

**CONSEIL MUNICIPAL
DE LA VILLE DE ROUEN**

**Débat sur la ligne nouvelle
PARIS – NORMANDIE**

JEUDI 20 OCTOBRE 2011

La séance est ouverte à 18 h par Mme Valérie FOURNEYRON, Maire, Présidente.

Mme le Maire : Je remercie tout le monde de s'être libéré sur cet exercice supplémentaire que j'ai souhaité pour notre instance, avec pour seul point à l'ordre du jour ce débat sur la ligne nouvelle PARIS-NORMANDIE. Je souhaitais que nous ayons ce moment car ce débat public qui vient de démarrer ouvre des perspectives importantes pour ROUEN : pour ses habitants en matière de qualité de vie, de modalités de déplacements, pour l'avenir de l'aménagement de ce territoire, pour les acteurs économiques. Il nous a donc semblé important qu'on puisse s'en saisir avec toutes les modalités qui nous ont été offertes et pouvoir ainsi partager l'ensemble de ces enjeux de façon la plus large possible.

Je vais exprimer quelques éléments de réflexion que j'ai commencé à porter au sein du débat public quand il s'est ouvert le 3 octobre dernier à la Halle aux toiles. Tout d'abord j'émets une grande satisfaction de voir que le débat public a été lancé dans le calendrier que nous avons souhaité avec l'ensemble des collectivités réunies au sein du comité présidé par Jean-Pierre DUPORT depuis deux ans. Nous voulions que ce débat commence avant la fin de l'exercice 2011. C'est aujourd'hui chose faite et nous sommes enfin à l'heure des choix. La commission nationale du débat public a été saisie de ce projet et a décidé d'organiser ce débat qui a donc démarré le 3 octobre et se poursuivra jusqu'au 3 février 2012. Dans ce contexte sont prévues 23 réunions publiques, dont 3 à ROUEN. La première s'est tenue le 3 octobre avec une salle bien comble, des débats où tous ceux qui souhaitaient s'exprimer ont pu le faire, dans un cadre qui restait contraint des 3 minutes obligatoires par intervenant. La seconde se tiendra le 8 novembre, spécifiquement sur les enjeux de ROUEN. La troisième avec une réunion thématique sur le développement économique aura lieu le 15 décembre.

Dans ce cadre, je souhaitais pouvoir rappeler les enjeux pour ROUEN. Le premier, et c'est une satisfaction, est que cet enjeu est déjà largement partagé par les habitants, les acteurs sociaux et économiques et les élus. Comme l'a rappelé le président de la S.N.C.F., il existe une véritable dette en matière d'infrastructures ferroviaires de la S.N.C.F. sur notre territoire. L'un des enjeux reste de conforter ROUEN sur l'axe Seine dans sa dimension de capitale régionale et économique. Un autre est de fiabiliser la liaison entre ROUEN et PARIS, qui n'a pas arrêté de se dégrader depuis 1970, tant pour les usagers quotidiens que pour les entreprises et les utilisateurs occasionnels. Un autre enjeu consiste à connecter ROUEN aux réseaux européens et internationaux et aux futurs axes structurants franciliens. Enfin, un enjeu économique et portuaire lié au fret existe avec les perspectives du canal Seine Nord Europe. Il convient aussi d'améliorer les enjeux de déplacement sur notre agglomération, promouvoir des déplacements plus respectueux de l'environnement et améliorer les liaisons entre les métropoles normandes. Il ne s'agit donc pas uniquement d'enjeux de temps mais d'enjeux beaucoup plus larges au moment où s'ouvre ce débat. C'est l'heure des choix.

3 scénarii nous sont proposés par la commission particulière : le tracé global de la ligne, le tracé en Ile-de-France, avec notamment la question du positionnement de la desserte de la Défense et le tracé dans l'agglomération rouennaise avec l'emplacement de la nouvelle gare. J'aimerais développer notre position sur la nouvelle gare de ROUEN. Il s'agit d'abord d'une réflexion engagée depuis de longues années. Elle a démarré en 2003 et a fait l'objet d'une concertation publique menée en 2008 et 2009. C'est un élément majeur de la réussite de ce débat public de pouvoir s'appuyer aussi sur ce travail d'amont qui fait que les rouennais se sont déjà largement appropriés ce débat autour du positionnement de la gare. L'enjeu est ferroviaire bien sûr, mais aussi économique et urbain. Saint-Sever et SOTTEVILLE sont les deux sites proposés au débat public. Le site de Saint-Sever est celui qui convient le mieux aux

objectifs de gare du XXI^{ème} siècle : situation centrale, proximité de la Seine, opportunité rare de disposer de treize hectares disponibles, excellente accessibilité, aménagement urbain possible du quartier environnant. Le choix de Saint-Sever comprend aussi l'enjeu majeur du fret. Il s'agit du seul scénario permettant de libérer des sillons pour le fret entre MALAUNAY et EAUPLET, sans quoi il serait impossible de faire passer le fret ailleurs. Dans la variante SOTTEVILLE nous nous retrouvons avec une surcharge importante sur ce tracé. Enfin, SOTTEVILLE pénalise tout autant le développement du transport de voyageurs entre ROUEN et LE HAVRE.

Le second sujet est évidemment le choix des tracés. Il est important de se dire que cet enjeu de ligne ne consiste pas seulement à relier chaque métropole normande à PARIS, mais aussi à créer un véritable réseau de l'ensemble des villes normandes. Le choix du tracé doit prendre en compte ces aspects ainsi que le travail mené par les uns et les autres autour de priorités que nous avons en matière d'environnement. La vallée de la Seine, qui est l'axe stratégique de cette ligne nouvelle, abrite des espaces naturels sensibles de très grande qualité. Nous devons prendre cela en compte, tout comme les contraintes financières. C'est pour cela que le scénario C, qui est le plus coûteux et le plus traumatisant en matière d'environnement apparaît aujourd'hui difficilement envisageable. De plus il propose une sorte de boucle autour de ROUEN, alors que 70 % des usagers de cette ligne montent ou descendent à ROUEN. Les scénarii A et B offrent l'un et l'autre des avantages. L'un et l'autre rapprochent les métropoles normandes. Le troisième élément est la desserte en Ile-de-France. Là, R.F.F. nous propose deux scénarii, l'un en ligne et l'autre en fourche. Je dirais que la simplicité d'usage veut que le scénario en ligne soit le plus approprié. Quand on regarde les usages quotidiens de cette ligne, nous voyons que le principal pôle d'emploi francilien est autour de Saint-Lazare. 28,4 % des emplois parisiens sont autour de Saint-Lazare. Un terminus à la Défense pourrait dans ce cadre être très pénalisant. 52 % des usagers quotidiens des lignes PARIS-Normandie ont pour destination PARIS intra muros alors que 14 % ont pour destination les Hauts-de-Seine. Si la connexion avec le RER E est indispensable au niveau de la Défense il est indispensable aussi que le terminus ne soit pas la Défense et que le scénario soit en ligne la Défense – Saint-Lazare, avec certains trains qui s'arrêtent à la Défense.

