

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

« ATELIER EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE »

Rouen, le 23 janvier 2012

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, Président
- Pierre-Gérard MERLETTE
- Marie-Françoise CORNIETI.

Maîtrise d'ouvrage

- Jean-Damien PONCET, Directeur du Projet LNPN à RFF
- Philippe ADAM, Mission LNPN

Intervenants

- Guillaume de TILIÈRE, Cabinet BG
- Jérôme BOURLET, Groupe Europe Ecologie Les Verts

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

INTRODUCTION

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public :
Bonsoir, je vous rappelle que cette réunion est diffusée en direct sur Internet, les internautes peuvent poser des questions à partir de leur ordinateur.

Dans la salle, si vous ne souhaitez pas être filmés, dites-le aux hôtes pour que la caméra ne se braque pas sur vous.

Nous sommes sur la toute dernière ligne droite, il y aura encore une dernière réunion à Caen, la réunion de clôture.

Ce soir, nous présentons le résultat de l'expertise complémentaire qui a été ordonnée par la Commission Nationale du Débat Public.

Je rappelle que la Commission Particulière du Débat Public, dont le président et différents membres sont présents, à la tribune et dans la salle, est indépendante et neutre ; que le débat permet de s'informer, de poser des questions, de s'exprimer. Il porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses grandes caractéristiques, et repose sur trois principes : la transparence, l'équivalence, et l'argumentation.

Après le débat, qui se clôturera le 3 février, nous publierons un compte rendu et le Président de la Commission Nationale publiera le bilan de ce débat public.

Le Maître d'ouvrage, trois mois après ces publications, rendra publique sa décision.

Notre débat a été suivi, puisqu'à ce jour il y a 6.000 participants, avant cette vingt-quatrième réunion.

Je rappelle que la réunion de clôture se tiendra à Caen la semaine prochaine.

Ces réunions sont diffusées sur Internet ; la dernière le sera aussi, bien sûr.

Internet est un lieu de débat, il y a eu près de 600 avis dans les espaces de discussion, 600 questions aussi, et à ce jour il y a eu près de 80.000 visites sur ce site Internet.

Près de 100 cahiers d'acteurs ont été publiés ; on peut encore prendre position en faisant parvenir des contributions écrites jusqu'à la clôture du débat, et poser également des questions jusqu'à ce moment.

Nous abordons donc ce soir le résultat de l'expertise complémentaire qui a été décidée, je l'ai rappelé, par la Commission Nationale du Débat Public, suite à la demande du Groupe Europe Ecologie Les Verts.

Cette expertise complémentaire portait sur :

- La nature des travaux et le chiffrage d'une modernisation de la ligne Rouen-Le Havre et Rouen-Caen, permettant une vitesse de 200- 220 km/h ;
- Le chiffrage des shunts du Plan Bussereau qui avaient été proposés aux usagers sur la ligne Mantes-Caen ;
- Le chiffrage d'un projet alternatif de type TER rapide entre Caen, Rouen et Le Havre.

Par contre, cette expertise complémentaire ne portait ni sur la section d'une ligne nouvelle entre Paris et Mantes-la-Jolie, ni sur le projet de gare nouvelle à Rouen ; ces projets n'étant pas discutés, par la demande qui avait été présentée.

Cette étude a été confiée au Cabinet BG. Je vais laisser la parole à Guillaume de TILIÈRE, qui est responsable du Pôle Transport dans ce cabinet et qui va présenter cette expertise complémentaire.

Je vous donne quelques indications sur l'organisation de la soirée ensuite. Cette expertise est bien sûr assez technique, peut-être que certains voudront des précisions, donc nous aurons un court temps de questions, éventuellement de demandes de précisions, sur cette expertise complémentaire.

Puis, Réseau Ferré de France présentera son analyse.

Le Groupe Europe Ecologie Les Verts, qui est à l'origine de cette expertise, présentera son analyse, avant que le débat ne soit ouvert dans la salle.

Monsieur de TILIÈRE, je vous laisse la parole.

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE

Guillaume de TILIÈRE, Cabinet BG : Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Je vais vous présenter les résultats de l'expertise que nous avons faite sur le scénario alternatif à la LNPN.

La présentation est structurée de la sorte :

Je ferai d'abord rapidement une petite introduction pour bien cadrer le sujet et la thématique, pour que les choses par rapport au scénario soient très claires au niveau du contexte.

Je reprendrai un peu les objectifs de dessertes qui ont été l'hypothèse de base pour travailler sur le scénario alternatif.

Puis, je vous parlerai des hypothèses en termes d'infrastructures qui ont été prises aussi dans ce scénario.

Ensuite, je vous montrerai les résultats en termes de concepts horaires et de programmes d'investissements, qui ont été analysés durant cette expertise.

La conclusion se focalisera sur les avantages et les inconvénients dudit scénario. On fait une conclusion relativement synthétique par rapport à l'analyse que nous en avons faite, concernant tant les investissements que les horaires de temps de parcours, etc.

▪ **Introduction**

Tout d'abord, pour préciser un peu les enjeux de l'étude : ici, LNPN traite du projet de la desserte Paris-Normandie (avec les deux Normandie) et également des dessertes de Rouen, de Caen, et Rouen-Le Havre.

Il est important, concernant l'alternative au projet LNPN, de rappeler que ce projet LNPN est parti sur un objectif de temps de parcours fixé. L'objectif de performance de temps de parcours était vraiment une hypothèse de base pour le départ de projet LNPN.

Dans la demande de cette étude d'alternative, cette expertise, la question du temps de parcours a été mise au second plan, donc on n'a plus cette « contrainte », ce n'est plus un paramètre venant en donnée d'entrée. Par contre, pour l'alternative on se base vraiment sur le développement du réseau classique, avec des hypothèses infrastructurelles, par exemple, comme le citait Monsieur GUÉRIN, sur les shunts Bussereau.

Donc, en termes de temps de parcours c'est un projet moins ambitieux, mais qui vise à développer l'offre TER et à avoir une maximisation du réseau d'infrastructure, sachant que le départ de l'expertise, c'était entre autres de répondre à la question : en termes de faisabilité, est-ce quelque chose qui passe ou cela ne passe-t-il pas du tout ?

Le concept d'offre

Le concept d'offre se base sur le même concept d'offre et le même schéma de desserte que LNPN, on a repris les mêmes hypothèses en termes de nombre de sillons par heure, c'est-à-dire le nombre de trains par heure. Au niveau de la desserte pour les gares et les correspondances, on a pris aussi la même politique de desserte. On est donc parti du même schéma de desserte. Ensuite, on a essayé de faire passer ce schéma de desserte sur les infrastructures actuelles, plus les nouvelles hypothèses infrastructurelles que je vous décrirai après.

Nous avons sur l'approche :

- Des adaptations infrastructurelles optimisées pour les lignes classiques – cela fait partie d'une grosse part de l'analyse ;
- Des temps de parcours qui ne sont pas prioritaires, ils ont donc été passés au deuxième plan ;

- Comme hypothèse forte, la nouvelle ligne entre Mantes et Paris, et le contournement sud de Mantes, sont pris comme hypothèse d'entrée ; donc on se raccroche à la section Paris-Mantes et au contournement sud de Mantes.
- La Commission et les partenaires autour de la table ont décidé d'intégrer les shunts Bussereau dans l'hypothèse du scénario alternatif ; en souhaitant tester une desserte optimisée et des temps un peu attractifs pour la Basse-Normandie.
- Une hypothèse très importante sur les dessertes entre Evreux et Rouen était de tester une réouverture de la ligne entre Evreux et Val-de-Reuil – Louviers, pour avoir les connections TER et pour pouvoir reprendre le schéma de desserte LNPN.

Vous êtes peut-être nombreux à avoir vu les scénarios LNPN dont on a discuté durant les dernières séances. Ce schéma représente les tracés de ligne classique (en noir), l'hypothèse Paris-Mantes (en rouge), l'optimisation avec toutes les lignes classiques que vous voyez, que l'on va reprendre en termes de scénario d'infrastructure.

S'ajoutent à cela les shunts Bussereau, qui sont les deux sections entre Mantes et Evreux (en magenta) et entre Evreux et Serquigny, plus la section de raccordement que l'on a dû avoir entre le sud de Mantes (le raccordement de Mantes) et la ligne qui va vers Rouen, puisqu'on était obligé de raccrocher le contournement sud de Mantes à la ligne vers Rouen ; plus une autre hypothèse infrastructurelle dont on a discuté en introduction : la question de la gare d'agglomération de Rouen-Saint-Sever, qui est analysée dans le projet LNPN, mais on a repris cela pour le schéma de desserte. C'est intégré dans le coût d'investissement global sans avoir été étudié (c'étaient des études RFF pour partie).

Sur le slide précédent je vous ai montré toutes les mesures et les hypothèses d'infrastructures, c'est-à-dire les nouvelles sections de lignes, ou les lignes à rouvrir, notamment entre Evreux et Louviers.

Ici, en plus des mesures d'infrastructures qui sont dans l'hypothèse de base du scénario, il y a toutes les mesures de capacité (les cercles en vert) : quand dans les simulations on fait passer le schéma de desserte (le nombre de sillons que l'on a) en termes d'horaires, on essaye de voir s'il y a des problèmes de capacité à certains endroits – sur certaines sections doit-on faire des doubléments de voies, y a-t-il des aménagements à faire en gare (des quais supplémentaires, des « sauts de moutons ») pour des problèmes de cisaillements, etc. ?

En plus des hypothèses des shunts d'Evreux et des raccordements, ou de la gare de Saint-Sever, on a analysé avec les simulations horaires tous les points par rapport à ce schéma alternatif, où l'on avait des problèmes de capacité à traiter. Toutes ces mesures d'infrastructure pour que le réseau et ce scénario alternatif puissent absorber le schéma de desserte, ont été chiffrées et analysées.

Concernant les hypothèses de base, quand on fait des calculs de temps de parcours, des simulations horaires, etc., ce qui est très important pour les performances du système, c'est le matériel roulant. On est parti sur les mêmes hypothèses que LNPN, c'est-à-dire des matériels roulants de nouvelle génération, essentiellement des TER 2N (de deux étages) pour avoir une optimisation de l'infrastructure, puisque l'on a des gains de performance en termes d'accélération et décélération qui permettent, même sur les lignes classiques, d'avoir des gains de temps de parcours optimisés – et bien sûr, sur les sections nouvelles.

On est donc parti sur l'hypothèse d'avoir des matériels roulants et de les faire tourner à 200 km/h, notamment :

- Paris-Rouen avec 4 trains par heure ;

- Paris-Evreux-Caen avec 2 trains par heure (pour Cherbourg) ;
- Paris-Lisieux-Trouville/Deauville avec 1 train par heure.

Je ferai un commentaire concernant l'infrastructure, sur la desserte TER Rouen-Caen : on est parti sur du matériel de même performance mais à niveau simple, pas à 2 niveaux à cause des problèmes de gabarit, et on a aussi pris le parti d'avoir l'électrification de la ligne sur toute la section entre Serquigny et Brionne (à Oissel des parties sont déjà en projet). Ces coûts d'électrification ont été pris dans le schéma d'investissement que nous avons chiffré. L'enjeu ici est d'avoir, même sur la desserte Rouen-Caen, un schéma optimal en termes de performance, avec l'utilisation du matériel roulant pour ne pas avoir du bi-mode diesel/électrique, et donc une offre peut-être plus intéressante en termes de desserte.

Les temps de parcours

Pour toutes les hypothèses que je vous ai montrées, d'infrastructure et de matériel roulant, ce tableau vous donne les temps de parcours pour les différentes destinations, en utilisant ce matériel roulant et en prenant les hypothèses qui sont toujours faites aussi par RFF, avec les marges liées à la régularité ou à l'incertitude, qui sont des provisions que l'on prend sur le temps de parcours pour permettre des circulations sans retard.

Les marges ont été prises de manière identique à celles de la LNPN, sachant que sur une partie des marges c'est bien sur du réseau à vitesse élevée ; par contre, sur des lignes en dessous de 140 km/h ou à vitesse plus réduite, on pourrait prendre un peu moins de marge. Donc, là, c'est un peu confortable et un petit peu pénalisant pour les temps de parcours, mais comme cela on s'est calé sur les hypothèses de RFF.

Vous voyez les temps de parcours avec le temps actuel, le temps optimisé avec le scénario alternatif, et le temps affiché par le projet LNPN.

Une remarque ici sur les temps : cela peut varier un peu par rapport à ce que vous avez vu dans certains documents de RFF, à une ou deux minutes cela peut varier. Ici, on a fait tourner un horaire, il est optimisé parce que ce n'est pas un temps technique, ici on ne cherche pas à avoir le temps de parcours minimal, c'est un temps optimisé pour avoir les nœuds de correspondance dans les gares, pour avoir les échanges, et on a des trains un petit peu ralentis, etc. Donc, c'est un schéma de desserte avec un horaire, qui est optimisé, et qui permet d'obtenir ces temps de parcours avec l'infrastructure du scénario alternatif, sachant que des sillons sont un peu pénalisés car il y a des croisements à un endroit, etc.

C'est donc le résultat final concernant les temps de parcours que l'on a.

Pour certaines destinations, leur avantage est très intéressant par rapport à LNPN ; pour d'autres destinations, LNPN (qui est une infrastructure nouvelle) offre des temps de parcours plus performants, bien sûr.

Ici, vous voyez les temps de parcours sous forme de barrettes. Il est important de savoir, concernant le temps de chacune des destinations, que tous les scénarios sont basés sur un arrêt de 5 minutes à La Défense.

De Saint-Lazare à toutes les destinations que l'on a, tous les temps de parcours incluent 5 minutes d'arrêt à La Défense, pour tous les trains. Cette hypothèse avait été prise avec la Commission parce que RFF avait pris cet arrêt à La Défense, qui coûte 5 minutes au train, pour toutes les dessertes.

Le programme d'investissement

Nous avons dissocié les choses par rapport d'une part au réseau classique, les lignes existantes ; les nouvelles mesures d'infrastructures que je vous ai décrites tout à l'heure (les shunts Bussereau, les raccordements, etc.) ; les mesures capacitaires.

Sur le programme d'investissement relatif aux lignes classiques :

Nous sommes repartis des études de 1998 pour le développement des lignes classiques qui avaient un objectif, 200 km/h, pour essayer de réactualiser et revoir toutes les mesures qui étaient à reprendre sur le réseau, donc : une optimisation de signalisation, des mises en place d'IPCS, un certain nombre de reprises et de mesures de voies, donc des renouvellements de voies, etc.

On a donc réactualisé tout le programme d'investissement SNCF. On a déduit, avec l'analyse du projet et des mesures de RFF sur les plans d'investissement jusqu'en 2015, tout ce qui était prévu, pour le mentionner en tout cas ; donc c'est dans le budget d'investissement mais on l'a mentionné en disant clairement, dans l'investissement complet que l'on chiffre, ce qui est de toute façon prévu dans le programme de renouvellement RFF jusqu'en 2015.

Ensuite, nous avons regardé toutes les mesures qui avaient déjà été implémentées, pour les soustraire du programme. Ne restent in fine que les mesures qui n'ont pas été implémentées. Vous voyez que selon les lignes à peu près entre 2 et 14 % de mesures ont été faites, jusqu'en 2011 ; et sur les mesures planifiées sur 2015, en gros, entre 9,5 et 33 % des mesures font partie des programmes de rénovation inscrits.

Donc, in fine, entre 60 et 88 % du programme qui était analysé en 1998 restent à implémenter pour le scénario alternatif.

C'était le premier gros travail d'analyse, pour voir sur les lignes classiques ce que l'on avait comme mises à niveau et comme mesures pour arriver à un niveau adéquat par rapport au scénario alternatif.

Les coûts d'investissement

Les coûts d'investissement globaux incluent, outre les investissements issus du programme SNCF 1998, toutes les mesures nouvelles : les shunts Bussereau, environ 930 millions d'euros ; toutes les mesures de raccordement pour le contournement sud de Mantes ; tous les investissements relatifs à la gare de Rouen-Saint-Sever, avec les raccordements, notamment celui de la gare de Rouen-Saint-Sever sur le nord de Rouen, jusqu'à Maromme.

Sur les lignes, ces investissements complets sont :

- ✓ Pour Mantes-Rouen, en gros 960 millions d'euros, dont à peu près 55 millions sont programmés jusqu'en 2015.
- ✓ Pour Mantes-Caen, 1,2 milliard d'euros, qui comprend les 930 millions des shunts Bussereau (nous en discuterons tout à l'heure), c'est une partie très importante du coût de Mantes-Caen. 40 millions sont programmés par RFF, mais seulement sur les lignes classiques.
- ✓ Rouen-Caen, c'est toute la ligne TER qui passe par Serquigny-Oissel, là on a 163 millions d'euros d'investissement, dont quasiment 50 % sont liés à l'électrification ; il y a des reprises d'ouvrages, un certain nombre de mesures nécessaires pour l'électrification de la voie, cela représente la très grosse partie de l'investissement sur cette ligne.

- ✓ Evreux-Louviers : tout à l'heure je vous ai montré le scénario parti sur une option, de reprendre la ligne classique parce qu'il fallait partir sur une hypothèse de base pour travailler sur le scénario ; la donnée d'entrée était de dire « on va rouvrir la ligne entre Evreux et Louviers – Val-de-Reuil » ; là-dessus il y a à peu près 397 millions d'euros d'investissement et il faut voir que la portion infrastructure, sans les mesures passages à niveau, est à un peu moins de 160 millions d'euros.

La très grosse partie des investissements, ce sont les mesures de passages à niveau. Avec la Loi Bussereau, quand on rouvre une ligne on est obligé de fermer tous les passages à niveau, sauf à faire des études de sécurité, etc., pour démontrer que l'on n'a pas de problème. Le coût lié aux mesures de passages à niveau et au problème d'acceptabilité est très important sur cette ligne Evreux-Louviers, mais c'était une donnée d'entrée d'hypothèse pour partir sur un scénario consistant.

- ✓ Rouen-Le Havre : 872 millions d'euros sur toute la section depuis la gare, avec un certain nombre d'investissements neufs aussi, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, notamment pour la gare de Saint-Sever et essentiellement le raccordement nord qui est aussi une partie importante de l'investissement.

Si l'on compare les investissements globaux, comme l'a dit en introduction Monsieur GUÉRIN, au niveau de Paris-Mantes c'est passé en donnée d'entrée.

C'est intéressant, dans l'étude on a dû ré-analyser la problématique de capacité du nœud de Mantes parce que même au niveau des scénarios pour le raccordement du contournement sud, on devait voir si l'on devait se raccrocher avant Vernon ou après, donc on a fait une analyse de capacité sur le nœud de Mantes. Elle confirme que sur Mantes il n'y a aucun moyen de gérer la capacité avec le niveau de desserte, sans créer le contournement sud.

Donc, même si dans l'hypothèse de base on avait sorti cette problématique parce que c'était une donnée d'entrée, on a revu avec les simulations que de toute manière c'était un point incontournable.

Le contournement de Mantes est dans tous les scénarios (le scénario alternatif que vous voyez en bas, ou les autres scénarios).

Les grandes différences sont sur la Normandie :

- LNPN est un projet avec un objectif de temps de parcours très attractif et important, avec des voies nouvelles, des infrastructures nouvelles ; cela oscille selon les scénarios entre 6 et 9,5 milliards d'euros.
- Le scénario alternatif est chiffré à 3,6 milliards, avec l'ensemble des mesures. Cela fait quand même un scénario qui est bien sûr centré sur l'optimisation de la ligne classique, donc avec aussi ses avantages et ses inconvénients, mais qui permet de minimiser les investissements sur des infrastructures lourdes.

Donc, au total, sur le scénario alternatif, si l'on prend tous les investissements depuis Paris-Saint-Lazare, mais Gare Saint-Lazare exclue, on est à 8 milliards d'euros.

Pour discuter ensuite de la question des avantages et des inconvénients, il faut regarder, bien sûr, par rapport au schéma d'investissements, par rapport au schéma d'offres, où sont les points qui peuvent être plus sensibles.

Sur le schéma de desserte LNPN, qui a été resimulé et analysé, on voit quelques points avec des péjorations concernant les correspondances, notamment :

- Entre Fécamp et Gravenchon, il n'y a pas de problème pour les Intercités, mais au niveau de la desserte et de la connexion c'est moins intéressant.
- Entre Yvetot et Caudebec, il n'y a pas de correspondance ; avec le schéma que l'on a obtenu (je parle des correspondances optimisées) il faut attendre un certain temps pour avoir le train, on n'a pas de correspondance avec une attente de 5 ou 10 minutes.
- A Oissel, c'est pareil pour Louviers-Brionne.
- A Evreux, la correspondance Serquigny-Louviers est aussi un peu affectée.

