

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

Réunion thématique

« AMENAGEMENT DU TERRITOIRE »

Quel système ferroviaire pour quel territoire ?

Caen, le 13 décembre 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, Chef de la mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie - RFF
- Philippe ADAM, Adjoint au Chef de la mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie - RFF.

Intervenants

- Pascal Mignerey, DATAR
- Jean-François Troin, FNAUT
- Eliane Dutarte, DATAR
- Patrice Duny, Agences d'urbanisme Normandie et Ile-de-France

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

Pierre-Gérard MERLETTE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Mesdames et Messieurs, ce soir nous commençons une deuxième phase, annoncée, du débat qui concerne la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Le Journal du débat en a fait part et il s'en est fait l'écho, donc vous trouverez les informations dans ce journal.

LA PRÉSENTATION DU DÉBAT

Un cycle de 17 réunions locales vient de s'achever, au cours duquel la Commission a rencontré plus de 4 000 participants, reçu sur le site dédié plus de 400 avis ou commentaires, ainsi que 400 questions, dont 300 ont reçu réponse ; 46 cahiers d'acteurs ont été rédigés et sont publiés.

Cette deuxième série de réunions, que nous avons nommées « réunions thématiques », va vous permettre d'écouter des analyses de spécialistes, de chercheurs, de professionnels ; elles vont vous permettre de les interpeller, puisque toutes ces réunions seront retransmises en direct.

Nous aborderons les thématiques suivantes :

- Aménagement du territoire, ce soir, à Caen ;
- Développement économique, le 15 décembre, à Rouen ;
- Transport de marchandises, le 10 janvier, au Havre ;
- Agriculture et environnement, le 12 janvier, à Evreux ;
- Financement et rentabilité, le 17 janvier, à Paris.

Ces cinq réunions seront complétées par deux ateliers qui aborderont :

- Les questions de desserte et de trafic, le 5 janvier à Caen ;
- Les résultats de l'expertise complémentaire demandée par Europe Ecologie, le 23 janvier à Rouen.

Avant d'aborder le thème retenu pour la réunion, je voudrais rappeler succinctement les principes du débat public en général, et de celui-ci en particulier.

- Le débat public est bordé par le Code de l'Environnement.
- Il se déroule en amont de toute décision de faire.
- La Commission est indépendante et neutre, puisqu'elle ne donne pas d'avis sur le projet.

La Commission est présidée par Olivier GUÉRIN, et compte quatre Membres, dont je suis.

Son rôle est de permettre au public de s'informer sur le projet, et d'exprimer par tous les moyens à sa disposition ses remarques, ses critiques, ses suggestions, ou ses propositions de modifications ; sur l'opportunité du projet, ses objectifs, ses grandes caractéristiques.

En outre, la Commission veille sur trois principes :

- ✓ Transparence : toutes les questions doivent avoir une réponse intelligible.
- ✓ Equivalence : chacun a droit à la parole.
- ✓ Argumentation : il est souhaitable que toute prise de parole soit argumentée.

Le 3 avril, la Commission aura remis son compte rendu, et le Président de la CNDP, le bilan.

Trois mois plus tard - c'est la loi - donc le 3 juillet au plus tard, le Maître d'ouvrage aura publié sa décision.

Ce soir, le thème retenu, dont la pertinence a été vérifiée dans les réunions locales, est : « Quel système ferroviaire pour quel territoire ? », autrement dit : les impacts d'un système ferroviaire sur l'aménagement du territoire.

Dans un premier temps, nous entendrons un retour d'expérience de l'impact des lignes à grande vitesse sur l'aménagement du territoire, et son corollaire : comment mettre en perspective le projet LNPN dans ce contexte ?

Pour cela, nous avons fait appel à :

- Monsieur MIGNEREY, de la DATAR ;
- Monsieur TROIN, de la FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des Transports) ;
- Et pour RFF, Messieurs PONCET et ADAM

Après vous avoir donné la parole pendant une demi-heure exclusivement sur ce thème, nous examinerons « l'évolution du système ferroviaire Paris-Normandie et les effets attendus sur le territoire » ; pour cette partie, deux intervenants :

- Madame Eliane DUTARTE, de la DATAR ;
- Monsieur Fabrice DUNY, représentant des Agences d'Urbanisme Normandie – Ile-de-France.

Ils nous feront part de leurs réflexions.

Puis, ce sera la même chose : 30 minutes de questions aux intervenants, puis une heure de débat.

Je passe la parole à Monsieur MIGNEREY

Première table ronde : quel retour d'expérience de l'impact des lignes à grande vitesse sur l'aménagement du territoire ? Comment mettre le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie en perspective dans ce contexte ?

Pascal MIGNEREY, DATAR : Monsieur le Député, Mesdames, Messieurs, bonsoir ; je suis heureux d'inaugurer ce soir cette séance consacrée à un sujet auquel la DATAR s'intéresse particulièrement, depuis longtemps, celui de l'aménagement du territoire, et notamment la relation entre l'aménagement du territoire et les lignes ferroviaires à grande vitesse.

Mon propos sera très général et national, et ne concernera pas particulièrement le projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui vous réunit de soir.

Je ferai état de travaux et d'études que nous menons depuis deux ans pour avoir un retour sur les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire.

La France est le seul pays au monde à avoir un tel réseau avec une telle ancienneté, en grande vitesse ferroviaire.

Certes, ce soir le projet est celui d'une ligne nouvelle, qui n'est peut-être pas une ligne à grande vitesse proprement dite, mais je pense que l'on peut tirer des leçons de ce que nous, nous avons déjà pu voir, sur un retour de 30 ans de grande vitesse ferroviaire en France, avec des impacts variés sur des villes, sur des territoires, qui ont bien profité de la grande vitesse ferroviaire, et à quelles conditions ; qui n'ont pas vraiment utilisé cette opportunité et sont restés à peu près dans l'état où ils étaient. Certains ont même souffert de la grande vitesse ferroviaire ; ceci est possible, ceci existe, et il faut le savoir également pour nourrir des leçons d'avenir à ce niveau.

Nous avons fait une analyse bibliographique de toutes les études qui pouvaient exister sur ces effets concernant les territoires, avec des méthodologies plus ou moins variées dans les divers territoires, avant et après la mise en service du TGV. Il y en a près de 150 en France, de tailles et de natures très variables, mais qui fournissent un matériau intéressant.

Nous avons poursuivi, au titre de la DATAR, avec un bureau d'études, une analyse plus spécifique sur une douzaine de villes de France, pas nécessairement des villes qui ont bien profité, mais justement des villes qui ont eu plus de difficultés à en tirer profit, et en essayant de savoir un peu pourquoi.

De là, nous retirons un certain nombre de leçons, qui vont faire l'objet d'une publication de la DATAR début 2012, et c'est un peu en avant première que je vous fais part des éléments que nous avons retenus, encore une fois à titre très général.

Une huitaine d'éléments (rassurez-vous, je ferai en sorte que ce soit assez court) principalement font valoir les retombées sur les territoires de ce que peut être la grande vitesse par rapport à une situation préalable où celle-ci n'existait pas.

- Le premier effet d'une ligne à grande vitesse et des trains à grande vitesse (on peut utiliser ce mot dans l'état actuel) est celui de la mobilité.

Les TGV augmentent la mobilité. Déjà, il y a dans les trains des gens qui viennent de la route, qui ont quitté leur voiture pour aller dans le TGV, des gens qui viennent de l'avion – je parle du niveau national, évidemment parfois avec des distances plus fortes que celles du projet de ce soir – et se reportent sur le TGV, c'est fait assez fortement.

Mais, en moyenne, près de 30 % des passagers des TGV ne faisaient pas le voyage avant : ils se déplacent parce qu'il y a le TGV, parce qu'il y a des temps de parcours ou des facilités qui n'existaient pas auparavant. C'est ce que les techniciens appellent l'induction de trafic. Donc, 30 % de mobilité supplémentaire, de familles qui vont se déplacer, de touristes qui vont arriver, de cadres qui vont faire aussi des mouvements. C'est un effet important sur la mobilité.

C'est ce que l'on constate aujourd'hui. Il faut aussi le voir à la lumière de ce que sera l'évolution plus tard. La DATAR travaille actuellement à Territoires 2040, puisque nous sommes là aussi en tant que service de l'Etat, du Premier ministre ; il faut pouvoir un peu se projeter sur les décennies à venir et voir les grandes tendances qu'il y a. Il faut raisonner sur des projets de ce genre aussi 10, 20, 30 ans à l'avance, et voir un peu ce que cela peut donner.

En gros, sur le plan de la mobilité il y aura, au-delà de ce que l'on a constaté, des évolutions, que je ne peux pas détailler ce soir bien sûr. Une migration qui devrait être plus forte au niveau du territoire français vers l'ouest et vers le sud, une sorte d'héliotropisme croisé avec du thalasso-tropisme, plus clairement : l'attrait du soleil et de la mer ; cela fait que des évolutions de populations pourraient être assez importantes.

Une autre point se dessine, qui n'est majeur mais tout de même important, y compris concernant un projet comme celui-ci : les relations province-province devraient probablement se développer davantage que les relations province-Paris.

Ceci, pour la mobilité.

- Le deuxième effet est celui de l'accessibilité.

Ce n'est pas exactement la même chose, c'est pouvoir avoir des raccourcissements de temps de parcours, qui vont jouer sur l'attractivité propre des villes, notamment, ou sur celle des zones desservies.

Là, nous avons en gros trois seuils, que tout le monde peut comprendre à peu près s'il est usager. Ils ne sont pas à 5 minutes près non plus, c'est en général : nous ne sommes pas dans des questions de relations ou de comparaisons de variantes de tel ou tel.

- ✓ Des villes tombent à trois quarts d'heure de Paris ; trois quarts d'heure, c'est important. Nous aurons tout à l'heure un exposé de Monsieur TROIN. Je cite souvent comme exemple le cas de Reims qui est maintenant à trois quarts d'heure de Paris, donc des navetteurs, depuis 3 ans (le TGV datant de 2007) vont travailler tous les matins à Paris. Trois quarts d'heure c'est très faisable, si l'on va dans un lieu pas très

loin de la gare parisienne. Donc, pour ceux qui sont à trois quarts d'heure, voire une heure de Paris, l'effet « navetteur » est important.

- ✓ Une heure 30 de Paris, c'est le cas de Metz depuis qu'existe le TGV Est, ce sera le cas de Vichy, par exemple, par le Paris-Orléans-Clermont-Lyon (j'étais la semaine dernière à une réunion thématique de la CPDP sur l'aménagement du territoire). En 1 heure 30 un Parisien fait l'aller-retour dans la demi-journée, donc là, en effet les notions d'attractivité sont assez différentes de ce qui pouvait se faire avant, à partir du moment où l'on a des ruptures de temps assez fortes, bien entendu.
- ✓ Le troisième seuil est 3 heures, ce qui permet de faire l'aller-retour dans la journée quand on est professionnel, et dans le week-end pour des relations de loisirs ou de famille. C'est le cas de Marseille par rapport à Paris.

J'ai pris mes références uniquement parisiennes pour le moment, mais nous les retrouverons ensuite dans d'autres cas.

L'accessibilité n'est pas uniquement le fait de n'être plus qu'à X minutes de Paris ; il est important qu'il y ait des relations pouvant être fortes, de point à point, de porte à porte.

Là, il y a un message, que nous ferons valoir aussi à la lumière de ces expériences : il faut soigner l'inter-modalité. Je l'ai toujours dit et nous le répéterons, le TGV, en soi, n'est pas un facteur de développement, tout seul. Il faut qu'il y ait un accompagnement, une anticipation.

Un des accompagnements majeurs est que les transports locaux puissent s'articuler intelligemment avec ce que vont être les TGV. Il faut une inter-modalité TGV/RER, TGV/autocar, TGV/transports urbains aussi. Cela sollicite les autorités organisatrices de transports, et très tôt, pour avoir des relations de point à point importantes et diffuser l'effet TGV, cette attractivité notamment due aux temps de parcours sur l'ensemble des territoires, et que l'on puisse arriver à la gare TGV par ces divers moyens locaux.

C'est aussi une relation, une inter-modalité entre les TGV et les Tains d'Equilibre des Territoires (nouveau terme générique pour les trains Corail, Lunéa ou TéoZ) ; pour ces trains c'est l'Etat qui a pris l'autorité organisatrice des territoires depuis un an, à la place de la SNCF, et qui définit quels trains sont à mettre en œuvre. Ceux-là devront aussi être vus en relation avec les services TGV. Aussi, les relations et l'inter-modalité entre les TGV et les avions se développent assez fortement, on le voit sur des gares fortes comme en premier lieu celle de Roissy.

Nous sommes dans les Assises du Ferroviaire, qui vont se terminer, il y a la volonté de pouvoir aussi assainir le monde du ferroviaire, qui coûte cher globalement.

Il y a une thèse d'économiste, je ne fais que la citer : « Il faut que les TGV restent sur les LGV », et aujourd'hui 36 % des parcours des TGV se font en-dehors des LGV (lignes à grande vitesse), sur le réseau classique. C'est beaucoup, certains disent qu'il faudrait que les TGV s'arrêtent quand la LGV s'arrête, et que le fait de poursuivre pour aller à tel ou tel endroit devrait se faire par une inter-modalité avec des relations TER, etc., des correspondances qui à quai, des choses rapides. Il est probable, disent-ils, que l'évolution soit plus à penser en inter-modalités (vous changerez plus souvent de train pour un parcours assez long), plutôt qu'en relations de point à point uniquement avec un TGV.

Ce sont des relations intra-modales et aussi intermodales, c'est-à-dire que l'on passe d'un mode à un autre encore plus facilement. Ceci devrait aussi se développer plus tard par des services d'information intelligents, qui vont se développer avec les nouvelles technologies, encore plus que ce que l'on connaît à l'heure actuelle.

- Le troisième sujet est : les effets sur l'urbanisme.

Un TGV peut créer des effets sur l'urbanisme, notamment au niveau des quartiers de gares. On l'a constaté dans de nombreuses villes ; je ne parle pas de Caen, Monsieur le Maire, ni d'autres villes en particulier autour de cette ligne. Dans certaines villes, le quartier de la gare était loin d'être le plus réputé, le plus dynamique, le mieux famé.

L'arrivée d'un TGV peut être un déclencheur, s'il est bien repris – cela a été le cas dans de nombreuses villes – par des collectivités, pour en faire une véritable opération d'urbanisme sur le quartier de la gare, en se disant que là on a quelque chose de fort, qui n'est plus ce qui existait. Donc, il faut que nous puissions développer, construire, aménager, reprendre, non seulement l'architecture de la gare qui parfois est très rénovée, mais les places, l'ensemble, et on fera des mètres carrés de bureaux, de logements, etc., pour avoir un quartier de gare qui soit neuf, dynamique, et à l'image de notre ville. Ceci est souvent réussi, sur ce plan-là. Ce n'est pas que le TGV qui l'impose, bien entendu, il est en fait une sorte de déclencheur d'une opération urbanistique qui peut être importante.

C'est au niveau du quartier de la gare, mais nous préconisons, et on l'a vu pour certains, que ceci remonte davantage sur l'ensemble des territoires. Cela va du quartier au SCOT, si je puis dire, c'est-à-dire aménager aussi, voir, et penser à l'avenir quand il y a des modifications assez fortes dessus, des implantations de zones commerciales, d'accueils d'entreprises, etc., en fonction des gares, des arrivées, et des liens qu'il pourra y avoir pour rejoindre la gare à partir de telle ou telle zone.

- L'effet sur le foncier.

On retrouve cet effet, proche de la gare, il y a eu en effet dans un certain nombre de cas une augmentation du coût des logements, des bureaux. C'est lié souvent aussi au fait qu'il y a eu des opérations et que des logements et bureaux neufs ont été construits à l'occasion de la ligne, mais pas uniquement. La proximité d'une gare TGV est un argument de vente, et donc de valorisation du foncier qui peut être assez forte.

Toutefois, les études ont montré (je reste très général) que les surcoûts sont surtout proches de la gare et sont assez vite atténués avec la distance.

- Cinquième effet, qui est important : celui de l'image du territoire

Vous avez peut-être pu constater à la télévision ou par des supports de presse papier que certaines villes font du véritable marketing professionnel de leur territoire. Cela a été national, donc on peut le constater ici aussi.

Des villes comme Reims (je reprends cet exemple) ont, 4 ans avant la mise en service du TGV créé une agence, mis plusieurs dizaines de millions d'euros dessus (qui ont été récupérés depuis), cela a été assez fort. Par exemple, on a vendu Reims : « venez à Reims », « installez-vous à Reims, etc. ». Cela a marché. Ils ont utilisé des personnalités du monde du spectacle, du monde des affaires. Vous avez dû voir de pleines pages dans les journaux nationaux, etc.

Je ne dis pas que je favorise ce genre de chose, mais on est bien sur une question forte dessus. Des villes comme Metz, ou d'autres, ont fait appel à des professionnels car maintenant, vendre le territoire est un travail de professionnel.

Mais, l'image doit reposer sur des spécificités véritables. Le fait de dire « je suis une ville TGV, venez chez moi, le TGV arrive » s'érode assez vite car maintenant de nombreuses villes reçoivent des TGV – qui ne viennent pas toujours sur les LGV, comme je le disais. Ce n'est donc plus un argument suffisant, il faut avoir derrière cela des spécificités. Mais, ceci se travaille et peut être intéressant.

- On constate des effets de pointe à la mise en service du TGV.

Il y a une attractivité immédiate par la curiosité : on va à Caen, en aller-retour ce n'est pas cher ; il y a parfois un effet de curiosité. Des retombées viennent ensuite, car l'effet du TGV nouveau diminue.

Cependant, n'oublions pas que derrière cela il y a toujours les fameux 30 % de mobilité supplémentaires, qui améliorent l'activité propre des territoires.

- Septième et avant-dernier thème que nous avons identifié : l'attractivité pour l'implantation des entreprises et toute l'activité économique un peu générale.

Les tables rondes développeront davantage cela, dans votre territoire en particulier.

Nous avons constaté qu'il n'y a plus un effet aussi évident et immédiat, en disant « nous allons recevoir le TGV, venez chez nous, en plus nous avons des ZAC, tout y est, tout est propre, tout est fait ! ». Certaines villes ont connu des déconvenues avec cela, il y a eu des déboires, des zones d'aménagement ont été des échecs, elles ont été mal pensées, mal vues. Ce n'est pas aussi immédiat, cela ne suffit pas.

D'autre part, on constate que les entreprises, maintenant, dans leur stratégie, ne s'en tiennent plus à la seule annonce politique du fait que plus tard il y aura un TGV. On a vu ce type d'érosion, d'autant que des projets ont duré parfois pendant des décennies.

Un des TGV les plus récents sera le TGV Est, par exemple, mais on le retrouvera aussi sur Rhin-Rhône ; on constate que les entreprises attendent presque le début des travaux pour se dire « en effet dans 3 ou 4 ans, puisque les travaux démarrent, il y aura un TGV donc je regarde bien la question ».

Mais, les collectivités, les agences de développement, etc., ont plus de mal à attirer les entreprises, avant.

De plus, les effets ne sont pas immédiats, comme c'est possible avec la mobilité ; il faudra plusieurs années pour voir ce qui s'est créé en entreprises, sachant qu'il n'y a pas que de la création, il y a aussi un taux assez important de déplacements des entreprises qui existaient déjà sur place et qui vont se rapprocher de la gare TGV parce qu'elles y voient des intérêts particuliers. Ce n'est pas de la création pure, mais c'est aussi un facteur qui a permis de fixer l'entreprise dans le territoire, en l'ayant déplacée.

Etant donné que cela a lieu plusieurs années après la mise en service, pour les responsables de ces études-là il est difficile de faire une imputation précise de l'effet TGV, on n'est pas dans l'avant/après et il est difficile de voir ce qui revient bien au TGV par rapport à d'autres opérations qui ont été faites entre-temps, pendant ces années-là, et qui ont pu elles-mêmes aussi attirer des entreprises.

Enfin, l'Enseignement supérieur, l'Innovation, la Recherche, sont des thèmes un peu corrélatifs aux entreprises, avec des milieux très pointus, souvent très recherchés par les élus locaux aussi sur ce plan, très importants aussi en matière d'image, en matière de réseaux, de grandes relations. Ce sont des gens, si je puis dire, qui sont sensibles à l'accessibilité, mais souvent sur la base d'avantages préexistants ; en plus il ne s'agit pas de faire dans telle ville ce que l'on sait mieux faire dans une ville plus grosse ou une ville à côté. Cette notion de complémentarité, qui plus est dans ces domaines pointus, sera particulièrement importante.

