

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

RÉUNION DE CLÔTURE

Caen, le 30 janvier 2012

Commission particulière du débat public

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

Maîtrise d'ouvrage

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

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

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public :
Bonsoir, je vous rappelle que cette réunion est retransmise par Internet, les internautes peuvent intervenir, apporter leurs contributions directement.

Les personnes dans la salle qui ne souhaitent pas être filmées voudront bien le dire aux hôtes pour que la caméra ne s'attarde pas sur elles.

C'est donc notre dernière réunion de ce débat public, qui a commencé le 3 octobre dernier à Rouen, qui se termine ici.

Le débat lui-même se poursuit jusqu'au 3 février, donc des interventions sont encore possibles sur le site Internet jusqu'au 3 février.

Je présenterai les premiers enseignements du débat que la Commission Particulière du Débat Public a retenus, avant le compte rendu que le Président de la Commission Nationale diffusera dans les deux mois de la clôture du débat.

Ensuite, François TAINURIER, Directeur du Développement à Réseau Ferré de France, présentera l'analyse du Maître d'ouvrage.

Puis, la parole sera à vous.

La réunion sera animée par Dominique SIMON, les autres membres de la Commission étant présents à cette réunion.

Ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, dont nous débattons depuis le 3 octobre, est parti sur une feuille de route qui avait été fixée par le Président de la République : une liaison qui reliera Paris au Havre en 1 h 15 et qui bénéficiera également aux deux régions de Normandie.

Cette feuille de route a été enrichie par la Comité de pilotage présidé par le Préfet Jean-Pierre DUPORT et qui réunissait notamment des élus, des acteurs économiques. Cette feuille de route a été précisée pour répondre aux fonctionnalités qui étaient demandées par les collectivités, à savoir :

- Un même temps de parcours pour Paris-Caen que pour Paris-Le Havre ;
- Une amélioration de la desserte entre les villes normandes.

C'est sur ces bases retenues par le Comité de pilotage et sur la feuille de route fixée par le Président de la République que Réseau Ferré de France, le Maître d'ouvrage, dans des délais très rapides – je dois le noter – a élaboré le projet, qui a été fortement soutenu au sein du Comité de pilotage et qui a été soumis au débat public.

Ce débat public, dans le cadre du Code de l'Environnement, c'est d'abord un débat mobilisateur. Nous n'avons pas réuni les grandes foules qu'il y a eu sur d'autres projets, mais 6 000 personnes ont été présentes au cours des 25 réunions, sans compter celles qui ont suivi le débat sur Internet.

Il y a eu 80 000 connexions sur Internet, plus de 600 questions, 500 avis et contributions, et une centaine de cahiers d'acteurs que vous avez pu voir étalés sur la table à l'entrée.

PRÉSENTATION DES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

Le débat a été un débat ouvert. Il n'a pas seulement porté sur les conclusions du Comité de pilotage, à savoir les scénarios du projet, mais il a porté - et c'est la loi - aussi sur l'opportunité de ce projet et ses objectifs.

L'opportunité :

La question n'a pas été tant « faut-il réaliser ce projet ou non ? », mais « faut-il le réaliser en tout ou en partie ? », et encore « faut-il le réaliser en phases étalées dans le temps ? ».

La nécessité d'apporter une amélioration sensible aux conditions de transport entre Paris et la Normandie a fait l'unanimité.

Il a été reconnu par tous que cette amélioration nécessitait un investissement important, en nouvelles infrastructures, au moins sur le tronçon Paris-Mantes et sur la gare de Rouen.

La question de phasage dans le temps a été alimentée par des interrogations sur la capacité à financer la totalité du projet, et des divergences de points de vue sur l'opportunité du projet ont traduit les positions contrastées sur les objectifs d'amélioration assignés au projet et les différences de sensibilité sur les effets collatéraux du projet.

Trois objectifs de ce projet peuvent être retenus :

1. Augmenter la capacité du réseau ferroviaire, tant pour les voyageurs que pour le fret ;
2. Diminuer les temps de parcours ;
3. Améliorer les liaisons entre les régions, à l'intérieur des régions, les correspondances avec les réseaux locaux.

Le débat a montré qu'il y avait une convergence sur le premier et le dernier objectif : la capacité et les dessertes locales, et qu'il y avait des positions divergentes sur les gains de parcours.

La capacité :

Le constat partagé par Réseau Ferré de France et les usagers est un manque de ponctualité, une fréquence insuffisante. L'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire doit permettre d'y remédier.

Augmenter la capacité du réseau de Paris à Mantes

Actuellement, la ligne Paris-Mantes est partagée par les Transilien et les trains « normands ». Elle est saturée. Il y a un accord à peu près général pour qu'elle soit doublée, avec :

- Un terminus toujours fixé à Paris-Saint-Lazare ;
- Une gare nouvelle à Nanterre / La Folie en correspondance avec le RER A, la station Nanterre-Préfecture à proximité, le RER E prolongé qui devrait avoir également une gare, ainsi que le futur réseau du Grand Paris Express qui prévoit également une gare qui permettra une correspondance avec Roissy ;

Enfin, toujours sur cette section entre Paris et Mantes-la-Jolie, il y a un accord pour le contournement de Mantes-la-Jolie, pour augmenter la capacité du réseau.

J'ajoute quand même « un accord avec réserves » puisque nous avons entendu les oppositions de la part d'élus locaux, et surtout du monde agricole

Toujours sur la section de Paris à Mantes, une gare est demandée par les collectivités, dans le secteur de Confluence Seine Oise, Achères – Grand-Cormier ou Achères Ville.

Par ailleurs, beaucoup insistent sur la nécessité de liaison vers Roissy et le réseau de lignes à grande vitesse, qui serait essentiellement assurée à l'horizon LNPN par la correspondance avec le réseau du Grand Paris Express à Nanterre, dont je viens de parler.

Mais, des trains Inter-secteurs qui circulent déjà actuellement pourraient être développés également sur ce réseau par la Grande Ceinture.

Par contre, concernant les options de passage de la ligne en Ile-de-France, quatre scénarios avaient été proposés. Ils n'ont guère été discutés ; sauf encore une fois en ce qui concerne la nécessité de s'arrêter et qu'une gare soit prévue à Confluence.

Augmenter la capacité du réseau en Normandie

- A la gare de Rouen, pour à la fois améliorer la desserte et permettre une meilleure circulation des trains de fret.
- Il y a également un accord sur la création d'une nouvelle gare sur le site de Saint-Sever, et une liaison vers Le Havre par un passage sous-fluvial.

Les diminutions de temps de parcours

Nous avons entendu notamment les élus, des exécutifs des principales collectivités territoriales, les acteurs du milieu économique ou de la Recherche, qui ont réaffirmé au cours du débat la nécessité de respecter l'objectif qui avait été fixé par le Président de la République et repris par le Comité de pilotage : 1 h 15 de Paris au Havre, comme de Paris à Caen.

Pour ces acteurs, le gain de temps est indispensable pour le développement de la Normandie, pour rapprocher les territoires, améliorer la compétitivité des entreprises, développer l'Axe Seine jusqu'à la Basse-Normandie et ouvrir Paris sur sa façade maritime.

Cette amélioration des temps de parcours participe ainsi d'une politique d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, pour Réseau Ferré de France, la diminution du temps de transport permet aussi un meilleur report modal.

Par contre, d'autres, notamment des élus d'Europe Ecologie Les Verts, mais aussi des responsables d'associations environnementales, de syndicats, ont exprimé leur opposition ou leurs réticences à ce qu'ils estiment être une course à la vitesse, pour plusieurs raisons :

C'est d'abord un modèle de développement périmé, au bénéfice d'un petit nombre, qui est coûteux, qui mobilise les financements, au détriment d'autres investissements.

Cette approche a aussi été partagée par d'autres. Certains usagers se sont exprimés de façon répétée au cours de réunions, estimant que le gain de temps n'est pas prioritaire, contrairement à la qualité de service, la ponctualité, la fréquence, le confort.

Beaucoup se sont aussi interrogés sur le surcoût des tarifs.

Le clivage entre ces deux visions est net, mais il a un aspect financier déterminant.

Si les investissements pour le gain de temps n'étaient pas aussi onéreux, un rapprochement pourrait s'opérer.

Améliorer les dessertes inter et intra-régionales, et les dessertes locales

RFF insiste sur le fait que le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie n'est pas une ligne à grande vitesse classique visant à desservir rapidement quelques points du territoire ; il a été élaboré pour améliorer les liaisons entre les villes normandes. Ainsi, des liaisons seraient recrées entre Evreux et Rouen (actuellement il n'y a pas de trains), améliorées entre Caen et Rouen (les liaisons sont longues), améliorées également de Rouen au Havre.

Pour certains, le même objectif d'amélioration devait être retenu entre Le Havre et Caen, en retenant un scénario qui est plus coûteux (j'y reviendrai ultérieurement).

De même, des correspondances optimisées sont prévues (ne pas attendre une demi-heure le train suivant) aux nœuds ferroviaires, donc pour éviter les attentes.

Il y a, sur cet objectif de desserte locale, accord.

Au-delà du champ de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, beaucoup ont demandé l'amélioration de ces liaisons locales, qui sont souvent à voie unique, non électrifiées, et ils craignent par là-même que les arbitrages soient faits non par RFF, dont on nous a dit que les investissements étaient autonomes par rapport aux projets développés sur le plan local, mais par d'autres financeurs, et notamment des Régions. On craint donc que des arbitrages soient faits par les financeurs, au détriment de ces liaisons locales.

De même, au-delà de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, certains ont souhaité de meilleures liaisons avec les régions voisines : la Bretagne, la Picardie, et regrettent que les relations radiales avec Paris soient privilégiées, au détriment de celles entre les régions.

C'étaient les objectifs, et j'ai donc dit : un accord sur certains objectifs et des divergences sur la question du gain de temps.

Les caractéristiques du projet

Les caractéristiques sont essentiellement les scénarios.

Force est de constater qu'au cours de ces réunions le débat a relativement peu porté sur les scénarios.

Ce sont surtout des élus, des acteurs économiques, qui ont pris position :

- En faveur du scénario A, qui avait les temps de parcours les plus performants, notamment entre Caen et Rouen, permettant des correspondances optimisées ;
- Le scénario B a été soutenu par les élus, les acteurs économiques, de l'Eure essentiellement ;
- Le scénario C (dont j'ai parlé un peu avant), qui permettrait des liaisons améliorées entre Le Havre et Caen, a été moins défendu en raison de son coût, et aussi de son impact environnemental.

Au cours du débat, Réseau Ferré de France a présenté un nouveau scénario : le scénario AB.

La Commission a été un peu étonnée que dans le cadre de ce débat public certains aient reproché que ce scénario soit apparu au cours du débat ; je crois que c'est la règle, le débat public permet une ouverture, une discussion, sur les différentes possibilités, et la Commission a estimé tout à fait souhaitable que Réseau Ferré de France puisse faire évoluer son projet en présentant ce scénario AB, même s'il n'était pas parfaitement dessiné.

Il a été vu avec intérêt, notamment par la région Basse-Normandie, et certains acteurs de l'Eure, sauf erreur de ma part.

L'expertise complémentaire

Sur les caractéristiques du projet, enfin, nous avons eu une expertise complémentaire, qui a été décidée par la Commission Nationale du Débat Public, à la demande du Groupe Europe Ecologie Les Verts, dès le mois d'octobre, et dont les délais de réalisation ont été nécessairement longs. Il a été présenté la semaine dernière seulement ; certains ont regretté que le débat s'ouvre tardivement sur cette expertise complémentaire.

Encore une fois, nous sommes dans le cadre d'un débat public, dont la durée est limitée à quatre mois. Il était difficile de faire mieux, d'autant plus que la Commission a pu noter que cette expertise complémentaire avait été élaborée de façon très approfondie et sur les mêmes bases que le projet LNPN.

Donc, cette expertise portait sur la modernisation des lignes à l'ouest de Mantes, le site de Rouen-Saint-Sever par ailleurs n'étant pas mis en cause.

Cette expertise a montré que des travaux d'un coût sensiblement moindre que ceux prévus par le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie et affectant moins l'environnement en raison du plus petit linéaire de ligne nouvelle, permettraient d'assurer la même desserte que celle prévue, tant pour les passagers que pour le fret.

Mais si sur certaines liaisons entre Paris et Caen, par exemple, des gains de temps significatifs pouvaient être obtenus, par contre le projet alternatif était moins performant

pour les liaisons entre Caen et Rouen. Par ailleurs, la réouverture de la ligne abandonnée actuellement entre Evreux et Louviers paraît problématique.

Le fret ferroviaire

Nous ne l'avons pas mis comme objectif parce que c'est une ligne qui concerne les usagers, mais la question du fret est une question importante, qui est revenue très régulièrement au cours du débat.

Il y a unanimité pour le développement du fret ferroviaire et on sait que, notamment à partir des ports, il a diminué ces dernières années de façon importante.

Bien que la ligne nouvelle ne soit envisagée que pour les seuls transports de voyageurs, et non comme une ligne mixte, la décharge sur la ligne classique doit permettre une meilleure circulation des trains de fret, notamment depuis et à destination des ports du Havre et de Rouen.

Par ailleurs, Réseau Ferré de France a programmé la réouverture de la ligne Serqueux-Gisors, ultérieurement son électrification, comme alternative à la ligne classique qui passe par Rouen.

Les acteurs économiques, notamment les ports, demandent donc des sillons pour le fret.

Toutefois, des nuances ont été apportées ; des sillons, mais ce n'est pas uniquement des sillons.

On a fait valoir que les besoins des transporteurs, d'abord, sont à plus court terme que l'horizon LNPN ; que d'importants travaux sont programmés par RFF, qui affecteront la circulation des trains de fret, notamment la nuit ; et que la circulation des trains de fret en Ile-de-France restait à étudier.

On peut noter par ailleurs que la diminution importante de la part modale du ferroviaire en France – au contraire, faut-il le signaler, d'autres pays comme l'Allemagne – ne tient pas seulement aux sillons ou à l'insuffisance des sillons, mais (a-t-on entendu) aussi à la dégradation de la qualité des services ferroviaires : abandon du wagon isolé, délaissement du réseau capillaire, et aussi lourdeur administrative.

Nous passons à un autre sujet, qui a aussi beaucoup mobilisé le débat :

Les impacts sur l'agriculture et l'environnement

Tous les agriculteurs sont préoccupés par la consommation des terres agricoles et les compensations environnementales.

Les Chambres régionales et départementales de Normandie s'inscrivent dans une posture d'accompagnement du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, tandis que le Président de la Chambre interdépartementale d'Ile-de-France (que nous avons entendu à Evreux), un Syndicat agricole et une forte délégation d'agriculteurs lors de cette réunion d'Evreux, ont dit leur opposition à ce projet, parce qu'il passe sur des terres agricoles.

Par ailleurs, beaucoup d'intervenants ont manifesté leurs réserves en raison des impacts sur les milieux naturels, la biodiversité, des forêts ; certaines traversées de vallées sont particulièrement sensibles.

Réseau Ferré de France rappelle qu'à ce stade, les options de passage ont été retenues après une étude environnementale approfondie et que ce sont les options qui impactent le moins l'environnement qui ont été retenues.

La détermination du tracé éventuel de la ligne donnerait lieu ultérieurement à une concertation approfondie.

Autres sujets importants, qui ont été évoqués dès le début de ce débat :

La tarification et le financement

RFF a rappelé les modalités de financement, qui sont partagées entre :

- Le voyageur, sur qui repose la charge finale de la contribution de RFF ; donc RFF, par une augmentation des péages ;
- Les subventions de l'Etat, des collectivités territoriales, éventuellement (a-t-il été dit) de l'Union Européenne ; subventions qui pèsent au final sur le contribuable.

Sur le tarif : de nombreux usagers se sont inquiétés des augmentations de tarif sur cette nouvelle ligne.

RFF a indiqué qu'il était d'usage que le tarif tienne compte des gains de temps, mais a rappelé que la décision ne dépendait pas du Maître d'ouvrage, mais de l'exploitant et des autorités organisatrices des transports, actuellement l'Etat pour les Corail et les Régions pour les TER, et en Ile-de-France les RER.

Sur le financement, toujours des questions.

RFF a présenté un bilan socio-économique et certaines rubriques restent à déterminer. On nous a dit que la ligne n'était pas, encore une fois, une ligne classique, et que le caractère particulier de cette ligne nouvelle, nouveau modèle économique, nécessitait une analyse approfondie, qui n'est pas encore achevée.

Aucun chiffre n'a été donné au cours de ce débat sur le financement propre de RFF.

Lors de la réunion consacrée au financement, le 17 janvier, le bilan socio-économique a été discuté. Un expert a rappelé par ailleurs les conclusions des Assises du Ferroviaire, selon lesquelles les difficultés de financement du Schéma national des infrastructures terrestres, des différents projets de lignes nouvelles, justifient un moratoire sur les projets de lignes nouvelles.

Lors de cette réunion, les responsables de la « Mission financement » ont exposé le cadre de leur travail ; leurs conclusions sont attendues pour la fin du mois prochain.

Les régions normandes avaient fait connaître leur position sur leur contribution au financement ; l'Etat et la Région Ile-de-France, jusqu'à cette réunion, ne se sont pas exprimés sur cette question.

Par ailleurs, plusieurs intervenants se sont opposés aux « partenariats publics privés », jugés plus onéreux que le financement uniquement public.

Le phasage

La question du phasage est liée en partie au financement. Elle se décline en deux questions :

- Le phasage des travaux : réaliser les travaux les plus urgents, notamment pour améliorer la capacité de la ligne.

Certains ont dit leur opposition, qu'il fallait tout réaliser tout de suite, c'est notamment la position des ports de Rouen et du Havre, compte tenu des difficultés de circulation, en particulier entre Rouen et Mantes.

- Un phasage sur le financement ; la crainte de certains étant que l'Etat et les Régions ne participent pas de façon égale au financement pour la partie francilienne et la partie normande du projet.

Cet exposé rapide est une première esquisse.

Le compte rendu de la Commission sera publié dans les prochaines semaines, ainsi que le bilan établi par le Président de la Commission Nationale du Débat Public.

Je vous rappelle que RFF est appelé à prendre une décision sur la suite à donner au projet dans les trois mois de la publication de notre compte rendu et du bilan, c'est-à-dire en gros avant la fin du mois de juin.

J'ajoute aussi que comme l'a indiqué RFF, notamment à la réunion d'Evreux, si la décision est prise de poursuivre le projet, cette poursuite donnera lieu non pas à un débat public, mais à une concertation, à laquelle les différents acteurs mais aussi le public, seront associés.

Je vous remercie.