Sinon, sur l'ensemble des nœuds, c'est-à-dire au niveau de Bernay, Rouen, Malaunay, Lisieux, Caen et Bayeux, le schéma tourne bien, sans restriction, avec des correspondances tout à fait intéressantes.

Les avantages

J'en viens à la liste des avantages de l'analyse de ce scénario alternatif :

On reprend le schéma d'offre de LNPN. Au début de l'étude on ne savait pas si c'était faisable ou pas ; avec le schéma de desserte que l'on a mis et les investissements, c'est faisable, cela tourne avec les horaires.

On vient de voir que peut-être quelques correspondances sont à optimiser, des temps de parcours de certains trains sont un peu ralentis, donc des temps de parcours sont peut-être un petit peu moins efficaces par rapport à un optimum en temps de parcours pur de trains, puisqu'on doit ralentir quelques trains, etc., pour gérer l'infrastructure et sa capacité ; mais on a un système de correspondances qui fonctionne bien dans l'ensemble.

Le nombre de sillons est aussi intéressant au niveau des cadences. Concernant les sillons omnibus et Intercités, c'est vrai qu'il y a le contournement sud de Mantes, mais puisqu'il y a une séparation des flux, le schéma est tout à fait intéressant.

Si l'on regarde le coût d'investissement global sur la partie normande, il y aura peut-être des jugements politiques, etc., mais le coût d'investissement par rapport au gain de temps rend ce scénario relativement intéressant, parce que les coûts sont significativement inférieurs pour des temps de parcours qui sont, par rapport à l'actuel, assez intéressants ; mais bien sûr, ce n'est pas LNPN donc on n'a pas les temps de parcours LNPN.

C'est une alternative très différente, mais au niveau du rapport temps de parcours/investissement c'est très intéressant.

Ensuite, c'est toujours le sujet des lignes nouvelles : puisqu'on a moins d'infrastructure (je reviendrai après sur Louviers-Evreux), l'impact territorial est plus faible. Ce point est mentionné dans les avantages du scénario alternatif.

Les inconvénients

Bien sûr, gérer tout cela avec une grande partie sur la ligne classique fait qu'un grand nombre de sillons sont des Intercités, donc des trains plus rapides, avec des omnibus qui ont plus d'arrêts, donc c'est un peu plus compliqué à gérer sur le réseau et cela affecte un peu les temps de parcours que l'on vous a montrés. Certains trains, pour éviter des conflits ou pour minimiser l'impact sur l'infrastructure, sont ralentis de 2 ou 3 minutes, un autre train est ralenti de 5 minutes, pour pouvoir faire passer de manière intelligente tous les sillons sur le réseau.

C'est vrai que c'est à gérer, en termes de réseau. Sur l'agglomération de Rouen (je vous ai montré les petits nœuds rouges ou orange) ces choses peuvent être aussi optimisées.

Dans un scénario alternatif, dans l'étude que l'on a faite, on ne peut pas tout étudier tout de suite. Il y a des pistes d'optimisation possibles, mais des réglages sont à faire.

Avec la Commission, on a pris les shunts Bussereau (dont je vous ai parlé tout à l'heure) comme hypothèse, en donnée d'entrée, pour avoir un temps de parcours intéressant pour la Basse-Normandie (les temps de parcours se discutent toujours). Le résultat de l'étude montre que l'investissement de plus ou moins 930 millions d'euros pour les deux shunts, pour un gain de temps de parcours de 10 minutes, est quelque chose qui se discute ; ils ont été pris dans l'investissement dans ce schéma. C'est donc à discuter, et des choses peuvent être reprises.

L'autre point important en ce qui concerne les inconvénients est une question un peu sensible, sur Evreux-Louviers. On est parti en donnée d'entrée avec la réouverture de la ligne, pour avoir un schéma consistant. C'était une option, qui pouvait être analysée ; par contre, en termes de coûts, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, les mesures de passages à niveau représentent un très gros investissement, qui fait doubler quasiment l'investissement sur la ligne ; il y a donc un peu la question de l'acceptabilité. C'est un peu un sujet, sur le scénario alternatif.

Conclusion

En conclusion concernant l'étude, il faut souligner que par rapport à LNPN, le projet est vraiment très différent, pour plusieurs raisons.

D'un côté, il y a l'objectif de temps de parcours. En infrastructure ferroviaire, fixer des objectifs de temps de parcours, cela fait le design de l'infrastructure, et d'un autre côté cela souligne dans l'étude la question de la mixité des sillons dans la zone de Rouen, et celle de l'optimisation que l'on a sur cette section.

En termes d'investissements et d'horaires, on a fait tourner les simulations pour que tous les investissements capacitaires que l'on a soient capables de gérer la capacité sur le réseau, avec ses contraintes. Je parle d'optimisation à faire parce que sur le nœud de Rouen, on a dû ralentir des trains pour gérer quelques conflits, etc., donc des choses peuvent être optimisées et après cela doit être revu de manière plus détaillée.

Le fait d'avoir une section nouvelle sur les sillons à grande mixité (essentiellement la section Maulaunay – Saint-Pierre-de-Vauvray), peut être vu par la suite. En termes d'horaires nous avons vu que de toute manière, avec les investissements capacitaires que nous faisons, tout passait dessus. Il est vrai que l'on a pénalisé des sillons (on a ralenti des trains) et il peut y avoir des sensibilités différentes de certains politiques, etc. Pour réduire des temps de parcours ou éviter de décélérer des trains, il faut optimiser sur ces sections et donc analyser, voir ce qui peut être amélioré pour pénaliser un peu moins les temps de parcours.

Sur Paris-Caen, dans le cas présent avec les shunts Bussereau le projet alternatif se rapproche un peu de LNPN, parce qu'il y a de la voie nouvelle qui sépare les flux rapides et les flux lents. Si l'on voulait un scénario plus radicalement alternatif, il faudrait quasiment faire une étude sans les shunts Bussereau. Ce qui est intéressant pour nous, c'est que dans le cadre de l'étude, hormis le gain de temps de parcours de 10 minutes, on a pu voir avec les simulations horaires que les shunts Bussereau n'apportaient rien en termes de capacité. Ils ne permettent pas de résoudre les problèmes de capacité, en termes d'horaires aussi... Il y a vraiment un débat, là, par rapport au coût/investissement et au gain de temps de parcours.

Sur Evreux-Louviers, c'est un peu la question d'une réouverture de ligne. Il y a sans doute des sections un peu critiques pour la réouverture (je parle de l'acceptabilité), les voies sont passées dans certaines agglomérations où rouvrir la ligne maintenant serait peut-être compliqué.

Dans les chiffrages, nous avons pris des provisions pour avoir des aménagements qui rendraient cela acceptable, mais dans certaines zones il faudrait peut-être avoir des déviations de la ligne pour que ce soit politiquement acceptable ; voire avoir un bout de section nouvelle.

Il y avait eu des idées de tram-train, ce qui peut résoudre certains petits conflits sur les passages à niveau, mais sur les lignes classiques où l'on peut avoir des vitesses de 160, 200 km/h, le problème est qu'on ne peut pas les exploiter en tram-train. Donc, le tram-train peut être intéressant sur certaines dessertes, mais après quand on rebranche sur la ligne de Rouen, ce n'est pas très efficace.

Les pistes d'analyses possibles :

- Des sections nouvelles ;
- Faire un scénario sans shunts Bussereau ;
- Retravailler la question des options sur la ligne Evreux-Louviers.

Les conclusions générales du scénario alternatif :

Il a permis de montrer que dans l'ordre des problèmes de capacité que l'on a dû traiter et intégrer dans le scénario, il y avait :

- En premier lieu la question de Paris-Mantes, mais qui est traitée à côté, donc c'est dans LNPN, c'est réglé et avec cette hypothèse de base il n'y a pas de souci ;
- La gare de Rouen-Saint-Sever, qui est aussi un nœud avec son raccordement et qui est aussi un point important en termes de capacité ;
- La question de Rouen-Evreux où selon les variantes, les choses peuvent être un peu impactantes ;
- Mantes-Caen, ou Rouen-Le Havre : on a eu des petits aménagements en termes de capacité mais globalement, il n'y a pas d'enjeu majeur en termes de capacité, hormis quelques points ponctuels.

Une question peut revenir fréquemment : la différence du scénario alternatif avec LNPN, ou la question du phasage.

Comme je vous l'ai dit en introduction, le fait de reléguer les temps de parcours en deuxième ou troisième position fait que ce sont des scénarios très différents.

Paris-Mantes, c'est un tronç commun. Par contre, la gare de Saint-Sever est identique mais il y a des raccordements différents sur le nord. Concernant l'optimisation, des études de compatibilité peuvent être faites sur des mesures pouvant être ponctuelles ; par contre, en termes général, en termes de programme, il y a peu de recoupements, même entre 10 et 15 % maximum de l'investissement serait « phasable ».

Donc, ce sont vraiment deux projets et il faut les prendre comme tels dans la discussion.

Olivier GUÉRIN : Je vous remercie. Je voudrais indiquer que le rapport est sur le site Internet, vous pouvez donc le consulter, le télécharger ; il est encore plus complet que la présentation qui a été faite ici.

Je voudrais insister sur quelques indications.

Comme cela a été rappelé, l'objectif du temps de parcours n'a pas été prioritaire, comme il l'a été pour le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie ; par contre, ce projet présenté est établi sur le même schéma de desserte que le projet de RFF, schéma dont on dit qu'il est à horizon assez lointain.

Le schéma qui est présenté permet de voir que la capacité de ces lignes améliorées permettrait de faire passer tous les trains, c'est-à-dire à la fois les trains de voyageurs et les trains de fret qui sont également prévus par RFF.

Concernant les nœuds de correspondance, quelques indications ont été données pour les endroits où cela passait mal, mais autrement, comme pour le projet LNPN, ce projet vise à améliorer les correspondances entre les trains radiaux et les trains locaux.

Enfin, les chiffrages sont des estimations détaillées qui ont été faites, et non pas des données forfaitaires appliquées à la ligne nouvelle.

J'ajoute que vous avez pu noter des différences en ce qui concerne les temps de parcours par rapport à ceux affichés pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Nous avons repris non pas forcément les indications qui étaient diffusées par RFF, qui présentaient des temps de parcours pour des liaisons directes pour Paris-Saint-Lazare, sans arrêt à La Défense, alors que l'hypothèse privilégiée et qui a retenu le plus l'attention au cours de ce débat public est une liaison en ligne La Défense - Saint-Lazare avec un arrêt systématique des trains à La Défense – vous avez rappelé que cela ajoutait environ 5 minutes.

C'est une présentation très technique qui est faite. Pendant un court moment, si vous avez uniquement des demandes de précisions sur cette présentation qui vient d'être faite, nous demanderons à Monsieur de TILIÈRE d'apporter des précisions ; autrement, nous passerons aux autres présentations.

Y a-t-il des demandes de précisions, donc des interventions très rapides ? Levez-vous et présentez-vous, s'il vous plaît.

QUESTIONS DU PUBLIC

Lionel CROIXMARIE, Chargé de Mission au Conseil Général du Val d'Oise : Bonjour, j'aurais aimé avoir une précision : quand vous parlez des temps de parcours sur la section Paris-Mantes, vous dites bien qu'il y a un arrêt systématique qui donne 5 minutes à La Défense, mais prenez-vous bien en compte le temps de parcours avec un arrêt en gare de Confluence Seine-Oise, s'il vous plaît ?

Olivier GUÉRIN : C'est hors du débat, si vous permettez, parce que le problème se pose de la même façon pour RFF et cela concerne uniquement les trains inter-secteurs, qui sont un peu particuliers.

Sauf erreur de ma part, ces précisions pourront être données tout à l'heure par RFF. En principe, les trains inter-secteurs ne vont pas à Paris-Saint-Lazare. C'est un peu hors sujet. Vous avez vu que Paris-Mantes, on ne changeait pas. C'est sur la question de l'expertise, donc c'est au-delà de Mantes, en Normandie.

Myriam TOULOUSE, Fécamp : Bonsoir. Pourriez-vous nous expliquer un peu plus clairement le problème de correspondance à Bréauté-Beuzeville, sachant que la ligne Fécamp-Bréauté est « voyageurs » et la ligne Bréauté-Gravenchon est uniquement pour les marchandises ?

Olivier GUÉRIN : Merci ; donc pouvez-vous apporter des précisions sur ces nœuds de correspondance ?

Guillaume de TILIÈRE : Au niveau des nœuds de correspondance on n'a pas eu ce qui est prévu dans LNPN, avec des changements qui sont simples à ce niveau ; par contre, concernant les horaires, je n'ai pas tout sous les yeux...

Olivier GUÉRIN : On répondra à votre question par Internet, elle est un peu technique. Vous avez vu que c'était une correspondance moins optimisée que l'autre correspondance.

Guillaume BLAVETTE, Militant écologiste : Bonsoir, on a pu voir dans votre exposé que le segment Malaunay – Saint-Pierre-de-Vauvray était très important. Il apparaît, sur le slide qui présente une carte au niveau de l'agglomération rouennaise, que la liaison entre l'hypothétique gare Saint-Sever et la ligne actuelle est importante ; j'aimerais avoir des précisions à ce sujet parce que mes vagues connaissances en géologie me laissent penser qu'il est difficilement envisageable de faire passer un tunnel et manifestement, ce segment de notre agglomération, par le fait du Prince, est aujourd'hui occupé par un pont dont on voit mal l'utilité...

Olivier GUÉRIN : Votre question est donc la traversée de la Seine ?

Guillaume BLAVETTE : Comment envisagez-vous le débouché nord-ouest de l'hypothétique gare Saint-Sever dans le cadre de votre scénario ? Je vous remercie.

Guillaume de TILIÈRE : Nous sommes repartis, pour le temps de l'étude, sur des études faites par RFF. Concernant la gare de Saint-Sever avec le raccordement sous la Seine : pour être cohérents aussi nous sommes repartis sur le même scénario que LNPN, pour rester sur des choses comparables. Par contre, la grande divergence est qu'après la Seine le tracé LNPN bifurque dans une direction, alors que pour le scénario alternatif on doit se raccorder au nord, avant la bifurcation qui va sur Dieppe et Le Havre.

Dans le scénario qui a été fait, on a repris des études antérieures de RFF sur une solution de faisabilité qui continue en tunnel, pour ressortir au niveau de Maromme. C'est la solution la plus « faisable », raccrocher en tunnel avant au niveau de la ligne (le tunnel fait quand même 5 kilomètres). L'environnement est très contraint. On a regardé si c'était possible mais cela paraît un peu fastidieux.

Ce qui a été chiffré dans l'investissement, c'est la prolongation du tunnel jusqu'au niveau de Maromme avec un raccordement au niveau de la gare et des voies de Maromme, pour reprendre après des bifurcations.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Frédéric SANCHEZ, Vice-président de la CREA : Merci, Monsieur le Président ; ma question portait exactement sur le même objet. Pourriez-vous poursuivre l'analyse ? Ce que vous avez qualifié de raccordement induit-il des différences ? Ce raccordement et ces modalités différentes, puisqu'ensuite les tracés divergent... Quelles autres différences, par rapport au projet alternatif et le projet LNPN, ce raccordement produit-il ?

Guillaume de TILIÈRE : Je ne parle que de Saint-Sever puisque la question est posée sur Saint-Sever ; on a quasiment les mêmes besoins en termes de capacité parce qu'on a en fait

les mêmes sillons, le même schéma de desserte. Sur la zone de Saint-Sever est et nord, on a les mêmes besoins que LNPN, donc on a les mêmes infrastructures.

Par contre, plus en aval (la LNPN en dessous se raccroche à un autre niveau), au niveau de Tourville, etc., c'est différent.

En allant vers le nord, comme je vous le disais, on a la même problématique de rembrancher au nord, que ce soit LNPN ou le scénario alternatif, donc le passage sous la Seine sera quelque chose de commun. Je ne pense pas que dans les études on soit à 20 mètres près pour le positionnement du tunnel, etc. Par contre, la divergence c'est que LNPN commence à partir beaucoup plus tôt sur l'ouest alors que le rembranchement pour la ligne classique est vraiment au nord. Donc, on a très tôt, quasiment au niveau de la Seine donc juste après, la divergence où nous, pour le raccrochement, nous avons ensuite nos kilomètres de tunnel pour accrocher à Maronne.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Philippe ANNE, Urbaniste à Mont-Saint-Aignan : Je voudrais avoir quelques précisions concernant le nouveau temps de parcours qui est indiqué entre Rouen et Paris-Saint-Lazare ; je n'ai pas bien compris.

Deuxièmement, pour rejoindre d'autres questions sur le sujet de la gare de Saint-Sever, est-on capable d'individualiser le coût du tunnel sous la Seine et de son raccordement par tunnel à Maronne, additionné au coût de la gare de Saint-Sever ? De façon à avoir une vision beaucoup plus claire de ce que nécessite, en investissement, le déplacement de la gare à Saint-Sever. Merci.

Olivier GUÉRIN : On peut peut-être afficher la slide sur les temps de parcours. Pouvez-vous donner des précisions ?

Guillaume de TILIÈRE : On est parti sur les mêmes hypothèses en termes de calculation ; on a les mêmes sillons ; les vitesses pour les trains, 160 km/h Paris-Mantes ; et les marges de régularité, etc. Donc, on a pris les hypothèses de calcul validées avec RFF, pour avoir quelque chose de consistant.

Il est vrai qu'il y a des minutes de différence dans les valeurs que vous avez vues, cela tient à deux choses : nous avons fait une simulation globale où nous avons repris les scénarios LNPN et les nôtres, pour tout comparer. Si vous avez dans les valeurs LNPN une ou deux minutes d'écart, ce n'est pas grave parce que nous faisons des hypothèses de « détente de trains » dans les marches, etc., pour passer tout cela. Ce qui est important, ce sont les différentiels entre les scénarios. Ici, l'important est de voir le différentiel entre les temps actuels, les temps du scénario alternatif, et les temps LNPN, car on a eu la même base de calcul pour les trois scénarios. Votre question est-elle un peu là-dessus ?

Philippe ANNE : Ma question est : savoir combien on mettra de temps...

Olivier GUÉRIN : C'est indiqué, 59 minutes. Pour la comparaison par rapport à la LNPN, c'est basé sur le scénario AB, qui n'est pas forcément le plus performant, d'autres scénarios peuvent être un peu plus performants, mais vous avez la différence : 59 minutes avec le projet alternatif et 52 minutes ou un peu moins, avec le projet LNPN.

Vous avez indiqué le chiffrage des investissements, pouvez-vous le rappeler ?

Guillaume de TILIÈRE : Les aménagements de la gare, avec les aménagements connexes autour, sont des hypothèses LNPN que l'on a reprises, en termes d'investissement, du chiffrage RFF, pour être cohérents avec eux. Après, comme RFF a présenté le projet LNPN en

termes d'investissement global, nous ne vous avons pas mis des feuilles Excel de tous les côtés, avec tous les détails.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous rappeler le chiffre de ces investissements ? La gare de Rouen et le pont...

Guillaume de TILIÈRE : Je ne sais pas si j'ai tout ici mais de tête, je crois que tout compris, avec le tunnel jusqu'à Maromme, c'était autour de 580 millions – mais il faut que je vérifie.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Philippe ANNE : C'est un point important du débat, c'est quand même quelque chose de très lourd à financer et pour l'instant, on est un peu dans le flou artistique sur ce sujet-là.

Olivier GUÉRIN : Les chiffres ont été présentés, ils sont dans l'étude.

Guillaume de TILIÈRE : Ce que je vous ai dit, c'est pour le scénario alternatif, je ne parle pas de LNPN parce qu'ils ont un autre accord, qui est le moins cher.

Jean-Paul CAMBERLIN, Secrétaire de la FNAUT Haute-Normandie : Le raccordement de la voie sous-fluviale à Malaunay et non pas comme prévu à l'ouest de Barentin, ne risque-t-il pas de surcharger l'infrastructure actuelle entre Malaunay et Motteville, au point d'empêcher tout développement des dessertes périurbaines entre Rouen et Barentin, la desserte Rouen-Dieppe se faisant par sa voie actuelle avec un raccordement à la future gare ? Merci.

Guillaume de TILIÈRE : La question que vous posez est celle d'un problème de capacité. Sur le scénario alternatif, ce qui est important c'est que l'on est parti sur le schéma de desserte LNPN pour voir si l'on pouvait faire passer cela sur le schéma que je vous ai présenté, et on a prévu les aménagements capacitaires qui permettent que cela tourne.

Si je réponds à votre question en disant « on a intégré dedans tous les aménagements en termes de capacité dans les chiffrages », donc les 3,6 milliards sur la Normandie de ce scénario incluent tous les aménagements nécessaires en termes de capacité.

