L'intérêt dans le schéma tel que nous l'avons imaginé ici, est que l'on a une séparation complète des trains vers Le Havre, Yvetot-Le Havre, et des trains qui sont sur la ligne classique, ce qui permet d'avoir une qualité de service et une capacité améliorées.

Par ailleurs, il nous semble qu'il y a une qualité de service par le fait d'arriver à la gare Rive Droite. Nous sommes là pour en discuter. Dans les trains dieppois, 90 % des gens vont à Rouen ou en tout cas font des trajets entre Rouen et Dieppe, dans les deux sens, et à peu près 10 % des gens sont en correspondance. Ce serait peut-être un peu plus dans le cas de la ligne nouvelle, mais les proportions sont celles-ci. Cela peut paraître intéressant également

d'offrir, venant de Dieppe, deux points d'arrivée dans Rouen qui permettent d'arriver à Rive Droite pour le centre, le métro ; et à Saint-Sever pour d'autres destinations, d'autres lieux de travail ou d'études.

Un intervenant : Toujours dans les questions courtes, excusez-moi, je profite de votre présence puisque vous êtes un bon spécialiste du chemin de fer pour vous demander (cela ne me concerne pas directement) si la liaison actuelle entre Rouen et Serqueux est bien à deux voies de circulation ?

Philippe ADAM : Entre Rouen et Serqueux, oui.

Le même intervenant : Pourquoi ne pourrait-elle pas résoudre le problème ? Puisque Dieppe-Rouen pose actuellement problème car un tunnel rétrécit la voie à une voie. Ce sera donc toujours un problème, un étranglement, et il y a un problème de coût pour rétablir les deux voies nécessaires pour relier Dieppe à Rouen.

Par Serqueux, ce serait une solution : il n'y a plus qu'à relier Serqueux à Dieppe, puisqu'il n'y a que 40 kilomètres, pour les Dieppois qui veulent aller directement à Rouen. Pour le chemin de fer ce serait le moins coûteux, le plus simple.

Philippe ADAM : Encore une fois, il n'y a pas de problème pour relier Dieppe à Rouen.

Il y a un service que l'on imagine avec deux trains par heure ; dans 50 ans aura-t-on plus que deux trains par heure ? A ce moment-là, on pourra regagner de la capacité en allant jusqu'au doublement de la ligne.

Mais, à un horizon très visible, un service avec deux trains par heure est quand même d'assez bonne qualité pour des relations entre deux villes distantes de 60 kilomètres.

Nous n'avons pas de problème sur la ligne pour faire passer ces trains, à condition de faire l'aménagement dont j'ai parlé : un point de croisement supplémentaire du côté de Saint-Aubin-sur-Scie.

Il n'y a pas de sujet d'infrastructure, entre Dieppe et Rouen.

Christine ELLISON, Varengville : Je suis une simple citoyenne. Deux questions courtes :

A quel moment interviennent les études d'impacts sur l'environnement, vu la somme des territoires traversés ?

Si le projet devait voir le jour, les transports de déchets nucléaires feraient-ils toujours étape en gare de Sotteville, comme c'est le cas actuellement ?

Philippe ADAM : Sur la première partie, regardons les étapes sur la diapositive (tout n'est peut-être pas lisible).

Dans un projet il y a de nombreuses étapes avant d'arriver aux travaux. On a réalisé des études préalables au débat public, aujourd'hui nous sommes dans la phase de débat public, qui doit se terminer par une décision de réaliser ou non le projet, et selon quelles modalités. Puis, on rentre dans une phase qui peut durer 4 à 5 ans d'études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Au bout de cette phase d'études, il y a une déclaration d'utilité publique, le projet est déclaré d'utilité publique et donc on peut procéder à des opérations, acquérir du terrain, commencer les études de détails et aller vers les travaux.

Donc, c'est vraiment la sanction, ou l'Etat considère qu'il faut poursuivre le projet.

C'est pendant cette phase d'études préalables à l'enquête d'utilité publique que nous allons passer de ces options de passage montrées tout à l'heure (des bandes d'environ 10 kilomètres de large) au tracé. C'est pendant cette phase que nous proposerons à la concertation plusieurs tracés dans la bande de passage qui sera éventuellement retenue au terme du débat. Ils feront bien sûr l'objet de concertations et d'études d'impacts.

Nous aurons au préalable une phase importante de recueil d'éléments environnementaux, qui peuvent aller jusqu'à des comptages de passages d'oiseaux, en fonction des difficultés, des enjeux environnementaux, qui sont sur l'option de passage.

Les transports nucléaires ne rentrent pas dans notre sujet...

Christine ELLISON : Il y aura des passagers et du nucléaire, juste à côté les uns des autres, ce n'est pas un problème !

Jean-Damien PONCET : Vous parlez bien de stationnements à Sotteville ?

Christine ELLISON : Oui.

Jean-Damien PONCET : Les transports de matières dangereuses en général, et de déchets nucléaires en particulier, sont encadrés par des réglementations mises en place par l'Etat. Le projet de ligne nouvelle est sans impact sur cette affaire.

Olivier GUÉRIN : Madame a une question, puis nous passerons aux interventions un peu plus longues.

Myriam TOULOUSE, Fécamp : Bonsoir, il n'y a pas de réunion publique prévue dans le Pays de Caux, donc nous venons ici poser notre question.

Comment est-il prévu de relier la ligne Bréauté-Yvetot à la ligne nouvelle Paris-Normandie, dans les trois scénarios ?

Philippe ADAM : Je vous remercie de poser cette question. Il n'y a pas de réunion dans le Pays de Caux mais cela me permet de parler de ce qui peut se passer dans le Pays de Caux.

C'est fort différent selon que l'on se situe sur les scénarios A et B, ou le scénario C.

Je vais vous montrer sur la diapositive les dessertes qui peuvent être envisagées.

Dans le cadre du scénario A, on a des trains directs de Paris au Havre, ils utilisent la ligne nouvelle jusqu'au Havre. Ce sont ces trains qui permettent de réaliser les objectifs de temps de parcours du projet.

Vous voyez ici un raccordement, que nous avons prévu dans le projet, qui permettra à d'autres trains de quitter la ligne nouvelle au niveau d'Yvetot et de desservir Yvetot, Bréauté-Beuzeville et Le Havre. Il y a toujours une desserte de ces villes, elle se fait en parallèle de certaines dessertes qui seraient accélérées par la ligne nouvelle.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous préciser les fréquences, à peu près, en heure de pointe ?

Philippe ADAM : L'idée est de conserver la desserte actuelle sur Yvetot - Bréauté-Beuzeville : en gros, deux trains par heure, et d'ajouter ces trains directs performants du Havre à Paris, peut-être un train au niveau de la mise en service et plus tard, si la clientèle répond bien à l'offre proposée, un deuxième train (je parle des heures de pointe) qui

s'ajouterait. C'est une mise en place graduelle de dessertes, en fonction de la réponse de la clientèle à l'offre proposée.

Olivier GUÉRIN : Sur les temps de parcours ?

Philippe ADAM : Sur les temps de parcours, je me suis rendu compte d'une petite erreur sur les panneaux d'exposition que nous avons.