Une autre interrogation consiste à savoir qui paie. Cela sera peu abordé dans l'ensemble du débat public. Il existe évidemment une incertitude au niveau des financements quand on voit l'importance des lignes à grande vitesse qui viennent d'être lancées sur notre pays. C'est pour cela que depuis le début de ce travail il a été mis au débat public une ligne adaptée aux enjeux de territoire de la Haute-Normandie et à sa réalité financière. La densité urbaine de l'axe Seine nécessite un autre modèle. Aujourd'hui nous ne sommes pas sur une ligne à grande vitesse mais sur un projet d'aménagement urbain complètement lié au développement que nous portons autour de l'axe Seine. Il faut partager la dimension « voyageurs » et la dimension « fret ». Dans ce cadre, il est nécessaire qu'il y ait un lien avec le devenir de la gare de triage de SOTTEVILLE qui doit avoir toute sa place dans cet ambitieux projet pour le fret. Nous devons imaginer un phasage avec deux priorités qui sont de dé-saturer les deux nœuds les plus congestionnés : le nœud rouennais et le Mantois. J'ajoute que le surcoût ne peut pas être à la charge des usagers et surtout des seuls usagers normands. La ligne est aujourd'hui majoritairement utilisée par les usagers du quotidien. Or 50 % sont aussi des usagers franciliens. Ceux-ci ont aujourd'hui un dispositif de financement de transport collectif qui n'est pas le même que le nôtre (Navigo), dans une dimension de proximité. Le financement de la ligne ne peut reposer sur les seuls usagers normands.

Je voulais aussi noter la volonté que le consensus sur les enjeux du projet soit large, car aujourd'hui l'urgence est là. Nous avons beaucoup attendu, ce qui nous pousse à déposer un cahier d'acteurs commun. Car si les options de tracés restent ouvertes, des points fondamentaux doivent faire consensus : la nécessité d'une ligne nouvelle sur les nœuds et la création d'une nouvelle gare. Nous devons aussi poursuivre le travail de démarches autour de l'axe Seine. Ce projet est adapté aux besoins du territoire et à ses spécificités. J'ai souhaité que dans notre Conseil municipal nous puissions poursuivre ce débat et que chacun des groupes puisse avoir une expression. Certaines difficultés sont en partie liées au cadre du débat public. Nous savons que tous les acteurs ont la possibilité d'alimenter ce débat en rédigeant des cahiers d'acteurs. Nous savons aussi qu'il ne peut y avoir qu'un cahier d'acteurs par collectivité. Des groupes politiques ont annoncé vouloir rédiger un cahier d'acteurs propre. C'est très bien ainsi. Nous souhaitons un consensus le plus large possible dans la dynamique de l'axe Seine, avec la Ville de PARIS, l'agglomération du HAVRE, la Région, la C.R.E.A. et le Département de Seine-Maritime. Je souhaite qu'au sein de ce Conseil municipal il puisse y avoir sur les éléments fondamentaux le plus large rassemblement, et c'est pour cela que nous nous sommes déjà réunis le 22 septembre ici avec l'un des responsables de R.F.F. qui porte le projet. Nous avons été les seuls à pouvoir analyser avec R.F.F. l'ensemble des aspects de cette ligne et je m'en réjouis. Nous avons donc pu disposer d'informations pour aborder ce débat.

La commission nationale de débat public a ses règles. Pour le cahier d'acteurs, cela signifie 12.000 signes sur 4 pages. Déjà, tout ce que je viens d'exprimer ne rentre pas dans les 12.000 signes. Il existe donc un formalisme autour de ce cahier, et toutes les expressions des élus ne peuvent figurer en détail au sein du cahier. Voilà pourquoi j'ai proposé que nous ayons, pour chacun des groupes, la possibilité d'apporter une contribution au sein de la commission du débat public. Il est, en effet, possible d'apporter des contributions en plus du cahier d'acteurs. Je propose que ces contributions soient le verbatim de l'ensemble de cette séance. Cela permettra à tout le monde de voir verser dans le débat public l'ensemble de son expression, et donc ainsi de participer au débat public de la façon la plus large et détaillée possible. Le verbatim sera donné à chacun des groupes qui se seront exprimé. Vous aurez la possibilité de le valider avant qu'il ne soit versé au débat public. Il me semble que cette méthode permet l'expression la plus satisfaisante. Voilà pourquoi j'ai voulu cette réunion supplémentaire.

Je passe donc la parole à M. DEVAUX.

M. Bruno DEVAUX : Merci Madame le Maire. Tout d'abord en effet merci d'avoir convoqué ce débat municipal sur ce sujet essentiel à l'avenir non seulement de ROUEN et de la Normandie mais aussi sans doute de notre pays puisque cette ligne entre dans un cadre plus large que vous avez évoqué tout à l'heure. En revanche, la méthode de travail que vous nous proposez n'est pas très satisfaisante. Dans un débat on cherche à construire des positions communes. En fait ce soir vous nous proposez des interventions parallèles qui seront inscrites sur un verbatim du Conseil municipal et non pas dans une tentative de construction commune. Nous allons donc additionner des pierres sans chercher à construire un édifice. Cela est regrettable, d'autant plus que nous avons largement entendu nos collègues d'Europe Ecologie les Verts lors du débat public à ROUEN : ils posaient des questions de fond sur la rapidité et l'utilité de ces trains. Je pense que ce sujet là, même si je ne partage pas leur point de vue, méritait un débat spécifique.

Nous allons être d'accord sur l'essentiel. Il est clair que nous souhaitons tous que cela ne revienne pas trop cher à notre Région et à notre Ville, que cela roule mieux sur les rails et soit source de développement. En revanche, laissez-moi revenir sur le cahier d'acteurs qui me semble aller sur une démarche trop restreinte. Cette ligne à grande vitesse ne peut aujourd'hui aboutir que parce que le président de la République a souhaité dans le cadre du projet du Grand PARIS développer cet axe Seine. La nomination d'Antoine RUFENACHT a permis des coordinations, des impulsions qui j'espère se concrétiseront et qui donnent une chance unique d'aboutir. Mais cette chance n'existe que parce qu'un travail en amont a été fait et que l'ensemble des décideurs régionaux politiques est capable aujourd'hui de s'entendre. De plus, cette ligne ne verra sa rentabilité exister que si elle est reliée à la Basse-Normandie. J'évoquais à la Halle aux toiles le lien avec le MONT-SAINT-MICHEL, 3.000.000 de visiteurs par an, second site touristique de France. La liaison entre PARIS et le MONT-SAINT-MICHEL doit être un élément de rentabilité de cette ligne. On ne peut pas dissocier la Basse-Normandie de ce projet. Je suis un peu déçu que le cahier d'acteurs n'aille pas dans cette dimension là. J'avais ensuite évoqué le fait qu'une deuxième ligne entre PARIS et LONDRES, pouvant passer par la Normandie, ne soit pas obérée par le choix de la gare. La réponse de R.F.F. a été de dire que tous les tracés autorisaient cette liaison. Je pense que cela fait partie des éléments qui doivent être évoqués de notre part, même si cela ne fait pas plaisir à d'autres régions.