Maintenant, si votre question est « si dans 30 ans on veut rajouter deux sillons, est-ce que cela passera ? », là, il faut refaire une analyse pour voir si cela passe encore, s'il y a un autre aménagement à prévoir, etc. Pour vous répondre, il faudrait faire des analyses, des simulations. Dans le schéma actuel proposé par LNPN, avec le nombre de sillons et les schémas de correspondance, dans les 3,6 milliards tous les aménagements capacitaires permettant à cette offre d'être mise en place, ont été chiffrés. Donc la réponse, au vu de l'expertise, est oui.

Olivier GUÉRIN : Encore une fois, c'est le même schéma de desserte que LNPN.

Pascal CHAPELLE, EELV, Secrétaire adjoint du Syndicat CGT des Cheminots de Lisieux et environs : Bonjour, on va être obligé de faire des comparaisons.

Je voudrais savoir, dans les scénarii autres que l'alternatif, ce que deviennent les voies utilisées aujourd'hui. A priori, elles devraient rester sur place pour donner plus de potentialités de sillons, entre autres pour le fret ; le coût d'entretien de ces voies qui resteraient a-t-il été pris en compte ?

Olivier GUÉRIN : Je me permets d'indiquer que nous sommes uniquement sur des questions sur le projet « alternatif ».

Pascal CHAPELLE : Oui, mais il faut faire la comparaison.

Olivier GUÉRIN : C'est la même question qui se pose pour le projet LNPN, c'est hors débat.

Guillaume de TILIÈRE : Je peux répondre tout de suite. Si vous parlez des lignes classiques que j'ai montrées en noir et que l'on utilise, dans le programme SNCF 1998 que l'on a rechiffré il y a justement (si vous êtes technicien) du RVB, des mesures de signalisation. On a la mise à niveau des lignes classiques. Donc, la réponse est « c'est intégré dans l'investissement » (je ne parle pas des lignes adjacentes, etc.). Par contre, on n'a pas fait d'analyse de coûts de maintenance du réseau, c'est un programme d'investissement.

Pascal CHAPELLE : Sauf erreur de ma part, dans les différents projets on n'envisage pas la remise en double-voie entre Lisieux et Trouville où, dès qu'il y a un incident, comme c'est une voie banalisée avec juste un croisement, cela pose de grosses difficultés et on est obligé de supprimer des trains ou de faire des substitutions par car, et ce n'est pas extraordinaire. Voilà ce que je voulais dire.

Olivier GUÉRIN : C'était hors de l'expertise.

Guillaume de TILIÈRE : Tout ce qui est capacité ou problématiques réseau est normalement intégré. On a chiffré là où il n'y avait pas de mise en IPCS, et dès qu'il y avait des problématiques de capacité sur des sections elles ont été en tout cas traitées.

Pascal CHAPELLE : D'accord, merci. Juste une remarque : à la réunion à Lisieux on nous a annoncé Lisieux à 56 minutes et aujourd'hui l'évolution du schéma de la LNPN fait que l'on annonce 68 minutes, est-ce cela ? Paris-Lisieux a été annoncé lors de la réunion à Lisieux à 56 minutes, c'est repris entre autres par le Maire de Lisieux qui en fait sa publicité et aujourd'hui, sur les tableaux présentés, c'est annoncé à 68 minutes (sauf erreur de ma part). Ce n'est plus un écart de 5 minutes, mais plutôt de 12 minutes.

Guillaume de TILIÈRE : Oui.

Patrick MOREL, Conseil Régional Basse-Normandie : J'ai deux questions à poser.

Avez-vous une estimation du report modal, même à dire d'expert, de ce scénario par rapport aux scénarios LNPN ?

La deuxième question concerne le point de vue de RFF sur ce scénario en ce qui concerne les temps de parcours, la robustesse et la régularité.

Olivier GUÉRIN : Sur la deuxième question, il y aura ensuite une intervention de RFF, qui fera un commentaire.

Concernant le report modal, ce n'était pas dans le champ d'expertise, on peut en discuter comme on peut discuter aussi de ce qui avait été annoncé pour LNPN.

Yvon RIOUALL, Union Syndicale Agricole : Dans les avantages, vous mettez en avant l'impact territorial qui serait moindre, pouvez-vous nous donner des éléments chiffrés par rapport à la LNPN ?

Olivier GUÉRIN : Oui, qu'avez-vous comme impacts ?

Guillaume de TILIÈRE : Nous avons fait les chiffrages avec les tracés, par contre nous n'avons pas fait d'analyse plus précise là-dessus dans le cadre de l'étude.

Olivier GUÉRIN : Mais en kilomètres de ligne nouvelle qui sont susceptibles d'impacter les terrains agricoles ?

Guillaume de TILIÈRE : Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, il y a les deux shunts Bussereau, l'un fait 29 kilomètres, et l'autre 31 kilomètres environ.

Ensuite, à cause des problèmes de capacité de Vernon il y a le raccordement du sud de Vernon, ce raccordement fait 18 kilomètres.

Ce sont les aménagements requis, en termes d'infrastructure, que l'on peut qualifier de « ligne nouvelle ».

Les autres aménagements, qui sont des aménagements capacitaires, sont au droit des voies classiques : des doubléments de voies, par exemple. Mais, on reste aux emprises des plates-formes actuelles, ou on va un peu à côté, mais ce ne sont pas vraiment des nouvelles lignes.

Olivier GUÉRIN : Merci. Une question écrite.

Pierre-Gérard MERLETTE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Une question écrite de Monsieur Régis JONIAU* : « *Dans le cadre d'une amélioration du réseau, les ouvrages de franchissement de la Seine à Oissel et au Pont aux Anglais sont-ils doublés ?* ».

Guillaume de TILIÈRE : Au sud de Rouen, effectivement, pour gérer la desserte des TER de la ligne de Caen à Rouen, on vient se ré-embrancher au niveau de Tourville, avec des aménagements requis pour gérer la capacité ici ; on a donc quasiment des doubléments de plates-formes au niveau de Tourville, jusqu'au sud de Rouen.

Dans les 3,6 milliards pour le projet Normandie, on a deux voies supplémentaires qui longent, depuis la bifurcation de Tourville, et deux ponts supplémentaires pour les passages sur la Seine, qui longent la voie actuelle ; là, il y a des aménagements en infrastructures, qui ont été chiffrés.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Lionel TIRET, La Vaupalière : Après le franchissement de la Seine par tunnel, si j'ai bien compris soit on va vers Maromme par tunnel, soit le projet LNPN conduit plus à l'ouest. Qui prend cette décision, et quand ?

Olivier GUÉRIN : On présente uniquement ce soir cette expertise complémentaire ; la décision sur le projet lui-même, sur le principe du projet et sur les différents scénarios, relève du Maître d'ouvrage, RFF, et sera prise dans un délai de trois mois après la publication du compte-rendu de la Commission, donc en gros avant la fin du mois de juin.

Franck MEYER, Maire de Sotteville-sous-le-Val : Pour compléter les interrogations qui ont été posées tout à l'heure concernant Oissel, le doublement des ponts, etc. : des travaux ont été réalisés l'an dernier dans le tunnel juste avant Tourville-la-Rivière, pour permettre, je crois, un passage du train par exemple plus haut.

Dans la variante proposée ce soir, des modifications supplémentaires sont-elles prévues sur ce tunnel, et sur le pont SNCF qui est juste avant ?

Guillaume de TILIÈRE : Non. Ensuite, ce sont des questions de scénarios. On est parti sur une variante où l'on minimisait l'impact : on se plaçait à côté des emprises actuelles de la plate-forme ; par contre, de l'autre côté, pas du côté route mais de l'autre côté des voies, pour

« minimiser les impacts ». Donc, c'est vraiment une infrastructure indépendante qui vient longer la voie actuelle, sans impact sur les ouvrages que vous mentionnez.

Olivier GUÉRIN : Une dernière question ; le débat sera ouvert à nouveau après les autres interventions.

Carine DOUVILLE, Conservatoire des Espaces Naturels de Haute-Normandie : Bonjour. Nous n'avons pas eu d'informations ce soir sur les différences en termes d'impacts sur la biodiversité ; il y a juste eu « une moindre consommation d'espace », c'est déjà un point non négligeable, mais y a-t-il eu une étude de l'alternative, en termes d'impacts sur la biodiversité ? Sachant que la LNPN telle qu'elle est prévue au départ traverse plusieurs fois la vallée de l'Eure et touche notamment des sites Natura 2000.

Olivier GUÉRIN : C'est lié à la question précédente sur les lignes nouvelles, il n'y a pas sur les lignes anciennes d'aménagements a priori avec des impacts significatifs sur le milieu naturel. Sur les lignes nouvelles ?

Guillaume de TILIÈRE : Il n'y a pas eu d'étude dédiée vraiment aux sujets environnementaux. Par contre, dans le cadre du débat LNPN on a reçu de la Commission de RFF les analyses avec les zones de synthèses d'impacts au niveau environnemental, qui avaient été faites sur les tracés, pour identifier les zones sensibles, etc.

Je n'ai pas tout présenté ici mais quand on parlait de la problématique du raccordement au sud de Vernon, il y avait justement des zones très sensibles, donc au niveau du raccordement que l'on fait après Vernon, on « évite » des problématiques environnementales un peu sensibles. Mais, on n'a pas fait d'analyse qualitative ou de comparaison entre le scénario alternatif et LNPN. On est vraiment parti sur un schéma pour voir si c'était faisable, chiffrer les investissements, voir les avantages et inconvénients, etc.

Olivier GUÉRIN : Merci. Je propose à RFF de présenter son analyse de cette expertise. Monsieur ADAM, je pense que vous ne dépasserez pas 10 minutes, je vous en remercie.

RÉACTION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Philippe ADAM, Mission LNPN à RFF : Bonsoir. Nous avons procédé à une lecture de l'expertise qui a été menée par Monsieur de TILIÈRE. Je voudrais préciser que nous avons un peu découvert cette étude comme vous la semaine dernière, cela ne nous permet pas d'avoir une lecture complète, une analyse profonde des différentes données techniques.

Par contre, il n'y a pas de points flagrants que nous souhaiterions contester à première vue, cette étude a sans doute été menée avec une certaine qualité, qui mériterait d'être expertisée plus avant.

Nos remarques porteront plutôt sur les conclusions que l'on peut en tirer.

- ✓ La première conclusion est que l'on a quand même un ensemble de points de consensus qui est important, avec l'analyse qui a été faite.
- ✓ Nous sommes partis du même principe, de la volonté d'une desserte cadencée, fréquente à long terme, avec de bonnes correspondances.
- ✓ La même analyse sur la nécessité d'une ligne nouvelle entre Paris et Mantes, du contournement de Mantes, de la reconfiguration du nœud de Rouen.

- ✓ Pour améliorer les temps de parcours, on est arrivé également à la nécessité d'avoir un certain nombre de lignes nouvelles. Sur les lignes existantes, les possibilités sont réduites.

La question des coûts

Nous avons ici, cartographiées, les modifications d'infrastructure qui sont proposées dans l'expertise qui nous est donnée, avec un coût de 8 milliards d'euros ; avec, comme l'a dit Monsieur de TILIÈRE, un certain nombre de points sur lesquels il faudrait être vigilant.

J'ai noté une phrase du rapport : « *Dans le secteur de Rouen, un très grand nombre de missions partagent la même infrastructure, ceci a certainement des impacts sur la qualité et la robustesse de l'horaire* » (c'est-à-dire la ponctualité des trains), avec l'idée qui est en conclusion de voir s'il ne faudrait pas avoir des sections complémentaires (plus ou moins long terme) pour assurer cette qualité et cette ponctualité des trains.

Nous considérons qu'il est peut-être prudent de prévoir dans la comparaison des scénarios la réalisation de ces sections complémentaires.

C'est également la remarque faite autour de la réouverture de la ligne Rouen-Evreux dans la vallée de l'Iton, avec de fortes réticences locales, qui pourrait amener comme cela a été proposé, ou en tout cas esquissé, à avoir des sections de lignes nouvelles sur un certain nombre de points.

Nous avons regardé – en trois jours, donc c'est très grossier – ce que cela pourrait amener en termes financiers. Très vaguement, on pourrait imaginer que le coût oscillerait entre 8,5 et 9 milliards d'euros.

Comparons les choses comparables, on se situe sur un triangle Paris-Rouen-Bernay et le projet LNPN va au-delà, puisqu'il répond à des objectifs de temps de parcours, primordiaux pour sa définition – nous y reviendrons. Si l'on reste sur le même périmètre que celui sur lequel on agit dans le cas de l'analyse complémentaire, le scénario AB (pour prendre celui-là, qui est le moins cher) nous amène à 8,9 milliards d'euros.

Donc, il nous semble que l'on reste dans des ordres de grandeur de coûts qui sont relativement proches et c'est quelque part un point de convergence.

- Quelques éléments d'information qui répondent un peu à la question qui a été formulée.

Le linéaire :

Si je prends les compléments dont je vous ai parlé, qui seraient nécessaires pour atteindre les objectifs de qualité, on a des lignes nouvelles d'une longueur de 185 km dans le résultat de l'expertise ; le scénario AB sur le triangle Paris-Rouen-Bernay (pour reprendre des choses comparables), c'est environ 250 km.

Il y a donc une différence de 65 km, soit un gros tiers en plus de linéaire, dans le scénario LNPN ; c'est une différence, me semble-t-il, néanmoins modérée.

L'impact environnemental :

L'impact environnemental n'a pas été étudié, comme Monsieur de TILIÈRE l'a dit. Il faudrait regarder ce point ; cela supposerait peut-être d'avoir des analyses complémentaires.

Sur cette base où nous considérons qu'il y a peu ou pas de différence de coût avec la LNPN sur ce triangle Paris-Rouen-Bernay, il nous semble que la LNPN telle qu'elle a été définie, a un certain nombre d'avantages.

1. Les temps de parcours sont inférieurs sur la LNPN, mais sur ce point nous avons respecté la commande qui nous était passée. Les différences sont relativement fortes sur certaines destinations, notamment (je vais y revenir) intra-régionales.
2. On a une approche à la fois radiale, vers Paris, et intra-régionale.
3. La séparation des trafics rapides et longs (j'y reviendrai).
4. Une meilleure utilisation des infrastructures nouvelles, nous semble-t-il.

Un point sur le temps de parcours :

Il ne s'agit pas seulement de minutes gagnées, c'est de l'accessibilité donnée aux territoires.

Vous voyez en vert foncé les trajets de moins de 30 minutes, en vert clair les trajets jusqu'à 1 heure, puis jusqu'à 1 h 30 ; cela correspond vraiment aux possibilités d'utilisation du réseau pour des déplacements quotidiens plus ou moins fréquents.

Aujourd'hui, avec le résultat de l'expertise on a indiscutablement une amélioration, c'est vrai que c'est avec l'ensemble du projet LNPN que l'on peut espérer avoir une vraie connexion de l'ensemble des villes du Bassin parisien et de l'Axe Seine élargi jusqu'à la Basse-Normandie.

Le temps de parcours, c'est aussi du report modal, il n'a pas été chiffré là mais plus le temps de parcours est faible, plus le report modal est important, et c'est donc bien sûr avec un coût d'infrastructure équivalent, une économie du projet qui s'améliore.

La proposition, finalement, par son point de départ même qui est de dire « que peut-on faire avec les infrastructures existantes ? », a une véritable philosophie radiale, c'est-à-dire que l'on améliore les relations vers Paris, on regarde ce que l'on peut faire sur les lignes transversales à améliorer ou à ouvrir, mais cela n'apporte pas de gains fondamentaux sur ces relations transversales, intra-régionales, la création des relations entre les villes normandes.

Le projet LNPN, lui, depuis sa conception, a considéré que c'était un élément important et inclut donc les deux composantes : bien sûr, la composante radiale, vers Paris ; et la composante intra-régionale.

La séparation des trafics :

La commande passée à Monsieur de TILIÈRE était : que peut-on faire de mieux avec une ligne classique ? Je ne mets pas en cause, à notre niveau d'analyse, le fait que le schéma d'offre tel qu'il a été proposé, à la fois comme base à la LNPN et ici à l'étude complémentaire, avec les investissements qui sont proposés, peut être techniquement réalisé.

Si l'on regarde un peu comment cela se passe : quand on fait passer des trains lents et des trains rapides sur une même infrastructure, on a quelques problèmes de frottements.

Par exemple, un train Le Havre-Paris va utiliser la même infrastructure que les trains du périurbain de Rouen et va, dans le cas proposé, doubler un TER Yvetot-Rouen à Pavilly, donc ce train va devoir se garer pour laisser passer le train rapide, puis repartira ensuite ; le train Le Havre-Paris arrive à Rouen et ensuite il repart, puis ce train double un train semi-direct Rouen-Paris à Val-de-Reuil, donc le train aura dû se garer.

Donc, cela fonctionne, mais sur une horloge qui, s'il y a le moindre désheurement, perd toute sa ponctualité. C'est bien ce que dit le rapport : en partageant la même infrastructure, avec une grande mixité se sillons, cela a certainement des impacts sur la qualité et la robustesse de l'horaire.

Dans les investissements complémentaires qu'il nous semblerait nécessaires d'intégrer à long terme, on a cette section Oissel – Val-de-Reuil qui doublerait une section très chargée ; il reste malgré tout une vision qui est celle d'un certain nombre de goulets d'étranglement, sur lesquels il n'y a pas forcément de problème de capacité avec le nombre de trains que l'on envisage aujourd'hui, mais qui est un lieu où les trafics qui étaient séparés avant se retrouvent, se mêlent, et divergent ensuite, avec des questions sur la qualité globale.

Le projet LNPN, avec l'idée que le raccordement depuis Saint-Sever va retrouver la ligne du Havre, la croiser au niveau d'Yvetot, sépare complètement les trafics au nord de Rouen : d'un côté le périurbain, le fret ; de l'autre côté les trafics rapides ; et au sud de Rouen bien sûr, puisque la ligne se poursuit vers Paris.

On a donc une ligne dédiée au trafic « lent » (TER et trains de fret) et une ligne dédiée au trafic rapide, et donc une séparation des deux systèmes qui est un gage de ponctualité, l'idée étant de ne pas recréer plus loin ce que l'on a aujourd'hui entre Mantes et Paris avec cette mixité de trafics franciliens et de trafics rapides.

L'utilisation des lignes nouvelles :

On l'a souligné tout à l'heure, là on a porté le nombre de trains qui emprunteraient chaque section d'itinéraire pendant une heure de pointe. Il est vrai que la question du shunt d'Evreux vers Bernay, voire jusqu'à Evreux... Monsieur de TILIÈRE a rappelé que l'on n'avait pas, en face de ce nombre de trains relativement faible par section, un gain de capacité sur la ligne existante. L'intérêt du shunt, au-delà du temps de parcours, est évidemment complexe et il serait à étudier.

Sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, avec l'idée d'une mutualisation des différentes fonctions, à la fois intra-régionales et radiales, on arrive à une utilisation beaucoup plus importante de la ligne, ce qui en termes socio-économiques est certainement un gage plus grand de son bon fonctionnement et de son économie.

Voilà les avantages que nous voyons à la comparaison entre les deux propositions qui sont faites. Monsieur de TILIÈRE l'a déjà dit, il faut vraiment considérer que nous sommes là devant un choix.

Les aménagements qui résultent de l'expertise ne constituent pas un phasage de la LNPN.

On a des éléments communs Paris-Mantes, et éventuellement Mantes-Evreux qui est commun aux scénarios LNPN et AB ; mais nous sommes devant un choix d'infrastructures, qui nous engage, pour les quelques décennies (voire siècles) à venir.

Il s'agit aujourd'hui de faire ce choix. Il nous semble en conclusion qu'il y a un certain nombre de convergences et que pour un coût sensiblement équivalent on a plutôt une meilleure qualité au travers du projet LNPN qu'au travers de la proposition alternative.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur ADAM.

Monsieur BOURLET, c'est votre Groupe, Europe Ecologie Les Verts, qui a été demandeur de cette expertise, pouvez-vous nous présenter votre analyse ?

RÉACTION DU GROUPE EELV, DEMANDEUR DE L'ÉTUDE

Jérôme BOURLET, Groupe EELV : Bonsoir, je représente effectivement le Groupe Europe Ecologie Les Verts, qui s'est réuni au niveau d'une interrégionale puisque l'ensemble des Groupes dans les Conseils Régionaux d'Île-de-France, Haute et Basse-Normandie, ont décidé dès le départ de travailler ensemble pour avoir un intérêt commun et répondre à l'ensemble des attentes de tous les citoyens de ces territoires.

Tout d'abord, je tiens à remercier le Président de la CPDP de nous avoir permis d'avoir cette étude complémentaire, cela montre bien un acte de démocratie forte puisque l'on aurait en effet aimé que ce scénario puisse être abordé dès le départ, mais la demande était très pressante et je vous remercie encore de l'avoir acceptée.

