

Le journal du débat public

PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE PARIS-NORMANDIE

Synthèse du compte-rendu

Un débat riche et animé

Le débat public sur le projet de ligne nouvelle Paris - Normandie s'est clos le 3 février 2012. Le compte-rendu et le bilan sont publiés.

Le débat a été riche et animé, il a permis à tous ceux qui le souhaitaient de s'exprimer. Les arguments ont été échangés librement dans le respect des opinions des uns et des autres. Il a porté sur l'opportunité du projet, sur ses objectifs et sur ses caractéristiques principales.

Tous les participants soulignent la pénibilité des conditions de transport en raison des dysfonctionnements actuels. Ils souhaitent par conséquent une amélioration et s'accordent sur la nécessité d'une ligne nouvelle entre Paris et Mantes et d'une nouvelle gare à Rouen. De telles infrastructures devraient permettre d'assurer la régularité du trafic et de renforcer les dessertes. L'opportunité de cette partie du projet n'est pas contestée.

En revanche, l'objectif de gain de temps a donné lieu à des controverses. Pour les uns c'est un facteur essentiel de développement économique et d'attractivité du territoire, pour d'autres c'est un investissement coûteux en faveur d'un nombre restreint d'usagers.

En ce qui concerne les caractéristiques, le débat n'a pas permis de mettre en évidence une préférence nette pour l'un des quatre scénarios proposés. L'expertise complémentaire, décidée par la CNDP, a donné un éclairage à la fois sur le poten-

tiel et sur les limites d'une approche centrée sur une modernisation des lignes actuelles. Les questions de fret, de financement et de tarification ont été largement discutées.

A ce stade des études et du projet, RFF n'a pas toujours été en mesure d'apporter des réponses précises à certaines questions. Si le projet se poursuit, il lui appartiendra de les compléter.

Dans les trois mois suivant la publication du compte-rendu et du bilan, RFF fera connaître sa décision : poursuite ou non du projet et, dans le premier cas, selon quelles caractéristiques.

Olivier Guérin

Président de la CPDP Ligne nouvelle Paris - Normandie

Les chiffres du débat

- 6 600 participants aux 25 réunions publiques au cours desquelles sont intervenues 800 personnes
- 5 200 connexions aux 10 réunions retransmises en direct sur Internet
- 68 000 visites du site Internet
- Près de 600 questions
- Plus de 700 avis et commentaires
- 101 cahiers d'acteurs



Les objectifs : accords et désaccords



Accroissement des capacités du système ferroviaire, diminution des temps de parcours, maillage du territoire, amélioration de la circulation du fret, les objectifs du projet ont été largement débattus

Les gains de capacité, une priorité partagée

De Paris à Mantes, la nécessité d'une nouvelle ligne

Actuellement, plusieurs types de trains, omnibus et directs, circulent sur la ligne entre Paris et Mantes, ce qui nuit à la fiabilité des circulations : le moindre incident entraîne des répercussions en cascade. La ligne est exploitée de façon intensive, mais sa capacité est limitée. Le nombre de trains ne peut être augmenté et de nombreux usagers voyagent dans des conditions inconfortables.

RFF a mis en œuvre des travaux de modernisation du réseau ; le prolongement du RER E à l'Ouest permettra de libérer des quais en gare de Saint-Lazare. Mais une ligne nouvelle est jugée indispensable pour résoudre durablement le manque de capacité des lignes et assurer la robustesse du trafic des trains franciliens comme normands. Cet objectif recueille un large accord

de ceux qui ont participé au débat. Le caractère prioritaire de cet investissement est souvent souligné.

A Rouen une nouvelle gare pour plus de trains

Le nœud ferroviaire de Rouen est en voie de saturation aux heures de pointe. Ce problème de capacité est d'autant plus préoccupant que le nombre de trains devrait plus que doubler à terme. Pour RFF il est nécessaire de créer une gare nouvelle, bien connectée aux transports locaux et urbains.

Le site de Saint-Sever, en rive gauche, autour duquel pourrait se développer un nouveau quartier d'affaires, a été généralement approuvé.