Ensuite, le texte en lui-même tombe assez dans le consensus mou, même s'il est difficile d'écrire un texte commun. J'ai retenu deux phrases. « Le projet ne permettra de réaliser l'ensemble des fonctionnalités espérées que s'il est réalisé dans sa globalité. » En effet, nous ne pouvons pas dire le contraire. « (...) ces exigences de performance devant être éclaircis en fonction d'une analyse multi critères qui reste à approfondir. » Nous nous retrouvons dans ce texte qui est sensé donner des lignes fortes avec des phrases alambiquées pour dire qu'on ne sait pas trop ce que cela va donner au bout du compte. Ce cahier me semble trop petit dénominateur commun. Aucun souffle d'ambition ne passe dedans.

J'aimerais détailler quelques points importants, dont l'emplacement de la gare Saint-Sever. En effet, la municipalité précédente avait déjà travaillé cet emplacement. Je pense qu'on se retrouvera tous pour dire qu'il est très important pour notre agglomération que la gare se trouve là. Ensuite, dire que la gare de SOTTEVILLE coûterait trop cher, je ne trouve pas cela très porteur. Le deuxième point concerne l'emplacement d'une gare à la Défense. Il s'agissait d'une proposition d'Antoine RUFENACHT en 1998 qui avait été balayée d'un revers de main par le président actuel de la Région au titre que nous allions améliorer la ligne actuelle. On se retrouve 14 ans plus tard avec cette hypothèse qui ressurgit. Comme quoi les bonnes idées finissent toujours par fonctionner. Un point important concerne le fret. Je suis étonné que dans le cahier d'acteurs vous n'évoquiez le canal Seine nord. Je veux bien que nous soyons sur les problèmes ferroviaires, mais sur ce développement du fret cet investissement majeur européen qui va nous arriver dessus fait partie des éléments qui auraient mérité d'être évoqués. Le dernier point concerne le prix du billet. Nous savons tous que le prix du billet risque d'augmenter de manière assez vigoureuse. Cela doit faire partie de nos préoccupations en tant qu'élus d'arriver à trouver un financement compatible avec un usage le plus large possible de cette ligne à grande vitesse.

Autrement dit, je pense que le débat devrait être plus important qu'un simple verbatim de Conseil municipal. Je vous ai évoqué quelques éclairages. Je reprendrais l'image qu'Antoine RUFENACHT nous a conseillé, c'est-à-dire de chasser en meute et de ne mettre

aucun obstacle sur la route de ce train au risque de le faire dérailler. Nous serons ensemble dans la locomotive.

Mme le Maire : Merci. M. MOREAU.

M. Cyrille MOREAU : Merci. Je ne sais pas si on va chasser en meute, cela me semble un peu violent comme image. Le sujet est très riche, aussi nous serons plusieurs à intervenir. Tout d'abord nous vous remercions pour cette initiative importante sur ce genre de débat. C'est rare qu'on organise ce genre de choses, et il serait peut-être bien que toutes les collectivités le fassent. Nous regrettons l'absence de possibilité de pouvoir abonder et voter ce texte. Dans votre propre intervention Mme le Maire vous avez ajouté des éléments forts, avec lesquels nous sommes d'accord et qui ne figurent pas dans le document. Vous avez beaucoup insisté sur l'importance de la gare de triage de SOTTEVILLE, ainsi que sur les éléments de vitesse et le surcoût des usagers. Ces enjeux sont très importants dans le débat. Ceci étant posé ce document reste intéressant et pose beaucoup de bons principes : la priorité accordée au Mantois, la gare à Saint-Sever... Pour répondre à M. DEVAUX la question du surcoût est aussi liée au surcoût pour les usagers quotidiens. Cela entraînera un surcoût de prendre un transport en commun supplémentaire tous les jours. La prise en compte du fret et l'interconnexion avec les liaisons locales sont aussi des éléments forts du dossier.

A propos du fret nous avons eu lors de la première réunion un débat engagé avec la R.F.F. concernant la logistique fret de massification ou fret de volume. En gros faisons-nous des trains de fret uniques allant du HAVRE à MARSEILLE ne s'arrêtant pas en cours ou essayons-nous de redévelopper la politique du wagon isolé ? R.F.F nous a dit que c'était de la nostalgie. Là en parlant de la gare de triage de SOTTEVILLE vous y faites référence. Mais dans le cahier d'acteurs cette question très importante n'est pas tranchée. La question du financement mériterait aussi d'être creusée. Certes, le maître d'ouvrage nous a indiqué que cette question serait traitée après le débat public, pour autant, il nous semble important d'aborder d'ores et déjà le sujet car le choix du financement aura un impact par rapport au prix que va payer l'utilisateur à la fin. Il faudra bien que quelqu'un paie le surcoût, et vous l'avez évoqué, cela sera sûrement l'utilisateur. R.F.F. nous a indiqué que selon les travaux les évolutions pourraient être de 20 à 60 % sur le coût du billet. Ces surcoûts ne sont pas possibles pour des usagers quotidiens qui vont travailler sur PARIS. Il est dommage que cette préoccupation de financement ne soit pas affirmée dans le cahier d'acteurs plus dans le détail.

Un autre point est abordé sous plusieurs angles, ce qui fait qu'on ne sait pas trop ce qui est tranché. Il s'agit de la question de la ligne ROUEN – EVREUX. Aucun scénario ne traite convenablement cette question, c'est-à-dire avec une liaison ferrée avec des fonctionnements compatibles avec les transports en commun. Cet axe est très important pour notre territoire. Il doit être pris en compte.

Le dernier point concerne les références sur du long trajet. Si on reprend les éléments techniques du dossier, on va plutôt vers un scénario pragmatique fait le plus rapidement possible et qui a tendance à ne pas prendre en compte la question de vitesse. Sauf que dans le document proposé commun à toutes les collectivités, on rappelle les vitesses initiales du début du projet, c'est-à-dire 1 heure 15 PARIS – LE HAVRE, 45 minutes entre PARIS et ROUEN. Cela correspond à de la grande vitesse. Privilégie-t-on la vitesse pour un certain type d'utilisateurs ? Ou privilégie-t-on la qualité, c'est à dire la ponctualité, l'amplitude horaire, la fréquence, travailler les intermodalités ? Notre position est de dire que si on accepte de passer

à 1 heure 30 nous pouvons ne faire qu'une partie proposée et néanmoins améliorer la situation pour les havrais. Cela sera alors à portée de financements publics.