Je tiens aussi à remercier les Cabinets BG et SMA car il faut rappeler dans quel délai ils ont travaillé : de mi-décembre à mi-janvier, avec un cahier des charges très contraint puisque la demande portait sur un seul tracé possible.

On retrouve bien la problématique (j'en parlerai plus tard) sur Evreux, Rouen, où l'on avait comme seule et unique possibilité de travail de repartir sur le tracé existant, alors que l'on voit bien que l'acceptabilité par les riverains est aussi un questionnement et que derrière, on pouvait aller un peu plus loin et sans doute, travailler sur un scénario alternatif à l'existant sur ce tronçon-là.

Je crois que RFF l'a montré, et que dans la salle nous sommes tous d'accord – j'entendais les élus de Basse-Normandie en parler – pour orienter vers un report modal sur le train. Je crois que la question ne se pose même pas. On a encore des actualités avec ce qui est en train de se passer en Iran, on voit bien que le prix de l'essence augmente.

Juste un petit détail : alors que nous voyons tous qu'il faut un effort massif vers le report modal, cela n'a pas empêché l'Etat d'augmenter en catimini la TVA sur les titres de transport, de 5,5 à 7 %. A un moment donné, il faut que nous agissions tous dans le même sens.

Au niveau environnemental, ce qui s'est passé en conclusion de Durban est très clair : augmentation d'émissions de CO₂. Je rappelle pour ceux qui l'ont oublié que la part d'émissions de CO₂ du routier est 34 % ; je crois que nous devons tous agir dans la même direction.

L'idée que nous devons tous défendre est – cette question aurait dû être positionnée très haut dans le débat public – d'être capables de poser la question « quelle alternative peut-on proposer à nos citoyens pour passer d'une mobilité actuellement subie (des déplacements subis, contraints) à des déplacements choisis ? ».

Je crois que cette question aurait dû être soulevée, dans l'aménagement de l'Axe Seine, pour permettre un aménagement tel qu'on l'a vu, à partir de l'existant.

Si pour tout cela nous sommes tous d'accord, on voit bien aussi que la grande divergence qu'il y aura entre nous est sur la vision économique. Je crois que nous sommes rentrés dans une période électorale et on entend chez l'ensemble des candidats, qu'ils soient de droite ou de gauche, parler de relocalisation de l'économie. Mais, la relocalisation de l'économie, c'est bien admettre que la notion de vitesse est un des vecteurs forts de cette mondialisation. Dire qu'il faut transporter toujours plus vite, toujours plus loin, c'est bien la mise en avant d'une mondialisation qui est en train, au niveau économique, de nous montrer certaines limites.

Donc, je crois que le fait d'avoir mis simplement en avant cette notion de temps, c'était un peu antinomique avec la vision de relocalisation de l'industrie.

Donc, vous voyez, il y avait des questions à se poser au niveau de cet aménagement de l'Axe Seine.

Concernant le cahier des charges, qu'avons-nous voulu ?

Je crois que cela a été très bien repris par le Cabinet d'études, il s'agissait d'avoir deux choses ;

- 1) Permettre une offre de transport pour l'ensemble des voyageurs dans notre région. Je rappelle ce qui était une des données dans le cahier du Maître d'ouvrage, RFF : on voyait bien que 91 % des déplacements dans notre région ne passaient pas par le train. Une de nos questions, très présente au niveau du cahier des charges, était : comment peut-on organiser l'offre ferroviaire sur notre territoire pour avoir un report massif vers ce transport de proximité ?
- 2) Vu la situation et la chute actuelle du fret ferroviaire, maintenir l'offre ferroviaire. Contrairement à ce que l'on a entendu dans le débat lorsqu'on nous disait qu'il fallait abandonner la notion de politique de wagons isolés, il faut se dire que l'on a quand même des outils comme la gare de triage de Sotteville, et des embranchements de fret qui pourraient avoir lieu au niveau de nos entreprises ; donc, que tout cela pouvait être mis en avant, et c'est vrai que c'est un peu contraire à la vision de la massification des flux avec un point de départ et un point d'arrivée.

L'autre chose qui nous guidait était que si l'on voulait un transfert modal, contrairement à ce qui a été dit, si l'on regarde les cahiers d'acteurs des différents utilisateurs du train, on s'aperçoit que la vitesse n'est pas une des priorités.

Les priorités – je le rappelle encore – sont l'amplitude, la fréquence, la fiabilité, et naturellement le coût du ticket de transport.

Notre demande a été très forte pour que les coûts d'investissement soient réduits le plus possible, pour que l'on n'ait pas une augmentation du coût du ticket de transport, puisque pour l'instant on reste très flou, quand on demande quel sera l'impact sur le titre de transport. La fourchette est quand même assez large, donc avoir plus de précisions était une de nos priorités.

Nous avons demandé aussi – on voit bien que cela a été bien repris – que l'ensemble des dessertes régionales soit maintenues. Il y a là une grande différence puisque cela n'a pas été évoqué par RFF. Nous avons demandé que l'ensemble des gares liées au projet de desserte soient en milieu urbain.

Je rappelle que dans le scénario B ou AB, on a des gares « champ de betteraves », fortement déconnectées du milieu urbain, donc on aura forcément un double impact puisque les gens devront prendre leur voiture pour rejoindre ces gares. C'est un débat que nous avons eu sur Val-de-Reuil.

L'autre priorité que nous avons souhaité faire apparaître dans le complément d'étude était d'aller le plus loin possible dans l'inter-modalité, c'est-à-dire que l'on souhaitait, en maintenant les gares en centre-ville, avoir vraiment une vision d'inter-modalité sur les gares.

Naturellement, nous tenions aussi à la robustesse, dans la demande il y avait une notion de robustesse ; je crois que le Cabinet y a répondu.

Cela nous tenait énormément à cœur : diminuer fortement les impacts environnementaux. Sur les terres agricoles, je rappellerai qu'au dernier débat à Evreux, avec les agriculteurs, on a essayé de diviser les écologistes et les agriculteurs, en disant que l'on avait des problèmes de compensations. On a bien vu qu'à la fin, on n'était pas capable alors que j'ai posé la question, d'avoir une vision des ressources en zones compensables. Pour l'instant, en effet, on nous dit que l'on va compenser, mais à un moment on ne sait plus trop où exactement.

Un dernier point, pour lequel nous attendons la réponse depuis le 17 janvier et le débat qu'il y a eu sur le financement : rester dans une fourchette de coût d'investissement le plus faible possible puisque nous nous opposons à un partenariat public-privé, que nous découvrons tous de plus en plus dans la presse, où l'on voit que nous avons un endettement de plus en plus massif à travers cela.

Si l'on regarde le rendu de l'étude et les contraintes de travail (le peu de temps qu'ils ont eu pour travailler), nous sommes contents du résultat, puisqu'on est capable de répondre à la même offre de transport, on est capable de répondre à la même offre de fret avec, tel que c'est proposé, une revalorisation de l'existant et naturellement de la gare de triage de Sotteville, et la remise en place de la politique du wagon isolé.

Nous avons aussi le scénario qui reprend l'ensemble des gares régionales existantes. On a bien vu le débat sur le rattachement à la sortie de Rouen, la volonté dans ce scénario alternatif de raccrocher le bassin de Dieppe, puisque dans le scénario proposé par la LNPN on voit bien que Dieppe est déconnecté (puisque nous sortons après) ; nous avons une connexion par rapport à Lisieux, par rapport à Val-de-Reuil, et naturellement si l'on repart sur la ligne Evreux-Rouen, avec Louviers.

Dans les chiffres que nous avons vus, il y a aussi cette diminution du coût, puisqu'on voit bien que si l'on s'intéresse simplement aux coûts, sur les investissements dans la région de Normandie, grosso modo (je n'ai pas présenté les mêmes chiffres que vous) c'est une diminution de 50 %, sur la part Haute-Normandie. On a une variation de 2 milliards sur justement cette part d'investissement, au niveau de la Haute-Normandie (j'y reviendrai juste après).

Si l'on regarde les temps de parcours, on s'aperçoit que le dossier alternatif, c'est à peu près un gain de 20 minutes pour Paris-Le Havre, et un gain du même ordre pour Paris-Caen ; alors que pour la LNPN on avoisine 30 minutes.

Concernant l'étude, je pense que c'était la contrainte de temps, et la faisabilité de la globalité ; il nous reste des choses. J'en ai parlé, je pense que c'est quelque chose que l'on doit être capable de creuser, c'est voir comment sur le scénario on se raccroche par rapport à Vernon.

Vous l'avez évoqué, il y a un problème sur une zone naturelle juste au sud de Vernon, le temps a manqué pour travailler sur des scénarios alternatifs, mais je crois qu'il serait intéressant d'aller plus loin dans l'étude et de voir comment on pourra raccrocher ce scénario avec l'existant, mais avant Vernon.

Un autre point est l'étude de la ligne Evreux-Rouen, je crois que l'on doit être capable de le creuser, d'aller plus loin dans l'accessibilité des gens de la vallée de l'Iton, de regarder (j'en ai entendu parler) la vision du tram-train et le peu d'efficacité au niveau de la rapidité (donc de la vitesse) sur la ligne existante.

Mais, on doit être capable, et c'est ce qui nous permet d'envisager cette étude, de se dire que le potentiel est présent ; à nous maintenant d'aller plus loin dans ces études pour avoir le meilleur scénario, la meilleure alternance à la LNPN, sur ce tronçon-là.

Naturellement, il reste un point qui fâche. Nous avons tous discuté, nous avons élaboré nos différents scénarios, mais l'acteur principal devrait être l'Etat, l'acteur qui devrait financer les projets ; pour l'instant j'entends plutôt des signaux négatifs.

Si l'on regarde la presse, on s'aperçoit que l'on a ce que l'on appelle une remise en question du Schéma national des infrastructures terrestres et que par rapport à ce Schéma national, on n'a plus de financement. C'est ce que disait la Ministre de l'Environnement et des Transports : que tout cela allait repasser à la moulinette pour savoir ce qui allait être financé.

J'ai entendu des bruits de couloir il y a peu de temps : Monsieur RUFENACHT agissait fortement pour faire remonter ce dossier de la seizième place, mais je ne sais pas à quelle place. En tout cas, pour l'instant, il est à la seizième place. C'est bien ce qui est apparu dans le document.

Il va donc falloir quand même à un moment que l'équipe, tous ces gens-là, poussent très fort pour y arriver.

Si l'on regarde le scénario, un point est fondamentalement différent par rapport au scénario proposé par la LNPN : celui de l'adaptabilité. Je vais m'expliquer et donner un petit exemple très pédagogique.

On se rend bien compte que l'on est dans une période où il va y avoir des bouleversements. RFF est peut-être visionnaire, mais on n'est pas capable de voir ce qui va se passer d'ici une vingtaine d'années sur l'ensemble des flux. Celui qui est capable de le voir est vraiment extraordinaire.

Je vais me placer, là, en bon père de famille : quand mon enfant a 10 ans, je lui achète un pantalon 10 ans, je n'achète pas un pantalon 15 ans en disant « il le mettra et il rentrera bien dedans à ce moment-là ». Je préfère partir de l'existant et adapter mon modèle à l'existant, et je vais être capable de le faire évoluer. C'est la différence fondamentale avec l'approche LNPN, où l'on va fixer une coquille énorme qui va dépasser la capacité actuelle, engendrer un coût de fonctionnement qui sera forcément réparti sur les utilisateurs immédiats, et donc on va faire tendre le système pour aller compléter l'offre proposée par la structure. On voit exactement cela actuellement avec certains hôpitaux en partenariat public-privé, en région parisienne, où l'on a créé de la surcapacité et cette surcapacité a endetté les collectivités.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Jérôme BOURLET : Oui, je finis. Donc, notre approche là-dessus est complètement différente.

Je reviens très rapidement sur ce qui vient d'être présenté par RFF pour dire que des choses sont un peu surprenantes, sur la présentation financière. Pour arriver à la phrase « le coût des deux projets est similaire », franchement, vous poussez ! Vous rajoutez un milliard sur l'expertise, en expliquant que des études complémentaires seront nécessaires, qu'ils n'ont pas eu le temps... Donc, un milliard ! Je rappelle que le Bureau d'études est reconnu au niveau mondial, ce ne sont pas des gens qui débarquent de Mars, c'est un des Cabinets les plus reconnus, donc remettre en question cette expertise-là, c'est surprenant.

Ce que je trouve encore plus surprenant, c'est que nous sommes sur le projet global entre Mantes-la-Jolie et Le Havre, et que vous, vous comparez le coût, pour supprimer 1,6 milliard, entre simplement Mantes-la-Jolie et Rouen. Donc, vous retirez 1,6 milliard du projet qui est entre Rouen et Le Havre, et alors vous dites « c'est le même coût ». A un moment, il faut présenter les coûts dans la globalité, c'est-à-dire que le projet global est bien entre Mantes et Le Havre, il n'est pas entre Mantes et Rouen, donc quand on veut être rigoureux, on présente les chiffres sur les mêmes interstices. C'est le premier point.

Le deuxième point...

Olivier GUÉRIN : Abrégez, s'il vous plaît.

Jérôme BOURLET : Oui, j'abrège. Le deuxième point : on nous dit « vous avez eu un slide pour expliquer que des dessertes allaient occuper tout le territoire », je crois que justement, avec la proposition du cadencement « à la suisse » on voit bien que l'on aura une irrigation de tout le territoire. Je n'irai pas plus loin.

Il y a aussi le fait que les gares sont intégrées aux noyaux urbains, ce qui n'apparaît pas au niveau de RFF.

Le dernier point, où nous ne serons jamais d'accord, c'est que pour vous la priorité c'est le temps ; dans notre étude, effectivement, ce n'était pas le temps.

Par contre, je reviens sur une de vos dernières slides où un parallèle commence à apparaître sur l'aménagement du territoire. En tant qu'élus, cela me pose problème. Je vois au niveau de l'existant « flux lent » et en parallèle, juste à côté, une belle ligne où c'est marqué « transport rapide » ; ma vision de l'aménagement, c'est de permettre à tous les citoyens d'avoir le même accès, le même titre de transport.

En conclusion j'ai envie d'appeler le scénario proposé, avec un peu d'humour, « le scénario du triple E » : Egalitaire, Economique, et Ecologique.

Egalitaire, parce que tous les citoyens auront le même accès au transport.

Ecologique, parce qu'il va diminuer la part de CO₂, l'impact environnemental et l'impact sur les espaces agricoles.

Economique, parce qu'à notre époque, je rappellerai que 3 milliards économisés, c'est 6 années de déficit des hôpitaux publics en France.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci. Vous avez largement dépassé votre temps.

Nous avons proposé aux Autorités organisatrices des transports d'intervenir à ce moment, elles ne l'ont pas souhaité. Donc, le débat est ouvert dans la salle. Il y aura des questions qui intéresseront RFF, je propose à Messieurs PONCET et ADAM de monter sur la tribune.

Je vous demande de respecter le temps de parole de 3 minutes, s'il vous plaît, comme d'habitude.

DÉBAT AVEC LA SALLE

Jean-Baptiste GASTINNE, Adjoint au Maire du Havre, Conseiller Régional : Bonsoir, je suis bon père de famille ! En tout cas, je crois. Comme père de famille, j'ai toujours acheté des pantalons 2 ans la taille au-dessus, parce qu'il me semble que cela dure plus longtemps. Je crois que ce qui vaut pour des pantalons, vaut encore plus pour une infrastructure de transport.

L'étude est intéressante, même si à mon sens elle laisse bien des incertitudes, qui s'expliquent sans doute par le délai un peu court qui a été imparti. Elle laisse une impression de bricolage et la difficulté que vous avez parfois eue...

Olivier GUÉRIN : S'il vous plaît, RFF n'a pas mis en cause la qualité de cette étude, ne parlez pas de bricolage, ce sont des organismes sérieux qui ont fait cette étude.

Jean-Baptiste GASTINNE : Des organismes sérieux, je n'en doute pas, mais qui l'ont faite assez vite parce que le temps était court.

Elle sert de support à un projet alternatif qui nous est proposé et qui n'est en réalité qu'une solution en forme d'expédiant, à court terme, sans vision d'avenir, ce qui est tout de même gênant pour un projet structurant, comme un projet d'infrastructure de transport.

Faut-il rappeler ici que le projet de ligne nouvelle doit accompagner le développement et les mutations de l'Axe Seine au cours des 20 à 30 prochaines années et qu'en tant que tel, c'est un projet d'intérêt national qui ne saurait s'accommoder d'aucune forme d'expédiant.

Je vous rappelle qu'un des enjeux primordiaux est de connecter Paris à sa façade maritime pour permettre à Paris de renforcer et conserver sa position de ville mondiale.

Relier Paris au Havre en 1 h 15, tel était un des points essentiels du cahier des charges ; on est loin du compte : 1 h 45 pour le Havre, cela nous ramène aux années 1970.

Lors d'une réunion sur l'Aménagement du territoire, un expert de l'aménagement nous a dit qu'il y avait un effet de seuil minimal pour assurer le report modal et surtout l'articulation des territoires, qui était inférieur à 1 h 30.

Autre point important : la question du fret ferroviaire. Ce projet alternatif ne résout pas sérieusement la question du fret. En effet, il propose une amélioration pour les voyageurs ; un gain de temps réduit, mais un gain de temps quand même ; et donc on peut penser que le nombre de voyageurs augmente avec l'amélioration de la ligne.

On peut espérer aussi que l'augmentation des trains de fret va se faire dans les prochaines années avec l'augmentation du trafic portuaire. Il y a donc un risque accru de saturation sur une seule voie, où vont se mélanger des trains lents et des trains rapides, pas seulement des trains lents pour les voyageurs et des trains rapides pour les voyageurs, mais des trains lents tout simplement parce que ce sont des trains de fret. Il y a donc le problème de régularité et de fiabilité.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Jean-Baptiste GASTINNE : Enfin, le projet alternatif est presque aussi coûteux finalement que le projet présenté par RFF, alors que contrairement à lui il n'offre pas de réelles perspectives de développement socio-économique.

Donc, à bien des égards, je persiste, je pense qu'il s'agit d'un rafistolage, qui consiste à mettre un cautère sur une jambe de bois, une ligne qui date du XIX^{ème} siècle, et je pense qu'il ne faut pas insulter l'avenir en rapiécant une ligne vieillie qui n'apportera jamais à elle seule aucune garantie en termes de capacité et donc de fiabilité, et en particulier, la possibilité de séparer les trains fret et les trains voyageurs.

Je pense qu'il faut en effet ménager l'avenir, comme RFF, en privilégiant le projet LNPN, dont la réunion du 17 janvier à Paris nous a montré que c'était un projet rentable, en tout cas pour les scénarios A, B, ou AB...

Olivier GUÉRIN : S'il vous plaît, vous dépassez beaucoup votre temps !

Jean-Baptiste GASTINNE : J'espère que l'on aura aussi des réponses sur la rentabilité de ce projet. Je sais que le projet de RFF est rentable ; celui-ci, j'en doute.

Merci de votre attention.

(Applaudissements et huées.)

Olivier GUÉRIN : S'il vous plaît ! Nous avons des questions par Internet.

Marie-Françoise CORNIETI, Membre de la Commission Nationale du Débat Public : Nous avons en effet plusieurs questions qui nous arrivent par Internet. Deux questions tout d'abord qui s'adressent au Cabinet BG. La première est une question un peu basique, mais qui mérite d'être posée.

Monsieur Pascal LANFRY* demande : « *Pourrait-on expliquer ce que sont les shunts Bussereau ? D'où cela sort-il ? Y a-t-il un lien avec l'ancien Ministre des Transports ?* ». C'est la première question, parfois les questions contiennent la réponse. Je vous laisse répondre à la première question.

Guillaume de TILIÈRE : Les shunts Bussereau ont été intégrés dans le scénario alternatif, ils ont été tracés sur du papier, on n'a jamais vu de version officielle, etc., c'étaient des shunts en discussion, ils ont été repris dans l'étude pour avoir des temps de parcours performants sur la Basse-Normandie.

Donc, on savait uniquement qu'ils étaient entre Mantes et Evreux, et Evreux-Serquigny. Nous avons refait des tracés et des évaluations mais nous n'avons pas vu d'études et de projets là-dessus. C'étaient des projets cités, connus, discutés, mais sans « traces palpables ».

Olivier GUÉRIN : Merci.

Marie-Françoise CORNIETI : Ensuite, nous avons une question par Internet et une question posée par écrit par la salle, mais c'est quasiment la même question, donc je les réunis : « *Pour la liaison Evreux-Louviers, n'est-il pas préférable de longer la Nationale 154 plutôt que de rouvrir la voie désaffectée de la Vallée de l'Iton ?* ».

L'autre question est « *Pouvez-vous nous donner un plan détaillé du tracé par lequel la ou les lignes passent entre Louviers et Evreux ?* ».