Pour Yvetot, les temps de parcours seraient 1 h 05 ou 1 h 08 dans les scénarios A et B, comparés à 1 h 31 aujourd'hui.

Le scénario C est sensiblement moins performant pour ces scénarios-là ; le scénario C ne passant pas par le Pays de Caux, la desserte se ferait via Rouen, avec ensuite emprunt de la ligne existante pour desservir ces gares du Plateau du Pays de Caux, et donc le temps de parcours pourrait être de 1 h 22. Le gain est donc beaucoup plus faible dans le scénario C par rapport aux scénarios A et B.

Myriam TOULOUSE : Y aurait-il un changement de gare à Rouen, ou pas ?

Philippe ADAM : Il n'y aurait pas de changement de gare à Rouen, a priori il pourrait y avoir des trains même directs, cela supposerait par contre un rebroussement (un tête-à-queue) à Rouen pour pouvoir faire ces relations. Il n'y aurait pas de changement de gare à Rouen.

C'est un principe général pour toutes les dessertes, dans l'ensemble du système il n'y a pas de relations par correspondance qui nécessiteraient d'arriver à une gare, d'aller à l'autre gare, et de repartir de l'autre gare.

Toutes les correspondances sont prévues dans la nouvelle gare de Rouen, sachant que certains trains, notamment peut-être ceux de Dieppe, s'arrêteraient en plus à la gare Rive Droite, en venant de Dieppe.

Les correspondances se font toutes dans la gare nouvelle de Rouen

Ugo BOURRIGAN : Quand on regarde les trois tracés, le nombre de kilomètres de ligne nouvelle est grosso modo du même ordre ; pourtant entre les tracés A et C il y a un surcoût de 3 milliards sur le C et vous nous avez dit que c'était dû à un ouvrage pour passer sous la Seine, vers l'estuaire du Havre.

Dans quelle mesure une traversée de la Seine en zone urbaine à Rouen peut-elle être moins chère qu'une traversée de la Seine au niveau de l'estuaire du Havre ?

Philippe ADAM : Cela mérite quelques explications.

Il faut avoir conscience que pour que les trains Paris-Le Havre soient rentables, on ne peut pas avoir de trains Paris-Le Havre directs, il faut qu'ils s'arrêtent à Rouen. Sinon, on n'a que les trafics Paris-Le Havre. En s'arrêtant à Rouen on ajoute dans ces trains les voyageurs faisant Paris-Rouen, ceux qui font Rouen-Le Havre, et ceux qui font Paris-Le Havre.

C'est donc ce qui permet d'avoir un nombre important de voyageurs dans les trains, donc une fréquence importante, et une desserte de qualité sur Paris-Rouen-Le Havre.

Comment cela se passe-t-il dans ce scénario C ? Il faut que les trains qui viennent de Paris puissent aller à Rouen, et en repartir pour aller vers Le Havre.

Les contraintes en termes d'environnement et d'occupation de l'espace, les contraintes topographiques (les reliefs et les rivières) font que dans la zone de Rouen c'est très compliqué. Pour faire cette boucle, il y a cette forêt de protection (à laquelle on ne peut pas toucher), il y a des zones SEVESO, des zones urbanisées, et sous la forêt de Roumare il y a un captage d'eau potable très important pour la ville de Rouen.

Les fenêtres sont donc très réduites pour pouvoir faire les ouvrages. On est obligé de faire des ouvrages souterrains très longs et importants, au niveau de Rouen, sous les forêts. Donc, le problème ne se pose pas qu'au Havre dans le scénario C, à Rouen également.

Par ailleurs, au Havre nous avons un estuaire ici, beaucoup plus large, protégé car il y a des zones Natura 2000, qui sont des réserves naturelles extrêmement présentes. Il y a des problématiques d'inscription des sites sur la rive Sud.

Nous avons considéré dans ce scénario C qu'il était souhaitable, si nous traversons l'estuaire à ce niveau, d'avoir également des marchandises. Dans ce cas, les pentes de la ligne sont beaucoup plus faibles que s'il n'y avait que des trains de voyageurs. Vu la topographie, cela veut dire que l'ouvrage est extrêmement important, de 15 à 17 kilomètres au niveau du Havre, alors qu'au niveau de Rouen l'ouvrage fait moins de 2 kilomètres, comme je l'ai dit tout à l'heure.

Ce ne sont pas du tout les mêmes types d'ouvrages, d'où ce surcoût conséquent de 3 milliards d'euros entre les scénarios A et B d'une part, et le scénario C d'autre part.

Olivier GUÉRIN : Y a-t-il d'autres questions ?

Dominique GARÇONNET, CCI de Dieppe : Si vous nous indiquez, Monsieur, que cette option C ne présente que des inconvénients, pourquoi perdez-vous encore votre temps à travailler dessus et à nous la présenter ?

Philippe ADAM : Je pense que si nous ne l'avions pas présentée, on nous aurait accusés de ne pas l'avoir fait.

Cette option a du sens car c'est elle qui permet de relier les grandes métropoles normandes. Elle permet de faire Caen-Le Havre, Rouen-Le Havre, et Caen-Rouen ; nous voulions la présenter car cela nous paraissait intéressant d'aller au bout de cet exercice.

Notre présentation, vous l'avez compris, montre qu'il y a des coûts très importants et des trafics en regard qui ne sont pas assez importants.

Nous sommes là pour montrer l'ensemble du travail que nous avons fait. Ce n'est pas un scénario repoussoir, il est intellectuellement intéressant, mais présente des inconvénients.

Monique BULLOZ, Dieppe : Je voudrais avoir plus de renseignements sur le type de matériel qui serait employé, et surtout savoir si ce matériel peut circuler sur des voies normales ou s'il faudra des voies spéciales. Dans ce cas, ce serait un TGV.

Vous avez juste parlé de la vitesse à laquelle ce matériel roulera : 250 km/h. Ce n'est pas énorme, pour un TGV, donc je suppose que ce n'en est pas un et dans ce cas, je suppose que ce n'est pas une voie spéciale.

Philippe ADAM : Vous avez raison, ce n'est pas un TGV.

Nous avons eu il y a une quinzaine d'années un essai pour plaquer un système TGV en Normandie, cela n'a pas marché, pour plusieurs raisons.

Le système TGV n'est pas seulement un matériel, c'est une conception, une idée, une exploitation, une commercialisation, adaptées pour de grands parcours, de plus de 400, 500, 1 000 kilomètres. Vous faites Paris-Marseille en 3 heures, le TGV est adapté.

Ici, les distances sont relativement faibles, dans la région il y a beaucoup de villes moyennes, qui demandent une amélioration de desserte. Nous étions à Lisieux jeudi dernier, il y a le Plateau de Caux...

L'idée est de chercher une amélioration ; la demande qui nous est faite au travers du projet est : comment peut-on améliorer la desserte vers la Normandie ? Notre sentiment est qu'il faut chercher quelque chose de nouveau, d'un peu intermédiaire entre des dessertes classiques, que l'on connaît depuis le XIX^e siècle, qui se sont améliorées (on est arrivé jusqu'à 200 km/h), et le TGV. Entre les deux, on peut bâtir quelque chose qui soit adapté à la Normandie.