Je remercie d'abord l'équipe de RFF, le Maître d'ouvrage, qui est l'acteur premier de ce débat. Je remercie tous ceux, experts, grands témoins, qui ont présenté leurs analyses et observations. Et surtout, vous, public, citoyens, responsables associatifs, syndicaux, acteurs économiques, élus, qui avez fait vivre ce débat, dans ces réunions et sur Internet.

Je laisse maintenant la parole à François TAINURIER qui va présenter l'analyse de Réseau Ferré de France.

PRÉSENTATION DE L'ANALYSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

François TAINURIER, Directeur du développement de RFF : Bonsoir à toutes, bonsoir à tous, c'est un grand plaisir pour moi d'être ici ce soir ; cela fait en effet plus de dix ans que d'une façon ou d'une autre je travaille sur le projet Paris-Normandie et je mesure donc le chemin parcouru pour arriver jusqu'ici. Le temps passé et les projets successifs attestent que ce sujet n'est assurément pas facile.

Je tiens tout d'abord à commencer par remercier la Commission Particulière du Débat Public et en particulier vous, Monsieur le Président, pour la qualité de ce débat. Les chiffres présentés illustrent bien que vous avez su informer et intéresser le public. Vous avez également été exigeant vis-à-vis de RFF et je vous en remercie car d'une certaine façon c'est ce qui a permis au débat de se développer et de contribuer à une meilleure compréhension du projet et de ses enjeux.

Je tiens à remercier également tous les participants au débat :

- Les participants aux réunions publiques pour leur écoute, leur engagement, le climat dans lequel ces réunions ont pu se dérouler ;

- Les intervenants dans les espaces de discussion sur le système de questions/réponses du site Internet, dont certains (que je crois reconnaître dans la salle) ont entretenu avec nous un dialogue exigeant et pour certains, continu ;
- Bien entendu, les rédacteurs des nombreux cahiers d'acteurs, dont le contenu témoigne de l'intérêt porté au projet par leurs auteurs.

J'espère que nous avons su nous montrer à votre écoute, comme nous y avait engagés notre Président dans son intervention lors de la réunion d'ouverture, à Rouen.

Je vous remercie enfin pour votre compréhension lorsque nous n'étions pas en mesure de répondre complètement à certaines de vos questions car, vous l'avez compris, lorsqu'un projet est présenté au débat public, ce projet est encore loin d'être défini dans tous ses détails.

Après quatre mois de débat intense, en tout cas pour nous, quels enseignements RFF peut tirer à ce stade ?

De notre point de vue, le débat a d'abord confirmé qu'il existe beaucoup d'attentes vis-à-vis du réseau et des services ferroviaires, et qu'il faut apporter des réponses, et si possible, rapidement.

Le débat a également permis une meilleure compréhension et une appropriation progressive du projet. On l'a vu, ce projet est particulier, il est complexe. Au-delà des objectifs de temps de parcours bien identifiés au départ, les caractéristiques et les différentes dimensions du projet ont progressivement été mieux comprises, et la vision du projet a évolué.

Nous-mêmes, RFF, au fil du débat, nous avons évolué. C'est ce qui nous a par exemple conduits à proposer un nouveau scénario pendant le débat – cela a été rappelé par Monsieur le Président.

Comme vous le savez, le temps de la décision n'est pas encore venu, il faut laisser la Commission Particulière dresser le compte rendu et la Commission Nationale tirer le bilan du débat.

Il nous faut également analyser et exploiter tout le matériau issu du débat, avant de prendre notre décision.

D'ailleurs, cela a été rappelé, le débat n'est pas encore terminé, donc il serait malvenu de tirer des conclusions à ce stade.

Néanmoins, que retient RFF, à chaud, de ce débat ?

Sur la question centrale de l'opportunité :

Un certain nombre d'acteurs ont souligné que le moteur du développement territorial était majeur, à différentes échelles, à l'échelle de l'Axe Seine, plus globalement du territoire entre l'ouest de l'Ile-de-France et la Normandie, mais aussi à des échelles plus locales.

D'ailleurs, les cahiers d'acteurs témoignent de la capacité d'un tel projet à rassembler ses acteurs autour de positions communes ; c'est très marqué dans le département de l'Eure, fortement concerné en termes d'emprise et de choix de scénario ; c'est également vrai dans le secteur de Confluence Seine Oise, ou à plus grande échelle sur la Vallée de la Seine, autour du Conseil Régional de Haute-Normandie, ainsi qu'en Basse-Normandie à travers la Conférence des exécutifs.

On peut souligner également que les réseaux des acteurs socio-économiques se sont fortement mobilisés, notamment à travers la production de 40 cahiers d'acteurs.

Si la volonté d'agir est partagée, la question qui a été souvent posée est celle des priorités. Un tel investissement ne va-t-il pas empêcher d'autres réalisations, d'autres actions, et en particulier sur le réseau existant ?

On a pu rappeler que du point de vue de RFF, la priorité à court terme a porté sur la modernisation de l'existant, qui s'est déjà matérialisée depuis l'année 2008 par la mise en place d'un programme de renouvellement, à hauteur de 1,3 milliard d'euros sur la période 2008-2013, ne s'oppose pas au projet de ligne nouvelle, qui s'inscrit dans une autre perspective et une autre dynamique.

Cela a été rappelé par le Président, les objectifs poursuivis par le projet ont été questionnés au cours de ce débat.

Le projet, on le rappelle, repose sur deux grands piliers :

- D'une part, réduire les temps de parcours et rendre les territoires plus attractifs, favoriser le report modal ;
- D'autre part, augmenter la capacité et améliorer la qualité du service.

Il y a une grande adhésion au principe de faire circuler demain plus de trains, et mieux, d'une certaine façon. Par ailleurs, peu de gens au fond contestent l'intérêt de gagner du temps.

Mais, au-delà d'un certain point, cet objectif peut apparaître pour certains comme la cause de dépenses et d'impacts environnementaux excessifs, éventuellement un facteur de ségrégation.

L'expertise complémentaire commandée par la Commission Nationale du Débat Public a permis de traduire en termes concrets ce que pouvait être un projet qui donnerait moins d'importance aux objectifs de temps de parcours. Elle a montré qu'une grande partie du projet de ligne nouvelle resterait nécessaire, et a également confirmé les ordres de grandeur des investissements qu'il faut prévoir si l'on souhaite vraiment développer le transport ferroviaire dans cette partie du territoire national.

Ainsi, les exigences fondamentales sur lesquelles devra reposer le sens, et donc l'opportunité de cette ligne, puis le choix d'un scénario, ont été identifiées. On peut les rappeler :

- Le projet s'inscrit dans le grand projet de développement Paris-Normandie, sans lequel il perd une partie de son sens.
- Il doit contribuer au développement du fret ferroviaire et à celui des ports en leur ouvrant un hinterland plus vaste, de façon complémentaire au réseau fluvial.
- Il doit également permettre une mobilité durable, multimodale, cohérente avec les projets de territoire et les autres réseaux.
- Il doit être équilibré entre la Haute et la Basse-Normandie, et rapprocher les villes normandes entre elles.
- Il doit bénéficier à l'ensemble du territoire en permettant d'améliorer la desserte de toutes les gares existantes, en Normandie mais aussi en Ile-de-France.

- Il doit être socialement équitable, en apportant des avantages à tous les types d'usagers.
- Il doit préserver le patrimoine environnemental, naturel et humain, et l'outil de travail agricole.

Sur ces bases, que peut-on retenir du débat ?

Tout d'abord, l'importance des points de convergence qui ont été rappelés, présentés par le Président, donc j'essaierai d'aller plus rapidement.

- ✓ En Ile-de-France, la nécessité d'une ligne nouvelle entre Paris et Mantes, pour séparer les flux normands, plus rapides, et les flux de circulation franciliens.
- ✓ L'arrivée en gare de Paris-Saint-Lazare et l'intérêt manifesté pour une desserte en ligne du secteur de La Défense, tout en soulignant néanmoins l'importance des coûts associés à cette desserte.
- ✓ La forte attente des acteurs d'Ile-de-France d'une gare d'interconnexion sur le territoire de la Confluence Seine Oise.
- ✓ La nécessité d'un contournement de Mantes, avec les préoccupations d'insertion qui restent à approfondir.
- ✓ Au-delà, un meilleur accès à Roissy et au réseau à grande vitesse.

Ces points sont importants pour nous, dans la mesure où ils sont de nature à faciliter la coordination avec le projet de prolongement du RER E à l'ouest, qui avance vite puisque l'enquête publique est actuellement en cours, en particulier dans le secteur complexe de Nanterre-La Défense.

Sur le reste du territoire, on peut souligner comme autres points de convergence :

- La nécessité d'apporter une réponse sur le nœud de Rouen, avec un très fort consensus en faveur d'une localisation de la gare nouvelle sur le site de Saint-Sever et d'un tunnel sous-fluvial pour poursuivre efficacement vers Le Havre.
- Une approche de service global également, où les différents types de trains fonctionnent de façon fiable, cadencée, coordonnée, avec des correspondances efficaces et optimisées dans des gares de rendez-vous.
- Le rapprochement des villes normandes entre elles, en particulier entre Caen et Rouen, et entre Rouen et Le Havre.
- Un scénario C qui apparaît pénalisé par son coût nettement plus élevé, pour des fonctionnalités finalement assez proches ; qui a tout de même reçu quelques soutiens, sans que les avantages mis en avant apparaissent à la hauteur du surcoût de ce scénario par rapport aux autres.
- S'agissant enfin du fret, le débat public a permis de bien mettre en perspective la nécessité des aménagements du réseau existant pour répondre aux besoins de court et moyen terme (cela a été rappelé notamment sur le secteur de Serqueux-Gisors), et ce que pourrait au-delà apporter la ligne nouvelle pour le développement du fret ferroviaire sur un axe désormais reconnu comme structurant à l'échelle européenne, inscrit depuis peu parmi les corridors de fret européen.

A côté de ces points de convergence, un certain nombre de sujets ont été discutés, qui nécessiteraient des approfondissements si le projet devait se poursuivre.

Je ne serai pas exhaustif, j'insisterai simplement sur cinq points plus particulièrement.

1. La forte inquiétude exprimée sur la consommation des espaces naturels ou agricoles, également évoquée lors de la présentation de l'étude complémentaire. Ce point a bien été entendu par RFF.
2. Les fonctions et localisations des gares nouvelles à Evreux et Louviers.
3. Les enjeux du projet en Ile-de-France, qui restent à préciser. En effet, si les potentialités – qui ont été exposées à travers les différentes réunions – du projet en Ile-de-France sont très importantes (et elles sont reconnues comme telles), l'usage qui en sera fait reste à définir avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France.
4. De ce fait, l'évaluation économique reste à approfondir, en particulier à travers ces enjeux en Ile-de-France, et également les enjeux fret, dont on a pu mesurer qu'ils pouvaient être significatifs, et qu'ils sont importants pour bien positionner le projet dans un contexte où, je le rappelle, le Schéma national des infrastructures de transport prévoit une hiérarchisation des projets.
5. La question du financement est évidemment essentielle et si les premiers éclairages ont pu être apportés, notamment sur le plan des méthodes, de nombreuses questions demeurent, ainsi que sur la tarification. On a vu que plusieurs options, plusieurs schémas, pouvaient être envisagés pour l'avenir.

Je terminerai en vous apportant quelques éclairages sur la façon dont le projet pourrait se poursuivre, bien évidemment si la décision à l'issue du débat public allait dans ce sens.

Tout d'abord, la poursuite des études devrait être menée en concertation étroite avec tous les acteurs, et en particulier avec tous les acteurs qui ont participé à ce débat public. C'est en effet une obligation législative depuis la loi du Grenelle 2, mais c'est déjà dans les pratiques de RFF depuis plusieurs années sur les grands projets dont on a la responsabilité.

Les études sont menées sous l'autorité d'un Comité de pilotage, qui associe les principaux partenaires et qui constitue l'instance de validation de ces études.

En parallèle de la production de ces études, une concertation est organisée de façon continue et elle permet à RFF de les enrichir tant d'un point de vue fonctionnel, à travers ce qu'attendent les acteurs et les publics du projet, que du point de vue technique, par exemple, et on a vu que c'étaient des sujets qui pouvaient être discutés : le partage de la méthode et des résultats des études environnementales.

Le programme des études sera notamment alimenté par tous les matériaux issus du débat et notamment tous les points d'approfondissement que j'ai cités tout à l'heure.

Concrètement, comment tout cela peut-il s'organiser ?

- ✓ Tout d'abord, avec les acteurs du territoire, à travers les ateliers thématiques et territoriaux. Par exemple, pour les enjeux agricoles, les enjeux de biodiversité, et tout ceci de façon pragmatique et adaptée aux spécificités du territoire.
- ✓ Au-delà des acteurs du territoire, plus particulièrement avec les élus, à travers des commissions consultatives, sous l'égide des préfets.

- ✓ Et enfin, plus largement, avec le public, au moyen d'outils tels que ceux qui ont pu être utilisés au cours de ce débat, comme des sites Internet ou des réunions publiques.

RFF sollicitera la Commission Nationale du Débat Public pour désigner un garant pour veiller au bon déroulement et à la qualité du dispositif de concertation.

Je tiens à bien rappeler que le débat public tel qu'on le conçoit n'est pas une parenthèse dans la vie d'un projet, mais bien une ouverture pour la suite.

Nous avons apprécié la dynamique de ce débat et la mobilisation des acteurs.

Aussi, si le projet devait se poursuivre, nous souhaitons prolonger cette dynamique avec eux à l'avenir, à travers la concertation, dans un esprit ouvert et constructif, dans un esprit de dialogue, pour bâtir ensemble le meilleur projet ferroviaire Paris-Normandie.

Je vous remercie.

(Applaudissements).

INTERVENTIONS DE LA SALLE

Dominique SIMON, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Il me revient, après ces deux interventions, d'ouvrir la dernière salve de prise de parole dans le cadre de ces réunions publiques.

Le débat public est fait pour s'informer et pour s'exprimer. Ce soir, c'est une réunion de clôture, donc ce sera plutôt un temps d'expression.

La règle du jeu est très simple : trois minutes.

Qui que vous soyez dans cette salle, vous êtes invité à vous exprimer. Pour le faire, cela ne change pas, vous levez le doigt et lorsque vous aurez le micro vous aurez la gentillesse, avant de vous exprimer, de vous présenter pour que l'on garde trace de votre intervention, sur Internet et dans nos comptes rendus.

Je vais déroger à la règle. Habituellement c'est aléatoire, comme je ne connais pas tout le monde... Là, cela ne va pas l'être : pour commencer, je vais donner la parole au Vice-président de la Région Ile-de-France, parce qu'il doit s'échapper très rapidement, pour des raisons qu'il expliquera peut-être. Puisque nous n'avons pas beaucoup entendu la Région Ile-de-France jusqu'à présent, cela nous fera très plaisir de l'entendre.

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Ile-de-France : Merci de me donner la parole au début parce que je dois absolument être à Paris pour une réunion importante demain matin tôt, et en regardant les horaires de train je me suis rendu compte que non seulement on peut trouver les temps de parcours longs, mais par ailleurs après 20 h 24 on ne peut plus rentrer à Paris en train...

(Applaudissements.)

... Ce qui en passant montre que la question du temps de parcours n'est pas la seule question posée ; la question de l'offre nous paraît aussi importante.

Cela fait un bon début pour mon intervention puisque la position de la Région Ile-de-France, que je vais essayer de résumer là, mais qui donne finalement lieu à une contribution qui doit

partir ce soir ou demain et sera donc versée au débat public, est de dire que certes les gains de temps sont importants, mais du point de vue de la Région Ile-de-France ce n'est pas forcément le point nodal de notre intérêt pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Pour nous, et du point de vue de l'Ile-de-France, il s'agit d'essayer de régler des dysfonctionnements relativement graves sur notre propre réseau concerné par cette ligne Paris-Normandie.

Donc, nous soutenons d'une certaine manière l'idée d'une Ligne Nouvelle Paris-Normandie, mais à un certain nombre de conditions, qui sont d'abord un phasage et une priorité donnée au Mantois, à la liaison Paris-Mantes, notamment parce que faire ce réseau d'abord permettrait des gains de régularité et de robustesse du réseau francilien très importants pour nos usagers, mais permettrait aussi une robustesse accrue et probablement des temps de parcours déjà améliorés pour les liaisons Paris-Normandie.

L'autre grande condition est que chacun prenne bien toute sa part de financement, et on attend beaucoup que l'Etat nous dise combien il compte mettre dans cette affaire. Si l'on restait à des niveaux de l'ordre de 20%, comme c'était le cas sur les dernières lignes à grande vitesse, le compte n'y serait pas et poserait franchement la question « comment feraient les collectivités pour abonder ce projet ? ».

A côté de cela, nous sommes très vigilants sur la question de la tarification, cela a été rappelé par le Président de la CPDP.

Nous sommes très vigilants aussi sur les aspects environnementaux du projet, notamment ce qui concerne l'Ile-de-France, sur la préservation des terres agricoles.

C'est donc un soutien mesuré et conditionné à un certain nombre d'éléments lourds.

Nous attendons des réponses très précises de RFF et de l'Etat sur les conditions que met la Région Ile-de-France à ces choses-là.

J'ajouterai juste que nous sommes aussi extrêmement vigilants et proactifs sur la question du fret, puisque cela nous paraît être une occasion de renforcer les liaisons Paris-Normandie, notamment avec Le Havre, pour le fret et le report modal camion vers voie ferrée.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Dominique SIMON : Merci.

Vianney de CHALUS, Président de la Chambre de Commerce du Havre : Bonsoir. Le monde économique s'est énormément mobilisé pour cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie, et ce pour plein de raisons.

La première, c'est l'accessibilité. 85% des relations d'affaires entre la Normandie et l'Ile-de-France se font par voie de route, ce qui n'est pas satisfaisant pour nos collaborateurs.

C'est aussi une question d'accessibilité : accessibilité à Roissy, d'accessibilité à l'Europe par le nœud des TGV, c'est essentiel pour nous au Havre : pouvoir atteindre cela en 1 h 15, est un enjeu d'affaires important.

C'est un enjeu aussi pour pouvoir recruter nos cadres et c'est un enjeu aussi pour maintenir les centres de décision chez nous et en attirer de nouveaux.

C'est aussi un enjeu très important pour le fret ferroviaire. Port 2000 n'aura pas d'avenir si la question du fret ferroviaire n'est pas réglée, et donc dégager des sillons nouveaux pour le fret ferroviaire, est un autre enjeu économique essentiel.

Je voudrais dire aussi que ce projet n'a de sens que s'il est envisagé de manière globale, et sur son tracé, et sur son financement, puisque l'enjeu économique est de donner une façade maritime à l'Ile-de-France ; donc, s'arrêter au milieu n'a pas beaucoup de sens.