Guillaume de TILIÈRE : Sur la réouverture de la ligne, c'est vrai que s'il y a un problème d'acceptabilité sur la réouverture sur certaines sections, après il y a des alternatives de tracés. Dans le scénario LNPN, il y a justement le fait d'avoir des tracés proches de la RN. Ce que nous avons chiffré, puisqu'il faut partir sur des hypothèses, c'est la réouverture de la ligne.

Olivier GUÉRIN : Je pense que cette ligne est encore tracée sur les cartes détaillées.

Guillaume de TILIÈRE : Nous l'avons refaite, avec des sections où l'on a certains évitements, etc., mais pour chiffrer, comme pour les shunts, nous avons refait de vrais tracés pour faire les chiffrages de tous les ouvrages. Sur certaines sections il y a des shunts, des tunnels, des ponts, tout ce qui est déblais, remblais, etc. Nous avons donc fait des tracés et tout chiffré élément par élément, par poste de chiffrage. Tout a été fait ; maintenant, comme nous sommes dans un débat amont nous n'avons présenté que des corridors globaux, nous n'avons pas présenté des plans détaillés, pour avoir les mêmes niveaux d'information.

Par contre, dans le travail technique que nous avons fait, du génie civil à la signalisation, nous avons tout rebalayé.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Agathe CAHIERRE, Première Adjointe au Maire du Havre, Première Vice-présidente de la CODAH : Je voudrais d'abord remercier Monsieur le représentant du Cabinet parce que dans un temps très court, il nous a fait un exposé intéressant, mais que nous considérons plutôt comme un schéma de desserte des principales communes de la Normandie. C'est très intéressant, mais nous pensons que c'est très en retrait par rapport à l'ambition qui a été affichée depuis plusieurs années sur cette ligne à grande vitesse, qui est quand même de faire que Paris devienne une capitale, ville monde, avec une liaison vis-à-vis

de ses ports : Rouen, Le Havre ; et que l'Axe Seine devienne vraiment un lieu de développement du territoire.

Donc, le premier sentiment est un sentiment de retrait, de manque d'ambition, on a l'impression de revenir un peu en arrière et que ce schéma est plutôt un schéma au fil de l'eau.

Je voudrais m'adresser aussi au représentant du mouvement écologique. Vis-à-vis du Havre, ce schéma, d'abord, ne répond pas à la question qui est pour nous primordiale : que l'on augmente le taux de report modal des trafics générés par les ports du Havre et de Rouen, vers du trafic soit ferroviaire, soit fluvial ; mais surtout ferroviaire. Je rappelle qu'au Havre, on n'est qu'à 5 %, et que si on ne développe pas le fret on n'arrivera pas à augmenter ce transfert modal.

Deuxièmement, si dans la perspective de ce schéma, Le Havre reste à plus de 2 heures de Paris, il n'y aura pas de report modal de la voiture vers le train, et nous allons continuer à circuler, à embouteiller les voies avec des voitures, or un des objets de la LNPN est aussi que les habitants laissent leur voiture au garage et prennent le train pour aller soit travailler, soit à Paris, soit prendre l'avion à Roissy. Donc, je considère que cette ligne est aussi là pour favoriser le report modal de la voiture vers le train.

Enfin, concernant le développement de l'Axe Seine, le Commissaire va remettre un projet dans les semaines qui viennent. Le développement de l'Axe Seine repose sur cette ligne à grande vitesse qui doit non seulement améliorer le trafic des marchandises entre les différents ports et villes de l'Axe, mais aussi favoriser le déplacement de la Formation, de la Recherche, entre les différents développements économiques.

Donc, cette ligne nous paraît absolument essentielle.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci.

Gilles FRAUDIN, EELV, Groupe Transports de Haute-Normandie : Bonjour. La différence fondamentale entre les deux projets présentés par RFF et par le Cabinet BG tient en deux points : d'une part, les lieux desservis, c'est-à-dire que nous privilégions les gares actuelles par rapport aux gares nouvelles, pour qu'il y ait un véritable report modal ; et d'autre part, le principe de la généralisation d'un cadencement basé sur un principe des nœuds de correspondance. Ce n'était pas le principe de base de RFF, qui travaillait sur le même réticulaire, mais pas sur le projet des principes des nœuds de correspondance, qui ne consistent pas à vouloir forcément le meilleur temps de parcours, mais à vouloir une correspondance assurée.

N'oublions jamais que pour avoir un service de transports publics cadencé, il y a trois fondamentaux :

- Un cadencement horaire régulier, sans trou – ce qui n'est pas le cas actuellement ;
- Des nœuds de correspondance respectés, ce qui est proposé par le Cabinet BG – et n'est surtout pas le cas en ce moment ;
- Une amplitude de desserte à la mesure des besoins sociétaux – c'est encore loin d'être appliqué en Haute-Normandie.

Nous rappelons que les derniers services en semaine au départ de Rouen pour Val-de-Reuil, c'est 20h08. Vers Louviers, direct, ou Evreux, c'est 19h00 ; vers Elbeuf c'est 20h43. J'en passe, et des meilleures. Vers Caen, c'est 19h01. Tout ceci n'est plus acceptable.

Le concept de temps de parcours système, avec nœuds de correspondance, nécessite d'être mis en œuvre avec rigueur et dans sa globalité, car la future entreprise exploitante, RFF en la matière, a fait son travail, et le Cabinet BG a fait son travail ; maintenant, nous attendons. Il reste dès maintenant aux Autorités organisatrices de transport, les AOT, à prendre position.

Pour rappel, Intercités, c'est l'Etat, avec un financement majoritairement SNCF ; malheureusement, c'est le montage financier qui a été choisi. Je rappelle que pour les TER c'est la Région Haute-Normandie et la Région Basse-Normandie. L'urbain a sa part également, au travers des communautés d'agglomération.

Le projet présenté est un tout, mais bien sûr amendable. Toute modification de la grille de cadencement est possible, à trois conditions : ne pas appauvrir la qualité de service des points d'arrêt, ne pas mettre en péril le principe même de nœuds de correspondance, et mettre en œuvre une amplitude correcte.

Je finirai sur un point particulier. Nous tenons absolument, mais absolument, à ce que la desserte Rouen-Evreux soit assurée ; il s'agit du bassin de vie entre Rouen et Evreux. Par le projet présenté, nous pensons qu'il est nécessaire de dire que la Directive Bussereau, après tout, n'est pas forcément pérennisable, elle est abrogeable. La représentativité nationale devra s'y atteler.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur ADAM souhaiterait vous corriger sur les nœuds de correspondance.

Philippe ADAM : Oui, j'ai un peu sauté sur ma chaise. Je voudrais contester vigoureusement deux points soulevés par Monsieur FRAUDIN.

La conception d'un réseau avec des nœuds de correspondance est strictement la démarche suivie par la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Nous sommes partis dès le départ sur l'idée de desserte qui mêle à la fois les dessertes rapides, les dessertes lentes, et ce, dans des nœuds de correspondance forts. Cela fait partie de la structure de LNPN. C'est d'ailleurs également ce qu'a fait Monsieur de TILIÈRE, là-dessus il n'y a pas de différence, simplement un certain nombre de temps sont plus réduits dans le projet LNPN.

Je prends par exemple la question de Rouen-Caen. Dans le projet LNPN, qui a un caractère beaucoup plus marqué en intra-régional, nous avons la possibilité de faire Rouen-Caen en 51 minutes, ce qui nous permet de nous situer entre deux nœuds qui sont situés chacun à la minute zéro. On part après 7 heures de Rouen, on arrive avant 8 heures à Caen, et on peut poursuivre avec correspondance.

Dans le travail de Monsieur de TILIÈRE, on peut partir après 7 heures mais on arrive un petit peu avant 8 heures et demie et on prend les correspondances du nœud de demi, là-dessus il n'y a pas de différence.

Concernant les gares, la LNPN a cherché également, sur la quasi-totalité des gares desservies, à desservir les gares de centre-ville, et nous convergeons avec vous de ce point de vue, sur la nécessité d'avoir une inter-modalité forte au cœur des villes.

C'est vrai qu'il y a eu des débats autour de la gare d'Evreux, c'est quelque chose que nous devons sans doute regarder si l'on poursuit le projet LNPN. Il y a la question de Val-de-Reuil. Ce sont des choses sur lesquelles nous devons certainement travailler dans le cadre du projet LNPN. Mais, sur la totalité des autres gares de la Normandie et de l'Île-de-France, nous sommes exactement dans les gares centrales.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous donner des précisions sur la Directive Bussereau dont on vient de faire état, sur le passage à niveau ?

Philippe ADAM : Suite à l'accident d'autocar qui a eu lieu à Allinges, en Haute-Savoie, il y a trois ou quatre ans, il a été décidé de durcir la politique des passages à niveau et donc de faire en sorte que lorsqu'une ligne est rouverte au service voyageurs, on ne crée pas de nouveau passage à niveau.

Donc, quand on rouvre une ligne aujourd'hui, les coûts sont très importants puisque supprimer un passage à niveau, cela va de 2 à 5 millions d'euros, en fonction des situations. Il y a 64 passages à niveau sur cette ligne ; cela ne veut pas dire que l'on fait 64 ponts, parce que parfois on peut mutualiser les ponts entre plusieurs passages à niveau, mais cela amène un coût indéniablement très élevé.

Olivier GUÉRIN : Merci. Une question écrite.

Pierre-Gérard MERLETTE : La Fédération CGT des Cheminots de Paris-Saint-Lazare (j'abrège) : « *Dans l'hypothèse où l'expertise complémentaire serait choisie, y aurait-il des coûts de matériels et maintenance, nouveaux ?* ».

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous donner des indications sur les coûts ?

Philippe ADAM : Matériels et maintenance, par rapport à un scénario LNPN ?

Pierre-Gérard MERLETTE : Les ateliers de maintenance, par exemple.

Olivier GUÉRIN : Par rapport à la LNPN.

Philippe ADAM : Je dirais a priori que l'on va s'acheminer sur une desserte où l'on a le même nombre de sillons, donc après il faut analyser sur les dessertes combien de matériels roulants on engage, avec les temps de parcours combien on arrive à en gérer par dépôt, s'il faut un nouveau dépôt. Disons que dans la globalité du programme, comme cela, je ne pense pas qu'il y ait une énorme différence.

C'est à analyser dans le détail.

Claude GOULEY, Fécamp : Bonjour. Les moyens financiers nécessaires à la construction de la LNPN vont-ils laisser une enveloppe suffisante pour la rénovation des lignes historiques et des lignes de proximité, comme la ligne de Fécamp-Bréauté, qui n'a pas été remise à niveau depuis les années 70, où la vitesse des trains a été fortement réduite à cause de la vétusté de la voie ?

Je vous rappelle que les routes autour de Fécamp jusqu'au Havre, bassin d'emploi principal, sont saturées et accidentogènes ; la voie ferrée est la véritable solution pour le désenclavement et l'emploi à Fécamp.

On pourrait améliorer le cadencement de la ligne Bréauté-Fécamp, qui a quand même 20.000 habitants et a 800 passagers/jour, qui vont travailler au Havre ou étudier à Rouen. Cette ligne est à voie unique, peut-on envisager son doublement ? Ou alors d'utiliser le shunt de Tourville-les-Ifs ou le faisceau en gare de Fécamp ?

Olivier GUÉRIN : C'est une question à RFF.

Philippe ADAM : La question n'est pas « peut-on doubler la ligne ? », mais « quel service voulons-nous dans le futur et quelles infrastructures devons-nous mettre en face de ce besoin ? ». Une étude est en cours sur toutes ces dessertes de la pointe de Caux. RFF y travaille, c'est hors de la Mission LNPN. Des conclusions devront en être tirées, sur toute cette ligne de la pointe de Caux.

Olivier GUÉRIN : Les investissements sur la LNPN seraient-ils au détriment de ces liaisons ?

Jean-Damien PONCET, Directeur du Projet LNPN à RFF : J'ai souvent répondu dans les réunions locales...

Olivier GUÉRIN : C'est une nouvelle réunion.

Jean-Damien PONCET : Bien entendu. J'ai souvent répondu que s'agissant de RFF, le montant qu'il mettra dans cet investissement n'obère en rien ses capacités à intervenir ailleurs puisqu'il y aura une contrepartie dans les péages qui seront reçus dans le futur. On ne peut pas forcément dire la même chose de tous les cofinanceurs éventuels d'une amélioration de la ligne de Fécamp.

On peut dire aussi que si la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ne se faisait pas, cela ne dégagerait pas de l'argent de façon magique.

On parle du financement de LNPN aujourd'hui parce qu'on parle des objectifs de LNPN, il y a un projet...

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous rester sur Fécamp ?

Jean-Damien PONCET : Si vous permettez, j'aurais quand même voulu...

Olivier GUÉRIN : Madame CHINZI souhaite donner des indications.

Sandrine CHINZI, Directrice Régionale Haute et Basse-Normandie, RFF : Bonsoir. Sur le réseau existant (puisque nous ne sommes pas les mêmes équipes à travailler sur LNPN et le réseau existant), je peux dire que nous avons une enveloppe, que nous avons présentée lors d'une réunion début janvier, pour expliquer ce que l'on faisait comme travaux sur le réseau existant, le financement que l'on avait.

Je crois pouvoir rappeler que l'on a évoqué pour les 5 années entre 2008 et 2013 ou 2014 : 1,3 milliard d'euros d'investissements sur le réseau existant, c'est ce qui est engagé et ce qui est prévu d'être dépensé pour assurer l'entretien du réseau existant ; c'est autonome du financement de LNPN.

Concernant la pointe de Caux, nous travaillons actuellement sur des études de définition du niveau de service à opérer sur cette infrastructure, et nous ferons les investissements qui correspondront au niveau de service qui sera choisi par les Autorités organisatrices de transport.

Guillaume de TILIÈRE : Il y a eu des interventions des élus du Havre, je voudrais juste préciser que les temps de parcours que vous avez vus... Bien sûr, le scénario alternatif n'a pas les mêmes temps de parcours que LNPN et là il y a des notions de politique des transports, de niveaux de desserte, etc. C'est très important et c'est normal que cela provoque un débat par rapport à certaines dessertes ; je l'entends bien.

Je voulais préciser, concernant le schéma d'offres, pour qu'il n'y ait pas de mauvaise compréhension, que sur le dimensionnement du nombre de sillons fret, le but de cette étude était de répondre à la question « si l'on prend le schéma de desserte LNPN avec le même nombre de sillons fret et le même nombre de sillons passagers, est-ce réalisable, oui ou non ? ». C'est une grosse question.

Dans le scénario alternatif, avec les temps de parcours que l'on a montrés et au niveau de l'horaire : on a intégré la même offre en termes de sillons fret, et donc de sillons voyageurs.

C'est très important pour ne pas mélanger les choses.

Ensuite, la question de savoir à plus long terme, si on développait encore plus : même LNPN n'a pas fait les scénarios, ils ont peut-être plus de réserves de capacités, donc on est resté à cet horizon. Si l'on veut regarder à 50 ans, voir ce que l'on peut optimiser, aller plus loin, il faut faire d'autres simulations, d'autres débats, voir si des endroits coïncident ou pas. Ce sont des études à part entière.

Olivier GUÉRIN : Pour le faire en raccourci, ce projet permet le passage des 45 trains que demande le port du Havre.

Guillaume de TILIÈRE : Disons que tous les sillons fret qui étaient discutés au niveau LNPN pour être intégrés dans la desserte sont intégrés dans le projet de l'alternative, entre autres c'est pour cela que dans les 3,6 milliards au niveau de la Normandie des aménagements capacitaires sont prévus, notamment entre Rouen et Le Havre, pour gérer le trafic prévu à l'horizon LNPN.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Pierre LOUVARD, Elu EELV de la Ville de Rouen : Bonjour. Je m'étonne de l'intervention des gens du Havre. Je voudrais dire à Madame CAHIERRE que ce n'est plus une ligne à grande vitesse, je ne sais pas si elle s'en était rendu compte. C'est vrai qu'au Havre on voit encore des affiches comme cela.

Ce n'est plus une ligne à grande vitesse parce que c'était totalement irréaliste. Cela fait partie des rêves de votre Président, mais c'était irréaliste. On est venu maintenant à quelque chose de plus réaliste, dont le cahier des charges mettait Le Havre à 1 h 15 ; et le scénario alternatif, contrairement à ce que vous avez dit, ne met pas Le Havre à plus de 2 heures, mais à 1 h 45. Je parle sous le contrôle de Monsieur de TILIÈRE. Ce n'est pas du tout l'écart que vous semblez dire.

Ensuite, ce qui m'étonne dans vos interventions, c'est que vous êtes les défenseurs d'une infrastructure très coûteuse, beaucoup plus que toutes les lignes, elles, à grande vitesse, qui ont été construites ces dernières années sur le territoire français ; et en même temps vous êtes les défenseurs d'un Gouvernement qui n'arrête pas de dire qu'il n'y a pas d'argent.

A quel moment tout cela va-t-il se dégonfler ? On va nous dire qu'en fait, il n'y a pas d'argent du tout ! Donc, on ne pourra même pas faire ce qui était indispensable : par exemple, le doublement du Mantois, où il faut quand même 6 milliards d'euros.

Olivier GUÉRIN : 4,5 ; soyez précis sur les chiffres.

Pierre LOUVARD : Plus le raccordement au sud de Mantes, cela fait 5 milliards, excusez-moi.

Olivier GUÉRIN : 4 et 5.

Pierre LOUVARD : Bien, c'est encore moins, donc il faudra quand même avoir ce doublement du Mantois et avec votre façon de présenter les choses, c'est une politique du tout ou rien, qui risque d'être totalement néfaste au ferroviaire.

Autrement, on en a parlé avec les représentants de RFF, il n'y a pas de muraille de Chine entre nous, nous souhaitons tous qu'il y ait des investissements dans le ferroviaire ; et je pense que le Gouvernement d'aujourd'hui n'est pas convaincu. Il va donc falloir que vous voyiez cela.

Nous souhaitons tous des investissements dans le ferroviaire, le tout est de savoir ce qui discrimine les différents projets.

On a déjà parlé des gares ; il est hors de question que l'on soutienne un projet où il y a des « gares des betteraves » dans le département de l'Eure, c'est quelque chose de très fort dans notre position.

On a aussi une vision intégrée de la modernisation du réseau ; intégrée de deux points de vue.

Dans les deux cas, le schéma de desserte est très ambitieux, par rapport à l'existant, c'est à souligner. Quatre Intercités entre Paris et Le Havre dans les heures de pointe, aujourd'hui cela n'existe pas. Les deux schémas partent d'une ambition très grande du point de vue de l'augmentation des dessertes. Mais nous, nous défendons l'idée que ces dessertes ne doivent pas être seulement pour les grandes villes : Paris, Rouen, Le Havre, Caen, dans ces schémas, mais pour l'ensemble des bassins de vie. Pour le garantir, car le schéma de desserte ce n'est que de la théorie, il faut des gens pour financer ces dessertes et des opérateurs pour les faire...

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Pierre LOUVARD : J'ai bientôt fini. Pour fiabiliser les schémas de desserte de l'avenir il faut avoir une vision intégrée du réseau, qui permette de desservir aussi bien les grandes métropoles que les villes moyennes, qui sont très nombreuses en Haute et Basse-Normandie, c'est-à-dire moderniser un réseau qui dessert l'ensemble des agglomérations.

Vous dites que le réseau existant continuera à servir pour les trains (que l'on n'appelle plus omnibus) de desserte plus fine et le fret, vous devrez aussi engager un certain nombre de frais, qui sont prévus dans le scénario alternatif.

La LNPN, cela risque d'être : le coût de la LNPN, plus des coûts du réseau alternatif, puisqu'il faudra bien le laisser en marche. Ces coûts-là sont sur deux infrastructures différentes ; qui paiera cette modernisation sur deux infrastructures différentes ? Il faut quand même que ce nouveau réseau profite à tous ! Il y a beaucoup plus de gens qui, pour leur travail, vont d'Evreux à Rouen, ou vice-versa, que de gens qui vont du Havre à Paris. Comme nous l'avons écrit dans notre cahier d'acteurs, nous privilégions le train du quotidien.

Concernant le fret, quand je lis le cahier d'acteurs de la SNCF (qui est encore, heureusement, le principal opérateur de fret) j'ai l'impression que la SNCF demande surtout l'ouverture urgente de la section Serqueux-Gisors pour dès maintenant, et pas dans 20 ans : avoir un développement du fret.

Par ailleurs, dans notre scénario alternatif, l'électrification entre Serquigny et Oissel permettrait une diffusion vers le sud. La Basse-Normandie est désertée par le trafic fret et dans le cadre du report modal, c'est quelque chose qu'il faudra bien changer dans les années qui viennent.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Vous avez battu tous les temps d'intervention.