Je précise que notre formation politique prépare un cahier d'acteurs commun aux trois régions dans lequel l'ensemble des groupes politiques sera partie prenante. Nous le présenterons le 22 novembre prochain au HAVRE en présence de Cécile DUFLOT. Voilà pour les premiers éléments d'ordre général.

Mme le Maire : Merci. Vous avez annoncé des prises de parole successives. M. LOUVARD.

M. Pierre LOUVARD : Merci. Nous avons été assez intéressés par votre intervention car nous avons trouvé des choses qui n'étaient pas dans le document fourni. Nous espérons donc que celui-ci n'est pas définitif et sera précisé dans le sens de vos déclarations.

Nous partageons totalement votre argumentation en faveur de la gare Saint-Sever. Une gare, afin qu'elle soit efficace, doit être au centre du réseau de transports en commun d'une agglomération. En revanche, si l'on transpose ce raisonnement valable au territoire d'EVREUX cela invalide totalement le scénario A avec une gare au milieu de nulle part et le scénario B qui prévoit en plus une gare en périphérie d'EVREUX. Comment R.F.F. ose encore proposer des gares en dehors de l'agglomération ? Sur le TGV EST ils prévoient de déplacer une gare de dix kilomètres car elle était au milieu de nulle part.

Vous avez ensuite dit qu'il faut favoriser les liaisons entre les gares normandes. Quelles gares normandes ? S'agit-il seulement des grandes métropoles ? La Normandie a un tissu urbain assez divers. Le grand oublié paraît être VERNON. De plus, les scénarii ignorent totalement BREUTE. Or c'est là que les gens de FECAMP, voire à l'avenir de LILLEBONNE, peuvent se rattacher à l'infrastructure existante. On ne peut pas défendre tout et son contraire. Si nous sommes en faveur des gares centre à ROUEN, nous devons être en faveur des gares centre partout.

A propos de la vitesse, M. DEVAUX, arrêtez de parler de grande vitesse sur ce projet. C'est voter président qui a eu à un moment donné cette vision complètement surréaliste. Ni le potentiel ni les distances ne justifient une telle décision. Même R.F.F. en tant que maître d'ouvrage n'ose pas proposer une ligne à grande vitesse. Cela n'a aucun sens du point de vue des coûts et des possibilités de développement. Je suis désolé, mais il n'y a rien à part la mer après LE HAVRE. Cessez de parler de grande vitesse, cela permettra au grand public de se faire une idée plus précise de ce qu'est le projet. Et aujourd'hui on ne parle plus de grande vitesse mais d'une vitesse de 250 kilomètres / heure qui n'est mise en place nulle part ailleurs sur le territoire français. C'est quand même fort. Vous rappelez-vous combien nos collègues de CAEN ont regretté d'avoir eu la bonne idée de faire un tramway avec une seule ligne de rail. Il faut faire des choses qui ont une cohérence par rapport au territoire. Là, on nous propose un modèle qui n'existe pas en France en termes d'infrastructures ou de matériel roulant. On veut nous faire croire aussi qu'on peut faire un projet de ligne ferroviaire sans combiner le matériel avec l'infrastructure. Regardez les chinois. J'ai beaucoup d'admiration pour la vitesse avec laquelle ils ont développé des centaines de kilomètres de ligne nouvelle, mis à part qu'ils ne savent pas les faire fonctionner. Un T.G.V. à pleine vitesse qui percute un autre train en arrêt sur la voie, c'est tout de même inquiétant. On ne peut pas séparer la capacité à bâtir des infrastructures et les trains qui circulent dessus. Réfléchissons à ce problème. On n'a pas fini avec cette histoire de vitesse. Je vais vous lire un petit passage de

La vie du rail de cette semaine. Il y a un monsieur que je n'aime pas beaucoup qui s'appelle Jean-Marie MEZLER, qui a inventé la tarification TGV. Celle-ci n'est toujours pas acceptée par l'opinion publique puisque j'ai lu récemment que les lillois protestaient fortement parce que le prix du TGV entre LILLE et PARIS était supérieur à celui entre LILLE et MARSEILLE. Donc, ce monsieur dit quelque chose qui doit nous faire réfléchir sur les origines du TGV. « Ma terreur était que LILLE, REIMS ou TOURS deviennent comme ORLEANS, que 4.000 personnes chaque matin prennent le TGV qui n'est pas fait pour cela. Il était en effet exclu de faire un TGV avec un abonnement domicile – travail, car il y aurait eu un problème de capacité des lignes. Il n'est pas sûr qu'il faille léguer à nos enfants un système où les gens ont deux ou trois heures de voyage par jour. Il fallait mieux industrialiser LE MANS et LILLE. » Que quelqu'un comme M. MEZLER, qui a été à l'origine de la déréglementation de la tarification ferroviaire, dise qu'il faut faire très attention avec ces histoires de vitesse, cela doit nous alerter. De plus, je suis stupéfait par l'imagination de nos collègues U.M.P. M. DEVAUX, le MONT-SAINT-MICHEL est beaucoup plus facile à desservir à partir de RENNES que de ROUEN. C'est comme ça, ce n'est pas de notre faute. Et M. RUFENACHT veut faire une gare au HAVRE quai de Floride alors qu'un tramway est en train d'être construit, passant devant la gare actuelle. Il faut quand même le faire ! Ils prévoient aussi un téléphérique reliant le quai de Floride et les côtes havraises. D'un côté vous prêchez la discipline budgétaire à tout va et aujourd'hui vous défendez un projet mal mené car nous en sommes restés au cahier des charges du président de la République qui dit qu'il faut une infrastructure nouvelle jusqu'aux portes du HAVRE. Voilà l'erreur de ce projet. Et ne parlons pas de la réouverture de la gare maritime comme débouchée de la ligne nouvelle. Nous sommes sur des choses totalement délirantes. Il faut rester sérieux pour répondre aux besoins des gens qui empruntent les trains aujourd'hui.

D'ailleurs, nous avons déjà obtenu quelque chose. La commission de débat public à demander au maître d'ouvrage R.F.F. de financer le coût de la rénovation de la ligne existante. Cela laisse la possibilité d'un scénario D combinant ce qui fait consensus, c'est-à-dire le doublement entre PARIS et MANTES et la dé-saturation du nœud ferroviaire rouennais. Nous pouvons créer un projet qui puisse se mettre en place rapidement, et non pas créer des choses qui seront tellement coûteuses. Il faut rénover la ligne PARIS – LE HAVRE mais aussi tous ses affluents et ses transversales.

Nous avons déposé un certain nombre d'amendements à ce document de travail. Nous tenons à ce qu'ils soient pris en compte. A propos du fret, nous partageons ce qu'a dit Mme le Maire sur la gare de triage de SOTTEVILLE. Mais pourquoi cela n'est-il pas inscrit dans le cahier d'acteurs ?