Les gains de temps, sujet de désaccord

Un objectif soutenu par la majorité des élus et par les acteurs économiques

Les gains de temps de parcours, entre Paris, Rouen et Le Havre, Caen et Cherbourg, et aussi entre les villes normandes, sont un élément fondateur de la LNPN, qui s'inscrit dans l'ambition d'un « Axe Seine » faisant du littoral normand la façade maritime du Grand Paris. Relier Paris au Havre et à Caen en 1h15 est un objectif emblématique du projet.

Réduire les temps de parcours est considéré par la plupart des acteurs institutionnels et économiques comme une condition du développement économique de la Normandie. Une meilleure attractivité pour les centres de décision et les emplois qualifiés, la pérennisation et l'expansion de filières industrielles, du secteur tertiaire comme du tourisme, le renforcement des échanges entre les pôles d'activité normands ainsi que l'amélioration des conditions de transport des salariés, sont autant de bénéfices attendus des gains de temps.

Ceux-ci sont également présentés comme un enjeu d'aménagement du territoire. Ils permettraient une meilleure complémentarité entre la Normandie et l'Île-de-France. Chaque région trouverait ainsi un bénéfice à voir des activités, actuellement concentrées en Île-de-France, s'inscrire sur une base géographique plus étendue.

Enfin les gains de temps sont jugés indispensables pour générer du report modal. Le train ne sera concurrentiel que s'il est nettement plus rapide que la voiture.

Pour d'autres participants, gagner du temps n'est pas prioritaire

S'inscrivant dans le champ de l'écologie politique ou associative, d'autres participants estiment que le gain de temps relève d'un modèle de développement contestable. Ils critiquent une vision de l'aménagement du territoire et du développement économique basée sur l'intensification des flux de voyageurs et de marchandises. Cette vision ne leur semble pas soutenable au regard de la crise énergétique et parce qu'elle conduirait à une hypertrophie des métropoles au détriment des autres territoires.

Pour des usagers quotidiens du train, la demande n'est pas en premier lieu la diminution du temps de transport, mais la fréquence et la fiabilité des liaisons. D'autant que le gain de temps ayant un coût élevé, il se traduirait probablement par une augmentation des tarifs et profiterait en définitive non à la majorité des usagers mais à une minorité : cadres et hommes d'affaires.



Maillage territorial et fret, des objectifs partagés mais des divergences sur la réponse apportée par la LNPN

Mailler le territoire, un objectif partagé mais des variations sur les solutions

La LNPN est un projet d'organisation globale du réseau ; elle doit permettre de renforcer les relations entre les villes normandes, d'améliorer la desserte fine des territoires, en permettant la construction d'un réseau cadencé, structuré autour de nœuds de correspondance performants.

Cet objectif est approuvé, mais certains craignent que l'investissement requis pour ce projet ne monopolise les financements publics au détriment des réseaux secondaires actuels, alors que les usagers de ces réseaux souhaitent leur modernisation.

RELIER LA NORMANDIE À ROISSY ET AU RÉSEAU À GRANDE VITESSE

La connexion de la LNPN au réseau à grande vitesse, avec une liaison directe vers la gare TGV de Roissy et l'aéroport, est demandée avec insistance. Cette connexion nécessite la réalisation d'une rocade Nord-Ouest, qui n'entre pas dans le périmètre du projet. RFF indique qu'à La Défense une correspondance avec le métro du Grand Paris Express permettra de rejoindre rapidement Roissy.

Le fret ferroviaire, un enjeu d'importance

Beaucoup insistent sur la nécessité d'augmenter la part du fret ferroviaire dans un but de report modal aussi bien que de développement économique de l'Axe Seine, en lien avec les ports. La LNPN permettrait de libérer des sillons sur la ligne classique au profit du fret. Les acteurs du fret s'accordent à considérer le projet comme nécessaire, mais non suffisant. Des solutions complémentaires immédiates sont ainsi appelées, comme l'amélioration de l'accès à l'Île-de-France ou son contournement, la simplification des procédures et une meilleure coordination des acteurs.

D'autres participants estiment que la survie de l'activité de fret passe par la résolution urgente de ses problèmes actuels, à commencer par l'adoption d'une politique ferroviaire adaptée, et considèrent que la LNPN ne constitue pas une réponse adéquate aux difficultés présentes.