Jean-Marcel PIETRI, CCI de DIEPPE : Ai-je bien compris que dans le scénario alternatif la liaison Malaunay-Rouen était susceptible de se connecter au tunnel envisagé pour desservir Saint-Sever ? Ou la logique consiste-t-elle à contourner Rouen par Sotteville ?

Guillaume de TILIÈRE : Le scénario alternatif est parti du même principe, à savoir : sur Rouen, la gare existante (historique) et la gare de Saint-Sever ; donc la desserte est des deux côtés, comme le principe LNPN. Ce qui change, c'est le raccordement au nord, c'est-à-dire que tous les trains qui desservent la gare de Saint-Sever, ensuite, sont reconnectés au niveau de la ligne classique, au nord, après Marolles.

Jean-Marcel PIETRI : C'est bien ce que je viens de dire, alors que dans le projet LNPN les trains qui arrivaient de Dieppe, par exemple, ne pouvaient pas se connecter à Saint-Sever.

Guillaume de TILIÈRE : On ré-embranche avant la bifurcation, pour justement avoir l'opportunité des dessertes.

Jean-Marcel PIETRI : D'accord, merci.

Olivier GUÉRIN : Pour être précis, les trains de Dieppe ne vont pas directement à Saint-Sever, ils passent d'abord Rive Droite, puis Saint-Sever, comme sur la LNPN, est-ce cela ?

Guillaume de TILIÈRE : On a pris le même schéma de desserte ; par contre, le fait de ré-embrancher avant laisse la flexibilité de la desserte : avoir les connexions sur Dieppe ou sur Le Havre.

Olivier GUÉRIN : Souhaitez-vous préciser ?

Philippe ADAM : Dans le scénario LNPN, Dieppe n'est pas déconnecté, il est prévu que les trains de Dieppe arrivent à Saint-Sever, en s'arrêtant au préalable à la gare Rive Droite, au passage. Le temps de parcours est un peu plus long que celui qui est proposé dans le schéma de Monsieur de TILIÈRE, puisque dans son schéma les trains vont directement en gare de Saint-Sever sans s'arrêter à Rive Droite.

Cela peut apparaître comme un avantage pour les Dieppois, d'avoir deux points d'entrée dans Rouen, selon les points d'arrivée qui sont les leurs, à Rouen.

Michel COLETTA, Le Havre : Plusieurs points.

J'ai été un peu étonné par les chiffres annoncés au départ par RFF – ils nous avaient habitués à un peu plus de sérieux dans leurs présentations – pour essayer de démontrer que finalement une ligne nouvelle revient moins cher qu'améliorer la ligne actuelle.

Dans notre cahier d'acteurs de PLH, nous nous sommes intéressés plus au Pays de Caux, la ligne entre Le Havre et Rouen.

La ligne nouvelle, c'est quand même 88 kilomètres avec deux viaducs nouveaux, des tunnels, et ce qui a été rajouté en cours de débat à cause du problème (je vais y revenir) des gares de Bréauté, Yvetot : vous avez mis un raccord après, entre Yvetot et la ligne nouvelle.

Ces coûts ont augmenté en cours de débat.

Sur le bassin de vie du Pays de Caux, dans leurs cahiers d'acteurs, des Communautés de communes du Pays de Caux avaient bien pointé les craintes : cette ligne nouvelle risquait de marginaliser totalement toutes ces communes-là.

Par exemple, je peux aller du Havre à Yvetot en moins d'une demi-heure ; avec la LNPN il me faudra plus d'une demi-heure.

Je reviens sur le fret, c'est une question importante pour Le Havre. Il faut savoir que la ligne actuelle est sous-utilisée entre Le Havre et Rouen, et plus précisément entre Le Havre et Motteville. Donc, le problème ne vient pas de la ligne elle-même, mais d'une sous-utilisation par les opérateurs du fret ferroviaire ; cette année il y a encore eu une diminution.

Pourquoi ? Je vais citer le document de la CCI du Havre, qui s'était déjà inquiétée il y a quelque temps de cette situation-là. Ils avaient pointé il y a quelques années une diminution de 30 % du fret ferroviaire ; quelle était leur explication ?

Je lis le document de la CCI du Havre : « *Une politique d'investissement en faveur du développement du transport de voyageurs à grande vitesse, au détriment des marchandises* ».

On peut généraliser, on a déjà donné des comparaisons. En France, ces 10 dernières années, le fret ferroviaire a diminué de 20 %, voire 30 % ; et en Allemagne il a augmenté de 50 %. De quoi cela vient-il ? Ce sont deux pays avec des politiques totalement différentes, où l'on a d'un côté complètement misé sur des lignes TGV et de l'autre côté, on a porté l'effort sur la modernisation des lignes existantes et tout le monde en profite : les voyageurs et le fret.

Merci.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Je rappelle que nous avons eu une réunion au Havre sur le fret, nous n'allons pas rouvrir le débat sur le fret maintenant.

Xavier CHARLES, Conseiller Général du Calvados : Le département du Calvados est un peu perplexe par rapport à l'étude qui nous est présentée ce soir – elle arrive bien tard dans le débat qui a commencé depuis bientôt trois mois, et pose de nombreuses questions.

La première question, sur la méthode : nous parlons ce soir d'une méthode qui n'a jamais été abordée pendant les deux ans du Comité de pilotage du Préfet Jean-Pierre DUPORT, et qui arrive un peu à la 25^{ème} heure du débat.

Un scénario qui pose de nombreuses questions sur la démarche. Le débat public, pour l'instant, a bien montré que pour qu'un projet de ligne ferroviaire soit pérenne et apporte toute satisfaction, il faut d'abord bien définir un projet de territoire, définir des fonctionnalités, et ensuite parler d'une infrastructure.

J'ai l'impression qu'ici le travail a été pris – pardonnez-moi – à l'envers, en disant : on se cantonne à une infrastructure et on verra bien ce que l'on peut en faire. Je pense que ce n'est pas le gage d'une bonne rentabilité du projet.

Sur le coût : vous nous dites « 2,4 milliards, 100 millions d'euros de moins », ce n'est pas négligeable, nous y sommes tous sensibles. Pour autant, je pense que plutôt que le coût global, il faut regarder la rentabilité du projet.

Nous avons eu une réunion très intéressante mardi dernier, à Paris, où RFF a montré que les scénarios étaient plus ou moins rentables. J'aurais aimé (mon collègue Jean-Baptiste GASTINNE a déjà posé la question) que la même étude de rentabilité soit posée. Bien sûr, le temps était contraint, mais il faut envisager tout cela pour avoir une idée claire du projet.

Je voudrais revenir sur ce qu'a dit le représentant d'Europe Ecologie Les Verts sur la question d'un surdimensionnement de ce réseau.

Qu'en aurait-il été si les décideurs de la Monarchie de Juillet et du Second Empire, de la Deuxième République, n'avaient pas conçu un réseau ferroviaire surdimensionné pour leur temps ? Comment aurions-nous traversé le XX^{ème} siècle ? Comment aurions-nous débuté ce XXI^{ème} siècle ? Bien sûr, à l'époque, ils avaient fait un projet ferroviaire au-delà de leurs besoins, nous vivons aujourd'hui avec, je pense que la démarche doit être la même aujourd'hui. Certes, c'est un peu surdimensionné pour l'instant, mais je pense que pour l'avenir ce sera porteur de satisfaction.

Enfin, je relève une contradiction dans les propos qui ont été tenus pendant une partie de ce débat public, en disant que le fait de vouloir raccourcir le temps entre Paris et la Normandie était source de délocalisation de notre activité économique. Je souligne que le projet qu'a présenté le Cabinet BG reste dans cette logique, que certains considéreront comme contre-productive, alors que le scénario de RFF s'attache aussi à développer les liaisons intra-régionales, qui sont pour le moins facteurs de développement local.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci.

Pierre VAVASSEUR, Président d'une association du Pays d'Auge : Je suis étonné que les gens veuillent vraiment aller très vite, avec nos impôts. En réalité, ce projet de LNPN, ce sont 8 milliards d'impôts, à nous ; et le reste, 2 ou 3 milliards qui seront remboursés par les billets. Cela fait combien de voyageurs, sur les quelques millions de Normands ?

D'autre part, on parle du fret. Je suis étonné que le fret qui va en Bretagne, qui va en Espagne, qui va au sud de la Loire, soit obligé de passer par Paris.

La région Basse-Normandie a fait quelque chose à Caen : un bateau qui fait Le Havre-Caen, avec quelques containers. Je ne sais pas combien cela coûte, mais cela permettrait peut-être de faire passer les marchandises du Havre vers Caen, Mézidon, la Bretagne, avec un chemin beaucoup plus court et moins encombré que la région parisienne. Je ne sais pas ce que vous en pensez.

On ne m'a pas dit, d'autre part, combien coûtait une place assise dans un train de la LNPN. Ce train va coûter aussi cher qu'un TGV puisqu'à 250 km/h il n'y a pas d'offre par Alstom, ni par personne d'autre ; la consommation d'énergie à 250 km/h sera le double de celle à 200 km/h. Donc, je n'ai toujours pas le coût de la place offerte.

Autre question, comment fait-on pour aller au-delà de Paris ? Je parle d'une Petite Ceinture, mais je souhaiterais que l'on étudie cette partie-là, et je demande l'étude de la partie qui n'a pas été étudiée : combien coûte la relation Paris-Mantes en quadruplant le passage Les Mureaux-Verneuil, et avec le passage à 4 voies de Verneuil à Mantes pour les parties qui manquent ?

Olivier GUÉRIN : Monsieur PONCET souhaiterait apporter des précisions sur le financement.

Jean-Damien PONCET : Plusieurs fois, les questions de rentabilité ont été abordées. Dans la question du financement il a été fait état de la manière dont un projet de transport répond à un projet de développement de territoire. Je crois qu'il faut faire un lien entre vitesse et fréquentation.

La vitesse génère à la fois un transfert modal (on l'a dit), du développement économique – on retrouve l'idée du développement de la Normandie et de ses relations avec l'Île-de-France. A l'inverse, sans la vitesse, je ne vois pas pourquoi on aurait plus de trafic.

Le projet LNPN part d'une description qui a été faite par le Comité de pilotage, comme vous le savez, des besoins fonctionnels en termes de desserte, mais c'est avec l'idée que l'on a gagné de la vitesse. Si ensuite on prend cette grille et on la plaque sur le réseau en se demandant comment faire pour que le réseau permette de faire passer cette grille de desserte, c'est un exercice intéressant mais sans le gain de vitesse, il n'y a pas de raison de prendre en compte cette grille-là, car l'augmentation du trafic risque de ne pas se produire.

Donc, en termes de rentabilité et pour économiser les impôts, comme vous dites, Monsieur VAVASSEUR (nous sommes presque intimes maintenant, vous faites partie de la caravane), en apparence le projet LNPN coûte plus cher, mais il est plus intimement lié à sa justification. En définitive, son financement me paraît un peu plus assuré.

Je suis un peu surpris d'entendre Monsieur BOURLET espérer qu'Antoine RUFENACHT puisse obtenir le financement pour le projet alternatif, puisque si c'est le projet alternatif sans gain de temps, il n'y a plus de motivation, il faut trouver d'autres moteurs au projet. Je crois qu'il ne faut pas oublier cet aspect.

(Protestations.)

Olivier GUÉRIN : Ne soyez pas caricatural, il y a un gain de temps ; ce n'est pas le même que la LNPN...

Jean-Damien PONCET : Il n'est pas le même. Souvenez-vous de l'origine du projet et essayez de comprendre – excusez-moi pour cette formulation maladroite. Le projet LNPN mêle intimement la capacité et plus que la capacité, la séparation des trafics, avec l'objectif de gain de temps.

Evidemment, si l'on ne veut plus du gain de temps, si l'on se contente de séparer les trafics, à la fin on a un projet moins cher, mais il ne fait pas le même travail...

Olivier GUÉRIN : S'il vous plaît, ne soyez pas caricatural ! Sur le gain de temps, ce ne sont pas les mêmes projets ; sur la capacité, c'est le même.

Jean-Damien PONCET : Pour reprendre la métaphore du pantalon, je crois que l'on propose un pantalon qui fait grandir, alors que si l'on achète un pantalon de 10 ans à son fils qui a 10 ans, c'est plutôt dans l'idée qu'il ne grandisse pas.

(Huées.)

Guillaume de TILIÈRE : Un petit point de détail, parce qu'il y a des discussions sur les avantages de l'offre. Les temps de parcours, c'est très important ; là il n'y a pas eu d'étude socio-économique, c'est clair.

Je pense qu'il ne faut pas négliger cela : dans les offres, quand vous regardez ce qui se passe au niveau européen, le gain de temps est un élément important, mais ce qui est très important en général, c'est quand vous montez en termes de sillons par heure, donc le fait d'avoir des cadencements à la demi-heure ou au quart d'heure ; ce sont des sauts très substantiels en termes d'offres. Après, il y a des correspondances, il faut voir, c'est un ensemble.

Il y a un ensemble de paramètres, les études socioéconomiques le voient ; cela n'a pas été fait, là.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Vous nous invitez à nous projeter un peu ailleurs. L'Allemagne a fait des choix assez différents ; pouvez-vous donner quelques indications ? Il y a des trains rapides, mais aussi des cadencements, des améliorations sur des lignes, à des vitesses plus classiques.

Guillaume de TILIÈRE : Il y a deux types de projets en Allemagne. Il y a eu les ICE mais ils ont bien développé les lignes classiques aussi ; ce sont un peu des stratégies de politique des transports. Il y a les cultures, des traditions, et aussi des objectifs politiques.

Ce qui est très important, c'est que le cahier des charges RFF est « dimensionné » par l'objectif de temps de parcours. Si l'on avait dû analyser le même objectif, on aurait sans doute les mêmes résultats.

Monsieur disait qu'il n'y a pas eu les fonctionnalités, qu'il faut les faire d'abord ; les fonctionnalités ont été faites, elles ont été reprises de LNPN ; ensuite, la grande question est : un tel schéma est-il capable de passer ou non, et à quelles conditions, sur les réseaux classiques ? Donc, ce sont vraiment des analyses qui permettent de voir les options possibles et de discriminer les différentes options. C'est plutôt un travail technique.

Après, la question de politique par rapport aux objectifs de temps de parcours, etc., ce sont encore d'autres choses.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Patrice BONAY, SOS Estuaire : Bonjour. Je voudrais parler d'une problématique qui n'a pas beaucoup été débattue : celle de la biodiversité. C'est vrai que la biodiversité n'a pas beaucoup de voix, c'est peut-être pour cela que l'on en parle très peu.

J'ai entendu beaucoup de chiffrages, j'en retiens un surtout : l'alternative, où les scénarios les moins chers, sont à chiffrage équivalent.

Quelque chose me choque, me surprend, et même m'indigne complètement : avec la problématique de la perte de la biodiversité, le chiffrage est totalement différent, et il me semble que cette problématique n'a pas été prise en compte, surtout dans la création d'une ligne nouvelle, qui est un vrai désastre écologique. Je pèse mes mots, sans catastrophisme.

C'est une perte de biodiversité, d'espaces naturels, de terres agricoles. C'est surtout une fracture du territoire et à une échelle de 200 kilomètres, cela crée une « pollution génétique ». Ces mots sont peut-être abstraits, et j'aurais voulu justement que les porteurs du projet invitent des scientifiques pour parler de ce problème majeur en termes de disparition de la biodiversité, car la pollution génétique crée une maladie : la consanguinité, avec tout un tas de problèmes dans les espèces. Tout cela n'a pas été chiffré, en raison de la perte elle-même de cette biodiversité.

Cela m'étonne car on évolue de plus en plus dans le monde, j'entends des économistes parmi les plus réputés, notamment la Banque Mondiale, dire que les services économiques rendus par la biodiversité se chiffrent à plusieurs centaines de milliards de dollars ; ce n'est pas rien !

A-t-on chiffré le coût des pertes économiques générées par une telle ligne, qui fait plus de 200 kilomètres ? Je crois que cela aurait été intéressant, pour la clarté de ce débat. Malheureusement, on ne l'a pas fait. Nous comprenons tous pourquoi : le projet de ligne nouvelle aurait généré certainement quelques milliards d'euros en plus et aurait été moins présentable.

Nous sommes en 2012, et malheureusement ce débat est complètement un rendez-vous manqué.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Je rappelle que nous avons eu une réunion spécialement consacrée à l'environnement, que vous avez manquée apparemment, où l'on a essayé d'approfondir ces problèmes.

Pour rester sur ces problèmes de scénarios, la LNPN d'une part et l'expertise complémentaire d'autre part, on voit bien qu'il y a d'un côté une ligne nouvelle avec un kilométrage assez conséquent, et que de l'autre côté c'est beaucoup moins important puisqu'on est essentiellement sur des lignes classiques.

Jean-Damien PONCET : Monsieur le Président, par contre on ne connaît pas les impacts.

Olivier GUÉRIN : On ne va pas relancer le débat sur l'environnement.

Jean-Damien PONCET : Juste pour dire deux choses. Personne ici ne sait chiffrer l'environnement, je pense que même à l'extérieur de la salle, personne ne le sait. Donc, l'attitude retenue est d'éviter autant que possible tous les enjeux identifiés, et quand on est obligé de perturber un milieu, le deuxième élément de réponse est la compensation. Evidemment, ce n'est pas parfait, mais précisément parce que ce n'est pas dans la même unité de mesure, l'approche est spécifique.

Je ne doute pas qu'entre aujourd'hui et le moment où le projet sera fait, les connaissances vont s'étoffer, ainsi que la manière de compenser. Cela se fera de toute façon en concertation avec les spécialistes.

Quand vous aménagez une ligne sur place, contrairement au cas d'une ligne nouvelle, vous traversez là où elle passe, c'est-à-dire que la ligne existante a été faite dans la vallée, dans des zones humides, dans des zones très précieuses ; le cas échéant, même, de nouveaux systèmes écologiques se sont développés le long de cette ligne et si vous décrétez que c'est le long de cette ligne qu'il faut faire l'investissement, vous passez dans ces milieux, vous n'avez pas le choix. Il est possible qu'en termes de compensations les conséquences soient supérieures à celle que l'on trouve en faisant une ligne nouvelle. Il faut quand même y penser.

Olivier GUÉRIN : Monsieur de TILIÈRE souhaite intervenir.

Guillaume de TILIÈRE : Vous parliez de coûts équivalents. Dans ce que j'ai présenté, il y a quand même 2,4 milliards de moins que le scénario LNPN le plus bas, en intégrant quand même tous les aménagements de capacités.

Le schéma de desserte qui a été analysé a été chiffré globalement, avec toutes les mesures (nouvelle infrastructure et aménagement de capacités pour que cela passe) à 3,6 milliards ; donc il y a quand même l'écart que j'avais présenté.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Joël GUILBAUD, Fédération CGT des Cheminots Région de Paris-Saint-Lazare : Visiblement, la fin des réunions publiques nous amène à penser qu'il commence à y avoir certaines crispations, et surtout depuis la présentation de l'expertise complémentaire. C'est le jeu démocratique.

Nous voulions dire que nous soutenons véritablement la régénération du réseau actuel, avec la priorité de réaliser de nouvelles infrastructures entre Paris et Mantes.

Tant que l'on n'aura pas réglé le problème de la couronne francilienne, on ne règlera pas les autres problèmes adjacents.

Ensuite, ce qui semble intéressant au bout de ce processus, c'est que lorsqu'on examine, même sans aller en profondeur, la centaine de cahiers d'acteurs, il y a visiblement deux partis pris.

Il y a ceux qui défendent bec et ongles le projet, sans trop se soucier des 9 à 15 milliards qu'il faudra trouver ; et d'autres : associations d'usagers, quelques partis politiques, organisations syndicales, et divers intervenants, qui pensent que la priorité est de répondre aux besoins des citoyens, et cela c'est urgent. Nous pensons que nous ne pouvons pas attendre 10 à 15 ans avant de voir naître un hypothétique projet. Cette urgence est portée par des milliers de personnes, des individuels regroupés.

On retrouve aussi ce sentiment qu'un certain nombre de voyageurs ne se retrouvent pas dans ce projet, à travers ces cahiers d'acteurs, à travers les questions posées sur le site. Il nous semble qu'il va falloir se pencher très sérieusement sur ce scénario alternatif qui a été proposé ce soir, qui a semblé gêner RFF (je préfère le dire ainsi). La petite manipulation sur les chiffres n'est pas très heureuse.

Quand j'ai posé la question tout à l'heure de savoir si au-delà de l'investissement sur l'infrastructure il y aurait des frais supplémentaires à engager sur le matériel, la question n'est pas neutre – ni celle sur les ateliers de maintenance.

Nous sommes cheminots et nous savons que construire un atelier de maintenance ou plusieurs ateliers de maintenance (dans le cas d'un essor de trafic), nécessite quelques centaines de millions d'euros, et changer de matériel aussi. Or, si l'on reste à 200 km/h on a déjà le matériel, ou en grande partie.