Mme la Maire : Merci. Je suis déjà très satisfaite que nous ayons pu prendre ce temps d'expression. Le cadre nous permet aujourd'hui de le faire. Le cadre formel ne nous le permettrait pas. En ce sens, c'est déjà une véritable satisfaction. M. ZUILI.

M. Nicolas ZUILI : Merci au nom de notre groupe d'organiser cette prise de parole commune pour un sujet effectivement très important pour tout notre territoire. La ligne nouvelle trouve tout son sens dans le cadre du développement de l'axe Seine. Depuis de nombreuses années, le réseau ferroviaire entre PARIS et la Normandie n'a pas fait l'objet des investissements indispensables au maintien de la fiabilité du service et nécessaires pour supporter la croissance du trafic. Il en résulte un déficit d'attractivité des territoires concernés. Devant ce constat, nous ne pouvons que regarder avec intérêt le projet de ligne nouvelle proposé par R.F.F. qui doit s'inscrire dans une perspective globale d'aménagement du

territoire, et ce dans le projet du Grand PARIS. Il s'agit là d'un premier maillon d'un projet majeur pour la France et l'Europe, qui devra répondre aux fonctionnalités demandées pour servir de façon égale les intérêts des normands et des franciliens, tant pour les voyageurs que pour le fret. Tout cela doit se faire dans une dimension géostratégique du projet, à savoir ouvrir l'Ile-de-France et PARIS sur la façade maritime de la France. Cette ambition implique d'abord un engagement sans faille de l'Etat, tant sur le plan politique que financier, mais aussi une entente entre ce même Etat et les collectivités au-delà des postures partisans dans els délais annoncés ce projet majeur. La nomination d'un commissaire du développement de la vallée de la Seine est un indice intéressant de la volonté d'engagement de l'Etat dans un projet global. Ce projet doit s'appuyer sur les grands atouts dont bénéficie la Normandie. Un atout est d'abord géostratégique, lié à la position privilégiée de la région le long de la mer la plus fréquentée du monde et à l'irrigation du territoire par la Seine reliant LE HAVRE à l'Ile-de-France, l'une des plus puissantes régions économiques d'Europe. Il s'agit aussi d'un atout économique, du fait de la présence de filières de premier plan, l'énergie, l'automobile, l'aéronautique, la logistique, d'une agriculture diversifiée et de sites touristiques mondialement connus. Enfin, il reste un atout environnemental lié à la richesse et à la préservation des espaces naturels le long du fleuve et sur le littoral.

Alors une ligne nouvelle, pourquoi faire ? D'abord, agir sur la rapidité, la fréquence et la fiabilité des liaisons entre la Normandie et l'Ile-de-France, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. En Ile-de-France, trois aspects sont prioritaires pour nous. D'abord la gare Saint-Lazare, qui doit perdurer, présente l'avantage d'une arrivée dans un PARIS intra muros au cœur d'un quartier économique important, puis la Défense, le premier quartier d'affaires européen, constitue pour nous un point d'arrivée indispensable pour les acteurs économiques. Cela permettrait une connexion avec les R.E.R A et E. Enfin, une liaison avec l'aéroport Charles de Gaulle reste aussi une priorité. En Normandie, le projet doit favoriser la desserte de l'ensemble du tissu urbain normand. CAEN, LE HAVRE ET ROUEN totalisent à eux seuls près de 1.500.000 habitants. Tout aussi important, la desserte de ces lieux devra être combinée à une série d'aménagements permettant d'accroître le confort des voyageurs : des temps de parcours réduits, des fréquences et des amplitudes plus élevées, et surtout un matériel roulant mieux aménagé.

La ligne L.G.V. doit participer à la cohérence de l'aménagement de notre territoire. Il nous est proposé trois scénarii de passage pour la ligne nouvelle à l'ouest de MANTES. Quelque soit la localisation du point de débranchement pour aller d'une part vers CAEN et d'autre part vers LE HAVRE, le Y doit avoir pour vocation de jouer le rôle de carrefour pour une diffusion en étoile du réseau ferroviaire sur le territoire non desservi par la ligne PARIS – Normandie. Les liaisons régionales sont insuffisantes, alors même que le trafic local est important. La ligne nouvelle, grâce à un tracé de desserte approprié, devra relier entre elles les principales villes normandes, sans pour autant oublier les pôles secondaires figurant sur le tracé, BERNAY, LISIEUX, EVREUX, LOUVIERS, YVETOT ou VERNON, ou les localités situées à l'écart de la ligne, tel BARENTIN, FECAMP ou DIEPPE. Pour ces dernières, le cadencement des lignes T.E.R. devra être en concordance parfaite. Nous le voyons bien, au-delà de cette ligne nouvelle c'est tout notre schéma ferroviaire qui doit être revu.

Au-delà de cela, c'est aussi une bonne chose pour contribuer au développement du fret. Le développement de l'économie normande s'appuie beaucoup sur les ports et offre un potentiel de croissance important. La création de Port 2000 au HAVRE témoigne d'une volonté de concentration et de massification des trafics, rendant une ligne nouvelle indispensable. Les silos sont aujourd'hui en nombre insuffisant pour espérer concurrencer les

grands ports du nord de l'Europe. La ligne nouvelle, en absorbant les flux voyageurs, doit permettre d'intensifier les flux de marchandise entre PARIS et la NORMANDIE.

Et la grande vitesse, pourquoi faire ? La répartition modale offre de grandes opportunités de déplacement pour le rail. En effet, seul 26 % des voyageurs entre la Normandie et l'Ile-de-France choisissent le fer. Cela tombe à 7 % pour les déplacements intra normands. On peut le comprendre vu l'état de la ligne. Compte tenu des distances sur l'échelle du projet, la vitesse des T.G.V. classiques, près de 300 Km / heure, n'est pas adaptée. M. LOUVARD l'a dit tout à l'heure, et c'est une réalité. Une vitesse de 250 Km/heure permet la circulation d'un matériel moins coûteux et plus autonome en énergie. Les temps de parcours requis peuvent être respectés. La grande vitesse ferroviaire est un instrument de développement économique dont l'arrivée sur un territoire doit être soigneusement anticipée. La L.G.V. génère un effet d'induction incontestable sur les personnes qui ne voyageaient pas auparavant.

Quel impact social et territorial ? Pour que de grandes entreprises s'implantent un vrai projet régional devra leur permettre d'optimiser leurs investissements. Le projet aura un impact durable sur l'emploi. La question d'une gare à Saint-Sever est effectivement pour nous une bonne chose et un impératif si l'on veut développer un quartier d'affaires. Les déplacements constituent une préoccupation quotidienne de la population. Au de là du gain de temps, les usagers arbitreront le choix de leur moyen de transport en fonction de son coût. Une politique tarifaire incitative doit donc accompagner cette ligne nouvelle qui doit permettre d'utiliser le train sans contrainte. Voilà pourquoi l'obligation de réservation ne nous paraît pas acceptable.

