

# Le journal du débat public

## PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE PARIS-NORMANDIE



### Un débat qui progresse et s'enrichit

**A**près les réunions organisées sur le territoire du projet de ligne nouvelle, de l'Île-de-France au Havre et à Cherbourg, nous abordons une seconde phase du débat avec les réunions thématiques. Elles permettront d'examiner de façon approfondie les questions qui ont été au cœur des premières discussions.

Le débat s'ouvre aussi sur de nouveaux sujets. RFF présente un nouveau scénario à l'ouest de Mantes qui vise à fusionner les fonctionnalités des scénarios A et B.

Par ailleurs, à la demande du groupe EELV, la Commission nationale du débat public a décidé d'une expertise complémentaire sur la modernisation des voies actuelles à l'ouest de Mantes. Les conclusions seront diffusées en janvier sur le site Internet puis présentées et discutées lors d'un atelier public.

Un autre atelier permettra d'apporter des réponses précises aux questions sur les trafics et la desserte, sur la ligne principale et sur les lignes secondaires, ainsi que leurs évolutions potentielles à l'horizon de la ligne nouvelle.

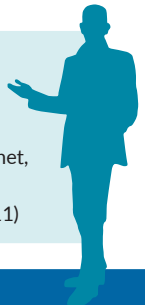
Ces différentes réunions et ateliers sont présentés dans ce journal ainsi que les éléments issus des premiers échanges de nature à éclairer leur déroulement. Le débat se poursuit aussi sur Internet : les réunions seront diffusées en direct et chacun pourra intervenir depuis son ordinateur. Les avis et contributions peuvent être déposés jusqu'à la clôture du débat, le 3 février prochain ; les cahiers d'acteurs doivent être proposés avant le 2 janvier.

**Olivier Guérin**

Président de la CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

#### Un débat qui mobilise

- Près de 4 000 participants aux 14 premières réunions
- Plus de 40 000 visites sur le site Internet, plus de 400 questions et avis
- 33 cahiers d'acteur (fin novembre 2011)



## Quel système ferroviaire pour quel territoire ?

Beaucoup se sont interrogés au cours des réunions locales sur l'impact de ce projet sur le territoire et sur la conception de l'aménagement du territoire qu'il supporte.



Au cours de cette réunion thématique, l'impact des lignes de TGV déjà exploitées sur les territoires desservis sera évoqué. Même si le projet en débat n'est pas celui d'une ligne à grande vitesse, ce retour d'expérience apportera une contribution utile aux réflexions. Quel impact sur la démographie et sur l'emploi ? Quelles évolutions de la desserte pour les grandes agglomérations et les villes moyennes ?

Ces enseignements permettront d'ouvrir le débat avec des spécialistes sur les effets potentiels d'une amélioration des liaisons ferroviaires entre l'Ile-de-France et les régions normandes. Conditions de vie au quotidien, attractivité des territoires, accès aux emplois, effets sur l'urbanisme et report modal seront en discussion. Quelles perspectives peuvent attendre les régions du réseau ferroviaire en projet ?

### Les premiers éclairages apportés par le débat

Le souhait d'une amélioration des relations entre la Normandie et l'ensemble du réseau ferroviaire français et européen a été fréquemment évoqué lors des réunions locales, de même qu'une liaison facilitée avec l'aéroport de Charles-de-Gaulle. RFF a indiqué que, si le projet ne prévoit pas de desservir directement l'aéroport et la gare TGV de Roissy, il permettrait néanmoins de s'y rendre facilement. Descendus en gare de la Défense, les passagers normands pourraient en effet utiliser le métro du Grand Paris express jusqu'à Roissy.

Le maître d'ouvrage a toutefois insisté sur le fait que certains trains circulant sur la LNPN pourraient desservir Roissy, ou se raccorder au réseau à grande vitesse français, mais avec un temps de trajet et une fréquence qui rendront cette option moins compétitive. Le projet de Rode Nord-Ouest pourrait à long terme permettre de diminuer ces temps de trajet mais la fréquence de desserte restera probablement modeste.