Je termine, pour dire qu'à titre général, et d'après ce que nous avons constaté, il n'y a pas eu de retombées territoriales positives (comme je vous l'ai dit, certaines ont été nulles, voire négatives) sans qu'il y ait eu – c'est un message fort que je voudrais donner – de mobilisation

des acteurs locaux. Ce ne sont pas uniquement les élus, mais au niveau des acteurs politiques et socioéconomiques, une mobilisation suffisamment tôt, et suffisamment cohérente, sur le territoire qui sera impacté par la LGV.

La DATAR considère aujourd'hui que les d'infrastructures de ce type sont les plus structurantes pour l'aménagement du territoire.

Une LGV (je les appelle comme cela parce que c'est le cas dessus, globalement) peut avoir des effets considérables sur le plan des territoires. Cela peut être des opportunités, et il faut pouvoir les saisir. Pour cela, il faut qu'il y ait une mobilisation très tôt ; évidemment, ne pas attendre la mise en service pour commencer à s'en inquiéter. Mais aussi, cela dépasse les territoires administratifs, les circonscriptions, les découpages ; ce sont de grands projets qui doivent mobiliser des acteurs au-delà de tout cela, et dans une transversalité qui n'est pas toujours très naturelle en France, et pas très évidente.

Je le disais, la semaine dernière, j'étais à Clermont-Ferrand, sur une grande ligne à grande vitesse qui se justifie parce qu'elle va relier Paris à Lyon, mais en passant par le Massif Central, l'objectif est d'avoir des effets importants sur l'aménagement du territoire, au passage ; mais seul, ce territoire-là n'aurait probablement pas justifié de faire (je parle de ce projet-là) entre 13 et 15 milliards d'investissement et les 500 kilomètres de ligne à grande vitesse.

Donc, c'est au passage qu'il faut exploiter les effets sur l'aménagement du territoire.

S'agissant de la LNPN, et c'est tout ce que je dirai sur ce plan-là, nous ne sommes pas dans la même logique. Il ne s'agit pas, partant de Paris, d'aller chercher un pôle important en tant que tel. C'est bien en fait un effet de cohérence de territoire, qui pourra justifier un effet aménagement du territoire de ce projet, avec ses différents tracés, etc.

Donc, si je peux me permettre, j'appelle davantage à cette mobilisation pour la construction d'un projet territorial cohérent, et suffisamment tôt. Que proposent les territoires qui seront desservis par la LNPN comme développement, comme aménagements, comme progrès, qu'il pourrait y avoir grâce et à l'occasion de cette ligne nouvelle ?

Ceci rentrera bien en effet dans un débat d'opportunité, comme c'est le cas ce soir.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci, Monsieur MIGNEREY, de ces considérations, et surtout de ces quelques conseils que vous donnez, de mobilisation.

Maintenant, nous allons écouter Monsieur TROIN, de la Fédération Nationale des Usagers des Transports, qui va nous présenter une critique (c'est aussi positif, une critique) de l'effet TGV.

LES PERDANTS DU TGV – EXPERIENCES MALHEUREUSES DES VILLES MOYENNES ET RECOMMANDATIONS POUR DEMAIN

Jean-François TROIN, Vice-président de la FNAUT : Merci. Le titre peut vous apparaître négatif, c'est un peu le revers de la médaille : « Les perdants du TGV », mais je pense qu'il est important de se poser cette question lorsqu'on fait un projet de cette envergure.

Ceci est issu d'un rapport que Jean SIVARDIÈRE, Président de la FNAUT, avait établi en juin dernier, et aussi d'un travail que j'avais fait pour la FNAUT, à la demande de la DATAR, sur les gares « exurbanisées » comme je les ai appelées, c'est-à-dire ces gares de plein champ, qui sont loin des villes.

Je crois qu'il est important de tenir compte de ces expériences pour demain, parce que vous avez dans votre territoire des villes moyennes qui risquent peut-être de pâtir du TGV ; il est bon de penser à elles dès maintenant.

Les villes moyennes ont entre 20 et 100 000 habitants, c'est environ 26 % de la population française, pour vous donner une idée, et à peu près 16 millions d'habitants.

L'exploitation du TGV a eu souvent sur elles des effets négatifs. Comment les éviter dans l'avenir ?

Je précise qu'il ne s'agit pas d'une remise en cause du TGV, que la FNAUT défend depuis toujours, ni même de la plupart des projets de LGV, qu'elle estime essentiels, même si elle a une vue un peu plus limitée sur la ligne Paris-Normandie, qu'elle souhaiterait parfois limitée à Paris-Mantes, mais je ne vais pas rentrer dans ce débat. Dans l'ensemble, elle estime ces lignes nécessaires.

La deuxième diapositive : la desserte actuelle par TGV, avec ses prolongements sur lignes traditionnelles dont parlait Monsieur MIGNEREY, et aussi par ses extensions en Europe, peut donner l'idée d'une très bonne irrigation du territoire, à l'exception de cette France centrale qui fait l'objet d'une ligne POCL aujourd'hui.

On constate aussi que par ses prolongements vers l'Europe, le TGV a un effet en profondeur sur les territoires nationaux et voisins.

Mais, ce faisant, on raisonne essentiellement en termes de lignes, d'axes. Si l'on raisonne en termes de points desservis, on constate que par souci de réduire au maximum les temps de parcours, on a abandonné souvent la desserte de nombreuses villes moyennes intermédiaires. C'est clair, le TGV est fait pour les métropoles terminus, voire pour quelques villes importantes intercalées, mais souvent il n'a que faire des villes moyennes situées sur son parcours.

Ainsi, à partir du jour où les TGV sont entrés en service, beaucoup de ces villes moyennes ont perdu de leurs relations directes avec Paris, autrefois assez denses sur les lignes traditionnelles. Une ligne comme Vienne, par exemple, dans la Vallée du Rhône (50 000 habitants), n'a plus de relation directe avec Paris, il y a un changement obligatoire à Lyon. Des villes comme Arles ou Orange, 30 000 habitants, n'ont que deux allers-retours quotidiens, deux liaisons. Cela a pour conséquence que la plupart des personnes de ces bassins de clientèle se rendent à Avignon TGV en voiture, pour prendre les TGV directs vers Paris.

Dans ces situations, les villes moyennes apparaissent un peu défavorisées.

J'ai fait ce petit tableau sur 10 villes de l'est de la France, de plus de 15 000 habitants, en comparant leur situation en 1975 et leur situation aujourd'hui, après l'entrée en service du TGV Est. Vous voyez combien de fois on voit « disparition », « réduction ».

Un des plus beaux exemples est Charleville, qui disposait de sept relations diurnes avec Paris, et qui n'a plus que deux à trois TGV directs aujourd'hui avec la capitale. Bien sûr, il reste des moyens de se rendre à Paris, mais avec rupture de charge, ce qui est souvent assez dissuasif. Pensons que nous sommes dans un pays où la population vieillit, et où ce genre de correspondance est souvent très mal vécu.

Quelque chose s'ajoute à ceci : la suppression concomitante, avec l'arrivée du TGV, de ce que l'on appelle les trains de nuit. Beaucoup de trains de nuit ont été supprimés en France parce que l'on a estimé que les TGV diurnes pouvaient les remplacer. Or ces trains étaient fort utiles pour se rendre à une réunion à Paris ou dans le sud ; ils permettaient d'arriver assez tôt pour tenir sa réunion et rentrer le soir, ils évitaient une nuit d'hôtel. Ils avaient donc des avantages. Aujourd'hui, les TGV diurnes arrivent beaucoup plus tard que les avions, dans les villes de province ou à Paris ; les avions sont là beaucoup plus tôt et donc ces trains ne peuvent plus servir à des déplacements que de travail ou d'affaires.

Ceci a un effet important sur ce que je pourrais appeler le « cabotage inter-villes ». Les lignes traditionnelles entre villes moyennes avaient des sortes de relations de cabotage et ceci était assez visible sur la transversale ferroviaire Nantes-Lyon, par exemple, que vous voyez sur la diapositive suivante.

Ensuite, en rouge, la transversale Nantes-Lyon qui est un véritable chapelet de villes très proches, avec de multiples lignes affluentes, donc beaucoup de correspondances. Depuis quelques jours, cette ligne est entièrement électrique depuis Nantes jusqu'à Saint-Germain des Fossés et aujourd'hui on incite le voyageur à utiliser la ligne en vert, qui est l'emprunt de la ligne TGV, et non pas la transversale.

Les conséquences sont une augmentation du coût du voyage, une réservation obligatoire pour prendre le TGV, donc pas de souplesse d'horaires, et beaucoup moins d'arrêts desservis. Cet effet de cabotage entre villes me paraît très important pour bien irriguer le territoire.

A ceci, évidemment, des correctifs sont proposés, c'est-à-dire : comment mieux envisager cette desserte fine du territoire dans l'avenir ?

Il nous semble qu'une des choses essentielles est une connexion systématique des gares LGV avec le réseau TER. Ne plus faire ces gares de plein champs, que j'ai appelées « exurbanisées », dont le plus bel exemple, vous le savez, est la gare de Lorraine TGV, située sur la ligne Est (représentée en violet) qui à quelques kilomètres près évite une extraordinaire connexion avec tout le sillon lorrain, de la Moselle, la desserte d'un million d'habitants qui pouvait être faite par la gare de Vandières, alors que la gare de Louvigny, qui est une gare de plein champ, n'a strictement aucune correspondance ferroviaire, simplement un accès routier.

Deuxième exemple que j'avais également étudié : Aix-en-Provence TGV, qui a été implanté, vous le voyez (avec le petit carré noir) sur le technopôle de l'Arbois, et qui eut pu être implanté au carrefour avec une voie ferrée qui fait Aix-Larbois- Marignane, qui aurait mis en relation la ville d'Aix, la gare TGV et l'aéroport de Marseille Provence. Cela n'aurait pas été une dépense supplémentaire, et cela aurait été une bonne connexion.

Conclusion, ne plus réaliser ces gares de plein champ mais privilégier les raccordements vers les gares centrales, urbaines, là où se pratique justement l'intermodalité dont nous parlait Monsieur MIGNEREY.

Deuxième correctif proposé : maintenir les relations Intercités, les relations Corail, sur les lignes parallèles au TGV, de sorte que ces relations Intercités, ou TET aujourd'hui, qui sont un peu pour le rail l'équivalent des « low cost » aériennes, se poursuivent.

En Allemagne, l'entrée en service des ICE (le TGV allemand) n'a pas supprimé du tout les relations sur lignes traditionnelles, au contraire. Cette complémentarité nous paraît extrêmement importante.

Autre chose, développer comme on le fait en Angleterre (vous voyez : sur la ligne qui aboutit aujourd'hui à Saint-Pancrace, il y a de très nombreuses connexions possibles avec les voies

traditionnelles) des TER GV : des TER grande vitesse, qui peuvent utiliser aussi bien la ligne à grande vitesse que les lignes traditionnelles adjacentes et permettre donc une irrigation interurbaine, inter-villes, fine, du territoire.

Ceci est réalisé dans le Nord-Pas-de-Calais, sur des relations assez proches (Lille, Boulogne, Dunkerque, Calais, Arras) avec un effet considérable sur la clientèle : une augmentation de 200 %.

Ceci est réalisé en Angleterre, dans le Kent, autour de la ligne grande vitesse qui vient du tunnel, et permet une desserte de très nombreuses villes. Ceci, avec un matériel un peu spécifique : des automotrices grande vitesse, qui sont des sortes de mini TGV, beaucoup moins lourds à exploiter, beaucoup moins coûteux que les TGV classiques, mais qui permettent de pénétrer le territoire, de le mailler, et de passer ainsi de la grande vitesse vraie à une vitesse encore intéressante : 220, 225 km/h, et de rejoindre les villes secondaires.

Ces automotrices assureront les services pour les Jeux Olympiques de Londres.

Enfin, la FNAUT propose – cela peut vous paraître beaucoup plus audacieux, voire utopique par les temps qui courent – d'établir un réseau prioritaire d'intérêt national, complémentaire des TER et des TGV, qui permettrait de mailler le territoire national, de faciliter les relations entre villes ; il couvrirait à peu près 19.000 kilomètres, dont 7.600 sont existants et seraient simplement à moderniser, les autres étant à prendre tels quels. Il y aurait – c'est là où c'est peut-être un peu du domaine de l'utopie – 1.500 kilomètres de voies ferrées à rouvrir, qui complèteraient ce maillage et permettraient d'avoir un territoire français bien desservi.

Sur cette diapositive, j'évoque simplement quelques exemples, ce sont des considérations générales, je ne me suis pas du tout penché sur le cas de Paris-Normandie.

Voilà les villes pour lesquelles il faudrait concevoir ce maillage fin et ces relations interurbaines. Je pense que je ne vous apprend rien. Elles ne doivent pas être les perdantes du TGV.

Je conclus avec trois choses :

- Ne pas laisser se renforcer l'image d'un chemin de fer à deux vitesses qui est très présente aujourd'hui chez nos concitoyens. Ils pensent qu'il y a deux séries de chemin de fer : le chemin de fer rapide, cher ; et le chemin de fer beaucoup plus lent, certes moins coûteux mais beaucoup moins fiable. Donc, il y a cette idée qu'il n'y a pas un seul réseau mais des choses opposées, comme autrefois la lutte des classes, il y aurait la lutte des chemins de fer. Je pense que c'est quelque chose qu'il faut voir s'effacer.
- Nous l'avons dit, le TGV favorise les métropoles, il oublie les villes moyennes ; je pense que nous leur devons une forme de compensation et donc de concevoir un réseau les incluant.
- Pour y arriver, il était essentiel d'étoffer et de moderniser le réseau classique pour pouvoir atteindre ces villes moyennes, et rendre les dessertes classiques et les dessertes TGV non pas juxtaposées comme elles le sont trop souvent, mais complémentaires.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci, Monsieur TROIN.

Je crois que nous avons deux visions des choses, qui sont en définitive extrêmement complémentaires, puisque vous avez terminé tous les deux sur la coopération.

Je voudrais passer maintenant la parole à RFF, avec Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM, qui vont peut-être nous parler des spécificités de la LNPN, en regard des deux interventions qui viennent de précéder.

Jean-Damien PONCET, Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF : C'est surtout Philippe qui va intervenir.

Au risque de répéter ce que vous venez de dire, il s'agit bien de mettre le projet LNPN en regard de ce qui vient d'être dit. Nous avons toujours dit dans les réunions locales que nous proposons un projet adapté au territoire, parce qu'il pense tenir compte de sa géographie particulière, parce que ce projet a été élaboré dans le cadre d'un Comité de pilotage, comme nous l'avons expliqué. Ce Comité de pilotage rassemblait des gens qui, c'est le moins que l'on puisse dire, connaissent le territoire.

Nous avons toujours eu un problème de sémantique parce que l'on est quand même dans le domaine de la grande vitesse, avec nos 250 km/h (ce qui n'est pas ridicule), et donc du fait de cette ambiguïté, nous avons été parfois un peu chargés d'accusations portant sur des projets qui ne sont pas le nôtre.

Ce soir, par exemple, le train à deux vitesses, les villes ou gares qui vont être abandonnées, etc. Nous avons ici l'occasion, en mettant en vis-à-vis ce qui vient d'être dit et des illustrations, d'essayer d'éclaircir ces choses.

Philippe va vous montrer quelques images qui nous paraissent assez intéressantes.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF : En effet, il ne s'agit pas pour nous ce soir de reprendre une dix-septième description du projet. Nous partons du principe que vous en connaissez les bases. Il s'agit bien de montrer quelles sont les spécificités du projet, pourquoi ce n'est pas – à notre sens – une ligne à grande vitesse classique ; ce qu'il peut apporter au territoire : quelles connectivités, quelles accessibilités nouvelles il peut apporter à ce territoire, dans la perspective de la réunion de ce soir, sur l'aménagement du territoire.

La première idée est de montrer comment ce réseau est un peu différent d'un exemple d'un passé récent, celui de la Ligne Nouvelle Est, sur laquelle on a des relations d'abord radiales, de longue distance, sur l'Alsace, et au-delà vers l'Allemagne ; vers la Lorraine également, et vers la Champagne, donc des relations inter-secteurs.

Les relations sur la ligne du TGV Est sont toutes Paris-province, à l'exception de certaines relations province-province de longue distance, donc des trains inter-secteurs. Mais, elle n'assure pas de maillage régional de proximité.

Trois gares nouvelles sont situées sur cette ligne ; elles ont une vocation principalement province-province et très peu de relations Paris-province.

A l'inverse, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie propose évidemment aussi des lignes radiales ; il s'agit (c'est un objectif important) d'améliorer les relations Paris-Caen, Paris-Cherbourg, Paris-Rouen, Paris – Le-Havre, et toutes les villes intermédiaires, des relations inter-secteurs ; mais elle propose aussi, en empruntant la ligne nouvelle sur un parcours relativement modeste de 50 kilomètres jusqu'à Mantes, d'améliorer les dessertes d'un grand territoire périurbain du bassin parisien ; et elle propose un certain nombre de lignes transversales :

- Rouen-Evreux, qui peut être créée par cette desserte ;
- Caen-Rouen, qui trouve une amélioration forte ;
- Si la desserte est souhaitée par les acteurs, on peut imaginer une desserte Rouen-Lisieux-Le Mans, qui permette de se connecter aux lignes à grande vitesse.

Je ne souhaite pas dire qu'il y a un bon et un mauvais exemple, je voudrais simplement dire que la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, telle qu'elle est conçue, est différente sur un certain nombre de points, par le fait que l'on est sur des dessertes rapprochées, par le fait que l'on offre des dessertes régionales de proximité.

Le rayon d'action est aussi différent. Vous voyez ici les cercles concentriques autour de Paris : Strasbourg c'est 400 kilomètres, Caen c'est 200 kilomètres, le gros de l'activité de la LNPN se situe entre 50 et 200 kilomètres, même si l'on va bien sûr jusqu'à Cherbourg. Le gros de l'activité de la Ligne Nouvelle vers l'Est est entre 300, 400, 500 kilomètres, ce sont donc des solutions techniques différentes.

Quand on regarde les gares desservies par les trains qui utilisent la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et la LGV Est, on voit qu'il y a un semis de villes sur la LGV Est, plutôt dans la partie est de la ligne. Sur la LNPN, on a une desserte extrêmement dense, pensée comme telle, de trains qui utilisent la ligne sur un linéaire plus ou moins long, puis prennent le réseau actuel et vont desservir un certain nombre de villes, moyennes, grandes, sur leur parcours.

Quelques exemples de réalisations qui par certains côtés peuvent avoir une ressemblance.

- La « virgule de Sablé » :

Vous savez peut-être qu'existe une ligne nouvelle dont la construction débute, entre Le Mans et Rennes, ici elle se rapproche de la ligne Le Mans-Nantes et une idée a germé : faire un petit raccordement et offrir des relations, qui aujourd'hui sont compliquées ; par exemple, Rennes-Angers ou Laval-Nantes C'est bien ce qui sera offert. On aura à l'horizon de mise en service de cette ligne à grande vitesse, des trains classiques qui y circuleront à 200-220 km/h et qui permettront de réaliser des relations transversales régionales, en parallèle bien sûr des relations radiales par les TGV.

- Le Kent :

Cet exemple a été un peu développé par Monsieur TROIN. La situation était un certain éloignement depuis Londres, avec des temps de parcours au-delà d'une heure 20, pouvant dépasser 2 heures. Avec la réalisation de la ligne nouvelle entre Londres et le détroit, a germé l'idée d'améliorer également ces lignes régionales.

L'idée est d'utiliser la ligne, puis circuler sur le réseau classique, Margate passant de 1 h 41 à 1 h 32 – un progrès sans doute modeste. Par contre, lorsqu'on utilise plus longtemps la ligne nouvelle, Canterbury passe à 1 h 01, d'où un gain de 50 minutes, et pour Douvres c'est également un gain de 50 minutes.

Je voudrais m'arrêter sur ce que cela signifie de passer d'une heure 50 à une heure. Monsieur MIGNEREY en a parlé, on franchit des seuils extrêmement importants. Jusqu'à 1 h 00, voire 1 h 30, on a des pendulaires, c'est ce qui se passe en Ile-de-France aujourd'hui.