RFF fait valoir qu'un engagement national pour le fret a été signé et que la modernisation de la ligne Serqueux - Gisors, alternative à la ligne Le Havre - Paris par Rouen, a été décidée.

En Île-de-France

Les scénarios entre Paris et Mantes ont été peu discutés. Mais la section francilienne du projet a tout de même suscité des prises de position, à propos des gares et du contournement de Mantes notamment.

Les scénarios en Île-de-France peu évoqués

Peu de participants se sont prononcés sur les quatre scénarios de passage en Île-de-France. Des internautes privilégient le tracé « Mantes-direct », par contre il est rejeté par les acteurs du secteur de Confluence. Le scénario « Confluence-Chanteloup » a parfois été jugé favorablement car il est moins cher, mais il suscite des oppositions locales.

Contourner Mantes, un enjeu largement soutenu mais qui engendre des craintes

Présenté comme une nécessité technique par RFF, le contournement de Mantes est soutenu par un grand nombre de participants. Il permettrait en effet aux trains directs Paris - Normandie d'éviter le goulot d'étranglement de Mantes-la-Jolie.

Toutefois il s'inscrirait dans un territoire agricole encore préservé. Des agriculteurs, mais aussi des collectivités et des élus, s'opposent à ce contournement qu'ils jugent trop consommateur d'espaces ; ils demandent l'étude de tracés alternatifs, souterrains ou jumelés avec des infrastructures existantes.

De nombreux échanges sur les gares

A quelques exceptions près, les participants privilégient le maintien d'un terminus à **Paris Saint-Lazare**. Cependant, l'arrivée de trains longs (des rames de 400 mètres sont envisagées) nécessiterait des travaux lourds et complexes, notamment pour allonger les quais.

L'opportunité d'une nouvelle gare à **La Défense** n'a guère été contestée ; le site de Nanterre/La Folie est privilégié. La plupart des participants préfèrent une desserte en ligne, avec un arrêt à La Défense puis à Saint-Lazare, à une desserte en fourche, avec un terminus à La Défense pour certains trains, à Saint-Lazare pour les autres. Les correspondances avec les RER E et A ainsi qu'avec le réseau du Grand Paris Express sont considérées comme des fonctionnalités essentielles ; il est demandé qu'elles soient réalisées avec soin pour faciliter la circulation des usagers.

Enfin, la création d'une gare à la **Confluence Seine-Oise** est réclamée par les acteurs du territoire qui souhaiteraient créer un hub ferroviaire. L'intérêt de cette gare, où, selon RFF, s'arrêteraient seulement les trains intersecteurs vers les LGV, est cependant discuté. Les deux sites proposés, Achères-ville et Achères Grand-Cormier, ont chacun leurs partisans ; certains demandent des études complémentaires.

En Normandie des scénarios discutés

Les scénarios en Normandie sont controversés, chacun trouvant ses partisans. L'expertise complémentaire a apporté un éclairage sur le potentiel et les limites d'une modernisation des voies existantes.

Chacun des trois scénarios de base trouve ses partisans

RFF a d'abord soumis au débat trois scénarios, se différenciant essentiellement par la localisation de la bifurcation (le « Y ») entre les branches haut-normande et bas-normande.

Le **A**, avec une nouvelle gare à Louviers/Val-de-Reuil, recueille une large adhésion : il permet des temps de parcours performants, notamment entre Caen et Rouen. Mais il laisse à l'écart Évreux, les acteurs de l'Eure y sont donc défavorables.

Le **B** est privilégié par ces derniers, bien qu'il prévoie une nouvelle gare éloignée du centre ville. Certains de ses partisans souhaiteraient à partir d'Évreux une bifurcation permettant des liaisons fret vers Orléans et la Beauce afin de conforter le port de Rouen, premier port céréalier d'Europe. Mais un grand nombre de participants relèvent l'inconvénient de mettre plus d'une heure pour relier Caen à Rouen, avec des correspondances mal assurées.