J'ai parlé de 250 km/h, donc c'est un matériel relativement performant, qui pourra circuler sur une ligne nouvelle (une ligne spéciale, bien sûr) mais qui a des caractéristiques un peu différentes d'une ligne TGV normale...

Monique BULLOZ : Sera-t-elle en ciment ou en bois ? J'ai travaillé chez Alstom alors s'il vous plaît, je voudrais avoir des renseignements.

Philippe ADAM : Je suppose que vous parlez des traverses. RFF ne pose plus de traverses en bois, ce sont des traverses en béton.

En France, on fait aujourd'hui des voies retenues par le ballaste (des petits cailloux), dans certains pays ce sont des voies en béton, ce qui a des avantages pour la maintenance de la voie, mais est plus coûteux à la pose.

Nous sommes plutôt sur un système un peu classique, de voies sur ballaste, pour répondre précisément.

Monique BULLOZ : Ce sera un train de type un peu pendulaire, ou un train classique InterCity ?

Philippe ADAM : Cette question nous est posée régulièrement. Je ne sais pas si tout le monde sait ce qu'est un train pendulaire.

Sur le dessin, à gauche, vous avez un train classique. Dans une courbe, pour que le train puisse circuler à une vitesse suffisante, on penche les voies, comme dans un vélodrome, mais on ne peut pas aller au-delà d'une certaine valeur car si le train s'arrêtait dans la courbe ou si un train de marchandises passait sur cette voie, on aurait des problèmes de sécurité si la voie était trop penchée.

Comment faire pour passer plus vite dans les courbes, malgré ces contraintes ? Il faut faire en sorte que le train lui-même se penche et que donc le voyageur ressent moins les forces que si l'on passait plus vite dans cette courbe, sans rien faire de plus.

Ce train se penche un peu plus vite, il est un peu particulier, cela permet de passer plus vite dans les courbes. Il y a eu beaucoup de réflexions sur ce système dans les années 90, pour des lignes comme Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Bretagne.

Ces systèmes n'ont pas prévalu, pour plusieurs raisons.

Enfin, le gain de temps est relativement faible (de 5 à 10 % en fonction des lignes), avec des investissements en matériel roulant et des coûts de maintenance de la voie et de matériel élevés par rapport au gain de temps.

L'exercice avait été fait sur la ligne Paris-Rouen-Le Havre. Entre Paris et Rouen, le pendulaire permettrait de gagner 2 minutes par rapport à un train conventionnel, donc on n'est pas du tout dans les ordres de grandeur du saut de performance que l'on voudrait faire au travers d'une Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Le dernier point : sur ces lignes, il y a un enjeu de capacité en termes de trains ; ce sont plutôt des trains à deux étages et on ne sait pas faire un train pendulaire à deux étages, donc on a écarté cette solution-là.

Il s'agit bien de trains conventionnels, non pendulaires.

Monique BULLOZ : Donc, ce n'est pas du TGV, ni du pendulaire ?

Philippe ADAM : Oui.

Martine OHAYON, Dieppe : Bonjour, je voudrais savoir, quel que soit le scénario qui sera accepté (en éliminant bien sûr le scénario C d'après ce que j'ai compris), dans combien de temps aura lieu la réalisation de ces projets ? Retards compris, sans être franchement désagréable.

Jean-Damien PONCET : On peut citer les temps classiquement observés pour des projets d'infrastructures analogues. Il y a pas mal d'expériences là aussi.

Le délai habituel des études et procédures jusqu'à obtention de la déclaration d'utilité publique, qui a quand même été amélioré au fil du temps, est de 6 à 7 ans.

Ensuite, il y a une période de travaux, qui peut durer 4 à 5 ans, cela dépend de l'ampleur du projet. Elle ne démarrera que si le plan de financement est réuni, bien entendu.

On est donc dans un ordre de grandeur de 10 à 12 ans.

Concernant le projet LNPN, c'est dans les missions du Commissaire Général au Développement économique de la Vallée de la Seine de proposer les voies et moyens organisationnels, ou éventuellement législatifs, pour réduire les durées en question.

Il y a quand même des délais incompressibles pour faire des études sérieuses, et des concertations. J'en ai un peu parlé tout à l'heure, toute la phase après le débat public, si le projet se poursuit, consiste en des études, mais aussi des concertations de plus en plus fines. On essaie de définir les tracés au fur et à mesure, de plus en plus précisément, jusqu'à l'enquête publique. Il y a donc des délais incompressibles pour faire tout cela.

Les études importantes sont nombreuses parce qu'il y a des linéaires importants, mais il y a aussi des sujets particuliers sur ce projet-là qui sont en interface avec beaucoup d'acteurs. Par exemple, la gare de Rouen : c'est quand même inscrire une gare dans un nouveau quartier. C'est aussi le cas à La Défense où il y aura, à côté de la future gare de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, une gare du métro automatique du Grand Paris Express, et une gare du futur prolongement du RER E ; tout cela dans un secteur à fort enjeu de développement tertiaire, notamment. Il faut donc gérer des interfaces, d'une façon très précise.

La durée de ces études et procédures ne pourra pas être en-dessous de 3 ou 4 ans, plus le délai de la déclaration d'utilité publique. On ne descendra guère en-dessous.

Voilà les ordres de grandeur que je peux vous donner.

Olivier GUÉRIN : Nous passons aux interventions, nous arrêtons les questions... Vous pourrez poser votre question par écrit, Madame.

Les interventions sont maintenant un peu plus longues, trois minutes.

Jean-Baptiste GASTINNE, Conseiller Municipal du Havre, Conseiller Régional : Bonsoir, j'ai entendu avec beaucoup d'intérêt et d'attention toutes les questions qui ont été posées. Je comprends les inquiétudes et les craintes qui se sont exprimées ici ; je comprends que vu de Dieppe le projet n'apparaisse peut-être pas idéal.

Je voudrais rappeler que ce projet de ligne nouvelle est l'épine dorsale d'un projet global de développement économique et d'aménagement du territoire.

Pour dire les choses très rapidement, il s'agit de mieux relier Paris à sa façade maritime. Cela passe par du développement économique : le développement économique de la Vallée de la Seine, de l'Axe Seine, qui doit être pris au sens d'un large fuseau, d'un faisceau. Ce n'est pas uniquement la Vallée de la Seine. Vu du Japon, vu de l'étranger, il est évident que l'on regarde cela de manière globale.

Je crois que le territoire de Dieppe peut et doit en profiter, et je ne connais pas de territoire qui ne profite pas d'être structuré par un axe fort.

Ensuite, ce projet de développement économique passe aussi par le développement des ports, de ceux de l'Axe Seine, des grands ports maritimes, de Rouen et du Havre ; mais ces ports-là, qui sont en concurrence avec ceux d'Anvers, de Rotterdam, ont compris d'abord qu'ils devaient travailler ensemble, et les ports de l'Axe Seine (Paris, Rouen, Le Havre) travaillent ensemble. Ils ont compris que seuls, ils ne parviendraient pas à rivaliser avec leurs concurrents du Nord, et qu'ils devaient travailler avec les ports normands associés, de Cherbourg jusqu'à Dieppe, en passant par Caen.