Vous voyez sur ce graphique que 74 % des pendulaires en Ile-de-France mettent plus de 30 minutes ; 28 % mettent plus d'une heure. Au-delà d'une heure et demie, cela devient marginal et on ne peut que le souhaiter : une heure et demie de transport matin et soir, c'est assez pénalisant pour sa vie.

Ce sont des temps de parcours qui sont de l'ordre de seuils, Monsieur MIGNEREY a également cité le temps de parcours d'une heure et demie comme étant un seuil important pour les relations d'affaires (les réunions de la demi-journée).

Qu'en est-il pour la Normandie ?

Lorsqu'on a aujourd'hui la possibilité de trouver un emploi dans un bassin restreint, avec l'augmentation de la vitesse on peut multiplier ses possibilités d'emploi. Cela se vérifie à Londres : depuis le Kent, avant on n'allait que dans la City ou au sud de la Tamise ; aujourd'hui on voit que le rayon d'actions des gens qui habitent dans le Kent et cherchent un emploi à Londres, s'étend à l'ensemble de Londres.

Bien sûr, pour les entreprises c'est aussi avoir un bassin de recrutement beaucoup plus grand et donc, et cela permet à certaines villes de voir des entreprises s'implanter alors que sinon, elles auraient préféré s'implanter là où il y a une concentration de ressources vives.

Sur le territoire normand, aujourd'hui :

- Les relations à moins de 30 minutes : on voit que ce sont des relations de grande proximité, autour de Rouen ou autour de Caen.
- La situation des relations entre 30 minutes et 1 heure : cela s'agrandit un peu mais on reste sur une certaine proximité, relativement éparse.
- Un certain nombre de relations peuvent être effectuées entre 1 h 00 et 1 h 30.

Au travers du projet LNPN, plusieurs choses vont se passer :

- ✓ Un certain nombre de relations qui aujourd'hui dépassent l'heure deviennent inférieures à l'heure.
- ✓ Des relations difficiles aujourd'hui, comme Caen-Rouen à plus de 1 h 30, deviennent possibles en moins d'une heure.
- ✓ Des relations entre Rouen et Evreux sont créées.
- ✓ Des relations entre Paris et Caen, et donc Paris-Le Havre, passent à moins de 1 h 30, sous le seuil dont on a parlé tout à l'heure .
- ✓ Enfin, tout un ensemble de relations possibles en Normandie, passent également sous ce seuil de 1 h 30.

Donc, par rapport à la situation d'aujourd'hui, au travers du projet LNPN on se propose d'offrir une connectivité, une accessibilité, entre les villes normandes : un réseau de villes normandes, qui devrait pouvoir trouver une forte amélioration.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci, Monsieur ADAM.

Mesdames, Messieurs, nous allons passer à une petite demi-heure de questions aux trois intervenants.

Je vous demande de vous présenter, de poser une question sur les thèmes qui viennent d'être exposés. La discussion générale commencera après la deuxième table ronde.

Qui souhaite prendre la parole en premier ?

Philippe CLERIS, Animateur du Collectif « Bienvenue en Normandie » : Bonsoir, nous existons depuis 2010, avec l'objectif de proposer une expertise citoyenne de la question régionale normande et depuis trois ans, nous suivons ce dossier ferroviaire normand, avec la seule perspective qui vaille, selon nous : aménager les territoires de ce qui pourrait être la sixième région de France.

Je voudrais rappeler à tous qu'il s'agit d'investir 15 milliards d'euros sur 20 ans, pour préparer les 100 prochaines années. Il ne s'agit pas d'arbitrer les équilibres politiques pour de prochaines présidentielles ou de prochaines législatives ; il s'agit d'un projet d'intérêt national.

A ce titre, nous déplorons l'opposition des Ecologistes à ce projet de LNPN.

Comme l'on fait remarquer Messieurs MIGNEREY et TROIN, ce projet de LNPN ne doit pas être un TGV de plus. Osons, pour la première fois en France, dans le grand bassin parisien, une desserte de la grande vitesse de proximité, pour desservir un réseau de villes, régional, à moins de 300 kilomètres de Paris.

Il s'agit donc d'investir 15 milliards et cela nécessite d'être mobilisé pour argumenter pour un enjeu national, pour trouver ne serait-ce que 5 milliards pour la LGV du Mantois, ne serait-ce que pour nous offrir une meilleure sortie ferroviaire de Paris.

Donc, je le dis avec force ce soir, il ne faut pas un débat vicinal, bas ou haut-normand, mais démontrer en quoi l'intégration de l'évidence normande peut être un élément majeur d'un plan de relance de l'industrie sur nos territoires, pour sortir de la crise.

A ce titre, nous avons envoyé une lettre ouverte à Monsieur François HOLLANDE, pour qu'il puisse intervenir dans notre débat et qu'il nous dise si oui ou non, la LNPN après 2012 est un enjeu national d'aménagement du territoire pour sortir de la crise.

La Normandie, je le répète, est la sixième région de France en part de PIB. C'est la quatrième ou cinquième région industrielle de France, et connectée à un Grand Paris qui veut se doter d'une façade maritime intégrée, c'est dans notre région que nous pourrions avoir le premier potentiel maritime industriel de France.

Voilà les enjeux, en termes d'aménagement du territoire, pour le collectif « Bienvenue en Normandie ».

Merci.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci, Monsieur, d'avoir exposé votre position. Je rappelle que j'aurais préféré une question.

Pascal BULEON, Géographe au CNRS et Responsable de la Maison de la Recherche, Université de Caen : Bonjour. Je regrette un peu la forme, je pense que le débat aurait pu être engagé dès maintenant, je trouve la chose un peu lourde mais je m'y plie, vous l'avez organisé.

Deux questions très brèves.

Le premier intervenant a argumenté sur l'accessibilité, c'est évidemment une des questions majeures. Ma question est : comment les promoteurs du projet intègrent-ils cette nécessité absolue d'accessibilité aux grandes plaques tournantes de réseaux intermodaux que sont les aéroports, les grands réseaux TGV, et donc l'accès aux grands foyers ?

Ma deuxième question est liée à l'accessibilité, c'est celle de la fréquence, car un train qui va vite, cela a des qualités, des personnes interviendront sans doute pour dire que ce n'est pas la seule qualité que l'on attend d'un train, c'est vrai : une grande qualité de service d'une manière générale. Mais – c'est heureux que la SNCF y vienne maintenant, c'est l'objet de son changement de cette semaine – la question des fréquences, du cadencement, est au moins aussi importante que celle de la très grande vitesse.

Donc, comment la question du cadencement et de la fréquence est-elle liée à la question de la vitesse ?

Une troisième question, qui est une question d'échelle, qui rejoint non seulement dans l'aménagement du territoire celle du transport de voyageurs, et dont il est éminemment important de parler : c'est la question du fret. Dans des débats, j'ai eu l'occasion d'être associé à des personnes de RFF. Je les trouve étrangement discrètes ou évasives dans les réponses aux questions sur le sujet.

Où se trouve la place que doit prendre ce réseau comme élément du faisceau ouest européen ? C'est-à-dire l'interconnexion entre le nord et le sud de l'Europe, qui est forcément dans le cadre européen en-dehors du sillon rhodanien, qui est nécessairement la desserte et l'hinterland du cinquième port européen, Le Havre, et qui rentre dans l'articulation d'un autre projet qui préoccupe beaucoup de gens ici : le grand Axe Seine.

Donc, cette question du fret est loin d'être négligeable. Quelle est cette articulation ? Quand je dis « le faisceau ouest » cela veut dire utiliser cette ligne de façon à ce que le trafic ne soit pas absorbé par les places commerciales du nord, bien plus puissantes que les places françaises, et que la connexion vers la Péninsule Ibérique..., que l'hinterland du Havre aille jusque profondément dans le continent et que cette nouvelle ligne prenne sa place pour la prochaine génération.

Voilà les trois questions, indépendamment d'avis apportés tout à l'heure.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci. RFF peut-il répondre ?

Olivier GUÉRIN : Peut-être, d'abord, une précision. C'est toujours un peu difficile d'organiser les débats. Nous souhaitons être plus sur les problèmes d'aménagement du territoire, pas pour empêcher des questions et des réponses plus larges. Nous avons bien vu certains des problèmes sur lesquels vous posez des questions, ils seront approfondis au cours de réunions ultérieures – cela ne veut pas dire que l'on n'y répondra pas ce soir, comme on a déjà répondu auparavant.

Je pense en particulier au fret : une réunion spéciale, le 10 janvier, au Havre, sera consacrée au fret, et je pense aux problèmes de fréquence qui font l'objet d'un atelier, d'une réunion supplémentaire, qui se tiendra ici le 5 janvier prochain.

Mais, des éléments de réponses peuvent bien sûr être apportés ce soir.

Jean-Damien PONCET : Nous allons tenter de donner quelques réponses rapides.

Il est vrai que le fret mérite une réunion thématique, c'est un sujet complexe qui a aussi la complexité du système ferroviaire. Comment expliquer que l'on est capable de faire passer des trains de fret en nombre, avec des sillons de qualité, c'est-à-dire une vitesse moyenne, le train ne s'arrête pas, n'est pas immobilisé..., dans des milieux urbains denses, il faut avoir quelques ordres de grandeur. On connaît bien les trafics des ports, les ports nous disent comment ils s'organisent et en fonction de cette organisation, combien de trains ils pourront faire circuler à terme.

De notre côté, nous nous assurons que sur les sections courantes du réseau on est capable de faire passer, en nombre journalier, les trains en question, à des échéances éloignées. On raisonne à 20 ans, pas à 100 ans, parce qu'au-delà de 20 ans on ne sait plus très bien de quoi on parle.

Après, cela se complique un peu : faut-il que des trains de fret puissent passer dans les endroits saturés, aux heures de pointe voyageurs ? S'agissant de la desserte des ports de Seine, la réponse est oui : il faut que des trains de fret puissent passer aux heures de pointe voyageurs. Là, le problème devient pointu, il concerne surtout l'Ile-de-France, et sur certaines sections il faut à la fois raisonner à court/moyen terme pour trouver des formules faisant que quelque chose soit possible, mais à des horizons un peu plus éloignés il faut envisager des investissements, qui ne seront évidemment pas justifiés seulement par quelques trains de fret aux heures de pointe, mais il va falloir trouver des alliances avec des besoins voyageurs.

Tout cela mérite beaucoup d'attention, mais soyez assurés que l'attention est fortement présente ; c'est le métier de RFF et il entend le faire convenablement, mais en plus le développement des ports, lui-même conditionné par le développement du fret ferroviaire en particulier, pour aller chercher les hinterlands lointains, comme vous l'avez dit, est au cœur de la démarche.

En effet, nous sommes là ce soir pour montrer comment le projet LNPN peut être le déclencheur d'un vaste projet d'aménagement du territoire, qui est lui-même basé sur l'idée que les ports prospèrent. C'est donc tout à fait au cœur de nos préoccupations et aussi au cœur de celles du Commissaire Général au Développement de la Vallée de la Seine, qui ne manque pas de nous interroger là-dessus.

Sur l'accès aux aéroports, il y a là une question de limite de projet : quand on veut faire rentrer dans un projet les réponses à tous les problèmes, on n'a plus de projet car il s'étend, s'étend, et à la fin il n'y a plus de projet.

Il est convenu, dans le cadre du Comité de pilotage, que le projet LNPN permet d'accéder à La Défense, au système du Grand Paris express, qui lui, donne accès à Roissy. C'est cela, la réponse de LNPN. Cela ne veut pas qu'il n'y aura pas d'autres réponses à des échéances plus lointaines.

D'ores et déjà, à l'initiative des régions du bassin parisien (C8), des études ont été entamées pour réfléchir à l'idée d'une rocade dans le cadran nord-ouest de l'agglomération parisienne. On peut dire à ce sujet que le projet LNPN s'attachera à ce que cette rocade puisse se greffer sur la LNPN, à un endroit qui reste à définir, peut-être à La Défense. Cela veut dire qu'il faudra dessiner nos tracés et nos gares de façon à ce que ce prolongement, un jour, puisse avoir lieu ; mais il n'est pas dans le projet proprement dit.

Sur la relation entre la fréquence et la vitesse, la vitesse permet d'avoir plus de monde dans les trains, ce qui permet d'augmenter la fréquence. Mais, le projet répondant notamment à des enjeux de capacités sur les parties les plus saturées (Paris-Mantes et le nœud de Rouen en particulier), un cercle vertueux peut s'enclencher. De toute évidence, le projet n'est pas fait pour avoir des trains plus rapides mais pas plus fréquents, il est fait pour avoir des trains plus rapides et plus fréquents.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Dominique DHERVILLEZ, Directeur de l'Agence d'Urbanisme du Havre : Je voudrais reposer la question du fret, parce que je crois que l'on ne peut pas parler d'aménagement du territoire... On sait que les containers ne parlent pas, et la plupart des débats tournent autour de ce que les voyageurs pourraient espérer.

Quand on parle du prix de l'opération, on ne se rend pas suffisamment compte que l'on a une double offre : celle du service meilleur donné aux voyageurs, rapprocher les places, dans des systèmes en effet un peu décalés par rapport aux trains à grande vitesse classiques ; mais aménager le territoire, regarder le territoire à longue distance, regarder combien cela coûte, c'est aussi voir comment on peut organiser d'autres déplacements, ceux du fret, et créer du Produit Intérieur Brut.

Je fais donc un peu ce reproche à ce débat, sans vouloir en faire la critique : si l'on se cantonne aux voyageurs, on n'aura qu'un demi-débat et on risque d'avoir des conclusions disant « cela coûte cher pour ce que c'est ».

Il y a un projet économique, qui doit faire partie du débat à un moment donné, et pas seulement à travers une « journée économie » ou une « journée fret », mais dans l'ensemble du débat, dont l'aménagement du territoire.

Pierre-Gérard MERLETTE : Nous sommes dans les réunions thématiques. C'est un fait, nous avons sectorisé. C'est très difficile ; on a beaucoup de mal à séparer le développement économique et l'aménagement du territoire ; et le fret et le développement économique ; l'un étant dans l'autre, l'autre étant dans l'un. Mais, j'espère que lors de la réunion au Havre, vous vous exprimerez avec force.

Y a-t-il d'autres intervenants potentiels ?

Henry GAGNAIRE, CCI de la région dieppoise : Bonjour, je suis frappé, depuis que ce débat est ouvert, par l'absence de prise en compte du littoral haut-normand et de la région dieppoise en particulier, aussi bien dans les analyses qui ont été faites que dans les propositions qui les ont suivies.

C'est un territoire évidemment assez peu peuplé, mais si l'on considère l'ensemble de la partie nord de la Seine-Maritime, c'est près d'un demi-million d'habitants, dans ces zones rurales et périurbaines.

Il existe un réseau ferroviaire ; quel projet peut-on envisager pour ce territoire, dans le cadre du maillage qui est aujourd'hui mis en avant ?

Pierre-Gérard MERLETTE : Je suis un peu perplexe. Y a-t-il d'autres questions ? Ou Monsieur, pouvez-vous répondre ?

Pascal MIGNEREY : Je répondrai au dernier intervenant que c'est presque à lui de pouvoir répondre. Encore une fois, ce n'est pas la ligne qui va poser des questions de territoire ou répondre, ou formuler ce que devraient développer les territoires.

Les territoires, c'est vous, ce sont les acteurs socioéconomiques, vous devez vous-mêmes vous poser ce type de questions et être amenés ensemble – ce n'est pas propre à tel ou tel territoire, de grâce ne restons pas avec le dieppois d'un côté, etc. – car c'est un système d'ensemble.

On l'a vu ici, notamment avec les vitesses, les TGV créent des types de relations peu connues ou qui n'existent pas vraiment encore aujourd'hui. Lorsqu'on ne sera plus qu'à une heure ou une heure et demie, on aura des types de déplacements très différents de ceux que l'on connaît. Il faut arriver à anticiper pour se défendre, presque, car le TGV est un enjeu. Si l'on ne répond pas suffisamment tôt, si l'on ne se pose pas ces questions suffisamment tôt et ensemble, on risque d'avoir un double-effet.

Le fait d'être si proche d'une métropole si forte, comme celle de la région parisienne, est aussi en soi (j'utilise un mot fort) un danger. Pour pouvoir défendre des territoires et avoir

finalement une réponse positive, il faut avoir un véritable projet local. Ce ne sont pas les acteurs du TGV qui vous diront comment il faut le faire.

Si vous le voulez bien, Monsieur le Président, j'en profite pour indiquer que j'ai oublié un sujet dans les huit sujets que j'ai évoqués : celui du tourisme. Bien sûr, je ne réduis pas le TGV au tourisme, mais les effets sur le tourisme sont assez significatifs parce que grâce au TGV et au fait de n'avoir plus que X minutes pour aller à tel et tel endroit, on peut avoir un effet positif sur le tourisme.

Mais, il y a des effets négatifs, qu'il faut bien voir, et celui sur l'hôtellerie est assez récurrent. Les hôteliers souffrent des TGV car souvent la rapidité qu'il peut y avoir, notamment avec des grands pôles urbains – Monsieur TROIN le confirme – montre que si l'on arrive à faire un aller-retour dans la journée, on évite une nuitée. Je pense à Strasbourg et d'autres villes, on avait des chiffres assez nets, les nuitées ont diminué. L'attractivité touristique, oui, mais finalement avec des systèmes de visites qui sont différents.

C'est quand même une activité économique forte et il faut tenir compte de cet effet-là. Donc, c'est à voir suffisamment tôt, il faut savoir ce que l'on défend en matière touristique, pour faire venir les gens ici, pouvoir alimenter cela, avec des projets nouveaux qui tiennent compte de cet effet TGV qui ne met pas les choses au même niveau.

Donc, je retourne la question, en disant bien qu'il faut que vous proposiez un projet de territoire, de développement, qui tienne compte un peu des effets de ce qui s'est mal passé ailleurs. On le développera dans ces publications, etc., mais il doit y avoir surtout une concertation locale. Il ne faut pas faire ce que les autres font mieux, et cela, c'est difficile, car on a tendance à vouloir répéter ou à imaginer quelques schémas. Or le TGV augmente la concurrence, et peut augmenter l'effet polarisateur. Mais on peut arriver, y compris à moins d'une heure et demie de Paris, à défendre son territoire et à en tirer des effets positifs.

De grâce, c'est presque à vous de pouvoir fournir ces réponses.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci. Et je crois que les acteurs territoriaux ont des projets.

Olivier GUÉRIN : Monsieur TROIN souhaite compléter.

Jean-François TROIN : Je voudrais abonder dans le sens de Monsieur MIGNERREY, pour deux effets auxquels il faut être très sensible et qui peuvent être des effets contraires.

J'habite la Touraine, je sais que l'entrée en service du TGV s'est traduite par un raccourcissement des séjours. La Touraine est à une heure de Paris, il y a un effet sur l'hôtellerie dont il faut tenir compte, en effet.

Le deuxième effet, qui est tout à fait évident et qui sera dans certains cas de figure, je pense, de certaines villes du TGV Paris-Normandie, est de transformer des villes un peu en dortoirs, par rapport à Paris. C'est le cas de Vendôme, à 42 minutes, une ville qui avait autrefois des activités propres, en particulier l'Imprimerie des Presses Universitaires de France, qu'elle a perdue.

Aujourd'hui, elle est très bien desservie par six allers-retours quotidiens ; ce sont des navetteurs qui viennent dormir à Vendôme et vont travailler à Paris tous les jours.

Je crois qu'il faut prendre en compte cet effet grande banlieue qui s'agrandit et que ce n'est pas seulement aux concepteurs de le faire, c'est aussi aux collectivités territoriales de s'en occuper : l'accès à Paris étant très rapide et très proche, ne pas transformer ces villes en villes-dortoirs dans l'avenir.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Clara OSADTCHY, Conseillère Régionale de Basse-Normandie : Bonsoir, j'ai deux ou trois questions à poser, dont une à la CPDP.

On a parlé des thèmes abordés, du découpage, qui fait que ce soir on évoque surtout la question de l'aménagement du territoire. C'est vrai que ce découpage nous enferme un peu dans des thématiques qui empêchent d'avoir une vision un peu transversale, je trouve cela dommage.

Je jette des idées pour une prochaine fois, une prochaine LGV ou une prochaine LNPN, des idées jetées sur un coin de table, comme par exemple des thèmes de débat : l'équité territoriale et l'inscription dans le maillage régional ; un thème spécifique à l'inter-modalité, qui ne fait pas l'objet d'une réunion thématique ; un thème spécifique au financement (la réunion aura lieu, mais pas en Normandie ; un thème spécifique à l'équité sociale et tarifaire. J'ai le sentiment que ces suggestions ne sont pas évoquées dans les propositions du débat tel qu'il est construit. Je ne doute pas que ces sujets seront évoqués malgré tout.