Il faut pour autant respecter les milieux humains et naturels. C'est pourquoi les choix qui présideront au dessin du tracé doivent être faits avec discernement. Les espaces naturels traversés sont nombreux et fragiles. La biodiversité y est exceptionnelle et le nouveau tracé ne devra pas mettre en danger les corridors matérialisés par les trames vertes et bleues. L'attention portée à l'insertion paysagère devra permettre de limiter au mieux les désagréments inhérents à toute nouvelle infrastructure, notamment les nuisances sonores et visuelles. Enfin, les infrastructures de transport sont fortement consommatrices de terres agricoles. A l'instar de la solution adoptée lors de la construction de l'A28, un système de compensation et de réparation des préjudices nous semble important à mettre en place. Idéalement, la ligne nouvelle devra utiliser les emprises foncières existantes, notamment routières. Il faudra également encourager la reconversion des friches industrielles pour répondre aux projets de développement liés à la ligne nouvelle, en particulier pour le positionnement des zones logistiques. Parallèlement l'émergence d'une politique multimodale de grande ampleur permettra d'optimiser la circulation des marchandises.

Le nerf de la guerre reste le financement. Comme vous l'avez dit Mme le Maire nous sommes dans un période très difficile. Il s'agit d'un projet sur le long terme, vingt ans minimum. Il faut savoir où l'on va. Le coût total des investissements en infrastructure est estimé entre 10 et 14.000.000.000 €. C'est une somme très importante. L'écart s'explique principalement par les options de passage à l'ouest de MANTES. 6.000.000.000 € sont nécessaires à la mise en œuvre des scénarii A et B contre 9.000.000.000 € pour le scénario C. Il faudra ajouter l'achat d'un nouveau matériel roulant estimé entre 20 et 25.000.000 € par rame. Pour notre part, nous plaçons pour une approche financière globale et réaliste du projet. Ainsi, le phasage des opérations prioritaires ne devra pas compromettre l'entière réalisation de la ligne nouvelle. Il s'agit d'un projet pour le territoire dans son ensemble. Ceci

sous entend un financement finalisé par une recherche de fonds mise en œuvre le plus en amont possible par tous les partenaires potentiels, et surtout un engagement fort et pérenne de l'Etat, le projet répondant en grande partie à une ambition nationale d'ouvrir la métropole parisienne sur la mer et sur le monde. Merci.

Mme le Maire : Merci. Mme MARRE.

Mme Régine MARRE : Merci d'avoir convoqué ce débat. Nous parlons depuis longtemps de la gare de Saint-Sever. Nous sommes presque tous d'accord sur l'emplacement. Nous en avons beaucoup parlé lors de la campagne de 2008. Des études ont été faites depuis. Elles ont confirmé le site. Pour nous, cela ne fait aucun doute, c'est le choix qui convient le mieux. En ce qui concerne la région normande, il est évident que ce projet est attendu par tous. Il est attendu par les usagers qui se plaignent depuis plusieurs années des infrastructures de R.F.F. En ce qui concerne le Mantois, cela serait une très bonne solution. Ce tronçon devrait être réalisé conjointement avec le reste. Pour les T.E.R. le document dit qu'ils seraient maintenus voire développés. Je pense que le développement est nécessaire pour favoriser les transports en commun, en tenant compte de l'augmentation du coût des carburants et du développement durable. Ce serait une bonne chose qu'il y ait davantage de petites villes reliées par les T.E.R. Mais le coût pour les usagers est à prendre en compte. Nous ne souhaitons pas que les usagers supportent un coût faramineux parce qu'on leur donne une infrastructure moderne. C'est très important.

Le développement économique est en jeu, l'avenir le demande. Ce projet n'est pas réclamé que par les usagers. Je pense que dans le projet C le point intéressant était la liaison rapide LE HAVRE – CAEN. C'est dommage qu'on n'ait pas pu faire un mixe des trois propositions, car chacune avait ses avantages. Maintenant, j'aimerais savoir qui va décider entre la ligne A et la ligne B ? Sont-ce les collectivités qui, par le biais de ce document, vont donner leur avis ? Donnerons-nous notre avis ? Sera-t-il tenu compte de ce que diront les usagers lors des réunions publiques ? Quand le choix sera-t-il fait ?

Sur le trajet B, il me semble peu opportun de faire une gare au large d'EVREUX. Je ne vois pas trop l'intérêt. Le projet A serait par défaut le meilleur. Le fret doit évidemment aussi être associé à ce projet. Nous avons déjà abordé la nécessité de développer le fret ferroviaire. Le choix de la gare en centre-ville à ROUEN ne peut être que bénéfique puisque les usagers prendront les transports en commun. Cela sera primordial pour notre ville. Le développement économique de tout le territoire normand appelle la nécessité de développer ce projet au plus vite. S'il pouvait se faire avant 2020, cela serait une bonne chose. Je pense qu'il faudra aussi être vigilant en ce qui concerne l'environnement quand on réalisera toutes ces prouesses techniques. C'est à nous de faire pression pour obliger R.F.F. à tenir compte de l'environnement et des terres agricoles.

Mme le Maire : Merci. M. CHARLIONET.

M. Matthieu CHARLIONET : Merci. Il s'agit d'un débat ancien puisqu'une réunion similaire a eu lieu dans cette salle il y a 25 ans, notamment sur la mise en œuvre d'un pont rail route qui s'est traduite par le pont Flaubert, sans rail malheureusement. Il s'agit d'un débat important qui concerne des centaines de milliers de personnes. Nous devons rappeler que ce projet s'inscrit dans le projet du Grand PARIS, dont la philosophie libérale en termes d'aménagements urbains et de transport n'est pas celle de notre groupe. Le cœur de cette loi

est de développer principalement les centres d'affaires en les desservant prioritairement. Nous sommes là bien loin des préoccupations quotidiennes de nos concitoyens.

Ce débat aurait pu et devrait avoir lieu à la C.R.E.A. A notre sens ce projet devrait se fixer comme objectif de dynamiser le développement industriel de l'ensemble des territoires concernés. Il doit permettre d'améliorer les conditions de vie et de travail, de transport et de déplacement, des populations de ces territoires. A l'inverse des politiques menées actuellement au service du libéralisme, nous affirmons avec force la nécessité de solidarité entre les territoires plutôt que la mise en concurrence, la nécessité d'un développement économique et culturel harmonieux et équilibré s'appuyant sur les nombreux savoir-faire des filières industrielles locales. Il en va du développement de l'emploi dans tous les bassins de vie concernés, à l'inverse de cette concentration en métropole et d'une désertification des zones rurales et urbaines de taille plus réduite. Dans ce sens la ligne nouvelle peut et doit être un outil au service d'un développement de ce type.