A travers ces projets de développement portuaire, il y a des enjeux de développement de l'économie portuaire, maritime, logistique ; des enjeux industriels aussi car les industries s'implantent de plus en plus là où passent des flux de marchandises.

Donc, c'est un enjeu de développement économique très global, qui concerne l'Axe Seine, mais pas seulement, ou en tout cas un Axe Seine pris au sens large.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Guillaume BLAVETTE : Je rappelle que je fais partie d'Europe Ecologie. Cette personne qui vient de parler a une vision de la géographie étonnante. Nous sommes quand même dans la région où Armand FRÉMONT a été recteur ; ce grand géographe parlait de la différence entre l'espace perçu (peut-être celui de Monsieur) et l'espace vécu, qui est le nôtre.

Je crois que la manière dont les choses viennent d'être présentées – les circulations entre les ports devraient se faire par rail apparemment, j'imaginai que ce serait par bateau – ne correspond pas du tout aux besoins des Normands, en particulier du Pays de Caux.

Il a été question de la liaison entre Dieppe et Rouen, très insuffisante, très mal vécue par les usagers. Myriam a parlé tout à l'heure de la liaison avec Fécamp, où souvent des cars se substituent au rail.

Concernant la liaison entre Saint-Valéry et Rouen, si je ne m'abuse une voie de chemin de fer existe encore aujourd'hui, elle est malheureusement trop souvent empruntée par des déchets venant de la Centrale de Paluel.

Nous attendons de vous, RFF, que vous nous proposiez un projet qui réponde à des usages réels, des usages sociaux, qui vitalisent notre département et notre région.

Sans vouloir blesser Sébastien, on peut reconnaître que la ville de Dieppe perd des habitants car il est souvent difficile d'y habiter en travaillant à Rouen, et inversement.

Je pense que si des milliards sont à investir, c'est pour reconnecter toutes ces villes qui font la région, et non pas seulement des métropoles soi-disant européennes ou internationales.

Monsieur GAGNAIRE a fait tout à l'heure une proposition intelligente et pertinente pour reconnecter le Nord du département, pour revitaliser un littoral qui est loin de se limiter à la Vallée de Seine.

Nous attendons de vous des études qui répondent à nos besoins parce que, comme vous nous l'avez montré tout à l'heure, en dernier recours ce sont les contribuables qui paieront.

Nous sommes les contribuables, nous avons des besoins et nous attendons des réponses de votre part.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

Jean-Philippe BLOCH : Une autre question ? Monsieur le Maire.

Sébastien JUMEL : Je voulais d'abord m'excuser pour l'accueil un peu glacial, j'ai le sentiment que l'on a fait des économies d'énergie ce soir en ne chauffant pas la salle proportionnellement au froid qu'il fait dehors.

Sur le plan de l'aménagement du territoire, l'intérêt d'une ligne nouvelle performante reliant Paris à la Normandie est réel, je crois qu'il est validé par l'ensemble des acteurs.

Ce projet vise à améliorer significativement les dessertes de l'ensemble de la Normandie, tout en rattachant la région aux grandes métropoles françaises et européennes. C'est pourquoi il a d'ailleurs été présenté comme complémentaire du projet Axe Seine.

Ce projet valide – je trouve cela bien – le fait que le transport ferroviaire est peut-être le mieux à même de concilier développement économique essentiel et respect de l'environnement, sans les opposer. On a quelquefois tendance à opposer ces deux concepts.

Les contributions de ce soir ont tenté d'apporter un éclairage là-dessus ; de nombreuses études ont démontré, notamment dans ce cadre au minimum un désintérêt, pire, un abandon, du Nord du département, et pour cette raison les institutionnels de ce territoire (CCI, agglomérations, Ville de Dieppe) se sont réunis pour écrire une contribution commune, comme ils l'avaient fait sur d'autres sujets (comme l'EPR, moins consensuel peut-être) ou comme ils s'appêtent à le faire sur le projet de Grand Paris.

Notre territoire jouit de nombreux atouts ; d'abord ses savoir-faire salariés, industriels (construction navale, logistique, des grappes d'entreprises reconnues et validées au plan régional) mais aussi des industries de pointe, dans la Vallée de la Bresle, dans l'agroalimentaire, et un pôle énergétique en devenir. Egalement, un port à quatre dimensions ; des atouts à faire valoir au plan culturel, au plan touristique. Tout cela

justifie pleinement que nous militions pour que concrètement, ce projet soit relié à notre territoire.

Une ligne nouvelle seule n'est rien, elle a besoin d'être irriguée par des réseaux secondaires, cela a été dit plusieurs fois. Je pense qu'il faut voir ce projet comme une autoroute ayant besoin de bretelles de sortie, faute de quoi elle risque d'être coûteuse et inutile.

C'est la raison pour laquelle nous sommes un certain nombre à penser que des améliorations doivent être apportées en amont, parallèlement à ce projet, pour le doublement de la voie entre Dieppe et Rouen, pour l'électrification de la ligne, pour améliorer les correspondances.

Des réflexions doivent aussi être engagées sur les problématiques de fret : rétablissement du tireur de manœuvre de Saint-Pierre, rétablissement du réseau ferroviaire portuaire, connexion à la ligne fret Motteville - Montérolier-Buchy vers Le Havre ou Serqueux et le Nord de l'Europe, notamment.

Dans le même ordre d'idée, nous ne souhaitons pas (mon adjoint l'a dit) que la construction d'une nouvelle gare Rive Gauche implique une régression pour les usagers, l'objectif pour nous étant de désenclaver notre territoire à travers ce projet.

Pour conclure et rester dans les temps, nous réussirons la Ligne Nouvelle Paris-Normandie si nous prenons en compte les attentes des usagers, les attentes des territoires ; outre les gains de temps, il est nécessaire d'obtenir une meilleure qualité de service : confort, accueil, régularité, correspondances judicieuses.

Se pose aussi, fondamentalement, la question de la politique tarifaire, un peu difficile à cerner aujourd'hui, qui doit être plus cohérente et plus égalitaire.

Je pense que l'Etat doit jouer son rôle d'aménageur du territoire.

Je souhaite que ce débat permette à ce projet d'aboutir, même si l'on voit que les délais sont un peu éloignés, en prenant en compte l'ensemble des problématiques des territoires existant en Normandie, dont le Nord du département, représenté aujourd'hui par les habitants, par les acteurs, et par les élus que nous sommes.

Merci de votre attention.

Jean-Philippe BLOCH : Merci.

Christine BERT, Chambre de Commerce, Commission Tourisme : Bonsoir, je dirige deux hôtels à Dieppe.

Je rejoins complètement les paroles du Maire concernant le développement économique, mais je rajouterai une petite note touristique, donc sur le développement touristique.

Grâce à cette ligne, on va gagner en effet au moins 15 minutes par rapport au temps actuel, entre Paris et Dieppe. D'un point de vue touristique, la majorité de nos clients viennent de Paris et sa banlieue, donc c'est un gain de temps. Ceci étant dit, ce sera le même temps qu'en 1930, on mettait alors environ 1 h 45 pour faire Paris-Dieppe.

La vraie problématique pour moi, d'un point de vue touristique, est que si j'ai bien compris on ne pourra plus prendre de trains directs entre Paris et Dieppe. Or aujourd'hui, pour un touriste, l'important est en effet de gagner du temps, mais aussi de ne pas changer de train, car contrairement à l'utilisateur, le touriste est chargé.