L'ensemble des réunions publiques ont révélé quelque chose de dramatique : le fret n'est pas pris en compte à la hauteur des enjeux.

Vous ne serez pas surpris si la Fédération CGT dit que les deux derniers gouvernements ainsi que la Direction de la SNCF ont volontairement sacrifié le fret. On est passé de 55 milliards de tonnes en 2000 à 20 milliards de tonnes fin 2010, fin 2011 c'est à peu près le même chiffre. Ce n'est pas à cause de la crise, mais c'est par rapport à un choix de société.

On ne peut pas avoir une ambivalence en disant d'un côté « engagement pour le fret, pour l'environnement » et de l'autre côté, sacrifier le fret SNCF. Cela n'a pas de sens du point de vue économique, et même du point de vue environnemental.

Le triage de Sotteville est sacrifié, le triage d'Achères n'est plus un triage ; la gare de Mantes ne sert plus à grand-chose, les immenses infrastructures sur Vernouillet ne sont pas utilisées, à La Défense rien n'est prévu sur la logistique urbaine ; et les Batignolles, vous savez ce que c'est devenu.

Donc, honnêtement, il n'y a pas de quoi être très heureux d'un projet comme celui-ci, qui se dit structurant du point de vue économique.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Joël GUILBAUD : Je voudrais conclure sur les PPP.

Visiblement, là aussi, la lecture des cahiers d'acteurs révèle un sentiment qui a été renforcé par la réunion de la semaine dernière sur le financement. Chacun a choisi son camp.

A la CGT, nous sommes contre les PPP. Certes, on ne va pas ignorer qu'il y a des problèmes de puissance publique de capacité à mettre de l'argent sur la table pour faire ces projets, mais on a entendu RFF la semaine dernière, qui promotionne, de façon pas alambiquée, les PPP. On lit... La Caisse des Dépôts et Consignations, même motif. Il faut quand même rappeler ce qu'est la Caisse des Dépôts et Consignations.

Par contre, dans un financement global, ce qui me gêne énormément c'est qu'avec les grands voyageurs des entreprises, et le fret à l'international, on ne voit pas les entreprises mettre une contribution dans un tel projet, or du point de vue du transport de marchandises au bénéfice des entreprises, il serait peut-être intéressant qu'elles mettent la main à la poche.

(Applaudissements.)

Daniel DUGORD, Saint-Etienne-du-Rouvray : Je vais être très bref. Pour la LNPN, vous mettez l'accent sur le gain de temps. J'aimerais que l'on m'explique quel sera le gain de temps pour les usagers qui devront rejoindre la gare de Montaure, en pleine campagne. Il faut évidemment compter le temps de train, mais aussi le temps du domicile à la gare.

Olivier GUÉRIN : Il y a des indications dans le dossier du Maître d'ouvrage.

Philippe ADAM : Puis-je répondre sur la gare de Montaure ? Aujourd'hui, on met plus d'une heure pour faire Paris – Val-de-Reuil, le projet LNPN propose une gare en effet à Montaure mais il y aura toujours des trains à Val-de-Reuil pour mettre le même temps pour aller à Paris, donc cela ne change pas par rapport à aujourd'hui pour ceux qui se rendent à la gare de Val-de-Reuil.

Pierre MÉNARD, Comité de Défense du triage de Sotteville : Nous adhérons totalement à ce qu'a dit Jérôme BOURLET, ainsi qu'à ce qu'avait dit Madame BARBIER le 10 janvier au Havre.

Ce n'est pas tout à fait neutre si je rappelle ce qui a été dit, parce que nous avons, nous aussi, publié un cahier d'acteurs, mais cela ne s'est pas fait sans mal, et on nous a cherché des noises sur un sujet bien précis : nous avons osé dire que nous n'étions pas d'accord pour un TGV, à l'intérieur du texte.

C'est très intéressant, parce qu'il y avait déjà eu deux cahiers d'acteurs dont le gros titre était pour le n° 16 « Val d'Oise, il faut une gare TGV » et le n° 49 « Il faut plutôt un métro qu'un TGV ». C'est assez bizarre qu'on nous ait cherché des noises, mais c'est assez significatif, souvenez-vous du 15 décembre, ici : Madame DELAPLACE s'est fait remettre en place (sans faire de jeu de mot) par Monsieur RUFENACHT en personne, parce qu'elle avait osé dire que les TGV n'étaient pas la solution fondamentale pour développer l'économie d'une région.

Au Havre, nous avons eu des interventions extrêmement choquantes, celle d'Europorite, celles des directeurs du port du Havre et du port de Rouen, en particulier ; on a dit « l'essentiel, c'est de se faire de l'argent, du profit, il faut que cela marche ». Donc, ce qui est important, c'est de récupérer des pièces fabriquées en Chine, qui ne coûtent rien, et de les faire assembler en Europe de l'Est où cela ne coûtera pas grand-chose. La Normandie, on n'en a rien à faire, puisqu'il faut se faire de l'argent !

On a parlé de transfert modal, quel transfert modal se fait ? Comment pratique l'opérateur historique, la SNCF, qui a dit ne pas vouloir s'exprimer tout à l'heure, paraît-il ? La SNCF préfère investir dans les TGV, investir à l'étranger, mais décourage tous les transporteurs de fret. A Voutré, en Mayenne, à titre indicatif, les carrières sont interdites de transport ferroviaire ; donc il y aura 46.000 camions de plus sur la route par an.

Quelle crédibilité peut-on accorder à un Etat qui cautionne l'anéantissement de 11.000 kilomètres de voies ferrées dans les années qui viennent ?

Le vrai visage du débat est là et c'est un choix de société, en fin de compte, entre faire de l'argent pour un petit nombre de personnes, au détriment du plus grand nombre, les voyageurs en particulier ; et mettre en place un service public réel.

Les dés ont été pipés dès le départ concernant ce débat. Je l'ai déjà dit le 3 octobre, je le redis.

Si ce que Monsieur de TILIÈRE a exposé sur la rénovation du réseau actuel, sur l'amélioration, etc., avait été fait dans les 30 ans passés, si au lieu d'investir dans des TGV ou d'autres choses comme cela la SNCF avait fait son boulot d'entretien et de modernisation du réseau, la question ne se poserait pas.

Or, on a appliqué une des théories de manipulation, décrite par Noam Chomsky, qui est le problème actions/solutions : on crée des problèmes et on se met dans une situation très difficile, et les gens sont dans l'obligation d'adopter la solution qu'on leur proposera.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Pierre MÉNARD : Je termine en parlant des PPP ; nous les avons dénoncés dès le départ, nous les dénonçons une fois de plus. Je rappelle l'exemple de l'hôpital, d'Eiffage qui n'hésite pas scandaleusement à demander un loyer alors que cela ne marche pas ; les tarifs exorbitants pratiqués sur les autoroutes A28 et A88 ; les prisons inhumaines qui sont construites par les PPP.

Tout cela nous situe dans le cadre d'un unilatéralisme libéral à la Bentham, on sait très bien ce qu'il a donné au XIX^{ème} siècle en faisant mourir de faim des millions d'Irlandais et en forçant à l'exil des millions d'Anglais.

(Applaudissements.)

Patrice DORÉ, Oissel : On parle toujours d'argent, je parlerai plutôt des travaux qui doivent avoir lieu.

On parle toujours du nœud Tourville-Oissel-Rouen ; dans l'expertise que l'on a eue tout à l'heure, on est obligé de mettre une 4 voies, mais la 4 voies existe déjà entre Sotteville et Oissel. Il faut agrandir de nouveau, je suis tout à fait d'accord, mais dans ce cas dans le projet LNPN on doit agrandir aussi ce fameux nœud, pour faire circuler le tram-train, comme on en avait déjà discuté en octobre.

L'infrastructure sera-t-elle aussi facile d'accès pour remonter sur Barentin également ? Si tout va pour le mieux, cela doit aller jusqu'à Barentin, circuler aussi dans l'agglomération de Rouen comme prévu.

Ensuite, la ligne de Dieppe n'est pas tellement mentionnée puisqu'elle ne rentre pas dans la LNPN, mais sa circulation est aussi bloquée en ce moment, elle est aussi dans le rouge car il y a beaucoup de circulation et elle est beaucoup en voie unique. Donc, j'espère qu'il y a une enveloppe aussi pour la région de Dieppe. Elle a été rénovée entre 1999 et 2000 mais elle aurait déjà dû être en 2 voies et peut-être électrifiée, pour que ce soit beaucoup mieux.

Olivier GUÉRIN : Sur le nœud d'Oissel, des travaux de LNPN ?

Philippe ADAM : Dans les deux cas, on ne double pas les voies entre Sotteville et Oissel puisqu'il y a 4 voies et que ce soit dans le projet de BG ou dans celui de LNPN, on utilise au maximum ces 4 voies et c'est après qu'il y a des différences entre les deux projets.

La ligne LNPN se branche au niveau d'Oissel, la solution proposée ici est celle d'un doublement des ponts au sud d'Oissel, même si l'on peut imaginer qu'une ligne nouvelle jusqu'à Val-de-Reuil pourrait être nécessaire, comme on en a parlé tout à l'heure.

Olivier GUÉRIN : Sur Dieppe, y a-t-il des précisions ? Non, il n'y a pas de précisions.

Daniel CORNET, Association ELAN Normandie : Ce débat est intéressant, cette présentation était intéressante, cela a permis de voir que la solution dite « alternative » est extrêmement dégradée par rapport à une ligne nouvelle.

ELAN Normandie a produit son cahier d'acteurs et défend le tracé AB. On se rend compte que dans cette solution alternative, pour faire Le Havre-Paris ce sera la voiture (cela a été dit tout à l'heure), pour faire Rouen-Evreux ce sera la voiture, pour faire Rouen-Caen ce sera la voiture ; de ce fait, sur cette solution on va trouver une rentabilité extrêmement dégradée.

A partir du moment où l'on a une rentabilité extrêmement dégradée, on a le droit de se poser la question : ne faut-il pas investir un peu plus au départ, pour avoir une rentabilité bien plus forte ?

La semaine dernière, j'étais présent, j'ai donc entendu tout le débat et il a été démontré sur A, sur B, et sur AB en conséquence, une rentabilité qui était déjà intéressante, avec beaucoup d'items oubliés. Chaque item abordé valait 1, 2, 3 milliards ; l'un qui a été expliqué par le port du Havre, valait 9 milliards.

On est en train de parler d'un écart d'investissement de 1,5 milliard, en gros, et au niveau de la rentabilité on parle de 5, 10, 15, 20 milliards.

Si l'on veut vraiment cette ligne nouvelle, il faut avoir le courage de le décider maintenant, parce que c'est un projet d'avenir. La Normandie en a besoin, les entreprises de Normandie en ont besoin, et cela ne consisterait à rien d'améliorer une ligne si la Normandie ne veut pas se développer au niveau économique, être attractive ; on aurait alors nettement une perte d'activité économique, et donc une perte d'emplois et de population.

Faisons le choix d'une solution d'avenir, qui consiste à dire : il faut créer une ligne nouvelle. Cette solution permet d'engager des travaux et une prospective très forte dans le domaine du fret.

Voilà ce que voulait dire l'Association ELAN Normandie.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement : Bonjour, je siège au Conseil du Développement du Port du Havre, je me préoccupe du fret et j'ai pas mal étudié la question.

Je voudrais dire, en déplorant que les élus UMP de la municipalité du Havre et de la CODAH soient partis, que l'on est quand même sur deux projets de société, c'est évident, mais surtout sur deux longueurs de focales, on se demande comment sont réglées leurs lunettes, et à quelle distance d'années et de « types de développements » ils sont réglés. C'est conforté par l'intervention de Monsieur, et celle tout à l'heure de Monsieur PONCET.

Des pays comme la Suisse, l'Allemagne, et d'autres, ont fait des choix radicalement différents, beaucoup plus proches de l'alternative que ce que l'on voudrait nous présenter comme absolument indispensable pour le développement. Ces pays ne sont pas en difficulté, au contraire, le fret et le trafic voyageurs se portent très bien, se développent, et le recours à la voiture et au camion sont plutôt en diminution.

Est-ce seulement une question de vitesse ?

Au bout de toutes ces réunions, entendre encore « sans la vitesse, il n’y aura pas de report modal, les gens continueront à prendre leur voiture »... Mais, s’ils prennent leur voiture, la plupart du temps c’est parce que le réseau ferré n’est pas assez fin, ou parce qu’il y a de moins en moins de trains. Par exemple, je suis gênée dans un certain nombre de réunions parce qu’il y a encore un train de moins le matin et un train de moins le soir, et encore, en passant par Rouen, mais beaucoup d’autres villes se retrouvent si peu desservies que les gens ont en effet recours à la voiture.

Si nous avons un service permettant d’aller à la fois irriguer suffisamment le territoire, avec connexion avec les régions voisines, et pas uniquement Paris, et où nous puissions, les voyageurs et les entreprises ayant besoin de distribuer du fret, arriver à faire quelque chose de modulé, en revenant sur la politique d’hyper-massification, je pense que ce serait un facteur de développement.

Ce facteur de développement nous permettrait en plus d’être beaucoup plus branchés sur une perspective d’avenir à long terme, parce que les calculs socio-économiques comme ceux que nous avons eus la semaine dernière... Je les ai trouvés fort peu probants et au contraire, très inquiétants par la conception qu’ils dénotaient, que l’on a encore entendue tout à l’heure. Il faut arriver à un développement basé sur les ressources de la région et pas uniquement essayer de grappiller des miettes économiques de ce qui passe du port vers Paris...

Olivier GUÉRIN : Trois minutes, Madame BARBIER.

Sylvie BARBIER : A ce moment-là nous aurons une atrophie de la région au lieu de ce développement, dont on nous dit qu’il passe par la LNPN.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur, vous avez déjà pris la parole, donc soyez rapide.

Guillaume BLAVETTE : Ce qui m’étonne à l’issue de cette soirée, c’est le déficit d’imagination de nos édiles.

On nous rassemble toujours ici, en Haute-Normandie, pour des projets pharaoniques ! L’an dernier, c’était l’EPR ; les socialistes rouennais nous proposent un contournement est depuis des années...

Olivier GUÉRIN : S’il vous plaît, restez dans le sujet.

Guillaume BLAVETTE : Je suis en plein dans le sujet. On nous propose toujours des projets surdimensionnés, non financés, que l’Etat n’est jamais capable de mener à leur terme. L’exemple flagrant est le contournement est ! On nous fait la même chose pour cette ligne nouvelle, on nous a fait la même chose pour l’EPR ! On nous fait toujours ces mêmes appels du pied pour nous soumettre à des politiques publiques issues de Paris, dans l’intérêt de Paris ! Je m’étonne vraiment que des élus havrais disent que l’avenir de leur cité est lié à de tels équipements, puisque le modèle de développement mis en œuvre par ces fameuses politiques publiques depuis une trentaine d’années a entraîné une baisse de la population au Havre.

Si les élus du Havre veulent repeupler Le Havre, il faut changer de politique, changer de modèle de développement, et surtout s’inscrire dans cet environnement si extraordinaire dont nous parlait tout à l’heure Patrice BONAY.

Merci.

(Applaudissements.)

Richard ROUSSEAU : Je voulais souligner le courage des responsables de RFF dans leur défense du fret, parce que mon interrogation principale depuis un certain temps est que vous êtes sur une commande du Ministère de l'Équipement pour faire du Havre le port de Paris ; c'était le discours affiché. Et en même temps, ce même Ministère de l'Équipement et un certain nombre de partis politiques font la promotion du Canal Seine Nord, alors que l'on sait déjà que les ports de la Hollande et de la Belgique constituent les ports de Paris.

Le jour où l'on ouvrira le Canal Seine Nord, je ne sais pas ce qu'il restera du Havre !

(Applaudissements.)

Frédéric SANCHEZ : A ce moment du débat, cela devient difficile de s'exprimer en essayant d'être nuancé. Je fais partie de ceux qui découvrent ce soir les résultats de l'étude et qui ont besoin d'un temps de réflexion pour la juger. C'est bien que cette étude ait été souhaitée, que la Commission l'ait organisée.

Il faut donc, de façon fine et non caricaturale, que nous prenions les uns et les autres en considération ce qui est dit dans cette étude.

De la même façon, je souhaite pouvoir examiner de près la façon dont RFF a appréhendé cette étude. Y a-t-il oui ou non des investissements complémentaires ? Nous l'avons tous noté ce soir, il y a une incidence immédiate sur les coûts.

Dans le scénario alternatif, y a-t-il des goulets d'étranglement ? Si des goulets d'étranglement pèsent sur la qualité du service rendu et sur l'enjeu de la ponctualité notamment, évidemment, en tant qu'élus de la CREA, mais aussi en charge d'une réflexion plus large sur l'axe Seine, nous serons attentifs à ces sujets.

Je note que nous sommes, les uns et les autres, extrêmement soucieux de ce que nous allons demander comme efforts aux contribuables ; je ne suis pas certain que ce point nous sépare. Nous sommes en présence, même dans le scénario alternatif, d'un dossier à plus de 8 milliards d'euros, et peut-être des investissements complémentaires – ce point demandera à être précisé.

Nous sommes bien en présence de choses qui vont demander des investissements lourds, significatifs, et nous les souhaitons tous !

Je ne voudrais pas que l'on sorte de ce débat, qui est l'avant-dernier, avec le sentiment que l'investissement ferroviaire nous divise, nous, les Normands. Nous sommes en train de préparer, de réfléchir collectivement, à quelque chose qui doit dans les années qui viennent – en effet, pas à court terme – substantiellement modifier la desserte entre Paris et la Normandie, et la desserte au sein de la Normandie. Ce point devra d'ailleurs être précisé, du fait d'une présentation (RFF est intervenu là-dessus) qui suggérait que le scénario alternatif n'était pas aussi efficace que le scénario LNPN sur les dessertes internes à la Normandie.

Cette réunion présentait quelque chose qui n'était pas un scénario intégré à l'origine, mais une alternative à tous les autres scénarios ; elle débouche, comme c'était prévisible, sur une réunion assez clivée. Je ne souhaite pas en rester à ce clivage et je voudrais affirmer, dans cette phase de conclusion de la réunion, qu'évidemment nous souhaitons ces investissements ferroviaires, qu'il y a des points de convergence très forts dans ce qui est présenté comme une alternative au scénario LNPN, et que ces points sont majeurs, y compris en kilomètres de ligne nouvelle. De ce point de vue, ce n'est pas ligne nouvelle versus ligne ancienne ; il y a beaucoup de tronçons de ligne nouvelle dans le scénario alternatif.

Je crois qu'il ne faut pas perdre de vue comment on est entré dans ce débat. L'enjeu ferroviaire est majeur pour la Normandie, il y a des points de convergence très puissants :

Paris-Mantes, le nœud rouennais ; on voit bien que quelques expertises complémentaires permettront aux uns et aux autres de se faire une opinion définitive, mais j'espère que tous ensemble nous allons porter la demande et le besoin d'une desserte ferroviaire substantiellement améliorée.

Olivier GUÉRIN : Monsieur de TILLIÈRE, deux questions sont posées : y a-t-il des goulets d'étranglement dans ce projet ? Pouvez-vous à nouveau faire le calcul du kilométrage de ligne nouvelle sur la portion normande que vous avez étudiée ?

Guillaume de TILLIÈRE : Sur la question de la capacité, le point mentionné dans les transparents de RFF, le scénario que l'on a fait reprend intégralement le scénario de desserte de LNPN et à ce titre, on a chiffré tous les aménagements nouveaux et capacitaires, pour que cela passe. Avec les infrastructures que l'on a chiffrées, c'est faisable, et quand on parlait de sous-optimisation, cela veut dire que pour cela, dans les horaires et les temps de parcours que l'on vous a montrés, on a dû ralentir certains trains.

Quand je parlais d'optimisation et de retravailler la section de Rouen, c'est parce qu'on a chiffré toutes les mesures d'infrastructures qu'il fallait pour gérer la capacité, pour que cela tienne la route et soit gérable par le scénario alternatif.

Par contre, quand je parlais d'optimisation, c'est pour dire que par exemple, si pour une desserte un politique disait « non, c'est inadmissible, je veux gagner 2 minutes de plus là-dessus », on devrait optimiser le scénario : tel train qui est ralenti de 2 minutes pour des questions de conflits devra peut-être accélérer un peu, et il faudra avoir de nouveaux aménagements.

Quand je présente les 3,6 milliards sur la Normandie, cela inclut tous les aménagements de capacité requis pour faire marcher le schéma de desserte LNPN sur le scénario alternatif.