Ma question à la FNAUT : je voudrais savoir quel modèle économique supporte ce projet de TER GV, quel est le coût, comment cela s'est monté. Je trouve que c'est une expérience très intéressante, qui répond à l'enjeu de mettre en connexion des petites, moyennes et grandes villes, entre elles ; c'est un objectif de mobilité ambitieux, que nous avons tous ici, je pense, pour rendre les territoires accessibles.

Une question, pour finir : pour qui aménage-t-on le territoire ? Je pense qu'on l'aménage pour le public, pour les habitants.

On a vu une carte avec des flèches de couleur qui dessinent le temps de raccordement d'une ville à une autre, mais il ne faut pas oublier que les personnes qui se rendent dans les gares prennent au pire une voiture, et au mieux un bus, un vélo, un moyen de transport collectif, et cela rajoute du temps de trajet.

On voit effectivement là que l'enjeu est de réduire le temps pour tous, et surtout d'offrir du transport public à chacun. Donc, cela paraît curieux, sur un projet comme la LNPN, que ce soient une fois de plus des décideurs qui projettent et imaginent un projet de territoire, mais que l'on ne soit pas dans un schéma ascendant où l'on va chercher à comprendre et analyser les besoins de mobilité sur le territoire. Je ne parle pas de demander dans un quizz en fin de journal « êtes-vous pour ou contre la LGV (ou la LNPN) ? » parce que bien sûr, on ne peut être que favorable à une ligne qui va plus vite et est plus agréable à utiliser ; mais d'une analyse plus fine des besoins de mobilité sur le territoire qui permettrait d'avoir une carte des besoins en mobilité, qui colle aussi à une carte des enjeux sociaux sur le territoire.

Il faut avoir un aménagement du territoire et une implantation ferroviaire qui soient équitables sur le plan social et qui ne répondent pas qu'à une clientèle de classe. Cela me semble aussi essentiel.

Donc, vous l'aurez compris, j'ai des doutes sur ce projet LNPN, mais ma question reste posée à la FNAUT sur ses projets alternatifs de type TER GV.

Olivier GUÉRIN : Juste un mot en ce qui concerne l'organisation du débat. Nous ne pouvons pas cerner tous les thèmes mais je pense que les réunions sont suffisamment ouvertes, tant les réunions locales précédentes que ces réunions thématiques, pour que le débat soit ouvert largement.

Je rappelle aussi que ce débat a lieu sur Internet et que les uns et les autres peuvent être à l'origine d'une discussion sur des thèmes éventuellement qui ne sont pas abordés.

Je passe la parole à Monsieur TROIN, s'il veut bien, sur les TER GV.

Jean-François TROIN : Très simplement, il ne faut pas penser non plus que le TER GV est une panacée universelle qui va résoudre tous nos problèmes ; s'il fonctionne bien dans la région du Nord-Pas-de-Calais, c'est parce que nous sommes dans une région à très forte population, avec un réseau urbain très dense, et qu'il paraît tout à fait bien adapté.

Je crois que l'idée intéressante dans ce système est qu'il faut profiter du fait que le TGV est un moyen de transport qui non seulement roule vite sur sa ligne propre, mais peut ensuite continuer son trajet sur des lignes classiques, traditionnelles, à condition qu'elles soient électrifiées, bien sûr ; donc, irriguer plus en profondeur le territoire.

Je crois qu'il faut partir de cette idée-là, pour envisager des TER GV avec des arrêts assez fréquents, mais peut-être avec un matériel qui n'est pas du tout le matériel lourd d'aujourd'hui, dont la SNCF se plaint un peu sur les bouts de ligne car il y a peu de passagers pour une exploitation coûteuse. Il faut peut-être adapter un type de matériel à ces dessertes, mais le fait de mêler la desserte rapide sur ligne dédiée et la desserte un peu plus fine : faire de l'interligne, du cabotage, me paraît important pour l'avenir.

Philippe ADAM : J'espère que vous aurez compris que le projet LNPN se rapproche plus d'un TER GV que d'une ligne à grande vitesse classique.

Madame posait la question du modèle économique. Dans ce qui vous a été présenté, il y a deux modèles économiques :

- L'exemple anglais, c'est une initiative privée, c'est une rentabilisation de la ligne, donc un service qui doit trouver sa rentabilité.
- L'exemple du Nord-Pas-de-Calais, c'est un service conventionné : la Région Nord-Pas-de-Calais a passé un contrat avec la SNCF pour l'exploitation des Trains à Grande Vitesse qui relie Lille à Dunkerque, Lille à Boulogne, Lille à Arras.

Il s'agit donc de systèmes très différents. Concernant ce qui peut se passer sur la LNPN, tout l'éventail est devant nous, tout est à construire autour de ces exemples, et peut-être d'autres possibilités.

Juste un point sur l'inter-modalité.

On ne l'a pas forcément dit mais le projet LNPN est construit pour que les trains s'arrêtent dans les gares centrales, les gares actuelles.

Dans les débats que l'on a eus, l'accent a été un peu mis sur certaines gares qui, pour des raisons techniques, ne peuvent pas être suffisamment centrales, notamment au niveau de Val-de-Reuil, bien que l'on ait cherché à faire cette gare la plus centrale possible ; mais sur l'ensemble des autres gares du territoire nous sommes bien sur les gares actuelles.

Nous avons cherché, là où il y avait une gare nouvelle à Rouen, à la rendre la plus centrale possible. Donc, on est bien sur l'idée d'une interconnexion des différents réseaux : des réseaux TER pour aller à Dieppe, en gare de Rouen, ou à Bréauté pour aller à Fécamp notamment (puisque vous parliez du littoral), mais aussi des réseaux urbains sur lesquels il faudra en effet travailler avec les collectivités territoriales concernées pour que l'effet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie se diffuse dans tout le territoire. Mais le présumé, la base, est bien là, de desservir les centres-villes.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Olivier GUÉRIN : Peut-être, concernant le travail du Comité de pilotage que vous avez rappelé, serait-il utile d'indiquer comment les besoins se sont exprimés, lors de ce Comité de pilotage, à travers les contributions de différents partenaires ? Pourriez-vous donner des informations à ce sujet ? Pour dire que ce projet répond à une demande qui a été exprimée au niveau régional.

Philippe ADAM : Oui, effectivement. Lorsque nous avons pris le projet, la première chose que nous avons faite a été de demander aux élus des collectivités territoriales, mais aussi à un certain nombre d'acteurs socioéconomiques, quels étaient les besoins.

Nous avons construit le projet autour de ces besoins. Des besoins en fréquence, en temps de parcours, ont fourni la trame et autour de cette trame, nous avons cherché quelles solutions techniques permettaient d'y répondre.

Il ne s'agit pas d'un projet en chambre, en déconnexion totale avec les besoins.

Les besoins sont mesurés aussi par ailleurs, nous avons des statistiques des déplacements, bien sûr, qui nous permettent d'asseoir le projet. Mais, en effet, on était plutôt dans une démarche ascendante, avec les élus qui sont bien sûr représentatifs du territoire.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci. Une dernière question, puis nous reprendrons.

Marc LEVILLY, Maire adjoint de Caen : Bonsoir, j'ai été également le rapporteur au Conseil économique, social et environnemental régional, de l'avis qui avait été sollicité par Laurent BEAUVAIS concernant l'ingénierie du financement de la LNPN.

J'ai entendu avec beaucoup d'intérêt ce qui a été dit sur le TER GV, pas forcément sur la solution TER GV que je ne suis pas capable forcément d'appréhender dans toutes ses dimensions à l'heure actuelle, mais je me rappelle bien que quand on a reçu Maurice LIBERMAN* au Conseil économique, social et environnemental régional, il nous a expliqué qu'en effet sur un rayon comme celui de notre infrastructure, il faudrait probablement trouver des matériels nouveaux pour répondre aux enjeux de la performance, et aussi du service.

J'ai bien entendu ce qui nous a été présenté tout à l'heure, notamment avec l'exemple du modèle Hitachi exploité dans le sud-ouest anglais, et je m'interroge sur la capacité que l'on aurait, si l'on pouvait trouver un matériel... Je ne dis pas qu'il faut choisir celui-ci, je me doute bien qu'il y aura quelques réticences en France à utiliser un matériel japonais (personnellement je n'ai pas d'état d'âme sur ces questions, même si je préférerais bien sûr avoir un matériel français).

Le vrai enjeu et le fond de ma question est : au-delà de l'amélioration de la performance en termes de services rendus en région, concernant la mise en œuvre d'un tel matériel, en termes d'infrastructure, par rapport à ce qui nous a été présenté comme évaluation du coût de revient de cette infrastructure (une fourchette large, entre 9 et 15 milliards) : comment cette fourchette a-t-elle été chiffrée ?

Lorsque nous avons essayé de nous interroger, puisque nous avons un avis à prononcer sur la question de l'ingénierie financière pour la région Basse-Normandie de ce dossier, nous n'avons pas été capables de comprendre les éléments de chiffrage de cette fourchette entre 9 et 15 milliards.

On voit bien que ces chiffres aujourd'hui sont importants dans le débat. Ils font peur parce qu'ils sont importants, par exemple, ils sont très significativement supérieurs à ce qui a pu être mis comme argent dans la LGV BPL (Bretagne – Pays-de-Loire). Ces chiffres deviennent un argument contre le projet, un argument utilisé par ceux qui veulent nous expliquer qu'il

faut renoncer à ce projet parce qu'il est trop cher et que dans une période de ressources rares, il faut mettre l'argent ailleurs.

J'ai la conviction très profonde que si ce projet ne voit pas le jour, on ratera le train de l'avenir (c'est le cas de le dire), mais en plus, on aura une dégradation continue de cette ligne. Les usagers le savent, ils la subissent déjà au quotidien.

La question de la maîtrise du coût financier est une des premières questions. Il y en a une deuxième : le partage entre les différentes régions, mais ce n'est pas cette question que je veux aborder maintenant, vous l'avez bien compris.

La question que je me pose est : cette fourchette de 9 à 15 milliards a-t-elle été évaluée avec les matériels actuels et avec les infrastructures actuelles des lignes TGV, ou a-t-on bien pris en compte l'existence d'une alternative, du type de celle que vous nous avez présentée tout à l'heure ?

Olivier GUÉRIN : En complément et en contrepoint de ce qui vient d'être indiqué, une question par Internet de Jean-Claude MARY* : « *Compte tenu de la période de crise et d'un avenir de récession inéluctable, ne pensez-vous pas que des projets tels que la LNPN ne verront jamais le jour ? La volonté des autorités organisatrices et/ou politiques et/ou financières reste-t-elle crédible ?* ».

Pierre-Gérard MERLETTE : RFF, avez-vous des éléments de réponse, s'il vous plaît ?

Jean-Damien PONCET : La deuxième question ne me semble pas être dans le sujet thématique de ce soir.

Sur la première question : oui, nous avons tenu compte d'un matériel spécifique. Nous avons tracé une ligne à 250 km/h ; les ratios que l'on prend pour évaluer le projet sont ceux d'une ligne qui n'est pas tendue comme une ligne à 320. Quand vous parlez de 9 à 15 milliards en disant que cela fait peur, 15 milliards c'est pour la somme des scénarios les plus chers (le plus cher en Normandie qui est le C et le plus cher en Ile-de-France qui est celui passant par Les Muraux), donc si vous voulez vous rassurer un peu, parlez de 11 milliards, par exemple.

Ensuite, sur ces 11 milliards la moitié sont consacrés à des questions de saturation, donc là on est dans les coûts du ferroviaire urbain ; si vous regardez le coût de l'opération Eole, qui est bien parti pour se faire, il est d'environ 3,5 milliards (cela a pu augmenter un peu pour des questions de fonctionnalités supérieures), et cela permet de faire 2 trains de plus par heure, alors que la LNPN, pour 5 milliards et quelques (ou 4,5 milliards, selon ce que l'on compte) en Ile-de-France, permet d'en faire 16 de plus, voire 20 de plus.

Il faut donc bien regarder les ordres de grandeur du ferroviaire pour juger d'un projet par rapport aux autres.

Sur BPL, on est dans la campagne ; il y a assurément sur la LNPN qui tronçons qui, en prix unitaire par kilomètre, ne sont pas plus chers que sur BPL. Mais, si l'on prend le projet dans sa globalité, s'ajoute aussi un autre facteur : comme on l'a montré, la ligne ne traverse pas le territoire sans s'arrêter, et desservir finement le territoire et se greffer sur le réseau existant, cela veut dire aussi de nombreux raccordements. Donc, sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, on doit avoir pas loin d'une centaine de kilomètres de raccordements ; c'est ce qui définit aussi le projet.

Tout cela s'élève en effet aux montants que vous avez dits, mais ce sont les coûts du ferroviaire.

Concernant les Anglais, le projet que l'on a montré tout à l'heure s'est greffé sur une ligne existante, mais cette ligne a coûté aussi de l'argent.

Ensuite, si l'on compare avec des projets plus anciens, les coûts évoluent, et pas dans le bon sens, malheureusement. Les efforts de plus en plus importants d'intégration environnementale font que les coûts des projets augmentent ; et les coûts des matériaux augmentent aussi fortement, cela varie un peu selon les périodes de croissance plus ou moins forte, mais en particulier quand la Chine demande beaucoup d'acier, l'acier augmente.

Deuxième table ronde : Quelle évolution du système ferroviaire Paris-Normandie pour quels effets attendus sur le territoire ?

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci. Nous recevons Madame Eliane DUTARTE, de la DATAR, et Monsieur Fabrice DUNY, des Agences d'urbanisme Normandie-Ile-de-France.

Eliane DUTARTE, DATAR : Bonsoir. On ne peut plus aujourd'hui penser l'aménagement du territoire tout à fait de la même manière que dans les années 60/70, quand on a inventé la politique d'aménagement du territoire et quand on a créé la DATAR.

Il y a un certain nombre d'éléments nouveaux, qui changent complètement la manière de voir.

D'abord, la mondialisation, évidemment ; l'internationalisation des échanges ; les évolutions technologiques ; l'économie de la connaissance ; modifient assez profondément notre rapport au temps, à l'espace, et la façon dont on peut considérer le développement et la façon dont se situe notre territoire, mais aussi le territoire national, dans le monde et dans ce qui le constitue.

Nous avons pris ici deux exemples de ce qu'est la réalité d'aujourd'hui. Nous aurions pu en prendre d'autres.

A gauche, vous avez une représentation des échanges mondiaux de marchandises, sur une période donnée, pour montrer deux choses : d'une part, tout circule, mais contrairement à une idée très souvent répandue, dans le contexte de la mondialisation tout le monde n'échange pas avec tout le monde de manière indifférenciée. En fin de compte, cette grande internationalisation des échanges, cette grande mondialisation, se perd au sein de très grands espaces, en l'occurrence trois, que l'on retrouve à peu près de la même manière sur l'image de droite, où l'on a choisi de vous montrer les liaisons aériennes.

On a trois grands pôles et c'est entre ces grands pôles que les flux d'échanges sont les plus importants : les Etats-Unis d'Amérique, l'Europe, et de manière moins mono-centrique, l'Asie. Cela nous oblige à nous penser différemment, et à nous penser à plusieurs échelles, si l'on veut continuer d'exister dans le monde, si l'on veut continuer d'avoir une place dans le monde, si l'on veut continuer d'avoir des échanges, de créer de la richesse, de créer de la valeur, des emplois.

Une des difficultés, une des données nouvelles, est de nous penser à plusieurs échelles, donc ce n'est pas simplement notre territoire à l'échelle à laquelle nous nous percevons, c'est aussi notre territoire au sein d'un territoire plus vaste, et ce territoire plus vaste à l'échelle de l'Europe et à l'échelle du monde.

Dans ce contexte-là, Paris, l'Ile-de-France (à ce stade-là je ne fais pas trop la différence) constituent le principal atout de la France en Europe, mais aussi de l'Europe dans le monde (avec Londres, bien évidemment).

L'Ile-de-France est le premier PIB européen et Paris (au sens large) est l'une des quatre plus grandes métropoles mondiales, après New-York, Londres et Tokyo.

Nous avons choisi là aussi deux exemples, nous aurions pu en choisir d'autres.

A gauche, le poids économique en Europe : les poids de Paris et de Londres sont à peu près équivalents, Londres étant peut-être un peu plus lourd. Vous voyez qu'il y a d'autres pôles, mais qui sont un peu moins importants.

A droite, on a fait figurer un autre grand critère de l'insertion dans ces grands flux d'échanges de la mondialisation et ce que cela peut apporter : les flux aériens. Dans le monde d'aujourd'hui, il est extrêmement important d'avoir l'accès à tous les grands réseaux internationaux, à tous les flux.

Nous avons mis Roissy-Charles de Gaulle, mais il ne faut pas oublier Orly, qui représente une part importante, et Le Bourget, qui est le premier aéroport d'affaires européen, ce qui est loin d'être négligeable.

Malgré ces très bons résultats : premier PIB européen, l'une des quatre premières métropoles dans le monde ; la métropole parisienne a une croissance moitié moindre que celle de ses principales concurrentes (les trois grandes métropoles que j'ai citées), pour plusieurs raisons mais une en particulier : Paris, depuis un certain nombre d'années, ne mobilise pas les atouts et les potentiels de son territoire ou plus exactement des territoires environnants, à la bonne échelle, c'est-à-dire à l'échelle de la compétition internationale.

Christian BLANC, qui a été chargé du projet du Grand Paris, a parlé de déclin tranquille de la métropole parisienne au cours des 15 dernières années, et il a dit cela en s'appuyant sur un certain nombre de travaux d'universitaires, qu'il cite dans l'un de ses ouvrages.

Le projet du Grand Paris a été élaboré précisément pour renverser cette tendance du déclin tranquille, qui n'est pas simplement le déclin de Paris : à partir du moment où Paris et l'Ile-de-France représentent le tiers de la création de richesses du PIB national (c'est le premier PIB européen), si Paris fléchit, c'est évidemment la place de la France qui fléchit également, avec toutes les conséquences que cela peut avoir.

Le projet du Grand Paris a donc pour finalité de créer une nouvelle dynamique, en s'appuyant sur Paris, pour permettre à la France... Citation de Christian BLANC : « *pour tenir son rang dans la compétition des territoires* ». J'aurais envie de dire plus exactement « pour permettre à la France de continuer d'être un acteur à part entière, de compter dans le monde ». Pourquoi cela ? Je cite toujours Christian BLANC : « *c'est dans les villes-mondes que se joue la nouvelle donne économique* ». Donc, cela revient à ce que je disais précédemment : Paris, parce que c'est une ville-monde (je vais revenir sur cette notion), est notre meilleur atout dans la compétition internationale.

Il n'y a pas de définition académique de ce qu'est une ville-monde. Pour le dire très simplement, c'est une ville qui a des accès de la manière la plus large possible, de la manière la plus diversifiée possible, dans tous les points du monde, et qui est un relais pour les échanges et donc, à partir de là, peut être un relais de croissance.

Donc, Paris moteur de la croissance nationale ; cela, en s'appuyant sur deux leviers.

D'abord, un projet en trois points : Paris capitale internationale, Paris capitale du savoir, Paris capitale de l'art de vivre. C'est le projet que vous connaissez.

Mais aussi, un changement d'échelle, et c'est l'aspect qui nous concerne le plus directement ici : penser le développement de la métropole du Grand Paris sur la grande échelle de la Vallée de la Seine, jusqu'à la mer, selon les propos du Président de la République.

Je ne sais pas ce qui se passe, il n'y a pas les cartes... C'est vraiment dommage parce que les cartes que nous avons choisies étaient particulièrement frappantes, je ne sais pas ce qui s'est passé...

Parmi les quatre premières métropoles mondiales dont elle fait partie, Paris est celle qui a la plus petite base spatiale de développement économique, par rapport à Londres, à New York, à Tokyo. Les aires urbaines fonctionnelles sont sans commune mesure et je regrette vraiment, nous avons choisi de vous montrer une carte en 3D du réseau des migrations alternantes, où l'on voit Paris avec une très haute pointe, et des petits points tout autour. En revanche, Londres a une très haute pointe et tout un réseau, un maillage, qui englobe tout le sud-est anglais, qui englobe Oxford et Cambridge, et une partie de l'ouest anglais également, avec cette caractéristique : les villes qui font partie de ce réseau, de ce maillage, ne sont pas des petites villes de rien du tout, il y a des villes très importantes ; j'ai cité Oxford et Cambridge, mais on a aussi des grandes villes industrielles.