Le monde économique, mais aussi populaire, s'est beaucoup mobilisé sur cette LNPN – au Havre, nous avons eu 800 personnes et un site de pétition à été ouvert, nous en sommes aujourd'hui à 11 000 signatures en faveur de cette LNPN (ce matin c'étaient 75 000 mais je crois que nous avons eu une attaque informatique, donc c'est plutôt 11 000).

Merci.

(Applaudissements.)

Dominique SIMON : Merci.

Alain LE VERN, Président de la Région Haute-Normandie : Je voudrais d'abord remercier les deux interventions qui ont eu lieu pour nous présenter la synthèse à ce jour, et rajouter deux ou trois choses simples.

Il faut qu'au niveau de RFF – et que ce débat le serve – on clarifie la question du fret ferroviaire, qui est une priorité pour, je pense, l'ensemble des collectivités présentes ce soir. Pourquoi ? Parce que nous avons financé déjà en Haute-Normandie plus de 400 millions d'euros de travaux (Etat/RFF/Région) sur le fret ferroviaire : Motteville-Montérolier, Gisors-Serqueux demain, les aménagements autour du port du Havre et évidemment, ces 400 millions d'euros doivent être intégrés dans la partie fret du futur projet, pour dire en quoi il apporte une réponse aux problématiques d'aujourd'hui et de demain, faute de quoi on pourrait penser que ces 400 millions d'euros n'auraient pas servi à grand-chose.

Le deuxième élément que je veux apporter : le financement est à ce jour la grande inconnue du débat. J'ai lu tout à l'heure une formule où l'on voit que les collectivités vont être mises à contribution ; je veux dire et répéter ce soir que les Régions non seulement acquittent les droits de péage à RFF... Pour la petite histoire, c'est 15 millions d'euros seulement par an que la Région Haute-Normandie verse à RFF, pour user une infrastructure qu'elle-même, déjà, a contribué à financer.

Si j'ai bien compris, nous allons investir sur des lignes dont nous assurons non seulement l'investissement, mais ensuite le fonctionnement, et troisièmement nous risquons d'être sollicités sur les tarifications, de manière à ce que l'on puisse faire prendre ce train aux voyageurs.

De ce point de vue-là, la question du financement est aujourd'hui la grande inconnue et je dirais, l'échec de ces débats publics.

Je veux également indiquer que suis pour une approche globale, mais c'est une approche globale qui doit être phasée. Pourquoi ? Vous l'avez rappelé, Monsieur TAINURIER, depuis 10 ans nous nous penchons sur ces liaisons avec Paris et nous avons donc travaillé : ce sont beaucoup d'études, beaucoup de réflexions, qui ne doivent pas être rejetées d'un revers de main aujourd'hui parce que nous sommes passés sous la dictature du chronomètre.

Là-dessus, une erreur a été commise : le 29 avril 2009, Monsieur GUÉRIN, l'annonce du Président de la République a été : « Le Havre-Paris en moins d'une heure en 2017 », c'était cela, l'annonce, donc la dictature du chronomètre. On raisonne aujourd'hui complètement en

lévitation par rapport à ces histoires de chronomètre (je vois que le mien est en train de dérouler...).

Etant en Basse-Normandie, c'est le Président territorialement compétent qui va parler de notre plate-forme commune Haute-Normandie - Basse-Normandie : une plate-forme commune, le cahier d'acteur commun Haute-Normandie, les deux départements, plus la ville du Havre, plus la ville de Paris.

Donc il y a là, en matière de poids des personnes désignées pour représenter les citoyens et les territoires, des fonctionnalités : les gares... Je préfère les gares dans lesquelles les trains s'arrêtent et où il y a des voyageurs (ce qui est le cas aujourd'hui) plutôt que des gares qui seraient construites un peu n'importe où. Là-dessus, le rapport de Madame KELLER est parfaitement édifiant.

Donc, la fonctionnalité, la prise en compte du fret tel qu'il existe, l'inconnu sur la question des financements, et la prise en compte des points d'accord dans les cahiers d'acteurs, cela me permet de dire aujourd'hui que j'ai bien entendu ce que mon collègue d'Ile-de-France a indiqué, et qui m'a été confirmé ces jours derniers par le Président HUCHON ; oui, la réponse en Ile-de-France doit être intégrée à ce premier élément de phasage, on sait que tout commence par là. Et puis, il y a le deuxième de phasage, qui est le nœud ferroviaire rouennais, sans lequel rien n'est possible.

Notre collègue du Havre devrait bien sûr être convaincu que la construction d'un tunnel à Rouen et l'édification d'un nouveau site ferroviaire permet déjà de gagner une dizaine de minutes pour les Havrais. Evidemment, la sortie du tunnel étant le plus loin possible, du côté de Malaunay, cela permet tout de suite d'être sur le plateau et d'arriver le plus vite possible.

Mais, vous aurez bien compris que la question du financement est pour nous déterminante, car chaque minute gagnée, ce sont des centaines de millions d'euros à engager, et s'agissant de Développement durable, pour moi ce sont d'abord les infrastructures que l'on est capable de se payer, de faire vivre pour une majorité d'utilisateurs.

Merci.

(Applaudissements.)

Dominique SIMON : Merci, Monsieur le Président.

Philippe ANNE, Mont-Saint-Aignan : Il a été dit « accord et consensus sur une nouvelle gare à Rouen, dite de Saint-Sever ». Je pense que non, pour l'accord ou le consensus.

Il n'y a pas eu de vrai débat public sur le sujet dans le cadre de la LNPN. Le débat a été éludé, en l'absence de véritable choix.

En effet, le choix entre une hypothèse dite de Saint-Sever et une hypothèse à Sotteville, est plus un non-choix qu'autre chose puisque cette dernière n'a pratiquement que des inconvénients et que même le Maire de cette commune ne veut pas de cette localisation, et qu'aucune autre hypothèse alternative n'a été retenue parmi les sept à huit hypothèses d'origine.

Nous sommes plus dans une décision technocratique préalable que dans un débat véritablement et normalement démocratique.

La gare dite de Saint-Sever, avec son franchissement sous-fluvial et portuaire, son raccordement à Maromme ou sur la LNPN, représente un investissement considérable, de

l'ordre du milliard d'euros. Pour quel « bénéfice temps » pour les utilisateurs quotidiens de la gare centrale actuelle de Rouen, majoritairement à destination de Paris-Saint-Lazare ?

Pour cette destination, ils mettaient effectivement 1 h 08 avant le débat public. L'objectif de départ de la LNPN était de 45 mn pour ce parcours ; la performance n'est plus que de 52 mn dans le scénario AB et de 59 mn dans le scénario alternatif présenté le 23 janvier dernier. A ces nouveaux temps de parcours il convient d'ajouter un temps de déplacement supplémentaire pour aller de l'ancienne gare centrale à la nouvelle.

Le « bénéfice temps » espéré fond très vite et devient même négatif.

Il va être demandé à ces usagers de financer par leurs impôts et le prix des billets le désengorgement des transports en commun dans la région Ile-de-France entre Paris et Mantes, ainsi que celui du nœud ferroviaire de Rouen pour fluidifier le trafic fret du port du Havre, sans contrepartie gain de temps et même, pour beaucoup d'entre eux, un temps de déplacement supplémentaire.

Comment veut-on que ces usagers en soient satisfaits et que cela se passe sans contestation quand ils se rendront compte de la réalité de ce qu'on leur propose et qu'ils ont été abusés, eux qui assurent aujourd'hui la majeure partie de la rentabilité de la ligne Le Havre-Rouen-Paris ?

Dominique SIMON : Merci

Pierre BOURGUIGNON, Député-maire de Sotteville-lès-Rouen: Bonsoir, je suis président de l'Agence d'Urbanisme de Rouen, Vice-président chargé de l'Urbanisme de la CREA ; je dis tout cela tout simplement parce que la Communauté d'Agglomération de Rouen est en réunion « budget » ce soir, donc je suis celui qui vient représenter tout le monde ; salutations de Laurent FABIUS, Valérie FOURNEYRON, etc.

Merci, Olivier GUÉRIN et François TAINURIER, chacun dans vos rôles et dans vos responsabilités, d'avoir resitué la fin du débat.

Les nombreuses prises de position, les initiatives, les recherches de consensus qui ont nourri le débat, montrent le grand intérêt de tous les acteurs, de tous les citoyens, chacun dans son rôle aussi et chacun dans son niveau de responsabilité.

Pour le projet de ligne nouvelle je souhaite simplement, à ce point du débat, souligner trois points du projet :

1. Le projet ferroviaire ne peut se contenter de répondre aux nombreuses insuffisances de l'offre actuelle, mais doit anticiper les besoins futurs d'une mobilité durable. Il devra permettre encore à terme le basculement des flux routiers sur le fer et donc, à l'échelle du siècle, une grande durée. Ce report modal devra être réalisé à la fois sur les relations avec Paris, mais aussi entre les différentes agglomérations normandes : Rouen, Le Havre, Caen, Lisieux, Evreux, Dieppe ; alors même qu'aujourd'hui dans cette liaison, la voiture est totalement hégémonique.
2. Ce projet a une dimension tout autant économique que de mobilité, et ce point me permet d'insister sur la dimension fret ferroviaire, dont les fonctionnalités consistent à la fois à désenclaver le port du Havre, à renforcer la desserte du port de Rouen. Ici encore, il s'agit de préparer fortement le transfert modal vers le ferroviaire – j'insiste – dont chacun sait que cette situation est insuffisante, par manque de structuration de l'offre et de volonté politique nationale. A ce titre, la nouvelle infrastructure doit permettre la séparation des différents types de trafics.

3. Je souhaite souligner ici les points d'appui du projet, qui sont largement partagés et font l'objet d'un consensus. On l'a entendu, là encore.
- La réalisation de la liaison Paris-Mantes est reconnue comme maillon essentiel du dispositif sur lequel chacun s'accorde, y compris le projet alternatif présenté lundi dernier. Le coût de Paris-Mantes est évalué à 4 à 5 milliards d'euros.
 - La gare d'agglomération à Rouen-Saint-Sever et le tunnel ferroviaire, qui seuls permettent la résolution de l'ensemble des points de blocage du nœud rouennais. Cette gare de nouvelle génération, localisée en centralité, devrait être organisée comme un pôle de vie et de mobilité à toutes les échelles ; cela, c'est du développement urbain. Alors, à l'échelle urbaine, afin d'encourager la marche à pied, le vélo, les transports collectifs ; à l'échelle périurbaine, afin de desservir un bassin de vie de près de 650 000 habitants, à l'échelle interrégionale parce que cela constitue le point de rendez-vous du futur maillage ferroviaire entre les agglomérations rouennaise ; enfin, à l'échelle nationale et européenne, avec la relation performante cadencée entre Paris et l'Ile-de-France et le réseau ferroviaire européen, ses différents points d'appui.

C'est cela, la recherche d'une solution partagée, possible, pour l'ensemble des collectivités responsables des trois régions ; cela, ce sont de sérieux atouts ; alors nous pourrions, avec l'Etat, débiter sans délai la mise en œuvre de ce projet ferroviaire, et cela commence par la discussion financière.

Dominique SIMON : Merci.

Anne-Laure REVEILHAC de MAULMONT, Agriculteur : Bonjour, je suis agriculteur au Mesnil-Jourdain, sur le Plateau du Neubourg, et également avocat d'une association qui vient de se créer, qui s'appelle « Non à la LNPN, Plateau du Neubourg ».

Monsieur TAINURIER, vous faisiez allusion tout à l'heure à la concertation qui a eu lieu tout au long des travaux de la commission. Permettez-moi de ne pas être d'accord avec ce que vous venez de dire, car nous, les habitants du Plateau du Neubourg, venons d'être informés il y a quelques jours à peine de l'existence d'un autre tracé, que l'on qualifie de « tracé AB » ; nos élus ont été à peine avertis. Aujourd'hui, on nous dit que c'est le dernier jour de clôture, que les débats doivent être clos le 3 février. Vous comprendrez, dans ces conditions, qu'il n'a pas été possible pour nous d'établir un cahier d'acteur.

Donc, je suis ici pour témoigner du refus massif des habitants du Plateau du Neubourg de voir sur leur territoire « débarquer » un projet qui ne fait absolument pas consensus, des élus en premier lieu, puisque Monsieur le Maire de Quatremare est le Président de l'association qui a été créée, dont les statuts ont été déposés à Evreux ce jour.

Nous considérons aujourd'hui que nous avons besoin d'un délai complémentaire pour déposer nos observations, pour alimenter le débat, et rédiger un cahier d'acteur.

Nous considérons donc que la transparence qui est invoquée, alors même que les financements ne sont pas déterminés, n'impose nullement la terminaison du délai de clôture aujourd'hui pour un premier lieu, et notamment le 3 février.

Nous demandons le report du délai du 3 février pour déposer nos observations, et nous n'entendons pas accepter d'être mis devant le fait accompli. Vous avez rappelé tout à l'heure, Monsieur le Président, que ces concertations ont commencé dès le mois de septembre.

Comment se fait-il que fin décembre, en pleine période de Noël, voire début janvier, les élus du Plateau du Neubourg aient été informés de ce nouveau tracé, qui est contesté, formellement rejeté ? D'ailleurs, une pétition massivement signée par les habitants du Neubourg est en ma possession, ici, j'ai les exemplaires originaux, il y aura plusieurs milliers de contestations ! Nous refusons que ce tracé AB s'impose sur notre territoire ! En qualité d'agriculteur, je refuse que l'on vienne massacrer nos territoires ! C'est un « non » massif ! Je vous demande de bien vouloir aujourd'hui l'enregistrer.

On ne se passera pas des habitants ! On ne leur marchera pas dessus ! On ne marchera pas sur les agriculteurs ! C'est non, non, non !

Bien entendu, nous comprenons les nécessités économiques, mais nous refusons le fait accompli et nous disons aujourd'hui que les habitants du Plateau du Neubourg refusent le tracé AB ; qu'on l'entende !

(Applaudissements.)

Dominique SIMON : Je crois qu'on l'a entendu. Monsieur le Président ?

Olivier GUÉRIN : Je voudrais dire d'abord que ce tracé a été présenté au débat il y a maintenant plusieurs semaines, cela n'a pas été fait de façon discrète.

Dominique SIMON : En novembre.

Olivier GUÉRIN : C'est au cours du débat public qu'il a été annoncé de différents côtés que ce tracé a été proposé. La Commission entend vos protestations ce soir, elle en rendra compte dans le compte rendu du débat.

Le débat doit se terminer le 3 février, vous avez encore quelques jours pour présenter une contribution

Anne-Laure REVEILHAC de MAULMONT : On n'a pas eu le temps !

Olivier GUÉRIN : Mais votre contribution ce soir...

Anne-Laure REVEILHAC de MAULMONT : Non, l'égalité est pour tout le monde !

Tout le monde doit avoir les mêmes droits... Nous n'avons pas eu le temps, nous sommes mis devant le fait accompli ! C'est inadmissible !

Dominique SIMON : Madame, ce scénario a été proposé en novembre.

Anne-Laure REVEILHAC de MAULMONT : Nous sommes dans un Etat de droit. Ecoutez, il y a un tampon de Monsieur le Maire, notamment à Quatremare, du milieu du mois de décembre. Nous sommes mis devant le fait accompli !

C'est inacceptable ! Je le dis, c'est inadmissible ! Nous ne nous laisserons pas faire !

Olivier GUÉRIN : Madame, juste une précision, il n'y a pas de fait accompli puisqu'on...

Anne-Laure REVEILHAC de MAULMONT : Non au tracé AB ! Non au tracé AB sur le Plateau du Neubourg !

Dominique SIMON : C'est entendu. Merci.

Pierre VAVASSEUR, Agriculteur, Deauville ; Président de l'Association Pays d'Auge Normandie Europe : Je suis presque le seul à développer autre chose que cette ligne nouvelle qui est, je l'ai déjà dit, un gouffre financier. La rentabilité est de 3%, c'est-à-dire quasiment nulle.

J'ai des propositions à vous faire concernant d'autres possibilités de transport par fer. Je viens d'avoir les cartes ce soir, je n'ai pas eu l'autorisation de les exposer sur l'écran...

Dominique SIMON : Non, ce n'est plus le temps à la réunion de clôture.

Pierre VAVASSEUR : Oui, ce n'est pas grave, si vous pouvez filmer cette carte... *(Rires)* Je vais la montrer. Quelqu'un peut-il tenir le micro ? *(Rires.)*

Dominique SIMON : Sachant que les caméras sont là, ce sera dur si vous vous tournez là-bas.

Pierre VAVASSEUR : Le train passe à Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Achères, Les Vallées, la Petite Ceinture, la gare de l'Évangile ; de là on peut partir vers Strasbourg : c'est le premier intérêt.

Deuxième intérêt : l'Évangile, qui est une gare parisienne dans le 19^{ème} arrondissement. Vous pouvez partir de la Gare de Lyon, passer l'Évangile et monter sur Roissy, donc avec une correspondance à l'Évangile, vous avez l'accès à Roissy. Vous avez aussi l'accès à Lille, puisque vous avez une ligne grande vitesse.

Vous avez aussi des possibilités de desservir l'Île-de-France, puisque le Grand Paris ce sont des boucles et tous ces schémas-là sont montrés pour que l'on puisse désengorger la gare de Paris-Saint-Lazare, qui est complètement engorgée ; et d'utiliser la gare de La Défense Grande Arche qui permet de descendre sur Saint-Cloud, Versailles, Saint-Cyr, et desservir l'autre Normandie, celle de l'Orne et de la Manche.

Qu'est-ce que la gare de l'Évangile ? Sur un document RFF, c'est un pôle intermodal.

Dominique SIMON : Il vous reste 15 secondes.

Pierre VAVASSEUR : Il y a la ligne Eole, qui a une station prévue (qui n'est pas encore construite) et cette gare-là, on la voit ici. Il y a une ancienne gare de triage qui se trouve...

Dominique SIMON : Pouvez-vous conclure ?

Pierre VAVASSEUR : Je vais vous montrer, c'est la gare de triage qui se trouve...

Dominique SIMON : On va vous retirer le micro si vous ne concluez pas vous-même, donc concluez s'il vous plaît.

Pierre VAVASSEUR : Cette gare-là existe et ce n'est pas la peine de faire des tunnels pour rien.

Toutes les lignes, à part la liaison Paris-Saint-Lazare Paris-Montparnasse, existent et ne sont pas exploitées.

(Applaudissements).

Dominique SIMON : Merci, Monsieur VAVASSEUR.

Thierry BONTÉ, Vice-président aux Transports et Déplacements, Communauté d'agglomération d'Amiens métropole : Je représente aussi le Pays du Grand Amiénois, 12 Communautés de communes, 330 000 habitants.