Vous disiez que vous ne trouviez pas cela pertinent d'électrifier la ligne de Rouen à Dieppe parce qu'il n'y a pas assez d'usagers pour le justifier. Il me semble que l'on peut prendre le problème à l'envers : si l'on électrifiait la ligne de Rouen à Dieppe cela permettrait un tracé direct de Paris à Dieppe et beaucoup plus d'usagers l'emprunteraient, notamment beaucoup de touristes qui actuellement utilisent leur voiture.

Je trouve donc qu'au contraire, ne pas électrifier la ligne jusqu'à Dieppe, c'est finalement arrêter le travail à mi-chemin : ne voir que l'axe primordial et oublier l'axe secondaire jusqu'à Dieppe.

D'un point de vue touristique, c'est pour moi essentiel d'aller jusqu'au bout de la démarche, développer ces axes et électrifier la ligne. De ce fait, on pourrait continuer l'axe et reprendre le Paris-Dieppe-Londres via le bateau, en électrifiant la ligne.

Jean-Philippe BLOCH : Merci. Une réponse ?

Christine BERT : Aujourd'hui, concrètement, il n'y a plus de touristes qui utilisent la ligne, alors qu'il y en avait énormément avant. Vous l'avez mentionné, il n'y a plus qu'un train le samedi, direct, et un train le dimanche en retour, donc un seul horaire et ce n'est pas du tout suffisant.

Jean-Philippe BLOCH : Merci.

Stéphane BEAUFILS, Secrétaire Général du Syndicat des Cheminots - Dieppe, Secrétaire Général de l'Union locale CGT de la Région dieppoise : Bonsoir, je suis cheminot et plus précisément, conducteur de train au dépôt de Sotteville-Lès-Rouen.

Le projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie s'inscrit dans un projet beaucoup plus grand, celui du Grand Paris, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie n'étant qu'un élément du projet du Grand Paris.

Ce projet vise à soi-disant améliorer le quotidien des usagers, des voyageurs, mais aussi des usagers fret.

Notre Normandie et notre région dieppoise disposent de nombreux atouts ; Monsieur le Maire de Dieppe, Sébastien JUMEL, l'a précisé : l'activité industrielle mais aussi portuaire, touristique, culturelle (citées précédemment), et aussi résidentielle.

Or aujourd'hui, l'arrivée de cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie se pose comme un enjeu vital pour le développement de notre région dieppoise. Nous ne voulons pas que tous les regards soient portés uniquement sur l'Axe Seine, sinon nous assisterions à une nouvelle mutation de l'économie locale, avec des conséquences énormes en pertes d'emplois et fermetures d'entreprises, dans une région dieppoise déjà bien marquée par le chômage et la précarité.

La réflexion que nous devons avoir pour les usagers dieppois est : comment adapter la ligne aux besoins de la population actuelle, mais aussi future ? Comme vous l'avez dit : dessertes, horaires, correspondances, confort, et personnel. Avoir la volonté de faciliter l'accès aux trains pour tous et partout, c'est bien, c'est beau, mais comment fait-on ? Avec quel matériel, quels cheminots et quels financements ?

Depuis des années, les cheminots CGT de la région dieppoise revendiquent l'électrification de la ligne, le doublement de la voie entre Auffay et Longueville-sur-Scie, le rétablissement du triangle ferré de Saint-Pierre, la mise en place d'une plate-forme multimodale et d'un plateau de triage fret à Rouxmesnil-Bouteilles et bien sûr, l'embauche de cheminots SNCF, au statut.

Or, la SNCF, RFF, mais aussi le Conseil Régional, nous ont toujours répondu que cela n'était pas possible, parce que c'était trop cher par rapport à l'utilisation.

C'est pourquoi nous vous demandons dans un premier temps une régénération et un développement des infrastructures déjà existantes. Cela permettrait d'une part l'amélioration de la qualité de service et de la régularité ; et d'autre part, une réduction du temps de trajet.

Le potentiel économique de notre région dieppoise, mais aussi tréportaise, existe, notamment grâce à la façade maritime qui reste une des façades les plus fréquentées d'Europe, voire du monde.

On sait que nous avons des infrastructures portuaires importantes ; ce qui manque souvent aux transporteurs, c'est bien cette capacité de pouvoir expédier les marchandises rapidement et en gros conditionnements.

Quelle est la seule solution pour respecter le Grenelle de l'Environnement ? Est-ce de continuer à faire rouler les camions, ou de mettre en place des infrastructures ferroviaires et des moyens humains, pour avoir un transport de haut niveau ?

Il faut donc mettre le ferroviaire, pour notre région, dans une dynamique de réponses aux besoins.

Notre syndicat pense qu'il y a urgence à mettre en place plus de trains qui vont un peu plus vite...

Jean-Philippe BLOCH : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Stéphane BEAUFILS : J'ai fini. Plus de trains qui vont un peu plus vite, à un prix accessible, en prenant en compte l'amélioration des infrastructures, l'évolution du matériel, et une politique d'emploi et d'embauche de haut niveau pour la maintenance des matériels et du réseau entier.

Pour cela, notre syndicat CGT des Cheminots de Dieppe pense qu'il est indispensable en effet d'améliorer les liaisons Paris-Normandie, mais qu'il est urgent de décongestionner le tronçon Paris-Mantes en particulier, de moderniser notre réseau et enfin, d'investir dans le matériel ferroviaire et surtout dans son entretien.

(Applaudissements)

Jean-Philippe BLOCH : Merci.

Guillaume BURAL, Jeunes Agriculteurs de Seine-Maritime : Bonjour, je m'excuse pour l'accueil que vous avez pu avoir à l'entrée de la salle ; je remercie par ailleurs la Ville de Dieppe de bien vouloir accepter le don en terre dont on lui a fait part à l'entrée.

C'est dommage, la Ville du Havre est partie. Je signale qu'en termes de projets fonciers, Le Havre est bien placé aussi puisque pour le développement du port, je tiens à rappeler à la Ville du Havre qu'elle va arriver à prendre encore une centaine d'hectares sur une zone Natura 2000, alors que des exploitants en Vallée de Seine sont contraints sur leurs dates de fauche, etc. On se demande donc s'il n'y a pas une injustice aussi à ce niveau-là.

Il faut savoir que nous sommes dans la Semaine de préservation du foncier au niveau national, pour les jeunes agriculteurs. C'est une denrée périssable, le foncier est un bien qui ne se reproduit pas et peut donc à terme être en voie de disparition.

Un chiffre : un département disparaît tous les 10 ans. Vous avez pu voir à l'entrée que 26 mètres carrés par seconde disparaissent, pour l'urbanisation, pour des projets autoroutiers, ou comme ici pour des projets de lignes de chemin de fer.

Concernant ce projet de ligne de chemin de fer, c'est au bas mot 1.500 à 1.800 hectares qui seront à nouveau pris sur nos réserves agricoles. Tout cela, pour gagner 15 minutes. Pour 1.500 hectares, 15 minutes, cela nous fait 100 hectares par minutes qui vont disparaître, c'est-à-dire une exploitation et demie en moyenne, pour ce projet, en Seine-Maritime.