Cela veut dire que la mise en réseau d'une grande métropole mondiale avec des villes de moindre importance ne signifie pas nécessairement banlieuisation...

Voilà les cartes, merci beaucoup. Vous voyez vous-mêmes, cela ne signifie pas obligatoirement dévitalisation des territoires environnants. Nous avons pris là la représentation des migrations alternantes parce que c'est celle qui nous paraissait la plus parlante par rapport à une métropolisation. Nous aurions pu en prendre d'autres, mais je vais être très honnête avec vous : quand j'ai cherché ces représentations je me suis attaquée à un point mort de la recherche et je n'ai pas trouvé beaucoup d'autres exemples, ce qui est très dommage. Il y a d'autres exemples de comparaisons entre d'autres grandes villes mondiales, mais pas avec Paris.

Paris, par ailleurs, est la seule métropole mondiale sans façade maritime. Le mot « débouché » ici n'est pas tout à fait exact puisque le débouché maritime de Paris est pour une bonne partie les ports du Range Nord ; mais, Paris est sans façade maritime, alors que 90 % des marchandises mondiales circulent par mer et que la conteneurisation progresse, ce qui favorise évidemment l'acheminement maritime.

Dernier point concernant cela : l'Ile-de-France ne peut plus porter toute seule l'excellence française au plus haut niveau exigé par la compétition internationale. Tout le monde le sait, Paris, l'Ile-de-France, se situent aujourd'hui systématiquement dans les cinq premiers rangs européens de toutes les disciplines scientifiques et technologiques, à part peut-être l'off-shore, qui doit être une exception qui confirme la règle. Paris et l'Ile-de-France se situent également dans une très bonne position pour un grand nombre de spécialités économiques, mais quand on regarde les statistiques sur quelques années, on constate que tendanciellement les résultats de Paris sont un peu à la baisse.

Le niveau exigé pour continuer à exister suppose un effort tel que même une grande métropole comme la métropole parisienne ne peut sans doute plus toute seule maintenir les excellences françaises à ce niveau, tel qu'il est requis.

En quoi les territoires normands peuvent-ils contribuer à ce que la France continue d'avoir une position excellente dans ce grand environnement, ce grand univers ?

Je précise que je ne parlerai là que du seul point de vue de la contribution des territoires normands aux excellences nationales, à la performance nationale. Je n'aborde pas – cela n'en fait pas l'économie par ailleurs – la question des excellences régionales, du développement régional, qui est évidemment indispensable parce qu'on n'a jamais vu des excellences pousser dans des déserts et par ailleurs, le niveau de la compétition internationale n'est pas le seul niveau à prendre en compte.

Les territoires normands disposent d'un certain nombre d'atouts, me semble-t-il, qui correspondent à des enjeux pour cette excellence française et cette place de la France dans le monde.

D'abord, deux grands ports maritimes : Le Havre, premier port de conteneurs français, on le sait ; Rouen, premier port européen pour les céréales, tout le monde le sait aussi ; mais ce sont de grands ports maritimes surtout à l'échelle nationale. Ils sont assez loin derrière leurs concurrents européens. Je ne remuerai pas le couteau dans la plaie, et surtout pas ici.

En revanche, il y a des points importants. D'après un rapport récent de l'OCDE, la performance portuaire du Havre est considérée comme remarquable pour une agglomération de la taille du Havre, ce qui n'est pas négligeable.

Deuxièmement, ces ports sont à une distance relativement proche de l'agglomération parisienne, qui est le premier bassin européen de consommation.

Donc, normalement, il doit y avoir une possibilité, en tout cas du point de vue de l'aménagement du territoire – c'est l'idée que j'ai envie de proposer ce soir – d'utiliser la proximité de Paris et de cette puissance de consommation pour en faire un levier de développement des territoires normands, et faire des territoires normands une sorte de grand « territoire-logistique » de la « ville-monde ».

Cela renvoie bien sûr à ce que l'on a coutume d'appeler l'Axe Seine (expression que je n'aime pas beaucoup) de la Vallée de la Seine ; mais pour ma part j'ai envie de dire « de la Vallée de la Seine » au sens le plus large du terme, pas seulement au sens géographique du terme, car il faut aller prendre les atouts et les excellences, et les savoir-faire, etc., partout où ils sont.

Un dernier élément : il y a un arrière-pays, la Vallée de la Seine au sens un peu plus classique du terme, qui a une très forte tradition industrielle, avec présence de grands groupes.

Une des raisons – évidemment pas la seule – de la puissance de Rotterdam et d'Amsterdam (mais surtout de Rotterdam), est le fait que l'hinterland est la Rhur. Si l'hinterland du Havre avait été équivalent à la Rhur – la Vallée de la Seine n'a sans doute jamais été à ce niveau-là, même au plus fort de son développement – des choses auraient peut-être un peu changé.

La question que j'ai envie de poser, quelque part, peut-être de manière un peu provocatrice, est : pourquoi ne pas imaginer que Rouen/Le Havre (j'associe les deux évidemment, en une seule entité) puisse à une échéance indéterminée devenir l'équivalent de Roissy-CDG pour l'aérien, devenir une espèce de Roissy-CDG portuaire ?

Roissy-CDG, ce n'est quand même pas rien. Sauf erreur de ma part, c'est 10 % de la croissance de l'Ile-de-France. Donc, pourquoi ne pas imaginer cela ? Et si on l'imagine, alors on pourrait dire que l'on a un enjeu, qui est au niveau de l'enjeu du projet du Grand Paris, au niveau de l'enjeu de ces capitales mondiales. La question est alors : comment fait-on, comment s'y prend-on ?

Deuxième catégorie d'atouts : il y a sur les territoires normands des équipes de recherche et des équipements scientifiques, qui sont de réputation mondiale, dans des disciplines qui donnent lieu à des applications très diverses. Un seul exemple, le plus connu : la physique des

particules et le GANIL à Caen, avec les déclinaisons dans différents domaines : l'énergie nucléaire, l'hadronthérapie, etc.

Un des problèmes – le problème, peut-être – est que ces laboratoires travaillent sans doute de manière un peu isolée (pas isolée par rapport à la communauté des chercheurs, évidemment), ils sont connus dans le monde entier, ils conversent de manière très régulière avec leurs confrères, avec leurs homologues, au Japon, en Californie, je ne sais où. J'espère qu'il n'y a pas de chercheurs dans la salle car je me trompe peut-être sur les destinations, compte tenu de la discipline.

En revanche, en dehors de la Normandie, et à l'exception bien sûr de la Direction du CNRS et du Ministère de l'Enseignement supérieur, on le sait peu, et on peut se poser la question aussi : n'y a-t-il pas à réfléchir ? Se poser la question : autour de ces différentes sciences dures, et de manière complémentaire à Paris, ne faudrait-il pas un nouveau pôle scientifique majeur qui pourrait travailler en réseau avec Saclay, avec Grenoble, avec Toulouse ?

Je sais que d'ores et déjà, les scientifiques qui sont à Caen, en particulier, ceux qui travaillent au GANIL, travaillent avec leurs collègues de Saclay, mais dans le contexte que je viens d'évoquer on ne peut peut-être pas se contenter de relations bilatérales. Ne peut-on pas imaginer des choses un peu plus puissantes, qui permettent aux territoires normands d'exister sur la scène nationale d'abord, et européenne, et internationale, et pas seulement en tant que scientifiques, par rapport aux équipes elles-mêmes, mais de manière à irriguer l'ensemble des territoires ?

Autre élément : il y a en Normandie des territoires particulièrement attractifs. On s'appuie évidemment sur une qualité de la vie très importante, un patrimoine historique et un patrimoine naturel extrêmement importants, attractifs pour les touristes, qu'il s'agisse du littoral bas-normand ou du littoral haut-normand, mais aussi, quelque chose que l'on sous-estime souvent : pour ceux que j'ai appelés les « résidents secondaires » et pour les retraités. Et là, c'est autant le littoral que l'arrière-pays, haut et bas normand.

Ce sont des sources de revenus extrêmement importantes, ce sont des sources de créations d'emplois non délocalisables ; je n'ai pas pu le constater sur le territoire normand mais on le voit dans d'autres territoires, je pense à l'Oise en particulier ; au bout d'un certain nombre d'années on voit, à partir de ce que l'on a appelé « l'économie résidentielle », se reconstituer de l'économie productive, avec de nouvelles catégories socioprofessionnelles.

Mais, ces territoires sont insuffisamment valorisés, à l'échelle de la grande métropole.

Pourquoi les territoires normands, les deux Normandie, ne pourraient-ils pas devenir le territoire de référence de la Région Capitale pour la qualité de la vie ? Tout le monde le sait, la Région Capitale c'est la congestion, la pollution, l'encombrement, etc., mais si l'on raisonne à une échelle beaucoup plus large, pourquoi cela ne pourrait-il pas devenir un des arguments attractifs de cette grande métropole, et changer donc l'image de la métropole ? L'objectif n'étant pas de changer l'image de Paris, mais de changer l'image de la locomotive de l'économie nationale.

Enfin, des productions agricoles et des produits de la mer de grande qualité (AOC, label rouge, etc.) et là, il me semble qu'il y a matière à conforter, enrichir, mais en le faisant savoir, le fait que la Région Capitale veuille s'affirmer comme la métropole mondiale du bien-vivre à la française, et qu'elle veuille en faire une spécificité et un avantage comparatif par rapport à ses concurrentes.

Quand on est à Paris (au sens très large, dans la Région Capitale), on est dans la capitale du bien-vivre, de la gastronomie, ce qui n'est pas forcément le cas quand on est à New York, quand on est à Londres, et quand on est à Tokyo.

Un troisième élément, qui me semble être un atout très important : on voit que les territoires normands forment avec la Picardie et les territoires du Centre, un seul système urbain à plusieurs composantes.

Voici une carte que vous n'avez jamais vue, c'est un scoop ; c'est contenu dans une publication qui va sortir dans quelques mois à la DATAR, aujourd'hui on ne peut plus tout à fait penser les territoires de la même manière qu'hier.

Hier, on les pensait comme l'image de droite, en termes de territoires urbanisés, territoires non urbanisés. Aujourd'hui (c'est l'image de gauche), il faut penser les territoires en termes de flux. Les territoires sont aujourd'hui beaucoup plus structurés par des échanges, par des flux de personnes, de biens, échanges matériels ou immatériels ; et c'est cela qui structure ces échanges.

Vous voyez à gauche la carte des systèmes urbains de proximité, qui est fondée sur l'analyse de différents types de flux : des flux résidentiels (des navettes, les migrations résidentielles, les retraités, etc.), mais aussi les partenariats scientifiques, mais aussi les relations sièges sociaux/établissements d'entreprises, et j'en oublie certainement. Cela donne ce résultat-là.

On voit bien sur ces cartes que l'intérêt de raisonner en termes de flux, c'est qu'il n'y a pas simplement une grande ville qui est connectée et les autres tout autour ; on voit qu'il y a des pôles intermédiaires qui servent de relais et qu'il y a des systèmes de réseaux d'échanges, et cela permet de penser le rapport au territoire.

Dans une séquence sur l'aménagement du territoire, par rapport à un projet d'infrastructure, je pense que c'est assez important de le signaler.

Nous sommes donc aujourd'hui dans une société de mobilité, mais le fait de dire que les territoires normands sont des sous-ensembles du système urbain de proximité de Paris ne signifie pas que ces territoires n'ont pas de relations avec le reste de la France.

Vous voyez sur ces deux cartes les relations que les chercheurs ont appelées « relations transversales », de Rouen d'une part, et de Caen, du système urbain de Caen ou du système urbain de Rouen, et on voit que dans certains cas cela passe obligatoirement par Rouen ou par Caen, mais on voit aussi que dans certains cas il y a des relations directes avec des pôles « secondaires » avec d'autres grandes villes.

En rouge, vous voyez le système urbain de Caen et le système urbain de Rouen ; en jaune, les relations de chacun de ces deux systèmes avec Paris, et de Paris partent plusieurs lignes, et non pas une seule ligne, parce que la relation et les flux ne sont pas seulement avec Paris.

En vert, ce sont les relations que le système urbain de Caen d'une part, et de Rouen d'autre part, entretiennent avec les autres villes de France.

Quels défis pourraient être relevés pour que les territoires normands ne restent pas en marge de la mondialisation, pour qu'ils puissent devenir des acteurs à part entière dans la grande métropole parisienne, dans la Région Capitale, et apporter leur contribution à Paris de manière spécifique ?

C'est une question, là encore, un peu provocatrice.

Dans l'évolution du système des transports maritimes, avec le passage à une échéance que je ne connais pas de containers à 18 000 EVP, on sait qu'il n'y aura plus la place que pour deux hubs en Europe : Rotterdam évidemment ; qui sera le deuxième ? Anvers ? Cela pourrait-il éventuellement devenir Le Havre ? Le Havre/Rouen, je ne fais pas trop la différence vu de Paris, vous m'excuserez. Mais cela suppose évidemment une massification des flux, en

s'appuyant sur les leviers que j'ai indiqués, leviers à l'entrée et à la sortie par les grands ports, mais aussi levier du bassin de consommation de Paris.

Cela suppose aussi une intégration économique des réseaux logistiques, qu'il serait dommage de considérer uniquement comme une fonction de transport ; il semble qu'il n'y ait qu'en France que l'on raisonne un peu comme cela ; partout ailleurs, d'après ce que l'on me dit (je ne suis pas une spécialiste, il y a sans doute des spécialistes dans la salle), la logistique est plus conçue comme une fonction ensemblière, intégratrice d'un certain nombre de fonctions, du point de départ jusqu'au point d'arrivée.

Deuxième enjeu : structurer l'Enseignement supérieur et la Recherche en véritable pôle d'excellences de rang européen, voire mondial. Derrière la notion de pôle d'excellences – on aurait dû mettre le s entre guillemets, je ne sais pas s'il y en a plusieurs – je ne vise absolument pas la notion des PRES, je ne suis pas du tout dans une logique institutionnelle, mais dans des logiques de fonctions, de polarisations, scientifiques et technologiques.

Troisième enjeu : peut-on imaginer que la Normandie devienne le laboratoire d'un mode original de développement économique des plus grandes métropoles mondiales, qui mettrait l'accent sur le développement durable, sur la qualité de la vie, sur l'attractivité, et non pas seulement sur la compétitivité, ou plutôt comme un argument de compétitivité mais qui ne soit pas de la concurrence bête et méchante ?

Dernier enjeu : comment attirer la population des cadres, qui est indispensable au développement d'activités à haute valeur ajoutée, et pour le développement des territoires normands ? Ceci, au niveau d'enjeu qui est nécessaire pour que Paris, à une échelle plus large, et que la France surtout, continue d'exister dans le monde.

Cela suppose le développement de nouvelles aménités, et cela suppose beaucoup une accessibilité renforcée des territoires normands aux grandes fonctions métropolitaines, et que tout cela soit organisé, pensé, de telle manière que cela structure l'accès et la desserte de l'ensemble du territoire.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci, Madame DUTARTE, vous nous avez donné une nouvelle lecture de la Normandie.

Monsieur Fabrice DUNY, des Agences d'Urbanisme Normandie – Ile-de-France, va peut-être nous en donner une autre.

POUR UN AMÉNAGEMENT DURABLE DE PARIS À LA MER

Fabrice DUNY, Agences d'Urbanisme Normandie – Ile-de-France : Absolument. Bonsoir à tous, je suis le directeur de l'Agence d'Urbanisme de Caen métropole et à ce titre, local de l'étape et c'est probablement la raison pour laquelle mes cinq autres collègues ont fait de moi ce soir leur porte-parole, puisqu'il s'agit bien pour moi de vous présenter le travail de six agences d'urbanismes de Haute et Basse Normandie et d'Ile-de-France.

Je vais les citer, par ordre alphabétique :

- L'Atelier parisien d'urbanisme (l'APUR) ;
- L'Agence d'Urbanisme Caen Métropole, que j'ai l'honneur de diriger (l'AUCAM) ;
- L'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (l'AURBSE) ;

- L'Agence d'Urbanisme de la Seine Aval Ile-de-France (l'AUDAS) ;
- L'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (l'AURH) ;
- L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (l'IAU IDF).

Ce travail a été engagé – on est certes sur les suites du Grand Paris – dans le cadre de l'organisation des colloques Seine d'Avenir. Le premier a eu lieu en 2010, le second ou plutôt le deuxième (il y en aura un troisième) a eu lieu au mois de mai dernier à Rouen.

Les trois villes de Paris, Rouen et Le Havre ont commencé, les ont rejointes trois autres agences d'urbanisme, dont celle de Caen. Nous avons pour mission de réfléchir à cette échelle-là et d'alimenter la réflexion de l'ensemble des participants à ces colloques, et notamment leurs organisateurs que sont les élus.

Je ne vous cache pas qu'à l'échelle de ce territoire, chaque agence étant ancrée dans un territoire local, il a fallu d'abord que nous élargissions notre réflexion, que nous commencions à nous rencontrer, à nous connaître et à partager un certain nombre de convictions communes au-delà de certaines différences qui ne manquaient pas de nous animer au départ.

Par rapport à ce qui a été dit, très clairement, nous sommes à l'échelle de ce que nous appelons Paris Seine Normandie. L'Etat peut avoir une vision un peu différente de ce qu'est le rôle de Paris, nous travaillons dans ce cadre-là avec les collectivités locales parisiennes.

Pour un certain nombre de raisons, Eliane DUTARTE vient de le rappeler, il se trouve que géographiquement la Normandie est entre Paris et la mer, c'est ainsi. Cela nous donne des droits et aussi, nous allons le voir, des devoirs.

Donc, le territoire comprend bien Paris, la Haute et la Basse-Normandie.

- ✓ Par quoi ce territoire se caractérise-t-il ?

Dans un premier temps, par la présence de l'agglomération parisienne, « ville-monde », on l'a dit ; mais pas seulement, c'est aussi un vaste territoire marqué par sa géographie et par son histoire, dont la première occupation de l'espace est l'agriculture, il ne faudrait pas l'oublier.

Ce territoire est structuré par deux choses : un fleuve, qui va de Paris à la mer ; et par le littoral de la Normandie, qui est un élément très important puisque c'est lui qui constitue aujourd'hui l'interface entre les flux du commerce mondial et l'hinterland français, au premier rang duquel on trouve la capitale de la France.

Pour matérialiser ce qu'est ce corridor, cette ouverture sur la Manche, on a incontestablement en Normandie une fonction portuaire et logistique.

Le premier de ces ports est Le Havre, on l'a dit ; le grand port maritime de Rouen est très important également, mais n'oublions pas le port fluvial de Paris, les ports du littoral normand (Caen, Ouistreham, Cherbourg, Dieppe). On a là une puissance portuaire, qui n'est pas encore très coordonnée et il serait bon qu'elle le devienne, mais qui est de niveau mondial. Il faut que l'on commence à organiser, en ayant cette vision-là, ce qu'est cette façade maritime et portuaire de la métropole parisienne.

Cet espace est tout sauf quelque chose de minime. Au plan national, on appelle cela un poids lourd, d'abord parce que c'était l'espace de développement des Trente Glorieuses que nous avons connues entre 1945 et 1975.

Je ne vais pas vous donner tous les chiffres mais prenez le temps de les voir, il y a quand même 15 millions d'habitants, un petit quart de la population française, mais on est très vite autour de 30 % pour les emplois, la Recherche ; près de 40 % pour les chercheurs. Cet espace, cet ensemble, pèse très fort, d'où son intérêt national.

Cet espace, je le disais, comprend Paris, grosse capitale tertiaire avec une activité tertiaire très forte, mais cet espace (la carte vous le montre) reste encore un des gros points de l'industrie nationale avec de vraies grosses forces : l'industrie automobile, la chimie et la pétrochimie, l'aéronautique notamment.

Cet espace est important, c'est pourquoi dans le titre de ma présentation vous avez vu « aménagement durable » : nous sommes sur un espace très sensible au plan écologique, parce que la Vallée de la Seine est au plan national l'une des principales continuités écologiques entre le littoral et le centre, et par définition, le littoral est un espace sensible.

Cela veut dire que sur cet espace Paris Seine Normandie, l'aménagement du territoire est l'implantation la plus intelligente possible des différentes fonctions qui font la vie humaine sur un territoire, dans cet espace. Par le passé, nous avons été un peu brutaux avec notre territoire, il faudra à l'avenir faire avec notre territoire et non pas forcément contre.