Une partie de la Picardie, que je représente, est tout à fait favorable au projet de LNPN, pour toutes les raisons qui ont été évoquées. Il s'agit d'un aménagement majeur pour la Vallée de la Seine, mais il nous semble, pas seulement pour la Vallée de la Seine. Si l'on fait un zoom arrière sur le grand territoire, cela concerne évidemment tout l'ouest de la France et singulièrement le nord, si l'on y inclut bien sûr la région Ile-de-France, la Picardie et une partie du Nord-Pas-de-Calais ; le Pas-de-Calais dans tous les cas.

A partir de là, évidemment, on est attaché à penser à un schéma global d'aménagement de la grande vitesse sur l'ensemble de ces régions, nous y sommes concernés, et cela pose bien sûr pas mal de questions, notamment des questions d'insertion et d'arrivée de la ligne à grande vitesse normande aux portes de Paris ; et comment ces trains à grande vitesse vont desservir l'Ile-de-France.

Je ne vous cache pas qu'en y réfléchissant un peu on se dit que finalement, Nanterre-La Défense, et singulièrement La Défense, peut être une porte d'entrée intéressante pour cette ligne à grande vitesse et qu'il y aurait peut-être là l'opportunité de créer un nouveau hub ferroviaire, une nouvelle gare bis, qui permette à partir de là d'irriguer évidemment le territoire parisien – il n'est pas question d'aller Gare du Nord, Gare-Saint-Lazare. Il y a peut-être d'autres problèmes à évoquer, des problèmes d'insertion sur lesquels on pourrait revenir.

Il nous semble qu'à partir de La Défense, on peut envisager une desserte et une irrigation du territoire parisien et bien au-delà puisqu'à partir de La Défense, on pourrait trouver cette connexion entre la ligne normande à grande vitesse et une ligne à grande vitesse qui pourrait connecter La Défense à la City londonienne, en passant bien évidemment par Amiens ; donc La Défense - Amiens - Calais - Londres, de sorte que nous aurions une articulation d'un schéma à grande vitesse qui permettrait de mettre en relation les deux grandes capitales économiques européennes. Je sais que l'heure est plutôt au couple franco-allemand ; mais il ne faut pas oublier que de l'autre côté de la Manche il y a un bassin de population et d'activité économique très important.

Une deuxième question nous semble très importante, elle est posée par l'arrivée dans Paris de ce TGV. C'est évidemment la connexion avec le hub aéroportuaire Roissy Charles de Gaulle, qui permet de desservir les lignes TGV déjà existantes et de se connecter avec l'ensemble du réseau déjà existant.

Là aussi, je crois qu'il faut vraiment intégrer les questions qui se posent à cet égard pour voir comment à partir de Charles de Gaulle, soit à partir du métro automatique, soit à partir d'une autre liaison, on peut irriguer l'ensemble du réseau TGV existant et là encore, pourquoi pas, projeter dans une autre version une ligne Charles de Gaulle - Amiens - Calais - Londres ; en tout cas dans la nécessité (j'en termine) de pouvoir faire les liaisons dont je parlais il y a un instant.

Dominique SIMON : Merci...

Thierry BONTÉ : Vous avez bien compris, on écarte dans notre schéma une hypothèse que l'on a vue publiée dans un pré-projet de SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport), qui est une connexion à partir de Rouen, qui suivrait le trait de côte pour rejoindre Calais. Dans une nouvelle ligne à grande vitesse, évidemment, on exclut complètement cette hypothèse qui nous paraît aberrante sur le plan socio-économique et sur le plan de l'exploitation.

Je voulais apporter cette contribution de Picard au débat parce qu'il me semble qu'il faut se projeter à long terme dans l'organisation de la grande vitesse au niveau interterritorial.

Une page se termine pour vous à travers la fin de ce débat public, vous comprendrez que pour nous c'est une page qui s'ouvre à plus long terme, évidemment après la réalisation de cette ligne.

Dominique SIMON : Ne volez pas la parole aux autres, s'il vous plaît. Merci.

Jérôme BOULET, Conseiller Régional Europe Ecologie Les Verts : Bonsoir. Je suis un peu dans la même contrainte que mon collègue d'Ile-de-France : il n'y a pas de transport et je revendique cette amplitude de l'offre de service qui pourrait être plus grande.

Je remercie le Président Olivier GUÉRIN qui a accepté cette enquête supplémentaire, même si on peut regretter que dès le départ au niveau de la Commission Dupont, les propositions qui avaient été faites sur l'amélioration de l'existant n'aient pas été retenues dans le débat.

Je crois qu'il y avait des opportunités, comme on a pu le démontrer la semaine dernière.

Sur le questionnement du report modal, je crois que dans le cahier du Maître d'ouvrage on retrouve bien un point important où il y a une nécessité, puisqu'il est clairement indiqué que 91% des transports ont lieu en intra-régional, et que sur cette somme des déplacements seulement 7% des personnes utilisent le transport ferroviaire.

Je crois que nous avons tous à nous battre localement pour le transfert modal, pour avoir pour nos citoyens une offre de transport qui correspondra à une mobilité de demain.

Je reviens sur les débats de Monsieur PONCET, parfois. Là, ce n'était pas Monsieur PONCET mais l'idée était la même : le fait de dire « 2,5 milliards d'euros, on est exactement dans les mêmes chiffres » ! Je crois que 2,5 milliards, dans cette période de disette budgétaire, on ne peut pas se permettre de dire que c'est le même coût.

Je reviens aussi sur un petit problème de vocabulaire. Vous avez fait une petite confusion, Monsieur TAINURIER, entre régénération du matériel, et modernisation. Quand on modernise une ligne, on n'est pas dans le travail de régénération où on est obligé de remettre aux normes ; donc il y a bien deux points différents.

Notre orientation dans toute notre participation était de dire qu'il valait mieux tenir que courir, et je crois – on l'a bien vu, il y a eu plusieurs interventions et je rejoins les propos de mon Président – qu'il faut aller vers le phasage de la structure. Naturellement, le projet sera global ; on a bien compris que quel que soit le scénario proposé (même le scénario alternatif) on est dans la même offre de sillons, pour le fret et pour les passagers. Mais « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras » et je crois qu'il faut qu'on s'oriente, que l'on voie que nous n'avons toujours aucun engagement financier de l'Etat, que l'actualité nous montre que la vision des partenariats public-privé n'est sans doute pas la solution au niveau de l'endettement.

Je crois que l'on doit phaser, clairement annoncer une priorité sur les travaux à faire, mais naturellement, cet engagement, voilà la conclusion que l'on doit avoir au cours du débat, et que la Commission Débat Public devrait clairement annoncer : ce phasage, qui nous permettra d'arriver à quelque chose.

Dominique SIMON : Merci.

François de BOURGOING, Conseiller Général du Calvados : Bonsoir. Je suis dans l'ouest du Calvados et quand je me rends à Paris en ce moment, je monte dans le train à Bayeux et je peux me rendre à Paris, dans les meilleurs temps, en moins de 2 heures.

Je voudrais savoir si à l'avenir les trains directs Paris-Bayeux continueront d'exister ou si nous risquons de faire Paris-Caen et ensuite un grand bond jusqu'à Cherbourg. Je parle aussi pour mes collègues du Far West du Calvados, jusqu'au Cotentin. Les gares intermédiaires seront-elles bien desservies par les futurs matériels à grande vitesse ? Merci.

Dominique SIMON : Voulez-vous dire quelque chose ? Normalement ce sont plutôt des prises de position que des questions techniques.

Olivier GUÉRIN : Votre question sera mise sur Internet et on vous répondra par courriel.

Arnaud BAZIN, Président du Conseil Général du Val d'Oise : Bonsoir. Je viens ici en tant que Président de ce département, mais aussi avec l'accord du Président du Conseil Général des Yvelines, mon ami Alain SCHMITZ, et de nos collectivités locales, communauté d'agglomération et communes du territoire de Confluence.

Nous soutenons avec détermination ce projet dans son principe, mais surtout l'implantation sur le territoire de la Confluence, entre la Seine et l'Oise, d'une gare de la ligne nouvelle ; pour plusieurs raisons :

- D'abord, nous avons là un bassin de population majeur à l'échelle de l'Axe Seine, qui est structurant pour cette ligne nouvelle, près de 350 000 habitants aujourd'hui déjà, et 500 000 prévus à l'horizon 2025. Cela fait donc un pôle majeur sur cet axe.
- La gare que nous défendons constituera un moteur majeur du Contrat de développement territorial, basé sur les transports. En effet, ce pôle Confluence est la porte d'entrée du Grand Paris. Ce Contrat de développement est en cours d'élaboration, nous en avons quatre sur notre département du Val d'Oise.
- Cette gare sur le territoire de Confluence complètera le port d'Achères, pilier d'une nouvelle plate-forme multimodale aux portes de Paris. Celui-ci est en effet amené à se substituer à Gennevilliers pour devenir le premier port d'Ile-de-France, en liaison étroite avec le port du Havre, bien évidemment.
- Avec une gare de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, Confluence deviendra donc un véritable hub entre les réseaux fluvial, ferré, routier, à la croisée des chemins entre Paris, Le Havre et l'Europe du Nord, via le canal Seine Nord Europe.

Résolument tourné vers l'avenir, ce Contrat de développement territorial de Confluence repose également sur le développement de l'intelligence embarquée, en lien avec les Laboratoires d'excellence du Pôle d'Enseignement Supérieur de Cergy-Pontoise. Il constitue sans aucun doute un autre atout de taille pour ce territoire, grâce à une Université de qualité et à de nombreuses Grandes Ecoles d'ingénieur et de commerce. Nous avons actuellement l'ESSEC sur le territoire de l'agglomération de Cergy-Pontoise, mais s'est développée aussi une collaboration forte entre les deux Universités de Cergy-Pontoise et de Versailles-Saint-Quentin, qui va être formalisée incessamment dans un PRES.

C'est donc un pôle de développement économique en pleine expansion, aux portes de l'agglomération parisienne.

Ce Contrat de développement territorial, porté par les acteurs locaux dans le cadre du Grand Paris, est la preuve et le symbole de ce dynamisme.

Au-delà de ces projets, la Confluence constitue aussi un véritable nœud de transports à l'échelle de la métropole parisienne. S'y croiseront bientôt, en plus du RER A – qui a vocation aussi à être soulagé par le premier tronçon envisagé – les lignes J et L du réseau Transilien Saint-Lazare, la Tangentielle Ouest, et le prolongement ouest du RER E (Eole, on en a déjà parlé).

Sa situation permet aussi d'envisager des liaisons directes avec la plate-forme aéroportuaire de Roissy.

Plus globalement, la gare de Confluence, idéalement située, pourrait constituer une gare de liaisons inter-secteurs vers Lille, Strasbourg, Bordeaux, Lyon et Marseille, et être en outre une garantie pour éviter la saturation des gares parisiennes. Elle aurait un véritable rôle de diffuseur de hub.

Le projet de gare sur le territoire de la Confluence revêt donc un véritable intérêt à l'échelle de l'Axe Seine, qui constituera la colonne vertébrale de cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Ce ne serait bien sûr pas un doublon, mais cette gare serait au contraire un véritable atout pour l'ensemble des acteurs usagers de la ligne nouvelle et permettant ainsi l'accès à un bassin d'emploi en plein développement, ce qui pourrait profiter à l'ensemble des métropoles, celles de Confluence bien sûr, mais également celles de Normandie.

Merci.

Dominique SIMON : Merci, Monsieur le Président, qui a inauguré une technique qui consiste à tourner le dos à la pendule pour ne pas la voir.

Jean-Charles RISBEC, Comité Régional CGT Normandie : Nous sommes donc à la réunion de clôture, et j'invite chacune et chacun ici à se souvenir de ce qui a été dit au début, et donc à voir la situation initiale, et la situation intermédiaire, celle de cette fin de débat.

C'est intéressant parce que cela permet de voir la pertinence des discours de chacun.

Je ne reviendrai pas sur la question des gares et du tronçon francilien, qui ont fait l'objet de nombreuses interventions et sur lesquels semble se dégager un certain consensus.

Maintenant, il nous paraît tout à fait normal qu'apparaisse un quatrième scénario, un autre scénario par rapport aux scénarios existants, et c'est sur une ligne qui n'est que partiellement nouvelle (je le rappelle) ; il est tout à fait normal que cela évolue et j'ai entendu que cela évoluera encore.

Sur la question des financements, je rappelle que lors de la séance d'ouverture du débat, ici, il n'était pas question des financements, or une séance était prévue, elle a eu lieu à Paris : qu'avons-nous appris ?

Nous avons appris que la question des partenariats public-privé était bien posée ; la preuve, cela faisait l'objet d'un débat : un débat sur les conditions mêmes. Or, vous le savez, nous refusons le principe même du partenariat public-privé, c'est très clair, c'est très net.

J'ajouterais qu'est apparue subrepticement la mise en concurrence, ce qui n'avait jamais été dit.

Donc, sur cette question du financement, cela nous semble particulièrement important et nous devons y revenir ; nous refusons, encore une fois.

Deuxièmement, la question du fret a été évoquée. Nous considérons que sur une même ligne doivent pouvoir circuler le fret, les marchandises, et à des vitesses différentes.

Je rappelle à ce propos que sur la ligne Marseille-Nice, le débat public est clos. Or le Comité de pilotage vient de décider que sur cette ligne devaient pouvoir circuler des trains de fret, des trains de voyageurs, à différentes vitesses. Ne ratons pas cela, et qu'il ne nous arrive pas la même chose.

Troisième chose : la question de la liaison entre les métropoles normandes. C'est tout à fait essentiel pour ce qui nous concerne. J'entends par « liaison entre les métropoles normandes » : Caen, Rouen. Bien entendu, c'est déterminant parce que nous ne voulons pas déstructurer cette région Normandie ; au contraire, nous voulons la structurer.

Nous considérons également que nous devons pouvoir circuler entre les métropoles normandes, et sans réservation, bien entendu.

Voilà quelques points que je voulais souligner ici. Merci.

(Applaudissements).

Dominique SIMON : Merci.

François HAAS, Le Havre : Merci de me donner la parole. Je suis le Président d'une Société basée au Havre, qui fait du stockage de produits chimiques liquides. Nous avons un dépôt idéalement situé au bord de la voie d'eau, donc nous utilisons bien sûr le transport fluvial pour manutentionner les produits et les transporter.

Nous avons également un embranchement ferroviaire privé, pour lequel nous avons investi environ 22 millions d'euros, pour pouvoir charger et décharger facilement des wagons à la demande de nos clients.

Le Grand Port maritime du Havre s'est organisé pour trouver des opérateurs qui agissent maintenant avec de la souplesse, pour desservir ici ou là les embranchements particuliers. Je crois que la plupart des industriels attendent de cette LNPN la libération de sillons qui sont aujourd'hui saturés, pour retrouver des corridors et pouvoir évacuer au plan logistique la marchandise.

Donc, c'est une première attente, qui consiste à rentabiliser un peu l'investissement que les industriels ont fait dans le domaine des installations de déchargement ou chargement de produits ou de marchandises.

La deuxième réflexion est plus mineure, mais quand même. Notre société est composée d'administrateurs français et étrangers, et pour faire venir les administrateurs étrangers on a un mal de chien, car pour relier Le Havre à Paris, ou l'inverse, il faut 2 h 12 quand tout va bien – ce n'est pas tous les jours ; cela va mieux mais pas tous les jours. Lorsqu'on parle de 1 h 15, on a le sentiment qu'on pourrait les faire venir plus facilement.

Il faut savoir que nos Conseils d'administration (un par mois) se tiennent une fois sur deux à Paris. Nous avons fini par transiger sur cette demande express de nos partenaires étrangers.

J'ai entendu tout à l'heure le Président de la Région Haute-Normandie dire que chaque minute gagnée avec la LNPN pouvait coûter quelques centaines de millions d'euros.

Je voudrais dire ici que si l'on arrive à faire venir des investisseurs étrangers au Havre, cela peut également rapporter quelques centaines de millions d'euros. Je veux le dire haut et fort.

Par ailleurs, je suis Vice-président Industrie de la Chambre de Commerce du Havre et avec tous les groupes de travail que l'on a conçus, formés, les commissions autour de ce sujet, je n'ai pas entendu un seul cadre ou un seul chef d'entreprise me dire que le fait de gagner une heure lui était indifférent, bien entendu.

Je vous remercie.

(Applaudissements).

Dominique SIMON : Merci.

Jean-Pierre ALLIARD, Bretteville-sur-Odon : Je suis un Bas-normand ordinaire. L'incertitude sur les financements étant dans ce point du débat public et des projets, je dirai : financements et délais, où va-t-on ?

Hormis l'Ile-de-France, deux acteurs ne se sont pas prononcés : RFF et l'Etat ; d'autres expriment en séance des réserves.

Je voudrais rappeler que l'on parle d'aménagement du territoire, et je me souviens qu'à une époque, l'Etat, dans planification était celui qui équilibrait la solidarité entre les régions. Je me demande si l'aménagement du territoire est toujours un objectif fort pour l'Etat quand je constate qu'il n'y a pas de réponse aujourd'hui.

Je voudrais rappeler qu'en Basse-Normandie, nous avons été parmi les derniers à être électrifiés, que nous serons sans doute les derniers à nous rapprocher de Paris en distance temps, et j'aimerais avoir des apaisements sur ces questions-là.

Dominique SIMON : Merci.

Laurent BEAUVAIS, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie : Je tourne le dos au chronomètre pour m'adresser aux uns et aux autres.

Je voudrais me féliciter de la grande assistance qui est là et remercier les rapporteurs qui sont intervenus en début de séance.

Je ne suis pas sûr de ressortir de ce débat public aussi clair dans ma tête qu'en y rentrant. Il y a beaucoup de confusion, d'oppositions ; c'est normal, les débats publics expriment la diversité des opinions.

Nous aurons un sacré travail, vous d'abord, mais nous après, pour faire la synthèse de tout cela. Les esprits me paraissent assez divisés, voire un peu échauffés, parfois, sur des sujets aussi importants.

La première chose à propos de laquelle je remercie tous ceux qui ont participé, est la très belle unité des collectivités bas-normandes. Le Président du Conseil Général du Calvados est là, également des élus des autres départements, mais aussi agglomérations – j'aperçois le Maire de Lisieux - ; tous ensemble, comme on dit dans une formule un peu sportive, nous avons manifesté, à travers les options (mais à la limite ce n'est plus important ce soir) cette volonté que nous avons de participer à un projet interrégional et à un projet national, qui a été bien exposé, je crois.

C'est important, la plate-forme que nous avons mise en place avec la Haute-Normandie veut dire cela aussi. C'est un message fort, même si des citoyens ou des groupes divers montrent des hostilités. Quand les collectivités sont unies c'est déjà un message très fort, et je veux le valoriser ce soir, à un moment où c'est important de le faire.

Ma deuxième remarque s'adresse à RFF. Je reviens sur les préoccupations bas-normandes de temps de trajet, notamment entre Caen, Cherbourg et Paris.