Comparé à cela, que gagnez-vous ? 17 centimes par minutes que vous ferez payer en plus à des usagers. Cela paraît aberrant !

Vous jetez aussi un pavé dans la mare car depuis le lancement de ce projet, il y a déjà des appels d'agriculteurs, dans l'Eure ou en Seine-Maritime, qui se demandent s'ils ont un avenir, si leur exploitation ne va pas être coupée en deux par ce projet de ligne à grande vitesse.

Un petit exemple. Vous avez dit que ce projet arriverait peut-être à terme en 2025 ; je vous rappelle qu'il y a des antécédents en Seine-Maritime : le projet A150, entre Rouen et Yvetot, dont on parle depuis les années 70/80 (je n'étais pas né) ; il ne commence à voir le jour qu'aujourd'hui. Cela fait 40 ans que cela dure, 40 ans que l'on met des terres en réserve pour d'éventuelles compensations.

Quid de votre projet ? Lorsque vous parlez de 2025, j'ai l'impression que l'on en est bien loin.

Pendant ce temps-là, pour nous, jeunes agriculteurs, ce sera une véritable épée de Damoclès sur notre tête ; des réserves foncières vont être mises de côté pour ce projet, et cela va geler tout l'ensemble du territoire.

Jean-Philippe BLOCH : Veuillez conclure, s'il vous plaît.

Guillaume BURAL : Je m'en fiche. Il y aura aussi des spéculations foncières sur le trajet, les prix du foncier vont s'élever encore, une fois de plus.

Vous allez créer aussi de nouvelles zones enclavées, comme cela se passe aussi à Dieppe, avec le projet de rocade RN27.

L'agriculture va encore payer un lourd tribu, en foncier, en baisse de volume de production. Un rappel de quelques chiffres : sur ce projet...

Jean-Philippe BLOCH : Vous n'êtes pas tout seul ! Concluez.

Guillaume BURAL : Je m'excuse.

Sur ce projet, vous avez 1.800 hectares, ce qui fait 50 millions de baguettes par an, donc pratiquement une baguette par Français qui va disparaître sur ce projet.

L'agriculture n'est pas là non plus pour payer les compensations environnementales. On ne peut pas d'un côté prendre des projets, à terme d'utilité publique, et dire que c'est à nous de payer, que c'est à nous en tant qu'agriculteurs, de devoir une fois de plus réserver des bandes enherbées. Dans le Grenelle de l'Environnement, on aura encore la trame verte et bleue, alors qu'on se permet de faire passer en plein milieu de la nature une nouvelle ligne à grande vitesse.

Enfin, je me suis excusé auprès de Monsieur JUMEL, le Maire de Dieppe : pas de chance, pendant la Semaine du foncier il n'y avait qu'une seule réunion publique et elle tombait à Dieppe.

Je me rends compte que les usagers de Dieppe seront certainement encore des laissés-pour-compte et des vaches à lait, pour pas grand-chose, et pour payer un projet qui ne sert pas à grand-chose.

Merci.

(Applaudissements)

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement : Bonsoir, j'en suis à ma sixième réunion. Sans les suivre toutes, j'essaie de le faire le plus possible.

Je peux vous dire qu'une bonne partie des préoccupations dieppoises se trouvent, transposées bien sûr, dans un certain nombre d'autres endroits, en Basse-Normandie, du côté d'Evreux, etc.

Le jour de l'ouverture à Rouen, on nous a dit que bien entendu on allait concilier le fait d'assurer un maillage étroit, la desserte des usagers, avec ce grand tuyau censé mettre Roissy à beaucoup moins de minutes du Havre qu'actuellement ; avec des préoccupations en effet internationales, mais qui concerneraient peut-être 1 % des personnes, dont il est beaucoup question en ce moment, et beaucoup moins les 99 % qui doivent assurer, à des prix souvent élevés, des déplacements contraints.

Je voudrais que l'on regarde un peu ce qui a été fait en Suisse, où l'attractivité, ce n'est pas les minutes en moins, mais la sûreté, le maillage fin, la fréquence, la connectivité, les nombreuses correspondances de quelques minutes, et on peut passer de n'importe quel point du territoire à l'autre, dans le confort et à un prix correct.

C'est ce qu'il faudrait arriver à avoir, pour relier les différentes parties de notre région, et aussi les autres régions, pas simplement des métropoles, censées en plus avoir à chaque fois un développement au détriment de leur environnement. C'est quelque chose de fort.

La deuxième chose forte est que l'on a entendu des échelles de temps ; en fait, la simple réalisation du projet, c'est de l'ordre de la décennie tout au plus, pour des choses installées pour plusieurs décennies ; avec quel projet de vie ?

On nous dit qu'il faut se rendre visible du côté du Japon, de la Chine, etc. Va-t-on regarder ce qui se passe vraiment de ce côté-là et les évolutions géopolitiques ? Il me semble que l'accélération actuelle nous rend beaucoup plus sensibles vis-à-vis du fait que nous ne pourrions pas continuer avec les schémas dont on a parlé : le tourisme, etc., et qu'il faudra aller forcément vers un autre type de fonctionnement économique, de mode de vie, en ayant recours davantage aux ressources du territoire et non pas en faisant venir des choses de très loin, à grands frais et grandes émanations de gaz à effet de serre.

Il faut repenser tout cela dès maintenant, et cela ne peut pas être mis en place en quelques jours, c'est là aussi de l'ordre d'une ou plusieurs décennies. Il faut s'y mettre tout de suite.

J'ai vu ce matin l'évolution de notre balance commerciale, les pentes plongent ! A la fin de 2011, nous arriverons, rien que pour la partie importations de ressources fossiles (gaz, charbon, et surtout pétrole) à 60 milliards. Je sais que les milliards valent en ce moment et que cela ne veut plus dire grand-chose.

On ne peut pas continuer avec du routier, etc. Il faut absolument un service ferroviaire à la hauteur du fret, et aussi de déplacements où l'attractivité ne sera pas simplement les quelques minutes, mais parce que les gens ne pourront plus supporter le coût du

déplacement en voiture et seront obligés d'avoir recours aux moyens de transport en commun.

Il faut que ces moyens de transport en commun soient vraiment au service de la population et non pas d'une élite économique, qui ne voit les choses que de grande capitale à grande capitale.

Il y a beaucoup à dire, je pense que ces deux choses devaient être dites. Evidemment, parmi ce qu'il faut prendre en compte, il y a cette hémorragie de foncier. Il est vital que nous maintenions nos territoires agricoles et naturels, et que nous cherchions d'autres moyens et entre autres, l'amélioration du système actuel.

Il y a beaucoup à faire simplement en améliorant les voies et le matériel que l'on met dessus, en améliorant toutes les connexions : tram, bus, etc., qui peuvent se faire.

(Applaudissements)

Philippe ADAM : Je pense que nous sommes assez d'accord avec Madame BARBIER sur de nombreux points de son exposé, car oui, nous avons imaginé un projet qui fasse de la Normandie un réseau un peu comme le réseau suisse, qui met en effet en avant la connectivité, les points de correspondances entre les différentes lignes. J'ai essayé de le montrer dans l'exposé. Nous avons bâti un projet permettant de se déplacer entre les différentes villes normandes.