Par contre, quand je dis qu'il faut peut-être optimiser des choses, cela veut dire que pour tenir et minimiser les coûts d'investissement, on a travaillé sur des optimisations de temps de marche, etc., qui ont péjoré certaines destinations au niveau des sillons ; si l'on voulait améliorer certaines dessertes, il faudrait analyser pour voir comment les améliorer, et on aurait des coûts supplémentaires.

Mais, dans les 3,6 milliards il y a l'intégralité des coûts qui font que le scénario marche pour la desserte prévue par LNPN.

Olivier GUÉRIN : Combien de kilomètres de ligne nouvelle ?

Guillaume de TILLIÈRE : Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, je n'ai plus les chiffres en tête mais les 2 fois 30 kilomètres de shunts Bussereau, qui font gagner 10 minutes mais ne sont pas nécessaires pour des problèmes de capacité...

Olivier GUÉRIN : 60 kilomètres de ligne nouvelle, c'est cela ?

Guillaume de TILLIÈRE : Oui, plus les 18 kilomètres pour le raccordement de Vernon.

Olivier GUÉRIN : Nous en sommes à 78.

Guillaume de TILLIÈRE : 80 kilomètres, après il y a des voies nouvelles... C'est vrai qu'il y a Saint-Sever, mais une partie est commune avec la LNPN, nous avons des voies en plus donc là il y a quelques kilomètres de plus.

Olivier GUÉRIN : Donc, 90 kilomètres. Monsieur PONCET, combien de kilomètres de ligne nouvelle, de Mantes au Havre, et à Caen ?

Jean-Damien PONCET : Beaucoup plus, bien entendu.

Olivier GUÉRIN : C'est-à-dire, combien ?

Jean-Damien PONCET : 210 kilomètres de ligne nouvelle.

Olivier GUÉRIN : Un peu plus du double.

Jean-Damien PONCET : Oui, plus du double ; sous réserve de ce qui a été dit sur les aménagements complémentaires qui pourraient être nécessaires.

On sent que la vitesse est un sujet clivant. J'imagine (je tente) que le sujet de la séparation des trafics soit moins clivant.

Si vous prenez le projet LNPN tel qu'on l'a conçu, et vous le réinterprétez en disant : on a tenté de séparer les trafics... Je laisse de côté les tronçons extrémités, c'est-à-dire au-delà d'Yvetot et au-delà de Bernay ; on a tenté de séparer les trafics, pour augmenter la capacité là où il y en a besoin. Par ailleurs, on voit bien que même sur les tronçons où à la limite cela pourrait tenir avec un trafic mixte de trains lents et de trains rapides, on se dit qu'en séparant les trafics on aura une meilleure fiabilité, une meilleure qualité des trains, non seulement pour ceux qui seront sur la ligne nouvelle, mais aussi pour ceux qui resteront sur le réseau existant.

Quand on entend « réseau à deux vitesses », « il y a des gens qui iront vite », ce que l'on est en train de dire là, c'est que dans le schéma complet LNPN l'amélioration n'est pas seulement pour ceux qui sont sur la ligne nouvelle, elle est aussi pour ceux qui restent sur le réseau existant.

Je ne voudrais pas que cela passe pour une caricature, mais on a entendu dans la présentation du projet de l'expertise qu'il faudrait ralentir un certain nombre de trains d'usagers locaux pour que les trains rapides puissent passer. Donc, il y a un arbitrage à rendre, si on pouvait l'éviter ce serait mieux.

Une fois que l'on a opéré la séparation des trafics, en effet en rajoutant des voies, et la plupart du temps dans notre schéma en créant la ligne nouvelle qui n'est pas jumelée avec la ligne existante, on s'aperçoit (je parle du projet LNPN) que l'on a la vitesse en prime. On n'a pas besoin de payer plus pour avoir la vitesse, le simple fait d'avoir fait des lignes nouvelles et de les avoir définies à 250 km/h... Pourquoi les définir à moins de 250 km/h ?

Olivier GUÉRIN : Je crois que vous avez présenté souvent le projet LNPN, cela suffit peut-être là-dessus.

Jean-Damien PONCET : Néanmoins, si l'on parlait de la séparation de trafics..., parce qu'il y a une origine du dossier qui fait « penser que ».

Il semble malheureusement difficile de se mettre d'accord, en disant que le projet de l'expertise serait une première phase, parce que comme on l'a dit, un certain nombre d'investissements dans ce projet-là seraient des fausses manœuvres ; c'est pourquoi il ne faut pas se tromper. Si l'on fait les investissements proposés par l'étude alternative, et que cela ne suffit pas ou on n'est pas satisfait du résultat, derrière, il faut payer « plein pot » les lignes nouvelles, donc on fait deux dépenses.

Après, on peut discuter à l'infini des échéances auxquelles cela se situe, si l'on est optimiste sur le développement du ferroviaire, ou pas, cela peut se discuter longtemps.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Clara OSADTCHY, Conseillère Régionale de Basse-Normandie : Bonsoir, je voulais simplement revenir sur la réaction du Monsieur de la CREA, que j'ai beaucoup appréciée. Je crois qu'il faut avoir un peu d'humilité ce soir, ceux qui ont porté l'étude et ceux qui écoutent.

Cette étude n'est pas parfaite ; quand les Groupes Europe Ecologie des trois régions l'ont portée à la connaissance de la CPDP, on a proposé non pas une étude alternative, mais une étude complémentaire, une expertise complémentaire. Il s'agissait bien de permettre d'avoir un regard différent et d'étudier d'autres options qui n'avaient peut-être pas été regardées au départ. Donc, c'était apporter une pierre nouvelle au débat. Etant donné qu'au départ on était sur un débat d'opportunité, c'est important. Ce mot n'est pas revenu ce soir.

Quand j'entends « clivage », il ne s'agit pas de cliver, mais de se poser la question de l'opportunité ou pas de cette LNPN.

Quand nous avons suggéré cette étude – et elle a été menée ensuite par la CPDP – il ne s'agissait pas d'être dans l'opposition, mais dans la proposition, et je crois qu'il est important que les élus ici ce soir, quels qu'ils soient, considèrent cette présentation comme une simple présentation informative.

J'espère que chacun prendra le temps de reprendre l'étude, de l'étudier, de la faire éventuellement contre-expertiser, et je pense que c'est mieux de le faire faire par un autre acteur que RFF, qui est le porteur de l'autre étude ; cela me semble assez logique, il faut poser la question de qui fait la contreexpertise. Ensuite, il faudra poser les choses.

Il y a un problème de calendrier, nous sommes à une semaine de la clôture du débat public, donc on peut penser non pas que les termes du débat ont été mal posés, mais qu'en effet cette étude aurait été la bienvenue peut-être plus tôt, pour que tout le public et les acteurs ici puissent en avoir connaissance avant.

On a vu que de nombreuses questions ont été soulevées, par exemple sur l'impact sur le milieu agricole, les espaces naturels ; sur les coûts.

Je voudrais remercier le Cabinet d'études qui a fait un travail énorme en quelques semaines.

Guillaume de TILLIÈRE : En deux mots et demi, on a commencé en avance de phase en novembre, quand même, sinon cela n'aurait pas été gérable.

Clara OSADTCHY : Si l'on doit répondre à l'ensemble des questions qui sont posées ce soir – je remercie l'intérêt de chacun pour ce qui a été présenté – c'est bien que finalement le débat n'est pas terminé.

J'espère que les collectivités auront bien en tête aussi que les économies qui sont réalisées dans les résultats présentés – on est sur 3 à 6 milliards d'euros si l'on regarde l'ensemble des hypothèses des scénarios LNPN – sont des économies pour les collectivités locales, qui sont confrontées à des difficultés financières actuellement.

Quand on dit « difficultés financières », c'est : comment répondre à ces enjeux-là ? Comment permettre aussi de continuer à répondre à la mobilité quotidienne de tous, dans tous les territoires ? Pour l'ensemble des habitants, pas seulement pour les habitants urbains de quelques communautés, mais bien l'ensemble des habitants des Normandie et de l'Île-de-France. C'est donc aussi bien le sens de cette étude que de parler de sobriété d'investissement pour une mobilité pour tous.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci.

Jean-Damien PONCET : Monsieur le Président, sur l'écart de coût, on n'est pas d'accord.

Olivier GUÉRIN : Il est tard dans la réunion.

Jean-Damien PONCET : Il n'y a pas 3 milliards entre le scénario LNPN et celui que nous avons vu ; il y a 1 milliard d'écart.

Olivier GUÉRIN : Il y a 2,4 milliards, soyez précis sur les chiffres. S'il vous plaît, le débat se poursuivra sur Internet.

Jean-Damien PONCET : Pour 9 milliards, LNPN fait mieux que ce scénario, donc ce n'est pas la peine de rajouter ce n'est pas la peine de rajouter 2 milliards, qui permettent à la LNPN de faire encore, encore mieux...

(Protestations, sifflets.)

Olivier GUÉRIN : Monsieur MOURARET.

Pierre MOURARET, Vice-président du Conseil Régional de Basse-Normandie : Je pense qu'il faut effectivement éviter de cliver ce débat ; après tout, l'étude qui a été faite nous apporte des éléments, qu'il est tout à fait normal et intéressant de prendre en compte dans la décision.

Il y a 2,4 milliards d'écart entre le scénario AB et le scénario proposé ; d'une part, ce n'est pas rien, donc il faut le prendre en compte ; d'autre part, c'est un projet qui sera encore présent dans 80 ou 100 ans, c'est aussi une donnée à prendre en compte dans la décision que nous devons prendre.

Selon les situations, Haute-Normandie, Basse-Normandie, on n'a pas tout à fait les mêmes problématiques par rapport à cette ligne, cela rend la question un peu complexe.

Nous avons défini un certain nombre de fonctionnalités qui nous paraissent importantes pour notre région, pour son développement économique. Je suis attaché à une nouvelle forme de développement, un développement qui soit plus endogène, mais d'un autre côté je sais que la Basse-Normandie a une façade maritime très importante, avec des ports, et qu'une région comme la nôtre a besoin de liaisons avec les autres régions, avec l'Europe, et elle a besoin aussi de liaisons performantes avec l'Île-de-France, qui est le premier bassin de vie d'Europe. Donc, la proximité avec ce bassin est, depuis des siècles, quelque chose d'important pour notre région.

Cette liaison ferroviaire est donc tout à fait capitale pour nous, aujourd'hui.

On ne va pas sacraliser le temps, mais la question du temps est aussi, tout de même, à prendre en compte. Quand je raisonne en tant que Caennais et je sais qu'à Caen on met actuellement environ 2 heures pour aller à Paris, dans des conditions mauvaises, et que nos amis de Rennes mettront bientôt 1 heure et demie, que Le Mans est à 55 minutes de Paris ; la donnée « temps » prend une dimension importante, que l'on ne peut pas négliger, surtout quand on pense que Cherbourg (un port) est à 3 heures de Paris.

En termes de capacités de développement pour l'avenir, ces données ne sont pas négligeables et on ne peut pas les mettre de côté.

Donc, à mon avis il ne faut pas sacraliser cette question du temps, mais il faut aussi la prendre en compte.

La proposition alternative a, pour moi, deux inconvénients majeurs :

La relation Caen-Rouen-Le Havre ; pour nous cette donnée est très importante, ces trois grandes agglomérations doivent pouvoir travailler ensemble pour essayer d'avoir un développement de fonctions comme la Recherche, l'Université, etc. Donc, cette liaison est capitale. Dans le scénario alternatif, elle est très dégradée, c'est un point un peu négatif.

Je suis inquiet de ce que vous avez dit sur un autre sujet. Pour que cela marche, il faut une entente sur le financement, il faut que toutes les collectivités y participent, que l'Etat y participe, que la SNCF y participe, que RFF y participe, sinon on aura du mal à boucler le projet. Que ce soit dans le cas des 8 milliards du projet alternatif, ou dans le cas des 10,5 milliards pour le projet AB, il faut un bouclage complet.

Or, si j'ai bien compris, concernant le scénario alternatif (qui est en fait le projet Bussereau que l'on avait eu avant que le Président de la République ne propose une autre solution, le projet Bussereau avec les deux shunts, d'Evreux et de Bernay), dans votre analyse vous semblez dire que finalement, ces investissements sont inutiles. Cela ne fait pas gagner en capacité, si j'ai bien compris.

Guillaume de TILLIÈRE : Pour la capacité, pas pour le temps. C'est toujours en discussion pour le temps, donc cela dépend de la notion temporelle.

L'investissement des 931 millions correspond-il à une attente, pour un gain de 10 minutes ? La question est juste là.

Pierre MOURARET : Faisons l'addition de tout ce qui pose problème, et si on tranche toujours avec la notion de dire « ce n'est pas très intéressant, on l'enlève », pour nous, la Basse-Normandie, le projet devient tout à fait inacceptable. Si on enlève en plus le shunt de Bernay et le shunt d'Evreux, je ne vois pas comment on va convaincre nos collectivités de participer financièrement à un tour de table...

Guillaume de TILLIÈRE : C'est pourquoi cela a été ajouté...

Pierre MOURARET : Avec un résultat qui sera pratiquement exactement ce que l'on a aujourd'hui, voire même un peu dégradé.

Un intervenant : Il y a le Mantois.

Pierre MOURARET : Il n'y a que le Mantois, oui, je suis d'accord, c'est vrai. Mais quand même, 8 milliards à partager avec la Basse-Normandie simplement pour régler le Mantois, cela me paraît peut-être un peu juste.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Jean-Marcel PIETRI : Je m'exprime plus à titre personnel qu'au titre de la CCI de Dieppe, sur ce sujet. Je constate malgré tout que la solution alternative et celle de RFF reprennent dans les deux cas le traitement de l'après Mantois et du contournement de Mantes.

Je voulais juste attirer l'attention sur le fait que l'une des raisons pour lesquelles il peut y avoir un transfert de la route vers la voie ferrée, c'est en particulier la fiabilité et la régularité de la desserte. Cette question ne sera résolue que lorsqu'on aura résolu celle du Mantois et de l'après Mantois.

Je voudrais que l'on ne jette pas le bébé avec l'eau du bain, et que sous prétexte qu'il y a un débat intéressant et justifié sur les relations internes à la Normandie et entre les deux parties de la Normandie, on oublie que le problème fondamental, c'est résoudre le contournement de Mantes et l'après Mantois et que cette partie de projet doit pouvoir se développer

indépendamment de la suite du débat, dont je reconnais clairement qu'il ne s'agit pas d'un phasage, mais bien de deux approches différentes de la desserte de la Normandie.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Lionel TIRET : J'avais posé à RFF, par Internet, une question à laquelle je n'ai jamais eu de réponse : à la sortie du tunnel sous-fluvial, quand on partira vers l'ouest, quel est le tracé, avez-vous affiné ? Il m'a été répondu qu'à 10 kilomètres près on ne pouvait pas savoir.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Avez-vous finalisé votre tracé ?

Olivier GUÉRIN : Je vous réponds à la place de RFF. Le projet en est toujours au même stade, ce sont des zones de passage mais le tracé n'est pas finalisé. Les études complémentaires seront faites si la décision est prise de poursuivre le projet, et ultérieurement on connaîtra plus précisément ces tracés.

Lionel TIRET : C'est très important, tout de même !

Olivier GUÉRIN : Je comprends, pour beaucoup de personnes c'est très important.

Lionel TIRET : Parce que là, vous traversez la Forêt de Roumare, et vous êtes en terrain agricole, pour compléter, et vous allez dans des villages où toute une quiétude disparaît.

Olivier GUÉRIN : Nous avons examiné ces problèmes lors de la réunion sur l'environnement et l'agriculture, où l'on a dit qu'il y aurait des concertations ultérieures et que RFF prenait en considération ces différentes données.

Patrice DORÉ : Je voulais revenir sur la gare de Rouen. On sait qu'elle est énormément saturée, des trains sont obligés d'être en voie de garage, en voie même de la gare de Rouen, également certains trains vont jusqu'à Maromme pour se garer ; par exemple, ceux du Pas-de-Calais, ceux de Lille, puisque c'est saturé.

Que ce projet ferroviaire soit abouti ou pas, de toute manière, je pense qu'il faut tout à fait cette nouvelle gare de Saint-Sever. Y a-t-il plus d'études, ou pas ? Il y a aussi ce fameux tunnel qui bloque aussi, puisque je crois qu'il y a une pente à plus de 25 %. Des cheminots m'ont dit que c'était assez difficile de tirer les machines. Y aura-t-il un tunnel, ou un pont ? Comment cette situation sera-t-elle gérée ?

Olivier GUÉRIN : Je vous réponds là encore à la place de RFF en vous disant qu'il y a un accord à peu près général sur le déplacement de la gare à Saint-Sever.

Ensuite, une pente à 25 %, même à pied, cela monte beaucoup, ce sont sans doute des pentes à 25 ‰ et on vous dira que cela peut être 35 ‰ pour les voyageurs. Si je réponds, c'est parce que ces questions ont été abordées au cours des réunions précédentes.

Là, nous étions un peu sur un autre volet avec cette expertise complémentaire.

Nous avons une dernière intervention.

Laetitia SANCHEZ, Secrétaire Régionale EELV : Je voulais féliciter les collègues militants, élus, qui ont su se réunir pour proposer ce...

Olivier GUÉRIN : Ce n'est pas le lieu, vous les félicitez ailleurs.

Laetitia SANCHEZ : Je voudrais dire que le résultat de cette étude très sérieuse montre qu'il existe des études alternatives, qui sont réalistes. Si certains ont voulu souligner des

points de clivage autour de la vitesse, mais aussi autour de l'aménagement du territoire ou du coût du billet, je note aussi la volonté d'une certaine convergence et que finalement, ce phasage dont on parle sans vouloir en parler, est aujourd'hui une option réaliste : commencer par le doublement du Mantois règlera beaucoup de problèmes ; le nœud de Roue, c'est évident ; les deux shunts pour la Basse-Normandie, également.

Le but de cette étude alternative est vraiment d'améliorer le service aux usagers, inter-régionalement, mais aussi intra-régionalement.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci. Nous concluons ici cette dernière réunion avant la réunion de clôture qui aura lieu la semaine prochaine.

Si vous le permettez, je voudrais dire un mot avant de partir, sur le cadre de cette expertise.

On nous a reproché, je l'ai bien entendu, que cette expertise arrivait à la dernière heure et que cette étude n'avait pas été faite par le Comité de pilotage.

Quelques indications du point de vue de la Commission Particulière du Débat Public :

Le Comité de pilotage, présidé par Monsieur Jean-Pierre DUPORT, a fait un travail très important, il a recueilli les demandes de fonctionnalités qui étaient présentées par les différentes collectivités, les acteurs économiques.

Il a demandé à RFF d'étudier la faisabilité du projet qui était demandé sur la base d'une commande politique, qui était celle du temps de parcours, et d'une demande des collectivités qui était cette fonctionnalité, ce que l'on appelle maintenant « schéma de desserte » ; et c'est le projet qui a été présenté par RFF dont nous discutons depuis le début du mois d'octobre.

Mais, le cadre de la discussion du débat public que nous avons ici est un cadre où l'on rouvre les possibilités.

C'est un projet de desserte ferroviaire de la Normandie, mais qui pouvait être présenté sur d'autres bases, avec d'autres objectifs que ceux qui avaient été retenus par le Comité de pilotage.

C'est dans ce cadre-là d'abord qu'un autre scénario a été présenté par RFF, le scénario AB, qui a été critiqué aussi par certains, notamment des élus, qui ont dit que cela n'avait pas été présenté au Comité de pilotage. Mais, c'était bien dans le cadre du débat public et de ce qui a pu être présenté par certains comme une avancée du débat public, puisque c'est au cours du débat public que ce projet a été présenté.

Concernant cette expertise complémentaire qui a été demandée et accordée, d'ailleurs non pas par la Commission Particulière du Débat Public mais par la Commission Nationale, elle a été réalisée en un temps court, à partir du 10 ou 15 novembre, je crois ; les résultats n'en ont été connus que la semaine dernière.

Je comprends que c'est un projet qui arrive tard dans le cadre du débat public et que l'on n'a pas le temps... Beaucoup le découvrent, bien sûr, ce soir, et le débat est bientôt clôturé.

Mais, cette discussion peut se poursuivre dans le cadre d'Internet, il y a un forum de discussion particulier là-dessus, mais il me semble aussi que c'est non pas une avancée, mais une possibilité du débat public, de débattre d'un projet qui a été établi d'une façon aussi approfondie et qui répond à la plupart des fonctionnalités du projet de RFF, sauf en ce qui concerne les temps de parcours.

Encore une fois, c'est dans ce cadre-là, mais dans le délai qu'il reste jusqu'à la fin du débat, que ce débat peut se poursuivre au-delà de cette réunion.

Je vous remercie d'avoir été présents et je vous invite à venir à Caen, soit dans la salle, soit par Internet, pour suivre les conclusions de ce débat.

Bonsoir.

(Applaudissements.)

(Fin à 22h25)