Je voudrais que vous développiez un peu cette affaire du report modal.

Pour nous, c'est très important. Je m'adresse à ceux qui présentent des projets alternatifs. La seule force, la seule cohérence de la position de nos collectivités bas-normandes, et la seule cohérence par rapport au réseau TER bas-normand, mais aussi en connexion avec la Haute-Normandie et notamment dans les liaisons avec Rouen, c'est le gain de temps ! Sans gain de temps significatif, il restera plus intéressant – je le vis presque une fois par semaine – de prendre sa voiture à Caen pour aller à Paris, que de prendre le train ; au-delà des problèmes d'horaires qu'a souligné le collègue d'Ile-de-France. Cette question du temps gagné, pour gérer un effet réseau régional, est fondamentale ! Sans temps gagné, il n'y aura pas d'effet réseau régional. J'insiste très lourdement.

Pour aller vite et terminer, la question du financement est bien entendu fondamentale.

Les deux Régions, Alain LE VERN pour la Haute-Normandie et moi pour la Basse-Normandie, avons mis les cartes sur la table.

Dans ce débat, un élément manque, l'élément venant de ceux qui seront les initiateurs, les opérateurs je ne sais pas, mais les maîtres d'ouvrage probablement, car on parle de projets, on parle de sommes très importantes, cela fait très peur à certains. Il aurait été plus satisfaisant pour tous que dans le débat public nous ayons pu avoir aussi des éléments sur notre capacité collective à financer.

Le phasage me fait très peur. Le camarade de Rouen, tout à l'heure, l'a énoncé trop partiellement, car le gain de temps pour nous, cher ami, est fondamental.

Je ne sais pas s'il y aura un phasage dans le financement mais j'ai cru comprendre qu'il y aurait une solidarité dans le financement s'il y avait une solidarité dans le projet.

Merci.

(Applaudissements).

Dominique SIMON : Merci, Monsieur le Président.

Thierry PICARD, Président de l'AUPAES : Bonsoir. L'AUPAES est une association qui regroupe depuis 1961 l'ensemble des entreprises de la Zone industrielle et portuaire du Havre. Nous représentons 12 000 emplois directs et 15 000 emplois indirects.

Nous sommes tout à fait favorables à la construction de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, pour différentes raisons, et je n'en citerai que trois.

La première est l'attractivité de la ville du Havre et de sa Zone industrielle pour les cadres et cadres supérieurs qui font cruellement défaut dans nos entreprises. Juste un exemple : nous avons un taux d'encadrement en Haute-Normandie de 8,8% alors qu'il est de 13,2% dans l'ensemble de la France. Cela démontre le peu d'attractivité de notre territoire.

La deuxième concerne la nécessité d'améliorer la connexion vers Paris, notamment vers les réseaux européens et les aéroports internationaux. Ces connexions sont indispensables à nos fonctionnements quotidiens et au développement de nos entreprises.

Enfin, la nécessité d'améliorer et d'accroître les flux économiques, tant en termes d'emplois que de flux d'affaires ou de marchandises.

Tout ceci est indispensable à notre développement et au développement plus largement de l'Axe Seine.

La construction de cette ligne va également permettre d'utiliser la ligne actuelle en fret, ce qui améliorera notamment la fiabilité de cette ligne et permettra d'accroître tous les transports modaux intéressants au niveau des marchandises.

Pour conclure, nous sommes tout à fait favorables à la construction de cette ligne, qui est pour nous indispensable à notre développement. Nous souhaitons qu'elle se fasse en totalité et en une seule phase.

Merci.

(Applaudissements).

Dominique SIMON : Merci.

Jean-Claude ROULAND, Maire d'Hondouville, Vice-président de la Communauté de communes du Pays du Neubourg : Je confirme la découverte du projet AB très tardivement, puisque personnellement j'ai participé le 24 novembre, dans le cadre du Congrès des Maires, à un colloque organisé par la SNCF ; même si RFF n'était pas représenté directement et officiellement. On nous a présenté - je dis bien le 24 novembre - trois projets : A, B et C, et quelques jours après on a découvert d'une façon magique le projet AB.

Je ne me prononce pas sur le fonds sur le projet AB, mais il a une conséquence éventuellement très importante pour notre vallée, puisqu'on parle d'un viaduc sur cette petite vallée qui, je le rappelle, est contrainte à Natura 2000 sur ses coteaux crayeux, de chaque côté.

Actuellement, dans cette petite vallée il y a déjà une ligne 15 000 volts, qui alimente une grosse entreprise, qui est la septième société du département de l'Eure.

Vous imaginez donc bien que cela suscite des inquiétudes parmi les élus de la région, qui d'ailleurs sont venus avec moi, et parmi la population.

Nous voudrions avoir des réponses très précises et très rapides sur votre prise en compte de Natura 2000. Merci.

Dominique SIMON : Merci, Monsieur le Maire.

Philippe DURON, Député-maire de Caen : Je voudrais tout d'abord remercier la Commission Particulière du Débat Public pour le travail qui a été fait et l'intérêt de ces réunions que vous avez organisées depuis maintenant plus de deux mois.

Je voudrais aussi me féliciter de la mobilisation de tous les Normands, mais aussi des Franciliens, sur cette question essentielle de la modernisation des lignes normandes.

Je parlerai ce soir au nom des Caennais, bien sûr, de l'agglomération caennaise, mais aussi périurbaine, qui a aujourd'hui 390 000 habitants.

Pour nous, cette modernisation est essentielle, mais il faut qu'elle soit aussi vraisemblable et réaliste.

Je plaiderai pour trois modernisations.

La première est une modernisation qui soit robuste. C'est pourquoi le Mantois est effectivement une priorité, nous l'avons vu quand nous avons travaillé sur LRNVS avec Alain LE VERN, c'était quelque chose de primordial.

La deuxième chose est : une modernisation robuste, mais qui nous offre aussi de la capacité. Tout à l'heure, certains ont évoqué des doutes sur la gare de La Défense. Simplement, nous savons que la Gare Saint-Lazare ne peut pas accueillir beaucoup plus de trains et de voyageurs qu'elle n'en accueille aujourd'hui. Donc, demain, avec la montée en puissance du trafic normand, mais aussi de banlieue, une deuxième gare est nécessaire. C'est difficile, c'est coûteux, mais c'est indispensable.

Une modernisation robuste également parce qu'il faut renforcer, cela a été dit, l'effet de réseau entre les trois métropoles normandes. Nous avons un PRES entre les trois Universités, il y a une école de management entre Caen et Le Havre, bien d'autres éléments qui nous incitent à renforcer les liens entre nos territoires.

Une modernisation réaliste, mais aussi équitable. Il faut bien évidemment que nous ayons un projet réaliste, et quand j'entends parler d'une amélioration ou d'une desserte de Londres, je trouve cela formidable, que l'on aille à Roissy est tout à fait exceptionnel, mais le sujet est d'abord de se relier à l'Île-de-France et de faire en sorte que le temps de transport pour l'Île-de-France soit là aussi en nette amélioration.

Simplement, je veux que ce soit équitable parce qu'il faut une égalité de traitement entre les deux Normandie, entre Caen et Le Havre, parce que derrière Caen il y a aussi d'autres territoires : Bayeux, comme l'a dit un des Conseillers généraux, et Cherbourg, qui sont aussi à desservir.

- Ma troisième modernisation est une modernisation dans une temporalité acceptable.

On a parlé du financement, j'ai participé pendant plus de deux mois à la Commission 3 des Assises du Ferroviaire, donc je me doute bien des difficultés de financement de demain, quand on regarde l'ensemble des projets qui ont été listés dans le Schéma national des infrastructures et dans le Grenelle de l'Environnement.

Si nous ne restons pas fortement mobilisés, je crains que nous n'ayons pas une modernisation de LNPN dans un délai raisonnable. Donc, il est essentiel de rester mobilisés sur des investissements qui soient réalistes et efficaces, pour que demain les habitants de nos deux régions, de nos trois métropoles, connaissent enfin l'amélioration qu'ils attendent.

Dominique SIMON : Merci, Monsieur le Maire.

Jean GALLOIS, Président du CESER de Basse-Normandie : Depuis l'ouverture du débat public relatif à la LNPN, le CESER de Basse-Normandie a élaboré un cahier des charges, tant il juge important, crucial même, ce grand projet, pour le développement de nos deux régions normandes et la Vallée de la Seine.

Je suis intervenu au cours des réunions du débat public pour rappeler officiellement la position de la société civile organisée et représentée par le CESER, avec ses mandants, syndicats de salariés, syndicats patronaux, mais aussi associatifs.

J'indique de nouveau que le CESER a fait état dans son cahier d'acteur de son choix de scénario. Il se rallie aujourd'hui - puisqu'on a parlé d'un scénario AB - au scénario AB, voire AB+, car le CESER ne comprend pas pourquoi les économies qui ont été faites par rapport au tracé en Basse-Normandie ne concernent que la Basse-Normandie.

Je pense qu'il est clair de toute façon que les financements qui seront accordés seront fonction ultérieurement des investissements et des fonctionnalités qui seront propres à la Basse-Normandie.

Donc, nous nous rallions à ce scénario AB, voire plutôt AB+, en maintenant notamment les tracés entre Bernay et Lisieux.

S'agissant du tracé alternatif, qui est en effet apparu il y a quelques jours, le CESER tient à faire savoir qu'il y est tout à fait opposé, pour au moins deux raisons.

La première : ce tracé ne répond pas du tout au cahier des charges. Il a été rappelé l'importance de gagner du temps ; je ne fais pas de dessin, si on met une heure et demie on ne met pas une heure et quart.

D'autre part, il ne traite pas du tout des relations interrégionales, notamment Caen-Rouen, et encore moins Caen-Le Havre ; qui sont essentielles dans ce projet-là.

La deuxième raison pour laquelle le CESER est opposé à ce scénario alternatif est qu'il éloigne la Basse-Normandie du grand projet de développement que représentent le Grand Paris, l'Axe Seine, et l'Estuaire.

Plus on s'éloignera, plus ce sera difficile pour la Basse-Normandie de s'y intégrer.

Enfin, je voudrais souligner deux paradoxes dans ce scénario :

- Il paraîtrait normal dans ce scénario de dépenser 8 milliards pour gagner un quart d'heure, et idiot de dépenser 2 milliards pour gagner un quart d'heure supplémentaire, qui est pourtant quatre fois plus rentable.
- Le deuxième paradoxe : cela a été dit, à partir du moment où il n'y a pas de gain de temps, il y a peu de report modal. Il est curieux de voir que ce thème-là n'est pas abordé.

En fonction de ces arguments, je voudrais, au terme de ce débat public, réaffirmer notre soutien total à ce projet, qui participe au développement territorial des deux régions normandes, et de l'Île-de-France ; et qui participe aussi à l'ouverture de nos régions sur l'ensemble du territoire européen. Et j'ai 5 secondes d'avance !

Dominique SIMON : Bravo, les trains seront à l'heure !

Didier LOURDIN, Établissement public d'aménagement de La Défense : Je représente aussi ce soir l'Établissement Public Mantes Seine Aval. Concernant La Défense, nous sommes évidemment plus que favorables à la création de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, principalement car une gare nouvelle serait créée sur le lieu-dit « La Folie », qui serait une gare qui accueillerait à la fois le RER Éole, les deux lignes du métro du grand Paris, plus celle du réseau complémentaire du STIF, plus la ligne nouvelle Paris-Normandie. Donc, nous aurions sur « la Folie », ensemble qui devrait couvrir en tant qu'aménageur environ 1 million de mètres carrés de tertiaire et de logements, plus de la nouvelle économie, une gare qui sera probablement la première d'Île-de-France. Nous sommes extrêmement favorables au passage de cette ligne sur Nanterre, sur les territoires de Seine Arche.

Il ne faut pas oublier que La Défense n'est pas uniquement que des bureaux pour l'activité finances et économie, c'est aussi s'orienter vers les nouvelles économies, et nous sommes en train de nous y orienter, à savoir tout ce qui est éco-activités. Nous travaillons notamment avec la ville de Nanterre, en bordure de Seine sur un site post-industriel « les papeteries » à la création d'un hub du développement durable qui, parmi les quatre volets sur lesquels nous

travaillons sur ce projet, pourrait se situer une plate-forme logistique urbaine intermodale, qui serait alimentée à la fois par la Seine, par la route et bien évidemment par le rail. Je pense qu'il serait utile dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie d'imaginer, tel que cela est actuellement en cours de réflexion autour de Roissy pour le projet Carex, de voir si cette ligne nouvelle ne pourrait pas accueillir des navettes rapides qui pourraient assurer du trafic de messagerie légère (je suis très prudent sur les mots, pas de fret) entre Le Havre, Roissy, La Défense, etc. Je pense que la ligne nouvelle n'est pas uniquement consacrée qu'aux voyageurs, là aussi on peut aller voir ce qui se passe en Allemagne ou ailleurs, où la ligne nouvelle pourrait accueillir d'autres usages que les voyageurs.

Concernant l'Établissement Public de Mantes Seine Aval, la gare de Confluence est extrêmement intéressante car elle est au cœur d'un réseau de transport qui tend à se développer. Confluence Seine Oise, c'est à l'horizon 2030 : 500 00 habitants et environ 220 000 emplois. C'est donc un pôle qui va monter en puissance dans les décennies à venir, et qui devra être desservi de façon extrêmement qualitative. Bien entendu, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie est attendue, car c'est l'un des outils majeurs du développement.

Je n'oublierai pas la gare de Mantes-la-Jolie, qui sera aussi une autre porte d'entrée du territoire de Mantes vis-à-vis de la Normandie. Le territoire de Mantes-la-Jolie et tout ce qui vient derrière est la porte d'entrée entre Le Havre, Caen et la Région parisienne.

Dominique SIMON : Je vous remercie.

Édouard PHILIPPE, Maire du Havre : Je voudrais m'associer à tous ceux qui ont remercié les membres de la Commission et RFF pour l'importance et la qualité du travail fourni dans un délai finalement assez court. Laurent BEAUVAIS a parlé des divisions sur le débat qui naissait et qui se poursuit. Je voudrais insister sur un certain nombre de points de consensus.

Le premier point de consensus qui me frappe, et je crois que chacun partage cette analyse, est que la situation actuelle n'est pas satisfaisante, ni en termes de rapidité, ni en termes de qualité, ni en termes de régularité, ni pour la Haute-Normandie ni pour la Basse-Normandie. En réalité, elle n'est satisfaisante pour personne.

Le deuxième point de consensus porte sur les travaux engagés pour améliorer justement la qualité du service. Je pense qu'ils permettront d'améliorer la qualité du service. Autrement dit, les investissements réalisés aujourd'hui, Alain LE VERN en parlait, ne sont pas faits pour rien. Je crois qu'ils permettront d'améliorer une situation qui n'est pas satisfaisante.

Je crois que tout le monde ici peut s'accorder sur le fait que ces travaux d'amélioration ne permettent pas de répondre aux enjeux non pas des 5 ou 10 prochaines années, mais à ceux des 20 ou 30 années suivantes. Or, en matière ferroviaire, il faut voir loin sinon on ne voit rien. Donc, on est obligé de penser aux enjeux des 20 à 30 années qui suivent.

Quels sont ces enjeux ? Un enjeu de concurrence territoriale. Cela ne se fait pas de parler de concurrence territoriale, mais en regardant Paris, je vois un axe nord vers Lille, équipé d'une ligne à grande vitesse et qui a permis le développement de Lille ; je vois un axe Est équipé d'une ligne à grande vitesse et qui est en train de permettre le développement de Reims, de Metz et de Nancy, et plus loin de Strasbourg. Je vois un axe sud qui va vers Lyon, qui est équipé et qui permet le développement de Lyon. Je vois un axe ouest qui ne passe pas par la Normandie, mais qui la contourne vers le sud, et qui part vers la Bretagne.

En quoi la Normandie pourrait accepter l'idée d'être moins bien traitée et d'être surtout moins attrayante, moins attractive, moins attirante que l'ensemble des territoires basés à 500 ou 600 km autour de Paris. C'est la concurrence territoriale, il faut la prendre en compte, et elle se joue dans les 20 ou 30 années à venir.

Le deuxième défi que nous devons relever, et que ce projet permet de relever, c'est la concurrence portuaire. Je parle en tant que Maire du Havre, et pardon pour ceux dont l'économie portuaire ne semble pas un sujet d'intérêt. Mais, la réalité est que c'est un sujet d'intérêt. La concurrence portuaire ne se joue pas entre les ports normands, mais entre les ports normands et les ports hors France (Belgique, Pays-Bas et Allemagne). La concurrence qui se joue entre ces ports ne consiste pas à savoir combien de containers vont passer par tel ou tel port, mais de savoir quelles sont les zones industrielles et économiques qui vont se développer en Europe. Aujourd'hui, les entreprises s'installent là où passent les flux. Même si on peut le regretter, être instinctivement contre une économie de flux (et personnellement, j'y suis plutôt favorable) mais il est certain que les entreprises s'installent là où les flux sont simples, là où ils sont massifs, là où l'on peut se brancher sur l'économie du monde. Accepter l'idée que les flux passent par d'autres endroits du territoire que par la France ou par l'axe Seine, c'est condamner les entreprises françaises et les entreprises étrangères à faire des investissements ailleurs. C'est donc le développement économique qui est en jeu dans cette concurrence portuaire.

Le troisième défi concerne le multimodal, c'est le défi de la transformation de la façon de bouger les boîtes. Je le dis très simplement, deux millions de containers arrivent sur le port du Havre et 85% passent sur des camions. Dans cinq ans, il y en aura 4 à 5 millions, car les investissements sont en train d'être faits. Si l'on ne veut pas que 4 millions de ces containers passent sur les routes, et détruisent un certain nombre de choses dans notre environnement et dans notre confort de vie, il faut jouer et relever le défi maintenant.

Autrement dit ce projet, et je vois là un point de consensus général, nous permet de répondre aux trois défis considérables que nous aurons à traiter dans les 30 ans à venir.

J'en termine, car je dépasse mon temps, pour constater des petits points de dissension. J'ai entendu parler de phasage, je veux bien que dans la pratique, on ne puisse pas faire tous les investissements en même temps, et qu'il faille les phaser. Je voudrais simplement attirer l'attention sur le fait que ce phasage ne doit pas être un saucissonnage. Le projet est global, il doit être entendu, pensé et financé globalement.

Pour terminer sur une petite touche, même si nous sommes en période de campagne, ce projet a été d'abord lancé par le Président de la République. J'ai entendu récemment un certain nombre de candidats dire qu'il ne fallait pas oublier le rêve. Alors, n'oublions pas le rêve et allons jusqu'au bout du projet.

(Applaudissements).

Dominique SIMON : Merci Monsieur le Maire.