Nous ne l'avons pas dit mais ce projet permet une relation ferroviaire Rouen-Evreux, et qui permet d'aller de Rouen à Caen facilement, et de Rouen au Havre.

Si l'on veut que les gens soient dans les trains, il faut leur offrir des relations performantes. Et là, je rejoins Madame BARBIER sur la nécessité d'avoir une moindre dépendance aux énergies fossiles, qui plombent notre commerce extérieur.

Vous avez là quelques éléments sur les temps de parcours : ceux de la voiture et ceux du train, actuels.

On voit qu'aujourd'hui le train n'est pas compétitif par rapport à la voiture. Le train nécessite un temps d'accès aux gares, il faut donc additionner les temps d'accès.

Sur les lignes actuelles, le temps n'est pas compétitif et ne pourrait pas être sensiblement amélioré sur ces lignes actuelles, pour faire un saut de performance. C'est pourquoi au travers de la LNPN il est proposé d'avoir ce saut de performance qui rend le train compétitif.

Par ailleurs, le sujet du temps de parcours sur la LNPN n'est pas une question de minutes, quelque part, mais de faire en sorte que les temps de parcours proposés par le système ferroviaire permettent de passer en-dessous de certains seuils, et qu'alors des déplacements nouveaux, pour le travail, les loisirs, soient possibles.

Quand un couple s'installe dans une ville, il est fort souhaitable que les deux personnes trouvent un emploi dans cette ville et heureusement, ce sera le cas de la majorité, mais il arrive que l'une d'entre elles ne trouve un emploi qu'ailleurs.

Aujourd'hui, les possibilités offertes de trouver un emploi ailleurs sont relativement faibles ; si l'on diminue les temps de parcours pour passer sous certains seuils, si l'on fait Rouen-Le Havre en 30 minutes, Rouen-Caen en 45 minutes, alors de tels déplacements sont possibles et des individus ont de nouvelles possibilités pour leur vie quotidienne.

L'enjeu n'est pas de gagner des minutes, mais d'avoir des temps de parcours faisant en sorte que les gens aient de nouvelles possibilités de vie.

C'est vrai aussi pour les entreprises. Pour s'installer dans une région, une entreprise doit avoir un bassin d'emploi. Aujourd'hui, le grand bassin d'emploi est l'Ile-de-France. Pour s'installer en Normandie, une entreprise doit pouvoir recruter dans un bassin d'emploi large, et si l'on offre des temps de parcours en-dessous de seuils permettant des déplacements quotidiens faciles, les entreprises peuvent s'implanter plus facilement.

C'est bien ce qui se passe en Suisse et je vous suis complètement sur le fait que c'est un exemple à suivre.

Jean-Philippe BLOCH : Ecrivez... Nous allons conclure.

Bernard ANDRIEUX : Malheureusement, on n'a jamais eu de réponse, donc je n'en ferai pas ce soir ; il y avait encore d'autres réunions.

Je crois qu'un petit effort pourrait être : une collaboration entre la Région et la SNCF pour rétablir les 40 petits kilomètres qui résoudraient bien des problèmes, par rapport au nouveau contexte économique d'aujourd'hui.

Jean-Philippe BLOCH : Merci.

Agnès GRANDOU, Communauté d'agglomération de Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA) : Bonsoir, je représente les élus de la Communauté d'agglomération. Je voulais ré-intervenir sur la question de la gare de Rouen, qui est pour ce territoire le point d'entrée dans le projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

L'agglomération de Rouen est impliquée depuis déjà plusieurs années dans la question de la réorganisation du nœud ferroviaire rouennais et de l'évolution de la gare de Rouen, puisque le Syndicat mixte pour le SCOT et la Région Haute-Normandie ont engagé dès 2003 un ensemble d'études sur l'évolution du nœud rouennais et la recherche d'un nouveau site de gare à Rouen.

Autour de ces questions, plusieurs objectifs.

Un premier objectif était de permettre de développer à Rouen l'ensemble des trafics, non seulement vers l'Ile-de-France mais aussi tous les trafics régionaux et les trafics périurbains, que l'on ne peut plus développer aujourd'hui à la gare Rive Droite.

Un deuxième objectif était que dans ce nouveau site de la gare on permette à tous ceux qui l'utilisent pour venir travailler à Rouen (environ 50 % des usagers de la gare de Rouen) de continuer, dans un nouveau site de gare, à accéder à l'ensemble des emplois, des lieux d'études, de l'agglomération, et donc de trouver un site central et situé sur un nœud de transports en commun.

Le troisième enjeu dans la recherche d'un site était de faire du développement urbain, économique, à Rouen, pour dynamiser l'agglomération.

Aujourd'hui, dans le cadre du projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, qui prend le relais de la question ferroviaire de la gare, l'agglomération de Rouen reste évidemment fortement mobilisée pour que ces objectifs soient poursuivis.

L'agglomération est particulièrement attentive au fait que le projet permette de réaliser un véritable hub régional où l'on puisse faire toutes les correspondances, où l'ensemble des trains régionaux fassent une correspondance, pour avoir accès au projet de ligne nouvelle.

Le deuxième enjeu fort que l'agglomération souhaite défendre au travers du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie est que la solution de la traversée de Rouen permette bien le développement de l'ensemble des trafics, vers l'Île-de-France mais aussi régionaux et périurbains.

Le dernier point : que ce soit bien le site central de la gare à Saint-Sever qui soit reconnu, pour que l'on puisse continuer, en venant en train, à accéder le plus facilement possible aux emplois, aux lieux d'études, et aux transports en commun. C'est possible dans un site central mais ce n'est pas possible dans le site excentré de Sotteville qui est également proposé dans le projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Annie LEROY, Ecologie pour Le Havre : On nous donne le coût global estimé du projet A, du projet B, du projet C.

Si j'habitais Bréauté ou Yvetot, je serais inquiète, car oui, il y aura un petit décrochage pour aller à Bréauté ou Yvetot, mais à quelle fréquence, combien de fois par jour ? Faudra-t-il, pour avoir un temps d'arrivée à Paris relativement bref, bien choisir son heure ?

Il y aura un train optimum, voire deux, dans la journée, et avec les autres on perdra beaucoup de temps dans les changements. Je reprends un peu ce qu'a dit Madame BARBIER sur la nécessité d'optimiser tout ce qui est, on peut dire, « le chevelu ».

Dans ces budgets énormes présentés pour les projets A et B (le C, on n'y croit pas trop), on ne prévoit pas tout ce qu'il faudra pour améliorer tout ce qui n'est pas strictement sur cette ligne prévue.

Je repense au projet C, on ne sait jamais ; êtes-vous au courant du projet des Chambres de Commerce de déplacer les péages qui sont au Nord, vers le Sud ? Cela a une emprise énorme. Je ne sais pas où vous voulez traverser la Seine dans le projet C, je le dis simplement pour mémoire.

Lucien LECANU : On a peu parlé de la problématique fret, or un des points avancés est que l'infrastructure nouvelle doit permettre de dégager des capacités sur la ligne classique actuelle, pour acheminer le fret, et par la suite continuer l'axe Motteville - Montérolier-Buchy - Serqueux, vers Paris, via la ligne Serqueux-Paris.