L'impact du projet en Ile-de-France a également été évoqué à plusieurs reprises. RFF a indiqué que la mise en service de la LNPN permettrait d'augmenter la fréquence des RER E sur la ligne actuelle. Certaines branches du RER A, notamment celle de Cergy, pourraient voir également leur desserte évoluer. Cependant, le maître d'ouvrage a rappelé que si le projet offrait des potentialités, c'est au Syndicat des transports d'Ile-de-France que reviendrait la responsabilité de déterminer les dessertes en temps utile.

Le projet de Gare Confluence permettrait quant à lui aux Franciliens d'utiliser les trains intersecteurs circulant entre la Normandie et le reste du réseau national.

## **Quels sont les besoins de mobilité pour le développement économique ?**

L'impact potentiel du projet de LNPN sur l'économie des territoires desservis a été évoqué à de nombreuses reprises lors des réunions locales.



© david.hughes - Fotolia.com

### **Les premiers éclairages apportés par le débat**

Le Commissaire général au développement de la vallée de la Seine a accepté de présenter les potentialités du projet de LNPN au regard de sa mission. Des acteurs économiques, de l'industrie, du secteur de la logistique, du tertiaire comme du tourisme, s'exprimeront sur leurs attentes et les améliorations qui leur paraissent indispensables : ponctualité, fréquence, rapidité.

Des recherches traitant des effets d'une desserte TGV sur l'économie locale seront également présentées. Quel impact sur la création et la relocalisation des entreprises ? Comment accompagner l'amélioration du système ferroviaire pour permettre le développement économique ?

Au cours des réunions locales, le maître d'ouvrage a rappelé que le développement économique induit par un projet d'infrastructure, dépend des décisions des entreprises et des mesures d'accompagnement des collectivités, et qu'il n'était donc pas de son ressort de le qualifier ou le quantifier.

*La date de la réalisation du projet est notamment conditionnée à l'obtention des financements ; elle n'est pas connue aujourd'hui. Techniquement les premières mises en service pourraient intervenir vers 2020.*



## **Ligne nouvelle : quels apports pour le fret ?**

La nécessité de développer le transport ferroviaire des marchandises depuis les ports normands apparaît comme un point de consensus.



### **Les premiers éclairages apportés par le débat**

Cette réunion thématique permettra de faire le point sur la situation actuelle et d'approfondir les problématiques du fret ferroviaire : les raisons qui freinent son développement en Normandie et dans l'hinterland, les attentes des opérateurs, les atouts et les limites du ferroviaire par rapport à la route et au fluvial, le trafic massifié ou de proximité. Que peut-on attendre de la LNPN ? Quelles sont les améliorations envisageables à court terme ?

Le débat ne se limitera pas aux aires d'influence des ports du Havre et de Rouen mais concernera l'ensemble des ports normands ainsi que les liaisons vers les régions éloignées.

Les différentes contributions recueillies lors des réunions locales montrent que le transport ferroviaire de marchandises est peu performant en Normandie. Selon RFF, la mise en service de la LNPN permettrait de décharger la ligne actuelle et donc d'y faire circuler dans de meilleures conditions les marchandises. Les trains de fret en provenance du Havre pourraient emprunter, quant à eux, la ligne Serqueux-Gisors dont la rénovation et l'électrification sont prévues dans les prochaines années.

La question de la mixité fret/voyageurs est revenue à plusieurs reprises dans ce débat. Le projet LNPN ne prévoit pas de mixité hormis au niveau du tunnel sous l'estuaire de la Seine prévu dans le scénario C. Le surcoût engendré sur cette section est estimé à 600 millions d'euros.

#### **\* Attention changement de lieu !**

Cette réunion initialement prévue au CHCI se déroulera aux Docks Café de 19h à 22h



## **Quel impact du projet sur l'agriculture et l'environnement ?**

Sujet sensible dans les projets d'infrastructures, les impacts sur les milieux naturels, agricoles et le cadre de vie font l'objet d'une réunion thématique.