Il était important que vous ayez connaissance de ses qualités écologiques, qui sont matérialisées notamment par des parcs naturels régionaux. Je pense au Vexin en Ile-de-France, mais aussi au Parc des Boucles de Seine en Haute-Normandie.

Ce n'est pas un scoop non plus, c'est une destination touristique de première importance mondiale, au motif d'abord que Paris et la première destination touristique mondiale.

Dès lors que l'on y ajoute des choses, on est encore plus fort. Mais, entre Paris et la Normandie, nous sommes sur des sites de notoriété mondiale, parce que la Normandie est une des seules régions dont le nom est connu à l'étranger, en tant que région.

Des images nous viennent quand on parle de la Normandie, en principe on voit assez vite le Mont Saint-Michel, on voit aussi les falaises de la Côte d'Albâtre, puis les plages du Débarquement, puis les Impressionnistes, puis un tas de choses qui font l'image de la Normandie. Mais, nous partageons l'image des Impressionnistes avec l'Ile-de-France aussi, puisqu'ils sont venus d'Ile-de-France, par le train d'ailleurs, pour atteindre la côte normande où ils ont peint de si belles choses.

C'est certes un tourisme international, mais aussi un grand espace fréquenté par beaucoup d'habitants de Normandie, d'Ile-de-France, et d'habitants secondaires et du reste du bassin parisien.

Cette carte est amusante parce qu'en rouge, ce sont les communes où le nombre de résidences secondaires croît, et en bleu celles où leur nombre décroît. On voit bien le phénomène de métropolisation, avec des résidences secondaires qui deviennent principales dans les terres, mais la très forte importance de la résidence secondaire sur le littoral, et quelques espaces Bas-Normands – je pense au Sud-Manche, et au Perche.

Donc, ce territoire a beaucoup d'atouts ; pourtant, nous devons constater un certain nombre de dysfonctionnements.

Vous voyez ici les aires urbaines, les dernières, qui viennent de sortir en octobre dernier, avec une couleur en fonction de la croissance de la population. On voit que ce territoire ne fonctionne pas de façon homogène. L'Ile-de-France continue à croître, de façon modérée mais encore assez forte par rapport aux territoires normands, et nos ports, dont on dit tant de choses, ont des populations à l'échelle de leurs aires urbaines, qui décroissent.

Donc, il faut que nous prenions cela en considération, nous avons des rythmes de croissance différenciés, à la faveur de phénomènes métropolitains assez puissants.

✓ Deux éléments en matière d'emploi.

Eliane DUTARTE le disait, on voit que la croissance de l'emploi en Ile-de-France n'est plus ce qu'elle était. Pendant les 10 dernières années, l'endroit où la croissance de l'emploi a été la plus forte a été l'aire urbaine caennaise ; mais ce n'est pas considérable, les rythmes sont très en-deçà de ce que l'on avait connu.

Le graphique en-dessous vous montre ce qui se passe depuis 2008 et la crise.

Tous nos territoires ont engagé l'inflexion de leur nombre d'emplois, pour revenir à des chiffres qui sont parfois ceux de 2004 ou de 2005.

Donc un espace puissant, certes, mais fragile, très dilaté, et cette carte des aires urbaines nous montre aussi un phénomène sur lequel je vais revenir : la dilatation de nos espaces urbains à la faveur d'un étalement urbain de plus en plus important.

✓ Des dysfonctionnements à corriger.

On constate – Eliane DUTARTE le disait – une certaine surchauffe de l'Ile-de-France. Sa base spatiale est relativement restreinte par rapport à son attractivité et par rapport à ce qui s'y passe. Il y a plusieurs phénomènes bien connus en Ile-de-France : l'augmentation des coûts fonciers et immobiliers, la difficulté pour une partie des habitants de vivre en Ile-de-France pour des raisons de désajustement absolu entre les revenus et les moyens nécessaires pour se loger ; donc, un certain problème, qui nuit à la compétitivité de Paris, par la difficulté notamment pour les entreprises de s'y implanter.

Nous avons donc ce phénomène généralisé de métropolisation et là, un élément est important à noter : plus un pôle d'emploi est important, plus il a tendance à attirer, plus l'espace qui dépend de lui du point de vue de l'emploi s'accroît.

Vous l'avez vu sur les cartes, les aires urbaines d'Ile-de-France et de Normandie n'ont jamais été aussi grandes qu'aujourd'hui.

Ce phénomène se traduit donc par de l'étalement urbain et on l'évoquait tout à l'heure, ce mode de déplacement crée en matière de mobilité une demande extrêmement diffuse et extrêmement répartie dans l'espace.

La vraie réponse aujourd'hui à ce mode de développement est la mobilité automobile ; il faudra que l'on essaie d'y revenir, d'autant que nous constatons dans l'ensemble de cet espace de vrais déficits en matière de déplacements autres que l'automobile.

Nous avons pu constater combien le train présentait un certain nombre de difficultés.

Donc, l'espace dans son ensemble est confronté à un problème de compétitivité. On a parlé des ports, de l'organisation logistique, de la nécessité de renforcer ce potentiel.

Un problème d'attractivité : on a vu que les chiffres démographiques ou de l'emploi pouvaient parfois être un peu inquiétants.

Un problème d'organisation spatiale avec une organisation du territoire où chacun s'occupe du développement dans son petit coin et la vision globale n'est pas toujours prise en compte, et on a de vrais problèmes dans notre mode de développement : étalement urbain, consommation excessive d'espaces, dépendance à l'automobile trop importante.

Nos travaux communs ont abouti à cinq objectifs pour un développement que l'on va appeler « durable » ou équilibré du territoire de Paris-Seine-Normandie.

On l'a dit, c'est un territoire tertiaire, certes, mais c'est un territoire puissant au plan industriel et un consensus est en train de se faire dans notre pays pour dire qu'il convient de relancer de la production sur le territoire national.

Donc, il faut, sur ce territoire, favoriser un redéveloppement industriel, accompagner la mutation de certaines de nos industries un peu vieillissantes ou plus très compétitives, et accompagner la création de nouvelles industries, notamment les industries vertes.

On l'évoquait, il faut renforcer cette organisation portuaire, faire en sorte que la filière logistique dans son ensemble : les ports, l'ensemble des flux, l'organisation de ces flux, mais aussi la capacité que l'on a à mettre de la valeur ajoutée en captant une partie de ces flux ou en les transformant au passage, paraisse importante.

Aujourd'hui, c'est une tarte à la crème que de le dire, mais nous sommes dans des économies de plus en plus sophistiquées, qui font appel à de plus en plus d'innovations et de connaissances ; il n'est pas possible d'imaginer y compris une ré-industrialisation, sans innover, sans donc faire le lien avec l'Enseignement supérieur et la Recherche, et avec quelque chose qui nous manque un peu : la Recherche et le Développement sur les territoires.

Effet important, qui a été évoqué (je ne vais pas m'appesantir trop longtemps) : la nécessité de redéfinir une mobilité dans cet espace, notamment autour de la LNPN.

Il va falloir tresser des mobilités, plus durables que la seule automobile. Le train a cette vertu cardinale d'être un élément polarisateur : il ne s'arrête pas partout, et là où il s'arrête il fertilise des territoires, ce qu'il y a autour des quartiers-gares (on l'a évoqué), et contrairement à la route, il polarise. Donc, nous devons rentrer dans cette logique de polarisation pour organiser des transports entre des pôles correctement dimensionnés et correctement reliés entre eux.

La question de l'attractivité consiste – Eliane DUTARTE le disait – à se servir des nombreux atouts du territoire pour refonder une nouvelle attractivité, pas simplement quelque part pour un secours de Paris, mais pour bien monter un ensemble cohérent, équilibré, profitant des forces de chaque partie du territoire, pour faire en sorte que l'ensemble du territoire Paris-Seine-Normandie (et pas que son centre, certes important) bénéficie de l'ensemble.

Donc, appelons les ressources paysagères, appelons les ressources culturelles, appelons les ressources des aménités du territoire.

Je voudrais insister sur deux éléments.

- Le premier : vous en parlerez à Rouen dans deux jours, c'est la question économique ; c'est l'idée de « gateway », qui est une véritable démarche.

Je suis désolé, c'est un anglicisme, on n'a pas vraiment trouvé de traduction, « passerelle » peut-être. C'est une organisation performante de la logistique et de l'industrie qui en dépend.

On parlait de flux, il s'agit vraiment d'organiser, de maximiser ces flux et d'en tirer de la valeur ajoutée ; ne pas seulement de voir passer les containers, les ouvrir, les remplir... C'est un ensemble conceptuel d'organisation, d'aménagement du territoire, en vue d'une plus grande compétitivité de notre dispositif portuaire, logistique et industriel.

- Le deuxième point est ce que l'on a appelé « Inventer un territoire à vivre ».

Cela me paraît très important de dire que si notre position géographique en tant que Normands nous donne des droits, elle nous impose aussi des devoirs. Si l'on veut que ce territoire dans son ensemble fonctionne, se développe, il faut aussi que nous fassions notre part d'efforts, il faut que nous soyons attractifs pour ceux qui font tourner la boutique économique : les gens compétents, des cadres mais aussi des techniciens, ceux qui vont faire en sorte qu'économiquement, nous serons compétitifs. Pour être compétitifs – je ne reprendrai pas les thèses de Florida, elles sont un peu éculées maintenant – le principe est d'attirer des gens et de les conserver sur les territoires. Pour ce faire, il faut être attractif, attirant même.

Un territoire qui doit se développer doit être agréable à vivre, sécurisé, il doit être valorisant. Élément très important : il faut que son offre en matière d'éducation et d'Enseignement supérieur soit de premier ordre. Il faut qu'il y ait des équipements de santé, de sport, etc., une vie culturelle.

Il est très important que les déplacements soient aisés et facilités, parce que ce qui fait aujourd'hui que les gens viennent et restent dans un territoire, c'est la capacité qu'ils ont à travailler à deux. C'est fondamental, nous en parlions à propos du Havre avec Dominique DHERVILLEZ : quand un cadre vient chez Total et son épouse ne trouve pas de travail dans l'agglomération, ils font très vite un chemin inverse. Il faut donc être en capacité d'élargir à l'échelle des grandes villes normandes, mais aussi des villes moyennes normandes, ce bassin d'emploi.

On se plaint suffisamment en Basse-Normandie de voir nos jeunes partir parce que notre bassin d'emploi, en dehors du bassin d'emploi caennais, est trop restreint.

Quand on est sur l'heure et quart, sur les 50 minutes de trajet que l'on évoquait tout à l'heure, on offre des opportunités et là on devient attractif, mais l'offre de mobilité, ce n'est pas suffisant, il faut aussi que le territoire soit un territoire à vivre et attractif en la matière.

Je finirai avec cette dernière diapositive : le temps des villes, parce que les trains, la LNPN, ce sont des transports massifiés qui vont donc desservir majoritairement et de façon très importante, des gares de grandes villes.

Il est de la responsabilité de ces grandes villes, aujourd'hui, d'être le ferment de ce redéveloppement territorial, qui ensuite va se diffuser à l'échelle de l'ensemble des territoires de Normandie. Mais, les villes doivent jouer leur rôle de locomotive du développement, que ce soit pour Caen en Basse-Normandie, pour Rouen et Le Havre en Haute-Normandie ; mais c'est aussi un peu le rôle de Paris vis-à-vis de sa couronne de banlieue dans laquelle les choses pourraient parfois être comparables à ce qui est vécu, dans certains cas, dans des villes de province.

Ces villes se posent les mêmes questions, elles ont sensiblement les mêmes réponses, en disant « c'est en nous, dans ce que nous sommes, dans ce que sont nos tissus urbains, dans ce que sont les aménités urbaines, qu'est la réponse. Il faut que nous soyons meilleures dans notre offre urbaine ». Il est étonnant de voir que tous les villes de Paris-Seine-Normandie, en tout cas les plus grandes et celles qui ont un rapport à l'eau, se sont toutes posé la même question au même moment : comment peut-on valoriser notre rapport à l'eau ?

Ce sont les travaux et les projets sur les quais de Seine à Paris, c'est sensiblement ce qui se passe à Rouen depuis quelques années, mais je pense au quartier Flaubert qui est un projet très important, qui lui aussi est en lien direct avec la Seine.

Nous avons au Havre, après les projets sur les docks, les travaux sur les quartiers sud et là, on joue sur le rapport avec les espaces portuaires et avec la mer et à Caen, c'est la même chose : quartier des Rives de l'Orne, projet de la presqu'île ; on est bien dans la refertilisation des

centres urbains en jouant avec ce qui fait l'aménité la plus importante : ce rapport à l'eau, qui est le lien fédérateur de tous les territoires de Paris-Seine-Normandie ; la Seine, puis le littoral.

Nous devons trouver en nous, dans nos territoires, chacun, en Basse-Normandie, en Haute-Normandie, dans Paris, en banlieue parisienne et en Ile-de-France, les ressources de notre attractivité collective. C'est une responsabilité collective, un intérêt national, comme disait Madame DUTARTE, pour l'ensemble de notre territoire mais aussi pour la collectivité nationale.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci, Monsieur DUNY.

Je pense qu'il va falloir que nous digérons tout ce matériau qui vient de nous être livré, alors Mesdames et Messieurs, nous passons aux questions et remarques.

Monsieur le Député-maire.

Philippe DURON, Député-maire de Caen : Je crois que l'on a pris conscience, ce soir, du fait que l'on n'aménage plus tout à fait le territoire comme on le faisait jadis, dans un espace national, et qu'aujourd'hui les villes s'inscrivent dans des réseaux régionaux, nationaux, internationaux ; et ce sont ces réseaux qui structurent nos territoires, les territoires urbains comme d'ailleurs les territoires périurbains et ruraux.

Entre les nœuds de ces réseaux, les échanges se font dans plusieurs directions, ils ne sont jamais unilatéraux. Paris est utile aux villes normandes, on le sait, notamment depuis la décentralisation industrielle, depuis aussi la décentralisation scientifique – vous avez parlé de GANIL, Madame. Cependant, Caen aussi, Rouen, et Le Havre, ont à apporter à la métropole, pour l'aider à se constituer en métropole mondiale.

Que peut apporter une agglomération comme Caen à cet ensemble ? Je prendrai trois exemples, pour ne pas être trop long (je vois que le décompte est mis).

Tout d'abord, la Recherche publique.

Vous avez évoqué GANIL, qui travaille avec Saclay, et travaille aussi dans des réseaux qui sont mondiaux. Demain, nous aurons SPIRAL 2 ; la première pierre a été posée il y a deux mois ; ce sera vraisemblablement un des centres mondiaux, et peut-être le seul, en matière de noyaux exotiques et ici, déjà, 1.000 chercheurs du monde entier ont manifesté leur intérêt pour cet équipement, qui sortira d'ici 3 ou 4 mois.

Cela montre bien que l'on est dans un réseau national, avec Saclay ; dans un réseau européen et dans un réseau mondial.

Deuxième exemple : l'urbanisme.

Vous avez évoqué, et Fabrice DUNY y est revenu, l'exemple de l'effet de l'urbanisme sur les territoires. Monsieur MIGNEREY a dit que toutes les villes à TGV connaissent une mutation, il a cité Reims et Metz. Ici, on a commencé à réfléchir à cela, et à faire bouger cela. Les Rives de l'Orne, ce sont déjà 20.000 mètres carrés de bureaux qui sortent, derrière la gare, et aujourd'hui dans cette ville, et la Presqu'île, ce seront 90 hectares de bureaux mais aussi d'habitations, à un jet de pierre de la gare.

Enfin, il y a une carte très intéressante de Fabrice DUNY, qui a montré que le Calvados, parmi les régions normandes, est celle qui a peut-être le plus d'aptitudes à servir de territoire d'aménité pour l'Ile-de-France.

On connaît la Côte fleurie, mais on voit aussi que la Côte de nacre, et aussi le territoire de l'intérieur, le Nord Pays d'Auge, tout cela a un intérêt.

Je crois que ces aménagements ferroviaires sont nécessaires aujourd'hui, ils le sont aussi pour les Franciliens et je crois qu'il y a une très forte complémentarité.

Pour terminer, je voudrais dire que je m'oppose fermement à la nouvelle proposition de tracé AB, je crois qu'elle est tout à fait contraire aux intérêts des Bas-Normands, tout à fait contraire à ceux des Caennais, tout d'abord parce qu'il n'y aura pas un mètre de voie nouvelle sur la Basse Normandie.

Cela veut dire que l'on repousse Caen à 1 heure $\frac{3}{4}$ de Paris, et je crois que cette région mérite d'être traitée de la même façon que la Haute-Normandie ; ici, c'est tout à fait essentiel.

Donc, nous nous battons pour qu'il y ait une égalité de traitement entre Caen et Le Havre.

(Applaudissements.)

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci, Monsieur le Député-maire.

Jean-Claude LECHANOINE, Président de la CCI Normandie : La CCI Normandie est toute nouvelle, elle n'a que 3 mois, et regroupe les 12 CCI de Normandie. A ce titre, je suis ce soir le porte-parole d'un peu plus de 100 000 entreprises, qui emploient près de 700 000 salariés sur la Normandie.

Il va de soi que notre soutien est et sera sans faille quant à la réalisation de ce projet. En effet, les entreprises normandes attendent cela depuis très longtemps et je crois pouvoir dire aujourd'hui qu'il y a vraiment urgence.

La réalisation de projet exige plusieurs choses – excusez-moi, je vais lire, puisque le temps est compté.

Tout d'abord, il faut que cette LNPN soit le support d'un projet de territoire global. Concernant ce premier point, il est essentiel pour obtenir ce projet, de construire un projet de territoire partagé et reposant sur un développement économique harmonieux.

Nous avons identifié plusieurs axes de développement pour la Normandie.

La LNPN, d'abord, sera un accélérateur de l'innovation, grâce à la complémentarité entre la Haute et la Basse Normandie, au niveau des pôles de compétitivité, des filières, du PRES notamment. Il est également nécessaire de déployer des offres de qualifications et de formations adaptées.

La LNPN sera un pôle d'attractivité touristique – c'est déjà le cas, d'ailleurs. Il faudra conforter et renforcer à l'international l'image de la Normandie, dont on a dit tout à l'heure qu'elle était une des régions les plus connues au monde, c'est même la deuxième région la plus connue au monde, après la Californie.

Cela devrait aussi renforcer le tourisme urbain de courts séjours. Certes, on perdra peut-être quelques nuitées dans l'hôtellerie, pour les gens qui viennent pour travailler, mais on devrait gagner largement des séjours de touristes de courte durée.

Enfin, la LNPN sera un outil structurant au service du tertiaire supérieur, avec la création de nouvelles gares, comme cela a été dit au cours de la première table ronde ; probablement de très lourdes opérations de rénovation urbaine devraient voir le jour autour des quartiers des gares.

Les sociétés qui s'installeront dans ces quartiers-là, bien sûr, tireront partie de l'effet vitrine du projet. En parallèle, les sociétés dont les sièges sociaux sont déjà présents chez nous, devraient pouvoir les conserver en Normandie.

Deuxième point : la LNPN doit être un facteur d'accroissement du report modal (cela a été évoqué) et d'équité territoriale, pour le fret et pour la mobilité des personnes et des salariés.

Au sujet du fret – cela sera évoqué lors d'une réunion thématique en janvier – pour nous, c'est essentiel. Il est évident que sans développement du fret, il ne peut y avoir de rentabilité du projet.

Le développement de notre hinterland portuaire grâce au ferroviaire, est un enjeu primordial.

Concernant les mobilités, la LNPN devra connecter entre elles l'ensemble des agglomérations, en réduisant les temps de parcours actuels. Il est évident que la connexion de la Normandie au transport international via Roissy-CDG est essentielle et primordiale pour les Chambres de Commerce et les entreprises que nous représentons.

Pierre-Gérard MERLETTE : Je vous demande de conclure, Monsieur, s'il vous plaît.

Jean-Claude LECHANOINE : Je parle pour 100 000 entreprises alors laissez-moi une petite minute, j'ai presque terminé.

J'invite donc tout le monde à une réflexion globale autour de cela, sur le transport que l'on doit développer.

En conclusion, je voudrais attirer votre attention sur les clés du succès.

Tout d'abord, le lancement de la LNPN doit s'accompagner de la modernisation et de la maintenance de la ligne historique ainsi que du réseau normand en général.

Il est nécessaire, en termes de financement, de considérer le projet dans sa globalité, dès le départ.