Michel CHAMPREDON, Maire d'Évreux, Président de l'agglomération du Grand Évreux : D'abord, une remarque sur l'opportunité du projet, la question a été posée par le monde agricole notamment, ou par des représentants écologiques. De toute façon, notre monde nécessite une multiplication des déplacements. On n'ira pas en diminuant les déplacements, que ce soit les déplacements voyageurs ou marchandises. Il vaut mieux développer des voies SNCF plutôt que des infrastructures routières, beaucoup plus consommatrices de foncier et beaucoup plus polluantes. La question du temps de déplacement est évidemment importante pour pouvoir capter les automobilistes et les encourager à laisser leur voiture individuelle. C'est-à-dire qu'un projet de développement interrégional de voies ferrées est un outil de développement durable qui me semble important. J'adhère donc aux trois objectifs précédemment rappelés.

Sur la conduite du débat public, je note avec satisfaction que, entre le début du débat et aujourd'hui, des inflexions ont été présentées. Cela montre sans doute – et je pense que ce n'était pas prémédité – que le débat public a été utile et que les questionnements posés ont

permis aussi à RFF de pouvoir proposer une alternative, ou en tout cas des projets légèrement différents, notamment le projet AB.

Autre remarque sur la conduite du débat public, le fret a davantage été pris en compte, ce n'était pas un vrai sujet au démarrage. La multiplication des interventions sur l'enjeu fret a finalement été prise en compte par les organisateurs, le maître d'ouvrage. Je trouve que c'est plutôt à mettre à l'actif également du débat.

Concernant les financements, je rejoins les questionnements posés par les deux Présidents de régions, Haute et Basse-Normandie, Alain LE VERN et Laurent BEAUVAIS. Donc, je n'y reviens pas.

Pour moi, le projet doit d'abord répondre à l'intérêt général, au-delà des intérêts légitimes des territoires, des catégories de population. L'intérêt général doit guider de toute façon toutes décisions publiques. Il me semble au nom de l'intérêt général nécessaire d'améliorer la liaison Caen-Rouen entre les deux capitales régionales, je ne vois pas comment on pourrait avoir un tel investissement sans améliorer cette liaison, mais également Rouen-Le Havre, ce qui me semble aussi un paramètre essentiel. Avoir une gare nouvelle à Rouen me semble tout à fait légitime et nécessaire, compte tenu de l'engorgement. Rouvrir une ligne SNCF Rouen-Évreux, c'est aussi répondre à l'intérêt général. Faire du département de l'Eure et du bassin de vie d'Évreux, qui est à la jonction des trois régions (Ile-de-France, Haute-Normandie et Basse-Normandie) un territoire de fusion, me semble aussi pouvoir répondre à l'intérêt général.

Pour ce qui nous concerne et je m'achemine vers ma conclusion, nous avons à l'agglomération du grand Évreux déposé (et nous devons être le premier au niveau des cahiers d'acteurs) une analyse et un projet « Le grand X d'Évreux », c'est-à-dire prolongeant vers le sud de la France et la Beauce toute la dimension fret permettant ainsi de mieux irriguer le territoire sur le plan économique. J'ai été sensible à l'intervention du maire du Havre à l'instant.

Nous avons à la suite du scénario AB, présenté par RFF, amélioré un AB que nous trouvons amélioré.

Je termine par le fait que la gare proposée sur Évreux soit davantage rapprochée par le sud de la base aérienne d'Évreux. A l'origine, nous aurions préféré que la gare actuelle soit réutilisée, mais cela semble compliqué du point de vue technique et des temps de déplacements. S'il n'est pas possible de réutiliser la gare actuelle, de créer une gare beaucoup plus proche de la base aérienne d'Évreux, en demandant peut-être à RFF de mieux prendre en considération le potentiel économique de cette base aérienne qui est augmentée d'un millier de militaires supplémentaires dans le cadre de la réforme de l'Armée, une fonctionnalité fret nord-sud qui augmente la pertinence du pôle ferroviaire de Cracouville, que nous avons à côté de la gare.

Nous avons également identifié du foncier permettant l'accueil des centres de maintenance SNCF-RFF, et des infrastructures nécessaires à la construction et à la maintenance de LNPN, sur ce même pôle, ainsi que renforcer le rôle économique de la base avec la création d'une aérogare permettant d'accueillir environ 20 000 passagers par an.

En tout cas, au stade où en est le débat public, je pense que c'est un beau sujet qui va nécessiter aussi des prises de position dans le cadre de la campagne présidentielle. J'ai aussi hâte de connaître les engagements de nos candidats sur ce beau projet d'aménagement du territoire, même s'il y a forcément des aspects négatifs ou des questionnements encore. J'ai compris que les choses n'étaient pas closes.

Dominique SIMON : Merci, Monsieur le Maire. S'il vous plait, essayez de tenir le temps de parole, autrement ce sera difficile.

Joël BRUNEAU, Conseiller régional de Basse-Normandie : Je vais me tourner dans ce sens, non pas pour surveiller la pendule d'une manière particulièrement attentive, mais parce que Monsieur le Président ma première remarque vous sera destinée. Permettez-moi de m'étonner que vienne tout à fait en fin de parcours ce projet alternatif, qui a d'ailleurs fait l'objet d'une présentation ne correspondant pas tout à fait – c'est le moins que l'on puisse dire – au cahier des charges édicté.

De deux choses l'une, ou ce projet alternatif est une hypothèse sérieuse, auquel cas il aurait fallu peut-être en faire un scénario C, ou bien éviter de l'étudier et de le sortir en toute fin de parcours. Ceci étant dit, je voudrais solennellement, puisque nous sommes à la fin du débat, revenir sur l'essence du projet. Si nous nous contentons, pour certains d'entre nous, de ne l'appréhender que sous l'angle de la modernisation ferroviaire, non seulement nous passons à côté de ses enjeux mais quelque part nous l'affaiblissons dans le contexte concurrentiel, et pas seulement entre les territoires mais aussi entre les différents projets qui existent aujourd'hui en France.

Ce projet n'est pas seulement un enjeu de modernisation de la desserte ferroviaire, mais avant tout un projet de développement territorial. Je ne reviendrai pas sur les différents arguments développés à l'instant par le maire du Havre. C'est l'enjeu des prochaines années non seulement pour la Normandie mais aussi pour toute une partie de la France, puisqu'il s'agit d'un projet d'intérêt national : le Grand Paris, l'ouverture portuaire, les flux d'échanges (inscrire durablement la Normandie dans les flux d'échanges). Pour cela, trois impératifs doivent être absolument incontournables et rappelés en conclusion de ce débat :

1. Relier la Normandie, et en premier lieu la Basse-Normandie à l'interconnexion TGV, au réseau TGV européen. Je suis intimement persuadé, et je ne suis pas le seul, que les régions qui demain ne seront pas en lien direct avec le réseau européen TGV seront dans la même situation que ces villes qui au 19^{ème} siècle ont manqué l'opportunité ferroviaire.
2. Deuxième sujet essentiel, et à commencer par la capitale régionale bas-normande : Caen et l'agglomération caennaise, nous rapprocher des autres agglomérations Rouen et Le Havre. Le facteur temps ne joue pas qu'entre Caen, la Basse-Normandie et Paris, mais le facteur temps toujours dans l'objectif de développer des flux et donc des activités joue aussi entre les agglomérations.
3. Le troisième impératif découle de ce vaste projet qui n'est pas avant tout un projet uniquement de modernisation ferroviaire, mais d'abord de développement économique territorial, c'est l'approcher de manière globale. Si on ne l'approche que par saucissonnage ou par tronçonnage, on en perdra la finalité. Si l'on veut mobiliser l'ensemble des acteurs et l'ensemble des financeurs sur l'ensemble des territoires, il faudra effectivement que ce projet soit vu d'une manière globale.

Dominique SIMON : Merci.

Clara OSADTCHY Conseillère régionale de Basse-Normandie : Tout d'abord, très rapidement, un grand merci à la Commission du débat public qui a permis un débat de grande qualité durant ces quelques mois.

Je voulais simplement rappeler bien évidemment que nous n'avons pas eu durant ce débat malheureusement les réponses à tout, bien entendu d'abord sur le financement par rapport à l'implication de RFF. Bien sûr, il faut noter une nouvelle fois l'absence de l'État, qui n'a été là à aucun moment, et qui n'est pas intervenu, y compris ce soir sur la clôture, alors même que la question du financement est centrale.

Une réponse n'a pas été donnée concernant le modèle économique, avec la question cruciale des partenariats publics-privés.

Effectivement, le débat n'a pas donné ces réponses.

Toutefois, je me félicite ce soir de voir qu'il y a eu un déplacement du consensus, avec un consensus qui semble très large pour un phasage avec une priorité pour la résolution du nœud du Mantois, qui répond à la fois à un réalisme financier et impacte directement les trois régions en termes de régularité et de qualité de service pour les usagers. Je parle de réalisme financier, car il faut un certain courage politique pour sortir des postures qui ont peut-être un peu dominées le début du débat. Le phasage est synonyme de responsabilité pour les collectivités locales qui engagent des dépenses. Nous sommes favorables effectivement à cette priorité qu'est le Mantois.

J'entends plusieurs acteurs donner toute la priorité aux gains de temps. Pour reprendre les termes de Monsieur LE VERN : le chronomètre, la dictature du chronomètre. Par exemple, lorsque les acteurs économiques du Havre demandent des trains plus rapides pour leurs cadres et leurs dirigeants, cela me semble illustrer le public visé par le projet LNPN, et cela pose la question de l'intérêt général.

Quant au report modal, lorsque j'entends qu'il est plus rapide d'aller à Paris en voiture qu'en train, je me permets de plaisanter en posant la question de combien de points il reste sur le permis de conduire du conducteur, puisqu'il faut environ 30 à 45 mn de plus en voiture qu'en train actuellement.

Dominique SIMON : Merci.

Jean-Léonce DUPONT, Président du Conseil général du Calvados : Je voudrais vraiment remercier les organisateurs de ce débat. Pour avoir assisté à un certain nombre de réunions, je pense que nous avons pu tous vraiment réaliser la qualité des échanges. Je ne suis pas choqué à titre personnel de scénarios complémentaires émergents : scénario AB, scénario alternatif. Je pense que cela fait partie objectivement du débat démocratique.

Je voudrais simplement confirmer les propos tant de Laurent BEAUVAIS que de Philippe DURON sur la convergence extrêmement forte de l'ensemble des collectivités territoriales de Basse-Normandie. Je confirme également que cette convergence est due évidemment au respect d'un certain nombre de fonctionnalités. Je n'insiste pas sur la rapidité, ni sur le cadencement, ni sur les connexions, ni sur l'intermodalité. Nous sommes effectivement d'accord à partir du moment où l'ensemble de ces fonctionnalités sont respectées.

Je voudrais faire une réflexion sur le financement, sur le phasage et sur l'approche globale.

Sur le financement, nous savons bien (nous collectivités) qu'il nous faudra participer à un projet de cette importance. Je voudrais simplement attirer l'attention sur le fait que les collectivités participent en fonction de leurs potentialités respectives, pour paraphraser d'autres termes. Il est évident que les différences de territoires sont extrêmement fortes et que les capacités des uns ne sont pas forcément les capacités des autres. Il faut qu'il y ait une prise en compte des réelles capacités des uns et des autres.

Sur l'aspect de globalité et de démarches globales, j'ai fait une démarche notamment avec le maire du Havre pour bien montrer que nous étions attachés à cet aspect de globalité. Je comprends bien les interventions des uns et des autres. Si je voulais simplement en une seule phrase vous faire réfléchir, je vous conseillerais de réfléchir à la phrase suivante : « un tien vaut mieux que deux tu ne l'auras pas ».

Dominique SIMON : En deux minutes, ce qui laisse plus de temps pour la suite.

Jacques PICARD, Conseiller régional, Secrétaire de la Commission des transports de la région Ile-de-France : Je précise que j'ai participé à plusieurs reprises

avec un mandat explicite du Président de région à quelques réunions. Donc, la Région Ile-de-France était là, et en précisant quel était ce mandat.

Je voudrais apporter quelques éléments ce soir. Il me semble que depuis le début, ce débat public est de grande qualité. Des modèles de développement s'opposent. Ce débat est un théâtre d'ombres. En mai ou juin, ce n'est pas RFF qui va décider la réalisation de cette ligne. Chers collègues élus, chers collègues associatifs, vous savez bien qu'il y aura inmanquablement, quel que soit le résultat des élections, un débat stratégique national sur la capacité de ce pays à dépenser 183 milliards d'euros sur les futures infrastructures de transport du SNIT. Il faut bien le dire. De ce point de vue, nous n'y échapperons pas.

Aujourd'hui, la liaison Paris-Normandie est classée 16^{ème} dans la liste. On peut la faire remonter, et de ce point de vue les scénarios alternatifs étaient prévisionnels par rapport à ce classement.

Il y a bien une divergence sur la liaison temps/vitesse/développement. Un certain nombre de chercheurs, un certain nombre d'acteurs élus à Reims, à Tours ou ailleurs l'expliquent. Non, il n'y a pas de liaison a priori, Monsieur le Président du CESER, et je suis prêt à aller plancher devant votre comité, que je respecte infiniment, comme celui de l'Ile-de-France devant lequel Pierre SERNE planche demain matin sur cette divergence d'appréciation de cette liaison entre le temps, le développement économique et le développement durable.

Effectivement, j'insiste sur le Paris-Mantes et au-delà, puisqu'il y a le contournement de Mantes. C'est déjà quelque chose sur lequel la région Ile-de-France est engagée depuis longtemps, et avant même ce débat public. Il va permettre de toute façon aux milliers d'usagers qui font du trajet pendulaire tous les jours depuis la Normandie vers la région parisienne qu'ils puissent bénéficier à travers ces deux nouvelles voies d'un moyen de transport robuste, efficace et régulier tous les jours. Il me semble que dans le scénario alternatif le fait que les élus de Caen arrivent à Paris en 1 h 25 ou 1 h 30 ne me paraît pas aujourd'hui un temps de transport rédhibitoire au développement de la région caennaise.

J'ajoute qu'il y a un autre problème. On peut dire qu'il faut se relier au TGV européen. Sachez Mesdames et Messieurs que l'investissement nécessaire pour relier la LNPN dans sa partie Paris-Mantes au réseau européen est loin d'être négligeable.

Pour terminer, le scénario alternatif prévoit très précisément entre Rouen et Le Havre une élévation des vitesses à 200 km/h, ce qui était déjà prévu par RFF il y a 10 ans très précisément. Nous avons proposé des évitements fret longs permettant que le trajet fret Motteville-Montérolier-Serqueux-Gisors – Ile-de-France soit l'un des axes majeurs d'évacuation des containers et du fret du port du Havre.

Permettez-moi, Monsieur le Maire du Havre, et je termine là-dessus, et fort amicalement, de vous dire que je suis prêt à penser toutes les infrastructures, je suis prêt à penser le rêve de tous les investissements publics. Je pense, très matériellement, qu'a priori Port 2000 prévoit depuis au moins dix ans la sortie opérationnelle des containers du Port du Havre. Je ne pense pas qu'elle le soit encore aujourd'hui. Je suis prêt à dire que c'est un investissement majeur pour le report modal et le fret ferroviaire que tous nous partageons ici.

Dominique SIMON : Merci.

Pierre LOUWARD, élu Europe Écologie les Verts de Rouen : Je voudrais soulever rapidement trois éléments.

Il n'a pas été évoqué dans vos conclusions, ni celles de Monsieur GUÉRIN, ni celles de Monsieur TAINURIER, le matériel. Or, il n'est pas prévu dans les financements annoncés. Je rappellerai la remarque faite par le Directeur général d'Alstom dans cette même ville, vous

mettant en garde contre un matériel spécifique. Je rappelle à cette occasion que la LNPN vise un matériel à 250 km/h qui ne circule pas aujourd'hui en France. Par exemple, le scénario alternatif en reste à un matériel à 200 km/h qui existe, qui circule un peu partout et qui est construit par au moins trois constructeurs européens. C'est une première chose qui devrait alerter les collectivités locales sur le coût du matériel. Nous souhaiterions que cet élément soit ajouté dans les conclusions du débat.

Il est encore un peu tôt pour rêver. On a assisté à des charges très fortes contre le scénario alternatif. Mais de quoi parle-t-on ? Quand on regarde la différence de temps de parcours entre le scénario AB de la LNPN et le scénario alternatif, on trouve 10 mn de plus entre Caen et Paris, 7 mn de plus entre Rouen et Paris, 17 mn entre Le Havre et Paris pour le scénario alternatif. Ces quelques minutes valent-elles bien au minimum 2,4 milliards d'euros, différence entre ces deux scénarios ?

Parlons chiffres. Il est vrai que Monsieur le maire du Havre est impressionnant avec ses perspectives, mais quand on redescend sur terre, toutes ces petites minutes correspondent-elles bien à cette vision d'avenir ?

Je suis venu de Rouen en train aujourd'hui, contrairement à d'autres qui sont venus en voiture et je suis obligé de coucher à Caen, puisqu'il n'y a pas de train pour repartir. Effectivement, dans tous les scénarios, y compris le scénario alternatif, les liaisons Rouen-Caen posent problème. Ce n'est pas simple, déjà car la ligne traditionnelle, que l'on voudrait voir moderniser, par exemple la voir électrifiée, ce qui favoriserait le fret dans un sens nord-sud, cette ligne tire trop à l'Est. Dans le scénario LNPN, les scénarios qui voudraient résoudre ce problème Rouen-Caen sont encore plus à l'Est que la ligne traditionnelle. Je vous demande de vous rapporter à la géographie. Comment améliore-t-on Rouen-Caen en s'en éloignant encore plus de la ligne directe ? Cela pose un problème.

Monsieur le Maire d'Évreux, vous vous trompez complètement, vous ne gagnerez rien à cette gare baladeuse, car elle a été placée au moins dans quatre endroits différents dans les divers scénarios de la LNPN. Effectivement, on tire la liaison Rouen-Caen à l'Est au prix d'une non-desserte du centre-ville des villes de l'Eure concernées, dont Évreux au prix d'une fameuse gare des betteraves qui sera finalement loin d'être du report modal mais un aspirateur à automobiles.

Certes, il y a des choses à faire globalement et pas seulement dans le Mantois. Il faut s'appuyer sur le réseau existant, le moderniser. Il y a certainement des choses à creuser sur les liaisons inter-normandes entre la Haute et la Basse-Normandie, même si c'est très important sentimentalement pour nous, cela concerne tous modes confondus, très peu de gens font tous les jours une relation entre Rouen et Caen.

Dominique SIMON : Je demande aux intervenants d'essayer de respecter ces trois minutes, car il est déjà 21 h 25.