### **Les premiers éclairages apportés par le débat**

RFF indiquera comment ces problématiques ont été prises en compte dans la définition des options de passage. Il exposera ses propositions pour la concertation post-débat, jusqu'à l'établissement du tracé définitif, si la décision de poursuivre le projet était prise à l'issue du débat public.

Les procédures suivies pour la gestion des emprises agricoles et les mesures compensatoires prévues pour limiter les impacts du projet seront présentées. Des représentants du monde agricole et d'associations environnementalistes interviendront.

Les réunions locales ont fait émerger une crainte quant à la consommation foncière du projet au niveau des terres agricoles et des espaces naturels. RFF a précisé que ce qui est actuellement soumis au débat n'est pas le tracé définitif du projet, mais trois options de passage. Si le projet se poursuit, une option sera retenue et affinée. Une bande de 500 mètres de largeur serait alors définie. L'enquête publique entraînerait ensuite la déclaration d'utilité publique permettant l'acquisition des terrains par RFF. Le projet occuperait in fine une bande d'une largeur comprise entre 80 et 100 mètres.

D'une façon globale, RFF indique que le projet de LNPN entraînerait la consommation d'environ 1 500 hectares. A ce sujet, la chambre d'agriculture de l'Eure précise dans son cahier d'acteurs que 700 hectares disparaissent chaque année dans ce département du fait d'aménagements divers.

## Quel financement pour le projet, quelle tarification pour les usagers ?

Au cours des réunions comme sur le site internet du débat, le coût et le financement du projet ont été très fréquemment mis en question.

Habituellement, les modalités de financement ne sont arrêtées qu'à un stade ultérieur. Cependant, la mise en place par les pouvoirs publics d'une mission sur le financement du projet indique la volonté des autorités de proposer rapidement des pistes de travail.

Le cadre général des financements de lignes nouvelles sera présenté : contrat de partenariat, maîtrise d'ouvrage directe, concession. Des indications plus précises devraient par ailleurs être apportées par RFF sur l'évaluation socio-économique du projet et sa rentabilité. La question de la tarification sera également examinée.

### Les premiers éclairages apportés par le débat

Le coût du projet est estimé entre 10,7 et 14,5 milliards d'euros en fonction du scénario. Réseau Ferré de France a indiqué lors des réunions locales que le montant de sa participation au financement du projet de LNPN n'est pas encore fixé. Sa contribution aux projets les plus récents a été comprise entre 15 et 30% de leur montant global. La règle est que RFF ne peut s'engager au-delà des perspectives de péage que lui verseront les opérateurs ferroviaires. La maîtrise d'ouvrage directe ou le partenariat public-privé sont des modalités envisageables pour le projet de LNPN.

Concernant l'évolution de la tarification, RFF indique qu'il est difficile de connaître aujourd'hui le prix des billets que les usagers de la LNPN seront amenés à payer. Tout comme pour la réservation, il dépendra en effet fortement des choix que feront les autorités organisatrices des transports. A titre informatif, le maître d'ouvrage a précisé que, sur la liaison à grande vitesse Paris-Reims, le prix du billet a été majoré de 17 centimes par minute gagnée à la mise en service de la ligne. Transposée à la ligne nouvelle Paris-Normandie, cette augmentation représenterait une hausse moyenne du prix des billets d'environ 20%.



Les trois scénarii soumis au débat par le maître d'ouvrage.

**Jeudi 5 janvier 2012 - Caen**  
Atelier : Trafic et desserte

**RÉUNION  
SUPPLÉMENTAIRE**

## ***LNPN, quelles perspectives d'évolution pour le trafic et la desserte ?***

Suite aux nombreuses questions que le public a posées lors des réunions locales et sur internet concernant les dessertes, la CPDP a décidé d'organiser un atelier public sur le sujet.

La commission a demandé à RFF de présenter de façon plus détaillée les trafics : nombre de voyageurs vers les différentes destinations et évolutions à l'horizon de la LNPN.