Le développement du fret, dont j'ai déjà parlé, doit être intégré comme un élément essentiel dans le dispositif. Il faut penser à la création de nouvelles gares, comme des éléments d'attractivité pour les entreprises.

Il est essentiel de créer un projet de territoire équitable et structurant, qui irrigue l'ensemble des territoires.

Le projet devra être exemplaire au niveau social et au niveau environnemental.

Enfin, le développement économique – c'est très important – ne se décrétant pas, bien entendu, il est important (je crois que cela a été dit au cours de la première table ronde) d'anticiper les effets de l'arrivée de la LNPN.

Aussi, l'ensemble des Chambres de Commerce de Normandie mettront en place, dès l'annonce du lancement de l'opération, un plan d'action opérationnel, afin d'informer les entreprises de Normandie et de l'extérieur, sur les opportunités d'affaires (il s'agit bien d'affaires) qui seront développées par la suite.

La promotion du territoire devra faire l'objet d'un travail spécifique et collectif entre les services de l'Etat, les collectivités, et nous-mêmes.

Ainsi, pour nous aujourd'hui, l'essentiel n'est pas de prendre position pour tel ou tel tracé, tel ou tel scénario, mais bien de promouvoir le développement du territoire, en réalisant au plus vite cette ligne nouvelle.

Merci. Excusez-moi pour les cinq minutes.

(Applaudissements.)

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci. RFF souhaite répondre à quelques questions.

Jean-Damien PONCET : C'est un éclaircissement qu'il me semble nécessaire de faire, sans délai, au sujet du scénario AB qui vient d'être évoqué.

On est en train d'observer une difficulté d'articulation entre l'exercice de responsabilité des élus, qui notamment ont préparé le dossier soumis au débat public à travers le Comité de pilotage, et l'exercice du débat public qui est d'une autre nature. Dans la mesure où RFF ne doit pas avoir de contacts directs avec les élus pendant le débat public, il peut en résulter parfois des incompréhensions.

Je voudrais insister sur le fait que le scénario AB n'est pas à ce point différent des scénarios A et B qui ont été présentés jusqu'à présent. Le scénario AB est exactement identique au scénario B pour tout ce qui concerne la desserte d'Evreux et celle de Caen. Il est plus proche du scénario A pour ce qui concerne la relation entre Caen et Rouen.

Donc, concernant les temps de parcours, pour Paris-Caen c'est 1 h 17 je crois, ce qui est tout à fait proche de ce que l'on avait pour le B.

Il peut y avoir aussi une difficulté de compréhension concernant la gare d'Evreux. Elle est identique dans le scénario AB et dans le B ; la fonction de cette gare est de trouver une sorte de compromis permettant que des trains desservent Evreux, sans pour autant devoir prendre la ligne ancienne, ce qui les amènerait dans ce cas à Caen en un temps qui deviendrait en effet très long. Mais, le sujet est exactement le même pour le AB et pour le B.

La seule différence que l'on puisse véritablement mettre en avant entre le AB et les scénarios précédents concerne la localisation de la gare de Louviers-Val-de-Reuil, sachant que par ailleurs le scénario AB présente un réel intérêt en termes d'insertion environnementale puisqu'on traverse moins de vallées qu'avec le B et par ailleurs, on épargne une forêt, ce que ne faisait pas le A.

A notre sens, la seule différence porte sur la gare de Louviers, ce qui ne devrait pas être un sujet de préoccupation majeur pour la place caennaise.

Dominique SIMON, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Puisque l'on parle du tracé AB, nous avons reçu une question sur une fiche, de Madame Françoise TRUBERT* : « *Ce tracé a été très rapidement proposé par RFF, qu'est-ce qui explique cette rapidité ? L'aviez-vous préparé par avance ? Pourquoi le présenter à la fin du débat public ? Pourquoi le coût est-il inférieur ?* ».

Jean-Damien PONCET : D'habitude on se fait féliciter quand on est réactif, mais cela arrive, cela peut créer aussi un soupçon, j'arrive à le comprendre.

Pour être tout à fait franc, nous ne sommes pas partis de zéro sur ce scénario AB puisque comme vous l'imaginez, quand on présente trois scénarios au débat public, on n'en a pas

étudié véritablement trois seulement, on a tâonné, on a fait des recherches. Par exemple, les inventaires environnementaux étaient disponibles sur l'ensemble de l'aire d'étude et pas seulement sur les options de passage que nous avons présentées au débat.

On n'avait pas défini le scénario AB complètement, mais il n'était pas apparu dès l'origine parce qu'il ne permettait pas d'avoir une gare dans « l'aire urbaine » (je ne connais pas le terme administratif exact) de Louviers - Val-de-Reuil. C'est le problème que je viens de soulever en expliquant que le AB ne permet pas de desservir ce secteur aussi bien que nous l'aurions souhaité. On se retrouve avec une gare à la campagne ; mais dans le B nous n'avons pas réussi à faire une gare tout à fait convaincante pour Louviers - Val-de-Reuil puisque la gare qui aurait été bien placée se trouvait sur un viaduc et coûtait 200 millions d'euros.

Donc, dans les scénarios A et B nous pouvions bien desservir Val-de-Reuil, mais pour un coût excessivement élevé, donc dans le dossier du Maître d'ouvrage nous avons proposé une implantation un peu moins bonne du point de vue des correspondances et des accès multimodaux ; et dans le scénario AB c'est encore un peu différent, un peu plus éloigné.

Le scénario AB est moins cher parce que l'on traverse trois vallées au lieu de cinq, c'est essentiellement cela.

Philippe me souffle quelque chose... Oui, c'est aussi parce que l'on a jugé que le temps de parcours Paris-Caen étant tout à fait proche de celui du scénario B, dans lequel on pouvait ne pas créer la section Bernay-Lisieux puisqu'on atteignait l'objectif de temps de parcours sans créer cette liaison-là. Le scénario AB étant tout à fait proche à une ou deux minutes près du scénario B pour Paris-Caen, nous avons pensé pouvoir se dispenser de la section Bernay-Lisieux.

Cela explique pourquoi le scénario AB est moins cher que les deux autres, j'espère que c'est à peu près clair pour tout le monde.

Que ce soit dans le B, le AB, ou le A d'ailleurs, il y a une partie de ligne nouvelle dans le territoire de la Basse-Normandie : en gros, la section Lisieux-Mézidon.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci de vos explications sur ce nouveau scénario AB. Je dirais même qu'il y avait d'autres scénarios, en particulier celui de ne rien faire.

Y a-t-il d'autres questions ? Madame BARBIER.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement : Merci. Il y aurait énormément à dire, je vais sérier. Le problème est en effet que l'on peut difficilement séparer les thèmes. Là, on a parlé de projet économique, la réalité est que si l'on ne parle pas de ce projet on ne peut pas comprendre ce vers quoi on nous mène.

Je dois dire que certaines interventions, en particulier celle de Madame DUTARTE, m'ont fortement fait penser à ces prestations de grands experts économiques dont on se demande s'ils ont réalisé qu'un certain 15 septembre 2008 est passé par là et qui, mois après mois, continuent à exposer leurs grilles d'analyses et leurs préconisations, dont il apparaît de plus en plus nettement que cela nous emmène dans le mur.

Je voudrais que l'on réalise tout d'abord quelque chose qui a été pratiquement absent : l'échelle de temps. Ce projet, s'il voit le jour, devrait demander 10 ou 12 ans pour être réalisé, dans une période où des changements majeurs s'accélèrent.

Il devrait également être adapté à plusieurs décennies. Il me semblait – on sort de Durban – que la réflexion amenait à se dire qu'un des problèmes majeurs va être celui d'une autre

utilisation des ressources, qu'elles soient énergétiques, minérales, agricoles, foncières, et financières.

Donc, on doit absolument intégrer comme facteur de renouvellement quelque chose qui doit être : comment être plus intelligents dans l'utilisation de toutes nos ressources et quel développement économique basé là-dessus, plutôt que sur l'aire du gaspillage où nous sommes encore ? En particulier, hyper-déplacements automobiles, hyper-polarisation dont j'espère que l'on va revenir et non considérer qu'il faut l'accentuer encore, comme on l'a entendu tout à l'heure ; et développement des territoires plus à partir de leurs ressources qu'à partir de ce que l'on fait venir de pays de plus en plus soucieux de garder pour eux ces ressources.

Tout est à repenser, et cela semble largement absent, pas complètement absent mais largement absent.

Il me semble que l'accent doit être mis sur le fait d'avoir un système ferroviaire souple, susceptible de s'adapter à des évolutions que l'on ne peut pas toutes mesurer, largement articulé sur le portuaire. On en a parlé mais on ne l'intégrera pas ; cela ne doit pas être simplement une énorme entrée de plein de containers, mais une articulation avec les différents ports, vers le reste du territoire et les autres territoires européens, pour quelque chose d'autre qu'une arrivée massive de choses fabriquées ailleurs.

Tout cela est laissé de côté et on a entendu encore tout à l'heure qu'il fallait se baser essentiellement sur la logistique. Il faut sortir de ce schéma-là !

Je ne pense pas que l'on puisse avoir vraiment une réflexion qui s'appelle « aménagement du territoire » à partir de ce que l'on a entendu tout à l'heure. Je voudrais que dans les autres réunions, on revienne là-dessus. Nous avons demandé des alternatives, il y en aura le 23 janvier, d'après ce que j'ai compris.

Egalement sur le plan du transport de fret, toute une série de choses ont été laissées de côté ; je pense à la desserte ferroviaire du port de Rouen, à l'articulation sur fluviomaritime entre autres, comme si seul l'aspect ferroviaire allait être pris en compte.

De même, l'hyper-mobilité : je pense que si l'on arrive à redensifier les centres-villes, à repenser l'urbanisme autrement, cela se présentera différemment.

De toute façon, la contrainte de la cherté de l'énergie va arriver beaucoup plus rapidement que les équations économiques sur lesquelles on se base, qui sont déjà en voie d'être obsolètes.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci, Madame BARBIER.

François PINCEMAILLE, Bretteville-sur-Odon : Bonsoir, je voudrais rassurer Monsieur DURON, s'il manque une ou deux minutes il suffit de remplacer les aiguilles d'entrée de la gare de Caen et on retrouvera 1 h 15 dans le scénario AB, ce n'est pas un problème.

Si j'étais un habitant d'Elbeuf, je serais très intéressé d'apprendre que le scénario AB donne l'éventualité d'une gare qui se situerait entre Louviers et Elbeuf.

Je voudrais savoir si les habitants, les élus d'Elbeuf, ont été interrogés, lorsque le scénario LNPN a été entrevu, et connaître leur réaction sur cette éventualité de gare entre Louviers et Elbeuf.

Comment les habitants de Louviers voient-ils cette gare entre Louviers et Elbeuf, en pleine campagne ? A-t-on une idée de la réaction des élus ?

Pierre-Gérard MERLETTE : Le Maire de Louviers était présent à la réunion de Louviers - Val-de-Reuil ; il a d'ailleurs élevé le débat. Je ne sais pas s'il y avait des représentants d'Elbeuf, mais le débat public est ouvert.

François PINCEMAILLE : Mais justement, il faudrait savoir s'ils veulent ou non de cette gare, il y a quand même des millions...

Pierre-Gérard MERLETTE : C'est à eux de se manifester.

François PINCEMAILLE : Tout à fait. J'espère qu'ils le feront. Merci.

Jacques BELIN, Président des Offices du Tourisme de Normandie : Bonsoir, je voudrais intervenir pour le compte du tourisme.

Le tourisme, c'est 6,5 % du PIB français et cette activité est extrêmement créatrice d'emplois, c'est une activité économique qui n'est pas délocalisable, mais qui est concurrentielle : les pays sont concurrents entre eux, les destinations sont concurrentes entre elles, et les régions sont extrêmement concurrentes entre elles.

Au cours des années, la Normandie a oscillé entre la huitième et la dixième place pour toutes les formes de séjours confondus. Elle est enfin revenue à la huitième place, s'agissant de l'ensemble des séjours (courts et longs), elle est désormais la quatrième région française pour les courts séjours.

Pour nous, cette ligne nouvelle est une opportunité tout à fait exceptionnelle pour nous permettre de développer notre économie touristique au travers des points forts qui ont été présentés tout à l'heure, un peu rapidement. On peut parler de Rouen, du Havre, de la Côte d'Albâtre, de Lisieux qui a été relativement peu évoquée et qui est la deuxième ville de pèlerinage en France, de la ville de Caen, des plages du Débarquement, de la Cité de la Mer, du Mont Saint-Michel, etc.

Il y a un deuxième volet du tourisme : le tourisme d'affaires ; 10 % des touristes sont des touristes dans le cadre d'affaires, mais ils représentent 30 % du chiffre d'affaires du tourisme. C'est donc aussi un élément tout à fait essentiel. Au moins quatre villes en Normandie sont très concernées par le développement du tourisme d'affaires : la ville de Caen, déjà ; la ville du Havre et la ville de Rouen, qui ont chacune un projet de développement de Centre de congrès, et la ville de Deauville.

Donc, un équilibre entre le tourisme de loisirs et le tourisme d'affaires est un facteur de développement économique tout à fait extraordinaire, et seule l'amélioration de notre réseau ferré, au travers de cette ligne nouvelle, nous permettra véritablement de nous différencier et de marquer des points par rapport à nos régions concurrentes.

De notre point de vue, acteurs du tourisme, cet investissement est tout à fait fondamental.

(Applaudissements.)

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Philippe DEISS, Directeur Général du Port de Rouen : Bonsoir, on a beaucoup évoqué les ports ce soir ; je voudrais remercier la qualité des interventions de notre deuxième table ronde, je voudrais rebondir sur les propos de Madame BARBIER qui m'a finalement aimablement assuré la transition.

Vous le disiez, Madame DUTARTE, depuis Paris, Rouen et Le Havre c'est à peu près la même chose ; depuis Shanghai, en effet, Rouen, Le Havre ou Paris, cela n'a pas beaucoup de signification et c'est ce sur quoi nous travaillons.

Monsieur, vous avez souligné que les ports devaient être un peu plus coordonnés, c'est ce que nous essayons de faire ; les ports de Rouen, de Paris et du Havre mis en ensemble... Pas seulement Le Havre, je crois que Monsieur qui est géographe a dit que Le Havre était le cinquième port européen, Dieu vous entende, pas encore ! Pour autant, les ports de Paris plus Rouen plus Le Havre, avec 130 millions de tonnes, ce serait en effet dans cette cohésion-là le cinquième port européen, et surtout un port qui compterait au niveau mondial et qui – excusez-moi Madame, excusez-moi Monsieur – ne serait pas seulement un port de conteneurs, mais également un port d'exportation, de céréales notamment, un port d'importation de produits pétroliers (ce sont la majorité de nos trafics). C'est grâce à cela que vous avez tous pu venir aujourd'hui, que ce soit en train, en mobylette ou en voiture. C'est aussi grâce à cela que vous pousserez votre tondeuse cet été. Les ports de Paris, Rouen et Le Havre – surtout Rouen et Le Havre – sont les premiers importateurs au niveau national de l'ensemble des hydrocarbures.

Au-delà, bien sûr, les ports normands associés : Cherbourg, Caen, Ouistreham, Dieppe, constituent avec nous un complexe portuaire qui fait, vous le disiez Madame, l'excellence nationale.

La bataille des ports (cette phrase reviendra souvent) se gagne dans leurs dessertes. Nos dessertes aujourd'hui, malheureusement peut-être, c'est d'abord le camion.

Effectivement, nous avons tous besoin du camion et comme disait une publicité lorsque j'étais jeune : « Si vous l'avez, c'est qu'un camion vous l'a amené ». Nous ne remplacerons jamais le camion, nous en avons besoin. Pour autant, nous avons besoin de nous affranchir du camion en longue distance. Le fluvial est là, l'ouverture prochaine, je l'espère, du canal Seine-Nord-Europe, nous ouvrira justement les portes de l'Europe, le fluvial est un mode qui se développe énormément.

Je prends l'exemple du port de Rouen : nous n'avions aucun conteneur sur le fleuve en 2004, nous en avons 75.000 cette année. Par contre, le ferroviaire se casse la figure, excusez-moi de le dire aussi crûment : 6 millions de tonnes en 1999 pour le seul port de Rouen, 2,5 millions de tonnes en 2010. La place laissée libre a été prise par le voyageur.

Donc, oui, nous avons besoin de la LNPN ; oui, oui et encore oui, mais pas pour le voyageur, excusez-moi, je regarde midi à ma porte, c'est pour libérer de la capacité fret sur le réseau historique. C'est pour nous, ports, le premier et le plus important avantage qu'apporterait la réalisation de la LNPN. Il nous faut la LNPN pour libérer de la capacité fret.

Il nous faut la LNPN également pour nous ouvrir vers la Beauce, Rouen-Evreux-Dreux-Chartre, un jour peut-être, et plus sûrement demain, Rouen-Lisieux-Le Mans.

Il nous faut la LNPN pour renforcer cet effet de réseau, cette cohésion portuaire des ports normands, du système portuaire normand, et il nous faut une LNPN qui soit conçue et, Monsieur le disait, conçue aussi en pensant au fret, notamment dans la conception de ses gares.

Je m'arrête, j'ai dépassé mes trois minutes, j'y reviendrai lors des prochaines réunions. Merci.

(Applaudissements.)

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci, Monsieur.

Madeleine BROCARD, Universitaire : Bonsoir, j'interviens au nom du collectif des 12 Géographes universitaires normands qui ont pensé qu'il était temps d'intervenir dans ce débat contre la tradition d'individualisme, de chacun pour soi, qui a longtemps dominé en Normandie depuis 30 ans et qui fait que cette région régresse par rapport à l'ensemble européen.

Nous souhaitons que ce débat sur la ligne nouvelle constitue une rupture dans la façon dont les collectivités et la population en Normandie peuvent intervenir par rapport à l'Ile-de-France, en relation avec l'Ile-de-France.

Donc, nous ne souhaitons ni le scénario A, ni le scénario B, ni le scénario AB, parce qu'ils sont dans la tradition d'une relation de chaque ville à l'Ile-de-France.

Nous souhaitons au contraire affirmer que les villes normandes ont à avoir des relations entre elles et que seul le scénario C permet ces relations, à condition de bien y relier aussi les autres villes normandes.

Nous sommes donc opposés à cette vision qui reste la même : Paris et chacune des villes de Normandie.

Si cette ligne nouvelle se fait, dans la longue durée, bien au-delà de 10 ans pour ce qui est au-delà de Mantes, nous posons une question : une proposition peut-elle être faite dans le cadre de la Commission Nationale du Débat Public, pour que ce débat dure au-delà de ce débat public ? Nous souhaiterions qu'une structure soit mise en place, notamment pour y associer les populations.

Il est normal que les Chambres de Commerce, les élus, les industriels, soient capables de se mobiliser dans le cadre de ce débat public ; ce n'est pas le cas de la population dans son ensemble.

Par exemple, une association s'est créée, pour les relations plus fortes entre les villes normandes, alors que les élus ont fait cesser cette relation.

Donc, est-ce possible, compte tenu de la durée, le choix d'un scénario (je parle bien d'un scénario au-delà de Mantes) que ce choix qui de toute façon n'aboutira pas dans les 15 années qui viennent... ? Pour ne pas revenir sur ce qui s'est passé : on a abandonné en 1990, on a abandonné en l'an 2000, la ligne nouvelle vers la Normandie, donc pour qu'il ne se passe pas cela et pour que les populations soient impliquées, nous souhaitons trouver une solution relativement institutionnelle pour que les débats se poursuivent.

Pierre-Gérard MERLETTE : Madame, de par la loi, le débat public dure 4 mois, mais à partir du moment où le Maître d'ouvrage aura donné sa décision – il ne la donnera pas sur un scénario, ce sera : « je fais », ou « je ne fais pas », ou « je fais avec des modifications » – il y aura une concertation permanente et cela, avec un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public.

Donc, la concertation va continuer, pratiquement jusqu'au moment où il y aura l'enquête publique ; donc vous voyez qu'il y a encore du temps. Vous pourrez intervenir et le public pourra intervenir à ce moment-là.

Olivier GUÉRIN : Je voudrais ajouter que pour avoir assisté à un certain nombre de réunions, je n'ai pas cette vision si pessimiste sur la participation du public. Nos réunions ont été suivies, on a indiqué 4 000 personnes. Je me souviens d'une réunion à Lisieux où je pense qu'il n'y avait pas beaucoup d'universitaires et il y avait plus de 500 personnes. Il y a aussi les interventions sur Internet, donc je pense que le public, institutionnel mais aussi les simples

usagers, mais aussi les gens concernés directement ou indirectement par ce projet, ont pu participer à des réunions et s'exprimer quand ils le souhaitaient.