D'autre part il est vraiment nécessaire de mettre en place cette nouvelle ligne qui permettra de mieux répondre aux besoins de milliers de voyageurs qui empruntent au quotidien une ligne vétuste. Ceci a été dénoncé depuis longtemps par les syndicats de la S.N.C.F. et par les associations d'usagers. Les conditions des transports doivent s'améliorer, pas seulement en terme de temps de liaison mais aussi en accessibilité, en capacité d'accueil, en régularité et en fiabilité. Il est vraiment plus que nécessaire de mettre en œuvre une ligne de haute performance, plus adaptée qu'une ligne de grande vitesse.

La construction d'une nouvelle gare à Saint-Sever permettra aussi d'améliorer le service rendu. Le développement de cette nouvelle ligne ne doit pas s'opposer à l'amélioration du réseau local. Au contraire, cette ligne doit devenir l'axe central d'un réseau densifié de lignes régionales. Nous attendons des garanties sur ce point. Dans tous les cas, ces améliorations nécessaires ne devront pas se traduire par un surcoût pour les usagers. Notons aussi l'importance du transport des marchandises. Plus de 80 % de celles-ci passent par la route en Haute-Normandie. Il faut complètement inverser cela et mettre en œuvre une véritable politique en faveur du fret ferroviaire et fluvial. Pour cela nous devons réaffirmer l'intérêt du triage de SOTTEVILLE aujourd'hui honteusement abandonné, avec des conséquences dramatiques en termes d'emplois dans notre agglomération. Actuellement sur ce site des centaines de locomotives sont à l'arrêt. Cela représente une incohérence totale avec les objectifs que nous avons de réduction des gaz à effet de serre produits par les camions. Il faut poursuivre cette lutte résolue contre la libéralisation du réseau ferroviaire et affirmer la priorité du service public dans le domaine des transports. Les collectivités doivent prendre un engagement fort dans un contexte où les résistances à la politique de démantèlement des fondements de notre pays s'organisent. Des résistances aussi bien citoyennes qu'institutionnelles. Dès maintenant il faut dire que l'actuelle réforme des collectivités locales entrave le développement des services et les investissements nécessaires et indispensables à la bonne mise en œuvre de cette ligne. Comment maintenir et développer les services publics locaux face à une politique qui pousse à tout rentabiliser ? Nous pouvons également soutenir la proposition de notre collègue Céline BRULIN, vice-présidente du Conseil régional, qui consiste à créer un nouveau syndicat des transports fédérant l'ensemble des autorités organisatrices des transports hauts normands afin de bien coordonner le développement ferroviaire sur notre territoire et mettre en place une véritable inter-modalité des transports. Cela passe évidemment par un renforcement du service public de la S.N.C.F.

Enfin, nous attendrons de l'Etat des éclaircissements concernant le financement de ce projet d'intérêt national. Nous ne devons pas tomber dans ces partenariats « public – privé » aux effets pervers qui montrent toute leur limite, notamment en matière de contrôle par les citoyens.

Mme le Maire : Merci. M. DUVAL.

M. Jack DUVAL : Merci. Nous nous réjouissons de l'ouverture de ce débat municipal, étape nous rapprochant d'une desserte enfin convenable de notre région. Notre demande est simple. Nous voulons des trains fiables, fréquents, rapides et confortables. Mais au-delà de ces fonctionnalités indispensables la ligne nouvelle devra avoir un impact social, économique et territorial durable, tant dans le cadre du Grand PARIS, dont il formera l'épine dorsale, que pour ROUEN à laquelle nous avons à cœur de donner toute sa place dans ce projet. Notre réflexion s'organise autour de certains grands thèmes pour lesquels nous proposons des orientations précises. Pour ce qui est de la vitesse, la ligne nouvelle sera un modèle particulier, intermédiaire de ligne à grande vitesse. En effet, les distances sont courtes, les motifs de déplacement sont essentiellement pendulaires et les villes traversées forment pratiquement une agglomération continue. Pour ces raisons, un T.G.V. au sens habituel du terme ne paraît pas adapté. Nous sommes partisans d'une ligne à grande vitesse se donnant comme impératif de placer ROUEN à moins de 45 minutes de PARIS et 30 minutes du HAVRE. Plusieurs choix de tracés sont proposés. Nous sommes attachés à ce qu'existe un arrêt à la Défense, gain de temps pour les rouennais y travaillant, mais surtout lien direct entre ROUEN et le siège social de grandes entreprises permettant d'espérer des relocalisations de services ou d'activités à ROUEN. Nous sommes également attachés à l'amélioration des accès aux aéroports. La solution du passage par un changement à la défense nous paraît la plus efficiente. En ce qui concerne les différents scénarii, nous privilégions donc le scénario A. En effet, c'est celui qui donne les meilleurs temps de parcours au départ de ROUEN et assure les meilleures correspondances avec CAEN. C'est aussi probablement le scénario qui a le moins d'impact sur l'environnement. Pour ce qui est de la gare, sa performance fonctionnelle impose de la positionner au cœur d'un important nœud multimodal. Nous soutenons donc fortement le projet de gare à Saint-Sever. L'ensemble des transports en commun de l'agglomération devra permettre de la relier avec les sites majeurs de celle-ci. Nous serons très attentifs à ce qu'une liaison directe et rapide soit mise en place avec l'actuelle gare rive droite et à ce que cette nouvelle gare soit l'occasion d'un accordement avec le C.H.U. au métro. L'implantation de la gare est un aussi un projet d'urbanisme nécessitant une vision large et lointaine. L'impact de la nouvelle gare doit être étudié dans un projet d'urbanisme nouveau pour toute la rive gauche jusqu'à la Seine. Il est indispensable d'avoir cette vision pour décider de l'aménagement des quais rive gauche par exemple.

Pour ce qui est de la pratique tarifaire, nous serons également très attentifs à ce que cette nouvelle ligne ait un fonctionnement type navette cadencée entre ROUEN et PARIS. Il ne peut être accepté que les trains soient accessibles que sur réservation. Par ailleurs nous voulons également que les tarifs pratiqués soient incitatifs. Le prix du billet doit être inférieur par exemple à celui estimé du passager d'une voiture voyageant à trois dans le véhicule. Il faudra probablement s'en remettre au contribuable, mais aussi diminuer les coûts de fonctionnement de l'entreprise de transport dans la mesure où ce projet doit être guidé par des considérations sociales et écologiques. Etant donné que c'est très urgent nous pensons qu'il ne faut renoncer à aucun modèle de financement, y compris le modèle partenariat public / privé. Je vous remercie.

Mme le Maire : Merci. M. DEME.