Gérard MERCHER, Association Le Havre Développement : Merci pour la qualité des débats et l'ouverture sur le fret qui n'était pas évidente au départ. On voit apparaître aujourd'hui l'industrie.

Je vais parler d'industrie donc d'emploi, car le fret n'est pas seulement destiné à désengorger les ports, mais aussi à développer des sites industriels. On est dans un pays qui a besoin de redévelopper une industrie. La Haute-Normandie, puisque je suis au Havre, est un département comportant encore 21% d'emplois industriels, et je rappelle qu'en France, c'est 11% sur la moyenne nationale. L'arrondissement du Havre, c'est 24% d'emplois industriels encore. Donc, nous sommes des terres industrielles.

Cela va peut-être paraître paradoxal à certains, mais l'industrie se redéveloppera plus vite dans les terres qui ont une tradition industrielle que dans les autres. Nous avons donc une chance tout à fait significative de continuer un développement industriel. Le développement industriel est complètement dépendant évidemment des circulations de marchandises, donc du fret et de la multimodalité. Aujourd'hui, on a besoin d'une diversité de possibilités d'acheminer les marchandises, que ce soit pour l'approvisionnement en matières premières ou pour la livraison des produits finis. J'ai plusieurs fois entendu dire qu'il valait mieux faire du fluvial que du ferroviaire. Mais non, la multimodalité représente l'intégralité des moyens de transport, selon l'origine des matières et la destination des produits finis, on va utiliser alternativement le fleuve, le camion dans certains cas notamment pour le dernier kilomètre et le fer. A la maison sous nos latitudes, on ne choisit pas entre s'éclairer et se chauffer, on fait les deux. Idem pour la multimodalité.

Je voudrais simplement rappeler que la ligne nouvelle permettra de créer, selon les propos même des deux ports notamment, 25 convois de fret par jour sur 300 jours dans l'année. Je voudrais simplement rappeler quelques enjeux, ces volumes représentent 200 millions d'économie de coûts externes selon le référentiel de l'Union européenne par an, soit 10 milliards d'économie en 50 ans, c'est-à-dire pratiquement le coût global de l'investissement initial, amorti en 50 ans, sans compter bien sûr les autres bénéfices. C'est 75 millions de litre de gasoil non consommés par des camions sur les routes par an. C'est 350 millions de tonnes de CO² non émis par an par les camions qui ne rouleront pas, car ce seront des trains qui transporteront les containers.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements).

Dominique SIMON : Merci de votre exactitude.

Joël MANCEL, Vice-président de la communauté d'agglomération des Deux rives de Seine : J'interviens donc au nom de la communauté d'agglomération, mais également au nom de l'Association des collectivités locales de Poissy, de Conflans-Sainte-Honorine et d'Achères. Bien sûr, nous militons tous pour la création de la gare Confluence sur le secteur d'Achères. Le message de ce soir, pour cette soirée de clôture, tient en deux points :

Que la gare LNPN Confluence porte un projet de transport cohérent et bénéfique à la fois pour la Normandie et pour l'Ile-de-France.

En termes d'aménagement du territoire, un véritable système est en train de se créer à l'articulation du Grand Paris et de la Normandie, à l'articulation de la Vallée de la Seine et du canal Seine Nord Europe. Cette notion de système rend la desserte de la CSO (Confluence Seine Oise) par la LNPN tout à fait incontournable.

Le projet de transports bénéfique pour l'Ile-de-France : la gare LNPN a vocation à jouer le rôle de gare d'interconnexion TGV, comme Marne-la-Vallée à l'Est et Massy au Sud, et à diffuser les effets de la haute vitesse à la deuxième couronne. La gare et le pôle d'échange multimodal associé structureront un nœud majeur des transports en commun de l'Ouest francilien et compléteront utilement le réseau du métro automatique du Grand Paris. Bénéfique pour la Normandie, car le caractère inter-secteur des trains desservant la Confluence offrira aux Normands un accès à l'aéroport de Roissy sans rupture de charge. La gare Confluence revêt une importance stratégique pour les Normands car elle constitue justement, grâce à son ouverture vers Roissy, le point d'accès au reste du réseau à grande vitesse.

Concernant l'aménagement du territoire, la gare Confluence participe à un grand dessein d'aménagement du territoire, celui de l'axe Seine, et forme un système avec le canal Seine Nord Europe qui reliera dès 2017 la Seine aux ports du Nord de l'Europe, et avec le grand port Seine Métropole à Achères le plus grand projet de port de Paris des 20 années à venir.

Les élus de la Confluence Seine Oise réaffirment qu'une politique d'aménagement durable et efficace de la Vallée de la Seine implique de faire converger tous les projets d'infrastructures lourdes au premier plan desquels la LNPN. Ils réitèrent donc leur demande de création de la gare Confluence, et continueront à se mobiliser au-delà du terme du débat public.

Dominique SIMON : Vous êtes au-delà du terme de votre intervention !

Pierre MOURARET, Vice-président des transports à la région Basse-Normandie : Nous arrivons au terme du débat, et j'ai envie dans ces trois minutes de répondre à trois questions, la première étant une ligne nouvelle pour quoi faire ? La région Basse-Normandie est une région maritime. Même si, comme un certain nombre de personnes ici, je suis adepte d'un nouveau modèle de développement, je sais aussi que notre région a besoin de mobilité interne et externe, notamment avec la région parisienne, premier bassin de vie d'Europe. Elle en a besoin pour son développement économique, pour créer de l'emploi pour ses jeunes qui aujourd'hui malheureusement quittent notre région. Pour cela, il nous faut une ligne ferroviaire confortable, sûre et rapide de Paris à la Basse-Normandie, et dans le prolongement de cette ligne il nous faut un réseau TER performant.

Deuxième question : qu'attendons-nous plus précisément de la LNPN ? Des trains qui arrivent à l'heure, qui mettent Cherbourg de Paris autour de 2 h 15, de Caen autour de 1 h 15. Nous attendons une liaison ferroviaire performante qui relie en moins d'une heure Caen à Rouen, ceci afin d'avoir de bonnes correspondances avec Le Havre, et ainsi booster la dynamique des trois grandes agglomérations normandes.

Nous attendons un effet réseau sur l'ensemble du territoire. Nous attendons qu'elle améliore fortement le fret ferroviaire pour nos ports. Nous souhaitons aussi un projet global qui peut être phasé, Paris-Mantes bien sûr, mais ensuite entre Mantes et la Normandie pour le Nord et le Sud : même temps de parcours, même temps de réalisation.

Enfin, et comme notre ligne est finalement plus proche si l'on regarde bien d'une ligne corail que d'une ligne TGV, des tarifs attractifs pour favoriser le transfert modal.

Troisième question : quelles sont les conditions pour y parvenir ? Que la Basse-Normandie et l'ensemble de ses acteurs soient rassemblés et affichent une volonté forte. C'est le cas, et nous l'avons vu tout à l'heure. Que la Haute et la Basse-Normandie soient unies sur un projet commun. C'est fait, aujourd'hui, nous en avons eu la démonstration. Qu'un accord se dégage avec la région parisienne. Je pense que nous allons pouvoir l'obtenir.

C'est indispensable pour convaincre et pour rendre le projet soutenable financièrement, qu'il soit à 8, 9 ou 10 milliards d'euros.

Conclusion : le projet alternatif qui nous a été présenté dernièrement est un bon projet. Si l'on n'avait pas la LNPN, je suis preneur de ce projet, qui est une amélioration de l'existant. Mais, c'est un autre projet. Il ne permet pas de répondre aux objectifs que nous nous sommes fixés. Il rend difficile la liaison avec Rouen (1 h 17). Il rend inacceptable pour les Haut-normands la liaison Le Havre – Paris (1 h 42). C'est un scénario qui ne permet pas, et c'est le plus important, le rassemblement des acteurs pourtant indispensables à la réussite du projet. Pour moi, le seul scénario qui répond le mieux à toutes ces questions est le scénario AB. C'est le seul qui crée les meilleures conditions pour la réussite de ce projet essentiel pour la Basse-Normandie.

(Applaudissements).

Dominique SIMON : Merci.

Daniel GENISSEL, Président de la Chambre d'agriculture de Normandie : A l'occasion de ce débat de clôture, je voulais réaffirmer l'intérêt que la Chambre régionale porte à ce projet par les capacités qu'il apportera, s'il se réalise, en matière de développement économique. Les éléments ont largement été donnés, que ce soit à l'occasion de l'ensemble des débats ou à l'occasion de celui-ci. Mais également, sur l'intérêt qu'il peut avoir en matière environnementale, car on peut considérer que tout ce qui sera utilisé en matière de nouvelles utilisations, que ce soit pour le transport de voyageurs ou pour le fret, ce sera des économies de véhicules sur les camions. Par conséquent, cela pourra avoir un intérêt environnemental considérable. Raison pour laquelle, lorsque nous affirmons que nous sommes favorables à ce projet, nous indiquons évidemment qu'en matière agricole, à partir du moment où ce sont les agriculteurs qui sont principalement concernés par les choix du (des) tracé(s), il nous faut véritablement être très économe en matière d'utilisation de foncier. Cela me permet de réaffirmer que nous ne pouvons pas accepter, et que nous sommes donc opposés au niveau agricole à ce qu'il puisse y avoir des compensations dites environnementales, ce qui signifie que l'on prend en compte davantage la protection d'un certain nombre de particularités environnementales au dépend des surfaces agricoles. Pour un ouvrage ferroviaire ou autre, lorsque cet ouvrage passe sur des zones classées d'intérêt environnemental, un coefficient compris entre 2 et 10 peut être pris au niveau agricole pour compenser ces problématiques environnementales. A un moment où l'on demande à l'agriculture, que ce soit pour l'alimentation, pour les besoins en énergie, en matériaux et en économie verte d'assurer pour demain, on ne peut pas accepter au vu de l'intérêt général qu'il y a à ce projet ces compensations environnementales. Je tenais à le réaffirmer.

(Applaudissements).

Dominique SIMON : Merci.

Bernard AUBRIL, Maire de Lisieux : Comme vous avez pu vous en rendre compte le 10 novembre dernier, lors de la réunion publique à Lisieux, tout Lisieux et tout le Pays d'Auge de par leur présence nombreuse à cette réunion publique, de par leurs nombreux cahiers d'acteurs et leurs nombreux contributions sont non seulement favorables à cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie, mais ils attendent impatiemment l'été et la décision de RFF quant à sa priorisation par rapport aux autres projets, qui leur permettraient donc de relier Paris, les décideurs économiques, le monde des affaires, le TGV français, européen et Roissy en moins d'une heure. Ce qui les inquiète et ce à quoi ils sont très attachés, dans les propos du Président de la République, il disait bien que ce projet devait desservir également la Basse-Normandie. Je souhaiterais que le mot « également » soit pris dans sa complète acceptation, c'est-à-dire que le projet soit considéré comme un projet global, financé dans son intégralité, réalisé concomitamment. Cela veut dire que cela passe par une enquête publique unique afin d'aboutir à une seule déclaration d'utilité publique. C'est notre souhait très fort qui permettrait vraiment de montrer que nous sommes attachés à la globalité du projet et non pas simplement à une partie.

(Applaudissements).

Dominique SIMON : Merci pour votre rapidité.

Christian FOUGERAY, Président de la Chambre de Commerce du Pays d'Auge : Il y a 37 ans, j'étais en région parisienne et j'ai voulu m'installer, je suis arrivé en Normandie. À l'époque, mon critère était d'être à 1 h 30 voire deux heures de Paris, j'avais fait un choix entre Reims, Tours, Le Mans et Lisieux.

Lisieux avait un argument, c'était plus sympathique, le Pays d'Auge est magnifique et je suis donc arrivé en Normandie. Une dizaine d'années après, cela s'est encore amélioré, on a gagné un quart d'heure car la SNCF a fait un bel effort en mettant un turbotrain. Aujourd'hui, 37 ans après, je suis revenu au même temps qu'en 1974 pour aller à Paris. C'est gênant et de nombreux donneurs ne me font plus confiance car je suis malheureusement trop loin.

En tant que Président, je reçois également les entreprises de Lisieux. Qu'ai-je comme argument à leur donner ? Mes concurrents sont sûrs de gagner devant moi. Malheureusement, ce n'est plus ni Reims, ni Le Mans, ni Tours, mais Lyon, Nancy, Rennes voire au-delà. Voilà ce qui est vraiment en train de se passer.

Si j'arrive néanmoins à convaincre les entreprises que le Pays d'Auge est magnifique et qu'il y a peut-être quelque chose à y faire, ils me demandent comment enlever leurs marchandises. Je ne vais surtout pas leur parler du fret, qui est une catastrophe. Si je parle de Mézidon, on me demande d'arrêter de rêver puisqu'il n'y a même pas l'électrification.

Il est vrai que c'est gênant, peut-être que cela gênera ma maison ou celle de mes enfants, ou les terres agricoles de ma famille. Mais, les milliards que l'on va dépenser pour développer l'économie, pour avoir des agglomérations qui marchent, par le port du Havre qui va nous fournir du travail et du développement économique, il est préférable d'investir dans de la richesse pour tout le monde que dans des indemnités de chômage.

(Applaudissements).

Dominique SIMON : Merci.

Romain BAIL, Président du Mouvement européen de Basse-Normandie : Le transport a été, et est toujours, une des premières politiques de l'Union européenne depuis longtemps, depuis l'entrée en vigueur du traité de Rome en 1958, après sa signature en 1957. Cette politique s'est concentrée sur l'élimination des obstacles aux frontières entre les états membres et a aussi contribué largement à la libre circulation entre les différents états de l'Union européenne, que ce soit pour les personnes ou pour les biens. Les grands axes, qui ont été tracés, visent largement à achever la réalisation d'un marché intérieur, à assurer un développement durable, mais aussi à déployer les grands réseaux en Europe, maîtriser l'espace, renforcer la sécurité, bref un certain nombre de critères qui paraissent tout à fait optimums pour le développement des différents espaces que constitue l'union européenne.

Le marché unique a marqué un véritable tournant dans la politique commune des transports. Depuis le livre blanc sur la politique européenne de transport de 2001, la politique européenne de transport s'est véritablement orientée vers un développement plus harmonieux et cohérent des différents modes de transport ; c'est ce qui a été évoqué par un certain nombre d'entre vous ce soir sous le terme de « co-modalité » ou de multimodalité avec les modes de transport différents que sont le transport terrestre, maritime ou aérien dans ce qu'ils peuvent avoir tous de plus efficaces.

Je me pose clairement la question ce soir de savoir s'il n'est pas utile enfin de positionner ce projet que j'évoque avec vous ce soir avec plaisir pour tous ses tenants et ses aboutissants, de l'envisager davantage dans une optique européenne, que ce soit Édouard PHILIPPE le maire du Havre ou Joël BRUNEAU Conseiller régional, ils ont très bien souligné l'intérêt qu'un territoire comme la Normandie dans son ensemble avait à s'inscrire dans un réseau européen plus large. Je me pose la question à l'heure actuelle de la détermination du vote du budget de l'Union européenne pour la période de 2014-2020, ce qu'il en est de l'inscription d'une éventuelle participation de l'Union européenne au développement de ce projet, celui que nous évoquons ce soir, et de savoir s'il s'inscrit bien évidemment dans les projets visés par l'Union européenne notamment dans ce développement Paris-Londres, même si nos amis

britanniques ne sont pas toujours d'une ferveur exemplaire dans la construction de l'Union européenne.

Dominique SIMON : Merci.

Jacques SEBALD, Hérouville : Je suis déjà intervenu lors d'une des dernières réunions et je le ferai à peu près de la même façon. J'entends des choses qui me font bondir, qu'il y aurait avec la nouvelle ligne un gain de 10 mn. J'ai sous la main les horaires actuels, 4 ou 5 trains mettent 1 h 45, cela ferait déjà 30 mn de différence et non 10 mn avec la nouvelle ligne. Mais la plupart des trains mettent 2 h 08, soit près d'une heure de gagnée avec le nouvel horaire.

Je comprends que l'on ait des arguments contre : environnement, prix, etc., mais il ne faut pas dire des contrevérités.

J'avais pris l'exemple l'autre jour devant me rendre dans la Drôme (Valence) et j'avais trouvé inouï de mettre autant de temps, c'est-à-dire 2 heures pour rejoindre Paris de Caen, et pour aller de Paris à Valence.

Michel CANIAUX, Délégué général de l'Association ALTRO (Association logistique transport ouest) : Cette association ressemble 35 collectivités de l'arc Atlantique et du Massif Central. Je viens de La Rochelle, pour rejoindre Caen en train, il faut 7 heures pour 420 km, c'est-à-dire 60 km/h de moyenne. J'ai beaucoup entendu, et c'est la quatrième réunion à laquelle je participe, l'importance des liaisons vers Paris. Les Normandie doivent s'ouvrir aussi sur les territoires un peu plus au sud que sont la Bretagne, les Pays de la Loire et au-delà. C'est pourquoi notre association fait la promotion d'un grand axe qui partirait de Lyon, irait sur Clermont-Ferrand, Limoges, Poitiers, Nantes, Rennes et Caen. C'est une mise en cohérence de trois projets qui entrent dans le Schéma National des Infrastructures de Transport, à savoir le POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon), le Poitiers-Limoges et le barreau Est-Ouest qui peut aller effectivement jusqu'à Rennes.

Dans ce débat LNPN, il nous intéresse de favoriser la transversalité et de faire en sorte que cette liaison Caen-Rouen soit la plus performante possible, non pas pour le culte de la vitesse mais simplement pour que demain, après-demain les Rouennais, les Caennais pour aller sur Nantes utilisent cet itinéraire et renforcent l'utilité à plus long terme de boucler la boucle entre Rennes et Caen afin d'avoir un grand contournement du bassin parisien.

C'était la petite touche de l'arc Atlantique que je voulais apporter. Il y a l'Europe, Paris et tout cet arc Atlantique sur lequel la Basse-Normandie a intérêt à s'ouvrir.

Dominique SIMON : Merci.

Xavier CHARLES, Conseiller général du Calvados : Je voudrais rapidement revenir sur le scénario complémentaire, présenté la semaine dernière. Je regrette de nouveau qu'il ait été présenté très tardivement dans le débat, car cela n'a pas laissé l'occasion de dire tout ce que l'on pouvait en penser.

Remarquez que ce scénario complémentaire n'a finalement pas grand-chose à voir avec le projet initial. Le cahier des charges par rapport au projet LNPN n'est pas du tout le même, et finalement on discuterait de choses bien différentes.