Je me pose une question : aujourd'hui, le fait que l'on ait un trafic fret minime en part de marché, à partir du port du Havre et du port de Rouen, est-il dû à la saturation de l'infrastructure ou à la politique des entreprises ferroviaires ? Ce n'est pas RFF, certes, je dis « des entreprises » parce qu'il y a plusieurs entreprises ferroviaires.

On s'aperçoit que le tonnage et la part de marché a baissé depuis 20 ans, continuellement, alors que dans le même temps des choses ont été faites pour améliorer les capacités. Par exemple, la ligne Motteville - Montérolier-Buchy permet de shunter Rouen, donc ce point difficile où il y a une saturation, et qui est aujourd'hui très peu utilisé pour le fret.

Je me demande ce que pensent les opérateurs ferroviaires de ce projet.

Autre question : l'électrification. Si j'ai bien compris, dans un premier temps la ligne Serqueux-Gisors ne serait pas électrifiée, donc ce serait du thermique. On a beau dire que les engins thermiques modernes ne polluent pas, c'est moins fiable que l'électricité, cela pollue, et en termes de prix de revient fret (à moins que cela ait changé) il y a une dizaine d'années le passage sous caténaire, c'était pour l'exploitant 20 % de moins en coût que le passage en thermique.

Cela m'amène à dire que lorsque nous parlons de l'électrification de la ligne de Dieppe, nous ne pensons pas seulement au trafic voyageurs, mais aussi au fret.

Certes, il y en a très peu. On en connaît les raisons, les installations ont été déposées dans les années 90, il fallait faire des économies. Mais aujourd'hui, il y a certainement un enjeu à « re-ferrer » le port, mais au-delà, il y a des entreprises, des camions... Il y a une complémentarité des modes de transport, ce n'est pas soit l'un, soit l'autre.

L'électrification de la ligne pourrait redonner une compétitivité au transport ferroviaire.

Philippe ADAM : Concernant Serqueux-Gisors, l'électrification n'est pas différée. L'opération se fait en deux temps.

D'abord, le plus facile à faire dans un temps très réduit, renouveler la voie, ce sera fait en 2013 donc c'est très rapide, cela permettra déjà de faire passer un certain nombre de trains, en traction diesel évidemment.

Ensuite, les autres questions, de l'électrification, de la signalisation, du raccordement direct de Serqueux, sont beaucoup plus complexes et nécessitent des temps d'études et de procédures, sur lesquelles nous travaillons. Si tout le monde est d'accord pour que ce soit fait, cela pourrait être mis en service en 2017.

Donc, il n'y a pas de remise en cause de tout cela, un travail est en cours et les choses se feront progressivement.

Pour la desserte fret de Dieppe, il est vrai que le trafic fret est très faible, nous n'avons plus qu'un trafic de matériaux de construction, venant de la zone d'Arques-la-Bataille, vers Rouen. RFF essaie de faire en sorte que les trafics puissent être développés et s'il y a des perspectives, on mettra tout en œuvre pour qu'avec l'ensemble des acteurs on puisse développer des trafics fret sur Dieppe.

Vous pouvez ne pas douter de RFF, sur le fait que nous sommes là pour que le trafic se développe sur les différentes lignes.

Jean-Damien PONCET : Il faut voir aussi que le transport de marchandises sur une certaine distance, par un certain moyen de transport, s'inscrit la plupart du temps dans une chaîne un peu plus longue.

Il y a la performance de ce maillon-là, et sur ce maillon-là il y a la performance du train lui-même (si c'est un train bien chargé, très long, ce n'est pas pareil que si c'est un train court avec quelques wagons) dans la compétition avec le mode routier.

La capacité à faire des trains longs dépendra de la manière dont on les constitue au point d'origine (par exemple, un port). Cela dépendra aussi de la manière dont on va les « déconstituer » à un point de destination.

Donc, il y a tout un ensemble de leviers sur lesquels il faut jouer, ce n'est pas seulement sur l'un des maillons.

Je pense qu'il faudra développer cela de façon plus approfondie lors de la réunion thématique.

Olivier GUÉRIN : Mais pouvez-vous préciser quand même, suite à la question, les points noirs pour le fret actuellement ? Je crois que la question était plus large que Dieppe. Au Havre et à Rouen, où cela est-il susceptible de bloquer ?

Jean-Damien PONCET : Il faut regarder les choses aux différentes échéances.

Dans les années qui viennent, il y a des sujets d'entretien assez lourds, sur des tunnels, qui peuvent poser problème et qui sont d'ailleurs une motivation pour aller rapidement vers une première mise en service de Serqueux-Gisors (non électrifiée, donc).

Ensuite, à des échéances plus lointaines, il y a des prévisions d'augmentation du fret ferroviaire issu des ports de Rouen, et principalement du Havre, qui peuvent commencer à poser des problèmes de capacité absolue.

On l'a vérifié, le projet LNPN permet de s'assurer, avec l'opération Serqueux-Gisors plus les allègements de trafic sur le réseau existant, qu'en termes de trafics journaliers, à horizon lointain on saura faire passer tous les trains.

Ensuite, la question est qu'il faut aussi faire passer certains trains aux heures de pointe. Le projet LNPN résout aussi à Rouen et à Mantes ce sujet-là.

Mais là, on parle de 60 sillons pour le port du Havre et 45 pour le port de Rouen, cela fait donc 105 au total, par jour, en deux sens, et vous voyez bien que si le trafic ferroviaire devait (ce qui est souhaitable) se développer sur Dieppe, cela ne changerait pas l'ordre de grandeur. Cela ne poserait pas de problème spécifique lié à ce développement dieppois, pour l'ensemble du réseau.

C'est par contre sur la place dieppoise que se pose le sujet d'améliorer le cas échéant l'interface entre les bateaux et les trains. Ce sujet ne se pose que s'il y a des trafics susceptibles de venir par la mer, et vous êtes donc en concurrence avec les autres ports.

Alain PLANTAZ, habitant de Fécamp : Vous nous avez présenté et vendu le projet en nous disant que vous alliez faire gagner du temps à un petit nombre de personnes, c'est-à-dire celles qui prendront l'axe Paris-Le havre, via Rouen. Donc, il y a des milliards, des milliers d'hectares, pour 20 ou 25 minutes, la belle affaire !

Vous avez répondu en partie, je suis désolé, j'arrive un peu en retard ; qu'en est-il du fret ? On en a peu parlé, on a peu d'éléments, en tout cas je n'ai pas très bien compris.

Olivier GUÉRIN : On vient de parler du fret, on en parlera de façon plus approfondie au Havre, le 10 janvier. Cette réunion sera retransmise par Internet, vous pourrez intervenir, poser des questions, depuis votre ordinateur si vous n'allez pas au Havre.

Nous proposons de clôturer la réunion maintenant, je vous remercie de votre présence.

Notre prochaine réunion en Haute-Normandie aura lieu à Vernon, le 29 novembre. Nous continuerons ensuite par des réunions thématiques sur l'aménagement du territoire, le développement économique, à Caen et à Rouen ; et à Val-de-Reuil le 8 décembre.

Merci.