M. Aziz DEME : Merci. Je m'associe aussi avec tous les collègues qui ont remercié Mme la Maire pour avoir réuni ce Conseil. J'ai plusieurs interrogations. Il s'agit en effet d'un projet fédérateur indéniable pour les normands. Il nous oblige à nous retrouver autour d'une table et à réfléchir ensemble au devenir de notre territoire en surmontant les rivalités. Je pense que beaucoup de havrais ont compris qu'il était impossible d'écarter ROUEN de ce projet d'ouverture maritime du Grand PARIS. Mais comment allons-nous financer ? Les normands ont-ils vraiment besoin de la grande vitesse, ou plutôt de régularité ? La priorité doit-elle aller aux transports des voyageurs ou des marchandises ? Je rejoins les élus qui ont choisi le site de Saint-Sever situé à 300 mètres de la cathédrale à côté d'une zone vierge. Cela nous permettrait de bâtir un nouveau quartier et un centre d'affaires. Mais il s'agit aussi de l'option la plus chère. Qui va payer ? Il faut ensuite franchir la Seine au moyen d'un tunnel qui raccorderait MAROMME au nord ouest de ROUEN. Cet ouvrage est complexe. Il reste une question de fond : quelle est l'implication de l'Etat ?

Mme le Maire : Merci. M. CAMBERLIN.

M. Jean-Paul CAMBERLIN : Merci. Je m'exprime dans cette enceinte en tant que Conseiller municipal mais j'ai aussi pas mal d'autres casquettes associatives relatives à la mobilité alternative à la voiture particulière. Je suis en particulier secrétaire régional de la F.N.A.U.T., la fédération nationale des associations d'usagers des transports. Ce qui remonte de ces associations locales est que l'idée de grande vitesse n'est pas ce qu'elles veulent. Elles souhaitent d'abord la fiabilité, c'est-à-dire partir et arriver à l'heure, ou la fréquence. A quoi sert d'avoir un train plus rapide s'il faut attendre plus longtemps le train suivant ? Les autres besoins sont représentés par l'amplitude horaire, la finesse de desserte telle qu'elle se pratique dans les pays d'Europe du nord, et la coordination des horaires entre les T.E.R. et les transports en communs locaux. Il est remarquable que les trois F.N.A.U.T. concernées, Ile-de-France, Haute-Normandie et Basse-Normandie, se sont mis d'accord dans leur cahier d'acteurs sur un scénario D, c'est-à-dire la mise à niveau de l'existant.

Trois interrogations subsistent. Dans le dossier du maître d'ouvrage, les prévisions de trafic me questionnent. Ils parlent de 15 à 17 % d'augmentation de trafic à l'horizon 2025. Qui peut dire comment nous allons nous déplacer en 2025 ? Regardez les progrès technologiques réalisés depuis 15 ans. J'ai aussi posé une question à R.F.F. sur le matériel roulant. Enfin, concernant le financement, peut-être sera-t-il possible de trouver des investisseurs privés pour faire PARIS – La Défense, mais je doute qu'on en trouve pour faire BREAUVE – FECAMP. La S.N.C.F. a mis la réservation évoquée sous le manteau jusqu'aux prochaines élections présidentielles. Elle va ressortir. Voilà la position que je voulais représenter, celle des usagers que nous contactons au quotidien. Merci

Mme le Maire : Merci. M. GUYARD.

M. Jean-Michel GUYARD : Merci. Je serais bref car j'adhère à ce qui a été dit sur le caractère important voire vital pour notre région de ce projet. Cela fait longtemps qu'on en parle et il est intéressant de voir que des décisions fortes ont été prises pour avancer. Je voudrais simplement m'exprimer sur deux points. D'abord j'ai entendu un débat d'école sur la grande vitesse. Un train qui roule à 250 Km / heure, cela n'existe pas, alors pourquoi ne pas l'inventer ? Le progrès se fait ainsi. Nous avons un compromis à trouver entre les aspirations des usagers actuels, lassés par le mauvais fonctionnement et demandeurs de confort, et

l'attractivité de notre territoire en vue de son développement. Là, des chiffres parlent : 45 minutes pour ROUEN, 1 heure 15 pour LE HAVRE, nous ne l'obtiendrons que si on roule plus vite. De la même façon, j'ai regretté que ce document traite de manière trop allusive le lien avec le réseau à grande vitesse national et européen. En effet, 80 % des gens qui prennent le train à ROUEN ont pour destination Saint-Lazare et les activités autour, mais il y a aussi ceux qui vont plus loin, à FRANCFORT, LYON ou MARSEILLE, et qui mettent actuellement beaucoup de temps. J'aimerais insister pour voir si on pouvait mettre un peu plus l'accent sur ce lien avec le réseau européen. Merci.

Mme le Maire : Merci aux uns et aux autres pour la qualité du débat. Nous voyons combien l'enjeu est important. Tous ceux qui, depuis des années, souhaitaient qu'on entre enfin dans la phase de choix en matière ferroviaire sur notre territoire n'auraient pas compris que nous en restions à des analyses pas à la hauteur des perspectives. Cette expression la plus large possible est très importante en complément des cahiers d'acteurs.

J'aurais un deuxième élément qui ne semble pas faire long débat sur les enjeux prioritaires autour du Mantois et de la gare Saint-Sever. A l'évidence, ces éléments ne font pas débat. De plus, nous devons nous inscrire dans les perspectives de la croissance attendue et obligatoire d'utilisation du fer dans l'avenir, à la fois pour les marchandises et les voyageurs. Nous avons besoin encore de mieux préciser sur quelles modalités sont calculées ces croissances attendues. Evidemment nous n'allons pas faire de choix pour la situation actuelle, que l'on sait complètement saturée, mais s'inscrire dans des perspectives d'évolution de la demande.

Il est clair que nous ne sommes pas en train de construire une ligne à grande vitesse. Il existe une amélioration de la vitesse et de la fiabilité de l'ensemble des déplacements sur cette ligne sur l'axe Seine. Il ne faut plus qu'il y ait d'ambiguïté. Nous construisons une ligne adaptée à notre situation.

Je retiens que certains éléments doivent être mieux identifiés dans le cahier d'acteurs. Il s'agit de l'aspect tarification et du coût pour l'usager. Il s'agit d'un projet d'intérêt national dans lequel l'Etat doit s'engager. En même temps, j'ajoute que dans cette période il serait bien qu'il y ait de vrais choix effectués en matière de service public dont on a tous besoin. Les 2.000.000.000 € de l'I.S.F. pourraient être mis dans le service public, mais il s'agit là d'un autre débat. En tous les cas l'engagement de l'Etat doit figurer dans notre document afin de pouvoir avoir comme objectif écrit le coût qui ne peut pas être à la seule charge des utilisateurs du train. Les sujets du fret et de la gare de triage méritent aussi d'être dans ce document. Il y aura ensuite ces éventuels cahiers d'acteur que d'autres auront envie d'ajouter qui permettront à cette occasion de faire progresser la position prise par le maître d'ouvrage R.F.F. Ensuite, c'est R.F.F. qui aura l'ensemble de ces contributions à ces débats publics jusqu'au 3 février et qui devra se tourner vers l'Etat et les collectivités pour prendre des décisions portées dans le cadre de ce débat. Nous y contribuons par notre réflexion collective. Je vous remercie d'avoir pris ce temps d'apporter notre travail collectif à cet enjeu essentiel pour la ville de ROUEN et son avenir. Merci beaucoup.