Concernant le fret, on a compris au cours de ce débat public que la réussite d'un projet d'infrastructure nouvelle en Normandie résiderait sur les capacités supplémentaires que l'on pourrait dégager pour faire du report modal de la route vers le chemin de fer. J'ai été extrêmement surpris de lire dans le rapport du cabinet BG que, au cas où le scénario complémentaire verrait le jour, cela fonctionnerait à la condition que l'on fasse ralentir

certains trains voire s'en arrêter d'autres pour permettre à l'ensemble de fonctionner tant bien que mal, et ceci notamment au niveau de Rouen. Avec une telle issue, nous passerions totalement à côté d'un projet nouveau pour l'avenir et pour le siècle qui s'ouvre.

Par ailleurs, la vitesse est très dégradée. Les chiffres présentés dans l'étude du cabinet BG restent à discuter, ils mériteraient d'être expertisés pour voir si l'on arriverait bien à tenir les temps qui peuvent paraître alléchants mais qui posent question.

Pour que le transfert des passagers depuis la route vers le fer puisse s'opérer correctement, le seuil de 1 h 30 est primordial. Là, on touche à un point sensible aussi bien pour Caen, et encore plus pour Le Havre depuis Paris.

Dans ce projet, scénario BG, nous sommes toujours sur une thématique radioconcentrique depuis Paris. Cela pose véritable question, lorsque nous savons que le projet LNPN avait pour intérêt de rapprocher ensemble les villes normandes Caen-Rouen, Rouen-Évreux mais aussi d'autres villes normandes. Tout cela ne serait pas possible avec le scénario BG.

Enfin sur le financement, et là résident les principales questions, sur 8 milliards d'euros, on aurait donc 2,4 milliards d'euros d'économie. Je proposerai un raisonnement inverse, cela ferait surtout en dehors du Mantois qui est le socle du projet, 3,6 milliards d'euros pour seulement un rafistolage de l'existant. La question du financement a été posée, bien sûr que l'on ne sait pas si le projet LNPN pourrait être financé vu le contexte actuel. Je suis prêt à faire le pari que le projet de scénario alternatif est encore moins finançable, d'abord car RFF pourra y mettre moins d'argent, car il récoltera moins de péages supplémentaires, et les collectivités ne s'investiront pas dans un projet qui ne sera pas un projet d'infrastructure nouvelle. Voilà le message que je voulais faire passer.

Dominique SIMON : C'est clair.

Rudy L'ORPHELIN, Conseiller municipal de Caen : A mon tour, j'aimerais chaleureusement remercier la Commission particulière du débat public, car je pense qu'elle a permis tout au long de ce débat une expression de la pluralité des points de vue. Il faut s'en féliciter.

Ce soir, on a pu entendre certaines interventions, notamment au travers du Conseiller régional Ile-de-France ou encore d'Alain LE VERN qui me semblent en tout cas dessiner une forme de consensus qui, je l'espère, sera utile à l'amélioration des conditions quotidiennes des usagers. C'est notamment la priorité affichée par tous de la réalisation du Mantois et d'un éventuel phasage, qui à mon sens, et pour répondre à Pierre MOURARET, est de nature à rassembler. La réalisation du Mantois permettrait d'améliorer le quotidien des usagers d'Ile-de-France, de Haute-Normandie et de Basse-Normandie. J'espère qu'on peut se rassembler autour d'un tel projet.

Même le Mantois et son contournement de Mantes représentent déjà un investissement très lourd qui au terme de ce débat public malheureusement ne trouve pas de solution de financement. Même sur cette partie du Mantois, ce sera déjà un investissement très difficile à assumer, et à tout le moins sans sacrifier ce financement à un modèle de type partenariat public-privé, où sans demander une contribution très importante et très lourde aux collectivités locales et aux usagers, en l'absence d'engagement de la part de l'État qui a été, malheureusement, le grand absent de ce débat public.

J'aimerais revenir sur deux points que le maire du Havre évoquait tout à l'heure, qui me paraissent importants. Je crois qu'il faut laisser une place au rêve, mais je crois aussi au regard de l'histoire, et notamment de la Basse-Normandie, il ne faudrait pas que nos certitudes transforment nos rêves en illusions. C'est ce qui nous guette en la matière sur la modernisation des relations ferroviaires entre la Basse-Normandie, la Haute-Normandie et

l'Île-de-France. Depuis très longtemps, on travaille sur ces sujets. Il me semble de ce point de vue qu'il faut savoir avancer sur ce que nous sommes capables de faire.

Le Président de la République nous invite plutôt en ce moment à enterrer nos rêves. Pourtant, il est à l'initiative de ce projet. Je l'entends plutôt nous dire qu'il est plutôt temps de se serrer la ceinture. Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET a rappelé que le SNIT, c'était avant la crise. Maintenant, la crise est passée et il faudra revisiter nos priorités. Je ne crois pas, et même s'il y a un nouveau Président de la République demain que cela change, il faudra effectivement revisiter ces priorités.

Concernant la nécessité de voir loin, je partage vraiment cet objectif énoncé par le maire du Havre. Je pense qu'il faut voir loin à 20, 30, 40 ou 50 ans et non pas à 10 ans. Si l'on veut voir loin, il faut se projeter dans un monde au regard de l'augmentation, notamment du coût des carburants où l'on sait répondre à la mobilité quotidienne de chacun. Il me semble que ce ne sont pas les liaisons vers la capitale, ni les liaisons entre Caen-Rouen et Le Havre, mais tous les déplacements domicile-travail.

Dominique SIMON : Veuillez conclure s'il vous plait.

Rudy L'ORPHELIN : Pour cela, il faut que l'on invente une mobilité durable pour tous. Voilà le message que je voulais faire passer.

Dominique SIMON : Merci.

Jean-Michel COSTASÈQUE, Eure Normandie Plus : C'est une association de chefs d'entreprises et j'interviens également comme représentant de la CCI de l'Eure. Un remerciement, un engagement et un rappel. Le remerciement va à RFF et à la CPDP pour la qualité des débats, l'état d'esprit constructif qui ont présidé aux travaux menés, et pour l'écoute et la patience que nous avons toujours rencontrés dans nos différentes interactions.

L'engagement porte sur la mobilisation claire de l'ensemble des chefs d'entreprises de l'Eure pour la réalisation de la LNPN, et compte tenu de l'ensemble des sujets qui restent à traiter, on a parlé financement, phasage, on peut parler tracés, nous continuerons d'être extrêmement présents pour participer à la concertation que nous appelons de nos vœux. Notre engagement porte sur le fait que nous continuerons d'abuser allègrement de la patience dont les différents intervenants ont pu faire preuve.

Le rappel porte sur notre position de ne pas limiter ce projet à un simple nombre de minutes en moins ou trains par heure en plus, mais de l'envisager vraiment comme un projet qui doit être un projet global. Il s'agit d'un projet d'aménagement du territoire, de développement économique. A ce titre, il nous paraît extrêmement important de considérer l'impact économique induit comme un critère réellement quantitatif de sélection et de réflexion dans les mois à venir sur ce projet.

Il s'agit avant tout d'un projet qui ne doit pas être un simple projet d'infrastructure mais un projet de développement de l'axe Seine, et des Normandie. Il s'agit d'un projet qui ne doit pas être simplement passagers mais un projet vraiment de transport fret + voyageurs. Il s'agit d'un projet régional qui doit être définitivement envisagé, à nos yeux, dans une perspective européenne en allant vers la péninsule ibérique pour le sud et vers le nord de l'Europe du côté est.

Dominique SIMON : Merci.

Daniel LEGENDRE, Syndicaliste CGT Cheminots : Mon intervention portera sur le fret. Avant toute chose, je crois utile de rappeler que la politique ferroviaire fret est en totale contradiction avec les débats et les enjeux environnementaux et de développement durable.

Sur plus de 10 ans, on est passé de 55 milliards de tonnes kilomètres transportés par la seule SNCF à moins de 25 milliards de tonnes avec la SNCF et les entreprises privées. On a supprimé plus de 10 000 emplois, et encore cette année au budget 2012, il est annoncé 1 500 emplois de supprimés uniquement au fret.

Si la relance du fret ferroviaire et le développement de celui-ci sont essentiels en Haute-Normandie, il ne faudrait pas que ce débat public occulte le fret en Basse-Normandie. Pour autant, force est de constater que tous les intervenants qui abordent le sujet le font pour Le Havre et Rouen. L'aménagement du territoire passe par une réflexion globale en termes de desserte ferroviaire, tant au niveau voyageurs qu'au niveau transport de marchandises.

Sur le fret, on a un peu de mal à voir le travail effectué dans le cadre de l'étude de public pour que se développe le transport fret en Basse-Normandie. Le fret en Basse-Normandie passe inaperçu, dans le cadre de l'étude complémentaire effectuée sur le fret, l'analyse du trafic transmanche apparaît nettement. Pour autant, lorsque l'on reprend le projet, le trafic transmanche est le grand oublié. Il doit y avoir trois ou quatre lignes dans le document.

Aujourd'hui, 160 000 camions transitent par les ports de Cherbourg et Ouistreham, les dernières études il y a quelques années montraient que 37% de ces camions étaient en relation avec la péninsule ibérique, et 2 à 3% vers le Maghreb. Alors, pourquoi ne pas se poser cette vraie question du trafic transmanche dans ce débat public ?

Dominique SIMON : Merci.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement : Cette association fait partie de France Nature Environnement. J'ai suivi d'assez près le débat et j'avais d'entrée le 3 octobre indiqué que nous avons déjà apprécié, car cela fait au moins deux ans que la discussion se poursuit sur ce projet, que l'on aille petit à petit vers une pensée plus orientée sur réseau, besoins de la région, respect des besoins des usagers et pas simplement d'une couche très restreinte d'entre eux, qui par ailleurs ne paient pas, alors que les autres risqueraient de voir augmenter leurs frais.

Nous attendions de ce débat que cette dynamique se poursuive et s'approfondisse. Nous avons beaucoup apprécié la façon dont il a été mené. C'est mon quatrième débat public, et je dois lui reconnaître une grande qualité. C'est un peu ennuyeux que les réunions thématiques aient été concentrées sur la fin, mais je reconnais qu'il était difficile de faire autrement.

Par contre, je déplore de la part d'un certain nombre d'acteurs, et ceux qui ont déployé le plus de moyens, y compris en termes de financement, un rétrécissement de la problématique et une crispation sur des inspirations, des besoins très circonscrits. Il y a une classe économique et politique, faisant de plus en plus fi des besoins de la population en général, de l'économie plus diversifiée que celle des grands groupes qui pourtant ne sont pas porteurs. Il n'y a qu'à voir ce qui se passe avec Pétroplus, M-Real, etc. Nous sommes une région où il faut penser la transition, encore plus qu'ailleurs et on ne veut pas la penser. J'observe un certain nombre d'impensées qu'il y a dans ce débat pour un certain nombre d'acteurs. On va vouloir voir ce dont on rêvait, mais on n'a pas voulu voir comment cela s'articulait, si cela était possible ou non avec toute une série de réalités, et surtout avec une vraie prospective à plusieurs décennies. Qui peut penser que notre économie sera du même ordre dans 20 ou 30 ans ?

Ce n'est pas simplement une question de mettre plus ou moins de combustible dans nos voitures ou autres, mais tout notre fonctionnement qui est basé sur le pétrole. Tout va changer en profondeur, et il faut mettre autant que possible, tant que nous avons encore des moyens financiers, notre réseau ferroviaire et le reste de nos infrastructures, que ce soit fluvial ou autre, multimodal, à la disposition de cette transition qui demandera avant tout un maillage fin. Le maire de Lisieux l'a bien dit : « comment acheminer les choses ? ». Si ce n'est pas tant le fait de pouvoir mettre moins de temps pour un trajet, mais le fait de pouvoir relier

de plus en plus de points à l'intérieur de la Région, entre régions, avec une grande amplitude et ne pas être obligés de coucher ici car il n'y a pas de train au-delà de 20 h 24. Toute une série de choses ont été laissées de côté. J'aurais beaucoup à dire, et je vais simplement souligner qu'une vraie réflexion est à reprendre sur : comment mettre à disposition de l'avenir, et pas simplement de nos fonctionnements économiques actuels et en plus restreints, notre pensée d'un nouveau réseau ferroviaire, en partant de l'existant et avec comme extrême urgence le Mantois, les points noirs, l'électrification, les mises en doubles voies, un certain nombre de points pas forcément liés à la LNPN, mais sur tout le territoire.

Dominique SIMON : Merci.

Jean-Michel BLANCHARD, Président d'un groupe de logistique : Ce groupe de logistique est implanté en particulier à Rouen, au Havre, à Caen ainsi que dans d'autres ports. Dans une vie passée, j'ai pu constater à quel point les particularismes locaux normands ont empêché cette région de mener des projets en commun, et cela a coûté fort cher non seulement en emplois mais en délocalisation de sièges. Pour une fois qu'il y a un projet qui rassemble un certain nombre de collectivités, que nous avons entendues tout à l'heure, des villes importantes, les discours tenus par le maire du Havre et par le maire de Caen sont en ce sens extrêmement importants. Pour une fois que les Normands peuvent s'unir sur un projet, profitons-en et essayons d'y arriver.

Le regard que nous jetons sur nous-mêmes est peut-être important, mais le plus important est le regard que le monde international jette sur nous. En voyant ce qui se passe sur des plates-formes comme Shanghai ou ailleurs dans le monde, nous n'existerons en termes de logistique que si nous sommes capables de travailler ensemble et de présenter à la face du monde un espace commun extrêmement structuré.

Je crois que les projets à mi-chemin, les projets saucissonnés ne paraîtront pas crédibles auprès de ceux qui nous donneront des activités dans le monde. Ayant quelques rapports avec les armateurs mondiaux, je sais ce qu'ils pensent. Si nous ne sommes pas capables de présenter rapidement et dans un temps qui ne soit pas quand même éternel, sans viser 20 ans mais étant le plus court possible, un projet solide et structuré, comme il a été exposé tout à l'heure – je ne reviendrai pas sur les détails – nous ne serons pas crédibles. Et là, nous aurons encore loupé une occasion, et ce sera la fin de nos espoirs, car les trains économiques passent et ne se représentent pas forcément tout le temps.

(Applaudissements).

Dominique SIMON : La dernière intervention.

Jean-Yves LAVOIGNAT, Président du MEDEF Calvados et du MEDEF bas-normand : Je ne vais pas faire la conclusion, mais vous laisserai la faire. Les interventions qui ont eu lieu aujourd'hui ont tout à fait élargi le débat. Je voulais juste porter le témoignage des chefs d'entreprises non seulement les bas-normands, mais également les haut-normands, car les MEDEF normands ont contribué à ce débat au fur et à mesure des semaines. Ils ont apporté une contribution tous ensemble dans un sens qui est celui que notre département le Calvados et la région Basse-Normandie manquent d'emplois en général et d'emplois industriels en particulier. Lorsqu'une entreprise française ou étrangère veut investir et s'installer dans un territoire, elle dresse un cahier des charges, c'est ce qu'a dit le Président FOUGERAY.

Dans ce cahier des charges, nous remplissons de nombreux critères habituellement retenus : qualité de vie, formation supérieure de qualité, recherche existante aussi en Basse qu'en Haute-Normandie, main-d'œuvre qualifiée. Par contre, la capacité à se rendre vers la capitale et ensuite vers les territoires européens dans lesquels nous travaillons tous en tant que chefs d'entreprise manque cruellement. Lorsqu'on parle de 2 heures ou de 1 H 45, c'est un doux

rêve. Lorsqu'on pratique le train quotidiennement, on dépasse de 15 ou 30 mn les horaires SNCF. Si nous voulons arriver à l'heure à un rendez-vous à Paris, on est obligé de prendre sa voiture aujourd'hui. C'est un handicap très fort pour les entreprises, à la fois pour attirer vers nos territoires les investisseurs, et aussi pour attirer des cadres de talent, des étudiants vers nos universités. Le monde économique d'une manière générale, les Chambres de commerce et les MEDEF de Haute et Basse-Normandie soutiennent très fortement ce projet, et je conclurai là-dessus.

(Applaudissements).

Dominique SIMON : Merci. S'il n'y a pas d'autre demande d'intervention, nous considérons que nous avons terminé le débat public. Je pense que Monsieur TAINURIER veut dire un mot et qu'Olivier GUÉRIN va conclure ce débat. Juste avant, comme j'ai quand même eu un rôle très désagréable consistant à vous couper la parole pour rappeler le chronomètre toute la soirée, je voudrais vous faire part de quelque chose d'agréable : vous êtes invités à partager un verre à la santé du débat public à la fin de cette réunion.

François TAINURIER : Je ne voudrais pas abuser de votre temps à cette heure tardive. Simplement, je ne voudrais pas terminer cette réunion publique sans remercier l'équipe qui a porté ce projet et participé à toutes les réunions publiques auprès de Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM. En effet, cette équipe a été confrontée à un calendrier sans précédent, alors qu'il s'agit pour nous du douzième débat public sur un projet, et vous l'avez vu y compris au fur et à mesure que l'on avançait dans le débat, particulièrement complexe avec à peu près toutes les dimensions que l'on peut trouver sur un projet ferroviaire : fret, enjeux de vitesse, enjeux de dessertes régionales, etc. Cela s'est avéré parfois un peu acrobatique, mais en tout cas il me semble à vous entendre encore ce soir que le défi a été relevé. Je souhaitais donc publiquement les en remercier au nom de la Direction de RFF.

(Applaudissements).

Jean-Damien PONCET : Monsieur le Président...

Olivier GUÉRIN : Juste pour vous remercier à nouveau tous, vous qui êtes ici, ceux qui nous regardent sur Internet, de votre participation au débat. Merci.

Jean-Damien PONCET : Monsieur le Président, je voulais dire deux mots. Je suis désolé que vous ne m'ayez pas vu, car je ne voudrais pas non plus avoir nécessairement le mot de la fin.

Parmi les acquis du débat, nous avons appris à nous connaître, à nous reconnaître et à mieux nous comprendre, car le ferroviaire est un langage spécifique. Nous avons entretenu un dialogue de qualité, c'est un atout pour une suite éventuelle, pour ne pas dire probable. On n'est pas aux Oscars, bien que nous soyons un peu des artistes ! Mais je vais quand même faire quelques remerciements, merci à vous, Monsieur le Président, merci à la Commission pour la qualité de ce débat. Merci à tous les participants. Merci à François, car il a une grande expérience, et elle a été très utile sur ce cas. Merci à Philippe en particulier qui a préparé toutes les magnifiques diapositives que vous avez pu apprécier au fil des soirées. Merci également à nos autres collaborateurs et collaboratrices, et plus généralement à toutes les personnes de RFF qui sont intervenues pour préparer et pour alimenter le débat.

Il nous reste encore beaucoup à faire, ne serait-ce qu'à court terme, sans préjuger de la suite, pour simplement exploiter les enseignements du débat, et poursuivre les études du projet vers un consensus sur des solutions précises pour ce projet qui est fait pour vous et avec vous. Je vous dis : à bientôt peut-être.

(Applaudissements).

Fin à 22 h 10.