Cette réunion portera également sur la desserte des villes normandes, les interconnexions du réseau principal et des lignes secondaires, et les potentialités qu'offre le projet LNPN. Les travaux de rénovation ou d'aménagement sur les lignes actuelles prévus à plus ou moins long terme seront présentés, tout comme les caractéristiques du matériel roulant envisagé.



**Lundi 23 janvier 2012 - Rouen**  
Atelier : Expertise complémentaire

**RÉUNION  
SUPPLÉMENTAIRE**

## ***Quel est le potentiel de la modernisation du réseau existant ?***

A la demande du groupe Europe Ecologie-Les Verts, une expertise complémentaire, confiée au cabinet BG, a été décidée par la CNDP sur la modernisation de la ligne actuelle. Les conclusions seront connues en janvier.

Cette étude devrait permettre d'évaluer l'évolution de la fréquence des trains et les gains de temps que pourraient apporter des travaux de modernisation, leurs coûts et les délais de réalisation. Cette expertise ne porte pas sur la section de ligne nouvelle entre Paris et Mantes-la-Jolie ni sur le projet de nouvelle gare à Rouen rive gauche.



**Des informations concernant l'étude complémentaire seront mises en ligne sur le site internet du débat quelques jours avant la réunion. Vous pourrez les consulter avant d'en débattre.**

## Poursuivez le débat sur internet

A compter du 13 décembre, les réunions publiques seront toutes diffusées en direct sur le site internet [www.debatpublic-lnpn.org](http://www.debatpublic-lnpn.org). Vous pourrez intervenir pendant les réunions.

Après chacune de ces réunions, le débat se poursuit au sein des espaces de discussions, notamment après l'atelier du 23 janvier consacré à la présentation de l'expertise complémentaire.

Le système questions-réponses et les espaces de discussions seront fermés à la clôture du débat le 3 février 2012. Ils resteront consultables, ainsi que l'ensemble du site internet pendant 5 ans. Vous pourrez y télécharger le compte rendu et le bilan du débat qui seront publiés dans les deux mois suivants la fin du débat.

La date limite pour proposer un cahier d'acteurs est fixée au 2 janvier 2012. Mais les contributions écrites seront acceptées jusqu'à la fin du débat.



## Réunions thématiques et ateliers

19H00/22H00

Ces réunions doivent permettre un débat entre le public et des experts et acteurs du territoire autour des questions clés.

### Mardi 13 décembre / Caen

Centre de congrès - 13 av. Albert Sorel

- Aménagement du Territoire

EN DIRECT  
SUR INTERNET

### Jeudi 15 décembre / Rouen

Halle aux toiles - Place de la Basse Veille Tour

- Développement économique

EN DIRECT  
SUR INTERNET

### Jeudi 5 janvier 2012 / Caen

Centre de congrès - 13 av. Albert Sorel

- Trafic et desserte

EN DIRECT  
SUR INTERNET

### Mardi 10 janvier 2012 / Le Havre

Attention changement de lieu !

Docks Café - Quai de la Réunion

- Transport de marchandises

EN DIRECT  
SUR INTERNET

### Jeudi 12 janvier 2012 / Evreux

Le Cadran - Bd de Normandie

- Impacts sur l'agriculture et l'environnement

EN DIRECT  
SUR INTERNET

### Mardi 17 janvier 2012 / Paris 9<sup>ème</sup>

Cinéma Max Linder - 24 bd Poissonnière

Métro : Grands boulevards

- Financement et rentabilité du projet

EN DIRECT  
SUR INTERNET

### Lundi 23 janvier 2012 / Rouen

Halle aux toiles - Place de la Basse Vieille Tour

- Expertise complémentaire

EN DIRECT  
SUR INTERNET

## Réunion de clôture

19H00/22H00

La Commission présentera les premiers enseignements tirés du débat.

### Lundi 30 janvier 2012 / Caen

Centre de congrès - 13 av. Albert Sorel

EN DIRECT  
SUR INTERNET