Je redis après Pierre-Gérard MERLETTE que dans cette concertation il y a le temps du débat public, préalable à la décision, et le temps de la concertation qui se poursuit au-delà du débat public.

Jean-Baptiste GASTINNE, Adjoint au Maire du Havre et Conseiller Régional de Haute-Normandie : Je voudrais remercier le Directeur du port de Rouen pour ses propos pleins de bon sens.

Je ne perçois pas les propositions de Madame BARBIER, qui sont des propositions de repli sur soi, de recroquevillement sur soi-même, comme des solutions d'avenir, pour ce qui me concerne.

Je voudrais aussi remercier la Commission Particulière du Débat Public d'avoir organisé cette réunion. Elle a été critiquée et je crois qu'elle est très intéressante ; sa thématique, l'aménagement du territoire, me paraît totalement justifiée.

Ce projet de LNPN me paraît assez innovant à bien des égards mais en particulier, vous l'avez mis en évidence, par son échelle finalement assez ramassée par rapport à ce que l'on a pu faire jusqu'ici en France. Cette échelle ramassée nous oblige à aller chercher un effet de cohérence territoriale, un effet d'intelligence territoriale en quelque sorte. Il me semble que vous l'avez montré, cette cohérence est dans cette situation particulière entre Paris et la mer – cela a été dit à plusieurs reprises. Cette situation particulière présente un risque, il ne faut pas le négliger : la proximité de Paris présente le risque de transformer certaines de nos villes, plutôt les plus proches, par exemple Evreux, Rouen, en villes-dortoirs de Paris.

Mais, nous avons déjà ce risque d'une certaine manière, nous subissons déjà aujourd'hui la proximité de Paris. Nous en avons bénéficié dans les années 60/70, au moment de la désindustrialisation, mais aujourd'hui nous avons un espace productif, à faible valeur ajoutée, nous avons de la désindustrialisation, du chômage, et nous subissons en quelque sorte la proximité de Paris.

Ce projet suscite l'espoir formidable d'avoir une nouvelle articulation avec Paris, et je crois que cet espoir réside dans le fait que Paris a besoin de nous, c'est aussi simple que cela ; Paris a désormais besoin de nous si elle veut rivaliser dans la compétition internationale avec les autres villes mondiales que sont New York, Londres, Tokyo, peut-être Shanghai demain ; mais aussi pour rivaliser avec toutes les villes qui ne sont pas des villes ayant une façade maritime, mais qui ont des projets très importants de relations, de connexions avec leur façade maritime, c'est Pékin en Chine, c'est Londres plus près de nous.

Donc, ce sont les projets de Paris qui nous intéressent plus particulièrement ici.

Je crois que la Ligne Nouvelle Paris-Normandie doit permettre à Paris d'essaimer des activités tertiaires supérieures, en particulier, dans une perspective de codéveloppement entre la région Ile-de-France et la Normandie, et notre territoire dans sa cohérence doit préparer sa mutation en s'appuyant sur ses points forts et sur ses perspectives.

C'est l'économie maritime, portuaire et logistique, avec l'espoir d'une logistique plus intelligente, à plus haute valeur ajoutée, c'est les énergies et en particulier les énergies nouvelles, c'est l'économie circulaire, le tourisme, le loisir, la qualité de vie. On a des atouts à faire valoir, et je crois que tous ces projets de développement de territoire ne pourront se faire avec le handicap très lourd qui est pour nos régions l'absence d'une ligne nouvelle qui doit permettre de redessiner un réseau performant.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Joël BRUNEAU, Conseiller Régional et Président du Groupe UMP au Conseil Régional de Basse-Normandie : Deux remarques avant ma question.

D'abord, sur le scénario AB : ce scénario est récent et je n'en connais pas tous les tenants et aboutissants. Une remarque cependant ; à un moment ou un autre, on ne pourra pas dissocier la clé de financement et la participation de chacune des entités, qu'il s'agisse des Régions ou des autres collectivités, des travaux qui seront réalisés sur chacun des territoires. Je pense que le moment venu, cette remarque aura son importance.

Le deuxième point : concernant les flux, vous avez bien montré, notamment au travers de cette table ronde, à quel point l'économie moderne est basée sur les flux et le dynamisme des territoires, tenant finalement en grande partie à leur capacité à s'inscrire dans ces flux aussi variés que vous les avez décrits.

Je n'ai pas la prétention de prédire l'avenir, je me permettrai simplement de me référer à ce qui s'est passé avant nous. L'histoire démontre que, qu'il s'agisse de la route de la soie ou des villes hanséatiques, chaque fois que l'on a mis des territoires en situation d'être au centre des échanges (des échanges d'hommes, de marchandises), ces territoires-là ont progressé.

Donc, mettre la Normandie au centre d'un réseau de flux mondialisé est évidemment le sujet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et le sujet de notre avenir à tous, quoi que l'on puisse en dire.

J'en arrive à ma question.

Vous l'avez bien expliqué aussi, l'aménagement du territoire ne peut plus se concevoir comme on l'avait fait jusqu'ici : lorsqu'on appréhendait le positionnement de la Normandie à proximité notamment de Paris – c'est d'ailleurs un peu trop le cas quand on parle du projet qui nous occupe ce soir – on se pose d'abord la question de savoir, quand on est normand : « qu'est-ce que Paris va m'apporter ? ». J'ai ma propre réponse mais je voulais la confronter avec la vôtre éventuellement, et avec celles de toutes les parties prenantes du projet.

Finalement, aujourd'hui, compte tenu de ce que vous avez expliqué, la nécessité de bâtir un projet territorial normand démontre à quel point la Normandie est essentielle à la réussite du Grand Paris et du projet d'intérêt national de faire en sorte que Paris (et l'agglomération) soit demain une ville-monde et qu'elle échappe au funeste destin de certaines villes qui sont devenues des villes-musées.

L'enjeu pour nous, Normands, n'est-il pas dès aujourd'hui et dans un sens d'anticipation (parfois on sait trop peu faire, je rejoins les géographes qui se sont exprimés tout à l'heure), et avec une obligation que nous nous donnerions, ce qui demande parfois un peu de courage, de faire de vrais choix pour identifier nos vrais atouts et les faire valoir dans le cadre de ce projet territorial ?

Nous avons des atouts, nous n'avons pas que des atouts non plus, mais n'est-il pas temps, dans l'élaboration du projet territorial, qui doit donc soutenir le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, d'identifier nos atouts et de mettre les moyens qui sont les nôtres sur ceux-là, pour justement les faire valoir comme autant de chances de faire réussir l'ensemble du projet ? Donc, faire réussir ce projet d'intérêt national, et en même temps nous rendre service à nous-mêmes ?

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Olivier GUÉRIN : Il est déjà un peu tard donc je vous demande, si vous voulez bien, d'essayer d'abrèger vos interventions pour que nous puissions prendre celles de tous ceux qui lèvent la main.

Un intervenant : Je vous rassure, ce sera court. Je ne vais pas parler de l'importance que représente le fret, cela a été très bien dit par Philippe DEISS, le Président du Directoire du port de Rouen ; je ne parlerai que des passagers, qui votent – chacun sait que les kilos de marchandises ne votent pas.

Depuis toujours, pour être attractif, un territoire doit disposer d'une bonne accessibilité. Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie doit permettre aux entreprises normandes de disposer d'un nouvel avantage compétitif, avec la réduction des temps de parcours, la fiabilité, et le confort assuré aux usagers.

Ce projet va leur permettre de renforcer leur présence en Ile-de-France, avec la réduction des temps de trajet à Paris. Nos entreprises trouveront avec ce projet de nouvelles voies de développement de nature à leur permettre de jouer pleinement leur rôle dans l'aménagement du territoire normand.

L'aménagement du territoire, c'est également permettre aux chefs d'entreprise et à leurs collaborateurs d'utiliser le transport ferroviaire pour leurs déplacements. Les premiers usagers seront en effet les personnels des entreprises déjà installés à Caen, à Rouen et au Havre, et contraints d'utiliser la route pour aller d'un site à l'autre aujourd'hui. Le scénario retenu doit donc assurer des temps d'accès les plus courts, pour cette raison.

Les acteurs économiques rouennais ont ainsi décidé de prendre clairement position en faveur du scénario AB, qui représente le meilleur compromis en temps d'accès aux principales villes normandes.

Merci.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Gabriel POIFOULOT, Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise : Bonsoir, je vous prie d'abord d'excuser le Président, Dominique LEFEBVRE, qui a malheureusement été retenu à Cergy ce soir et qui m'a donc chargé de porter son message.

Cergy-Pontoise a eu l'occasion de défendre fermement la LNPN dans le débat public, que ce soit à travers son cahier d'acteur, et celui qui vient d'être publié, de l'association des collectivités locales de la confluence Seine-Oise. Au-delà de ce soutien général qui doit être réitéré, Cergy-Pontoise et la confluence Seine-Oise voulaient apporter ce soir un triple-message en matière d'aménagement du territoire.

Le premier message, c'est rappeler la dimension stratégique de ce territoire de la confluence Seine-Oise, qui tient tout d'abord à sa géographie très avantageuse. En effet, la confluence Seine-Oise est à l'articulation du Grand Paris et de l'Axe Seine. Je sais que Monsieur le Commissaire Général, Antoine RUFENACHT, a bien aimé le terme de « rotule » entre la Vallée de la Seine et le Grand Paris. Cette position a notamment justifié son inscription parmi les 10 pôles stratégiques du Grand Paris et géographiquement aussi, ce territoire est au croisement de l'axe dense Paris-Le Havre et d'ouvertures sur le Nord de l'Europe et ses canaux.

La confluence Seine-Oise n'est pas seulement une potentialité, c'est une réalité existante, c'est d'ores et déjà le quatrième pôle de l'Axe Seine : 350 000 habitants, 150 000 emplois, et des filières économiques d'avenir, qui seront détaillées jeudi à la réunion de Rouen.

Le deuxième message est qu'il n'y aura pas de politique d'aménagement efficace de l'axe de la Seine si l'on ne pense pas dès maintenant à faire converger les projets d'infrastructures qui concernent l'Axe Seine. Je rappelle rapidement ces projets :

- Le Canal Seine-Nord-Europe, à partir de 2017, qui connectera l'Axe Seine aux grands canaux du nord ;
- Le Grand Port de Seine-Métropole à Achères, qui permettra de contribuer à la recomposition du système portuaire normand ;
- Enfin, le projet LNPN.

Un véritable système est donc en train de se former dans le secteur de la confluence. Je sais que les agences d'urbanisme ont travaillé sur cette question. Ce système est également porteur d'inter-modalités.

La question que souhaitent poser Cergy-Pontoise et la Confluence Seine-Oise est : peut-on vraiment envisager que toutes ces infrastructures ne communiquent pas entre elles ? Le risque est le scénario direct Paris-Mantes, qui ferait que ces infrastructures – avec un coût de 10 à 15 milliards pour la LNPN, 4 milliards pour le Canal Seine-Nord, des centaines de millions d'euros pour le port d'Achères – ne communiquent pas entre elles, ce qui serait absolument un non-sens économique.

Deux conclusions de ces considérations : la gare LNPN est absolument indispensable et la politique d'aménagement du territoire, comme l'a dit un des intervenants, demande de la cohérence et la prise en compte du temps long dans sa conduite.

Le troisième message est que la LNPN porte un nouveau modèle de transport ferroviaire, et que la gare Confluence répond parfaitement à ce modèle. Le débat public l'a encore montré ce soir, la LNPN n'est pas une LGV traditionnelle ; il convient d'en tirer les conséquences quant à son ambition de développer les liaisons de pôle à pôle.

C'est la vocation notamment de la gare Confluence d'assurer un maillage fin du territoire, ce qui n'est pas du tout compatible avec le scénario Paris-Mantes direct. Ce scénario aurait d'autant moins de sens que la gare Confluence ne fait pas perdre de temps aux Normands pour relier Paris, et vice-versa.

Je conclurai en disant que la confluence Seine-Oise associée au pôle d'échanges multimodal qui est prévu dans notre cahier d'acteur, est un très bon vecteur d'aménagement du territoire, puisque cela complète efficacement le réseau du Grand Paris express, en développant les liaisons transversales et en reliant les pôles franciliens de développement entre eux.

Je vous remercie.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Michel CHAMPREDON, Maire d'Evreux : Je souhaiterais d'abord porter le témoignage de l'enthousiasme qu'a suscité ce projet dans le département de l'Eure, parce que très vite nous nous sommes mobilisés et nous n'avons pas vu la LNPN uniquement comme un moyen de repenser la liaison avec la capitale – d'ailleurs, en soi c'est déjà un beau sujet, ce n'est pas un sujet déshonorant de repenser la liaison avec notre capitale – mais du point de vue du département de l'Eure et sa localisation sur la carte, nous l'avons ressenti comme une nouvelle capacité à fusionner entre l'Ile-de-France, la Haute-Normandie et la Basse-

Normandie, puisque lorsqu'on regarde une carte, on voit bien que le département de l'Eure, et notamment Evreux, se situent un peu à la jonction de ces trois régions.

Donc, cette possibilité de bien faire fusionner les régions et les territoires avec cette LNPN, a suscité une vraie mobilisation dans le département de l'Eure : les institutions, les chefs d'entreprises, un certain nombre d'acteurs associatifs qui tous, ou presque tous, se sont portés sur le scénario B quand il n'y avait que les A, B et C.

Depuis huit jours il y a le AB, donc chacun revisite un peu sa position. Si l'on est d'Evreux, on voit plutôt AB d'un bon œil ; de Val-de-Reuil - Louviers, d'un œil un peu moins bon ; et le département de l'Eure est un peu sceptique. Chacun se positionnera. Il est vrai que le scénario AB a un peu fissuré l'unanimité qui avait eu lieu autour du scénario B jusqu'à la semaine dernière.

Ensuite, je crois qu'il faut éviter dans le débat les oppositions ou les fausses oppositions. Par exemple, sur la question du foncier et de la protection de l'environnement, oui, bien sûr, une ligne comme celle-là ponctionne du foncier, des terres agricoles, on ne va pas cacher la vérité.

Il faut faire attention à la disparition des terres agricoles. Commençons par limiter les lotissements individuels, je pense que c'est cela surtout qui consomme les terres agricoles. Mais, en tout état de cause, une ligne SNCF consommera beaucoup moins de foncier et de foncier agricole que les déviations, les autoroutes et les axes routiers, qu'il faudrait de toute façon développer compte tenu de l'augmentation du trafic, notamment des camions.

On est dans une société de la mobilité « puissance + », donc il vaut mieux à un moment donné assurer les déplacements par voie SNCF (c'est un lieu commun de le dire) que par la route.

Deuxièmement, ne pas opposer la nécessité d'entretenir et d'avoir un réseau souple des lignes habituelles que nous avons et des lignes secondaires, par rapport à une LGV qui répond à d'autres projets stratégiques d'aménagement du territoire. Les deux nécessités se complètent et ne s'opposent pas.

Je terminerai par la question du financement. On entend souvent dans les débats que ce projet risque de consommer tous les crédits, limitant ainsi la capacité d'entretien du réseau ordinaire : oui et non.

Bien sûr, il faut faire attention à ce que le réseau quotidien soit entretenu et performant pour répondre aux usagers d'aujourd'hui ; se projeter à 12 ou 15 ans pour la réalisation d'une voie comme la LNPN, c'est aussi mobiliser des partenaires financiers que l'on n'arriverait pas à mobiliser sur le réseau ordinaire.

Prenons un exemple pour ceux qui sont dans le domaine de la politique de la Ville : parfois on a beaucoup plus de facilités à mobiliser des crédits pour démolir quelques immeubles, reconfigurer les quartiers, rebâtir des parties de villes, mobiliser des dizaines de millions d'euros pour cela, que pour refaire le trottoir, parce que c'est sur le budget communal, et la commune n'en a pas les moyens.

Donc, en fonction de la nature des projets, on ne sollicite pas du tout les mêmes financeurs, ce ne sont pas les mêmes montages financiers ; donc opposer les grandes sommes aux sommes qui paraissent plus petites, n'est pas une opposition pertinente.

Voilà ce que je souhaitais vous faire partager.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Jacques SÉBALD, Hérouville-Saint-Clair : Il y a un public institutionnel et un public d'usagers. Je suis un usager et j'interviens pour dire à titre personnel que j'ai vécu 30 ans de ma vie à Paris, et les 40 années suivantes dans l'agglomération de Caen, donc je suis normand et parisien.

Contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, je pense qu'il y a une importance d'une liaison entre la Basse-Normandie et Paris, pour des raisons qui ont été très bien exposées, avec des cartes excellentes, que Monsieur a produites. J'ouvre une parenthèse : serait-il possible d'avoir ces cartes dans un dossier quelconque ?

Quand je suis arrivé à Caen il y a 40 ans, la région était littéralement enclavée, par la route et par le chemin de fer. Il n'y avait que des tronçons d'autoroute pour aller de Paris à Caen, l'autoroute A88 n'existait évidemment pas, l'A84 non plus, maintenant il y a ces autoroutes, mais cela reste enclavé du point de vue du chemin de fer.

Philippe DURON pourrait dire à quel moment les TurboTRAIN sont sortis, alors on mettait déjà 2 heures pour aller de Caen à Paris. Actuellement on met avec les trains les plus rapides 1 h 45 et avec les moins rapides, 2 h 15. C'était le cas des TurboTRAIN, donc, il y a 40 ans.

Cette région continue à être enclavée du point de vue du chemin de fer, et pour toutes ces raisons je suis pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

(Applaudissements.)

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci, Monsieur.

Olivier GUÉRIN : Les présentations qui ont été faites seront sur le site de la Commission du Débat Public et pourront donc être consultées ultérieurement.

Corinne FERET, Vice-présidente du Conseil Régional de Basse-Normandie, Première Adjointe de la Ville de Caen : Bonsoir, je suis également usagère du train en région, et vers Paris en particulier.

Je voudrais dire en quelques mots l'intérêt d'une telle ligne pour le territoire régional, pour le territoire de Basse-Normandie, notamment dans le domaine de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Vous l'avez souligné, Madame, et je partage complètement l'idée et en tout cas le projet que nous pourrions avoir avec ligne nouvelle de renforcer notamment les partenariats scientifiques avec Rouen et avec Le Havre, tout cela en cohérence avec la création du PRES. On est là complètement dans la cohérence du projet territorial, du projet scientifique et universitaire. Rapprocher la Basse-Normandie, et Caen en particulier, qui est un véritable pôle de Recherche, avec Saclay et La Défense ; on est là vraiment dans un intérêt supérieur, si je peux me permettre de dire les choses ainsi.

Quand on parle d'aménagement du territoire, précisément, je voudrais dire aussi que l'enjeu est essentiel pour la Basse-Normandie ; notamment quand on travaille et on veille à un équilibre du territoire, on veille à un renforcement des liaisons avec les villes moyennes, c'est un véritable maillage du territoire – cela a été évoqué tout à l'heure.

La Région Basse-Normandie a adopté un Plan Rail 2020 qui s'inscrit pleinement dans ce que vous avez rappelé : la cohérence de territoires, de projets de territoires.

Ce Plan Rail 2020 est axé autour de trois points essentiels :

- Moderniser les TER, on est dans votre cœur de métier et votre cœur de compétence ; la modernisation des TER participe aussi de la modernisation du matériel roulant ;

- Anticiper les besoins de demain en développant les dessertes (aujourd'hui même nous avons inauguré le troisième aller-retour Caen-Rennes) ; là aussi on est dans notre cœur de compétence ;
- La volonté de désenclaver la Basse-Normandie ; le lien est direct avec la LNPN, demain, cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie va « enrichir » le TER en acheminant les usagers vers cette ligne.

Donc, on voit le lien essentiel qu'il y aura demain entre les TER, la politique de la Région, la volonté de la Région, sa compétence en matière de TER et donc pour préserver ce réseau en Basse-Normandie en particulier, et ce projet d'avenir qu'est la LNPN.

Aujourd'hui, nous anticipons et demain, nous serons prêts pour l'arrivée de cette ligne nouvelle.

(Applaudissements.)

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci. Je ne vois plus de bras se lever, l'heure tourne. Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre participation, de vos remarques.

Messieurs les intervenants, soyez félicités, vous nous avez donné énormément de matériaux, il faut les digérer maintenant.

(Fin à 22 h 40).