Le **C** enfin recueille des avis très contrastés. Il est soutenu par certains car il offre des relations rapides entre Caen, Le Havre et Rouen, participant au développement d'une grande métropole régionale. Il permet aussi le passage du fret du Havre vers l'Ouest sans passer par Paris. Mais il est écarté par beaucoup parce qu'il a un coût nettement supérieur et que ses impacts environnementaux sont élevés.

Le scénario AB, un essai de synthèse

Présenté en cours de débat, le scénario « AB » est un compromis entre le A et le B : il intègre Évreux et offre un temps de parcours inférieur à une heure pour Caen - Rouen. Il est considéré avec intérêt mais la localisation des gares, notamment celle desservant Louviers/Val-de-Reuil, loin des centres-villes, soulève des oppositions. Ses impacts environnementaux sont aussi discutés.

DES QUESTIONS SUR LE MATÉRIEL ROULANT

Des questions ont été posées sur le matériel roulant : les trains circuleraient à 250 km/h sur la ligne nouvelle or aucun matériel n'existe actuellement en France pour cette vitesse. RFF propose d'adapter des trains circulant à une vitesse inférieure.

Un expert a fait valoir à l'inverse que, pour limiter les coûts de développement et de maintenance, il était préférable d'utiliser un matériel de série, tels les actuels trains à grande vitesse qui seraient limités à 250 km/h.



L'expertise complémentaire, une modernisation de l'existant

A la demande d'Europe Écologie Les Verts, la CNDP a fait procéder à une expertise complémentaire destinée à estimer les coûts et les résultats d'une modernisation du réseau existant en Normandie.

Sensiblement moins coûteux que la LNPN, avec le même schéma de desserte mais avec des temps de parcours moins performants, notamment entre les villes normandes, ce scénario a trouvé des partisans mais beaucoup le rejettent car selon eux il ne répond ni aux objectifs fixés initialement ni au développement, à long terme, du ferroviaire.

DES PRÉOCCUPATIONS SUR LES IMPACTS AGRICOLES ET ENVIRONNEMENTAUX

Les impacts fonciers du projet, en moyenne un prélèvement de 8 hectares par kilomètre de ligne nouvelle, sont un sujet d'inquiétudes. Les chambres régionale et départementales d'agriculture de Normandie sont favorables à la LNPN car elle permet le développement économique de la région. D'autres acteurs agricoles, notamment en Île-de-France, expriment par contre leur opposition. Tous sont attentifs aux compensations agricoles, à l'urbanisation qui pourrait résulter de la LNPN, et demandent une gestion économe et anticipatoire du foncier.

Certains s'inquiètent aussi des impacts du projet sur l'environnement, et particulièrement sur le patrimoine et la biodiversité, ainsi que des nuisances sonores. Des oppositions locales se sont exprimées avec force notamment dans les vallées de l'Iton et de la Paquine, comme sur les plateaux du Neubourg et du Mantois.

Le financement et la tarification, encore des questions

RFF, l'Etat et les collectivités territoriales, au premier rang desquelles les régions, seraient appelés à contribuer au financement de la LNPN, de 10 à 14 milliards d'euros, auquel il faut ajouter environ un milliard pour le matériel roulant.

Peu d'indications ont été données sur les **modalités de financement**, la part de RFF restant inconnue. Celui-ci explique qu'à ce stade les questions financières peuvent rarement être approfondies. Mais ce manque de précision entraîne une incertitude sur la capacité des pouvoirs publics à financer ce projet dans un contexte de crise financière, d'autant plus que le **bilan socio-économique**, encore incomplet, est juste à l'équilibre.

De même, la **tarification** qui serait applicable sur la nouvelle ligne reste inconnue alors que pour certains, qui redoutent une forte augmentation du prix du billet, c'est un élément du choix, pour ou contre le projet. RFF rappelle que le prix ne dépend pas de lui mais du futur exploitant et des autorités organisatrices de transports.

La discussion a aussi porté sur le **phasage** : phasage des travaux, Paris - Mantes et la gare de Rouen sont généralement considérés comme prioritaires, mais aussi phasage du financement. La majorité des élus et des acteurs économiques estime que c'est un projet global, un système cohérent, qui doit faire l'objet d'un plan de financement pour sa totalité.

LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ, DE FORTES OPPOSITIONS

Pour certains c'est un moyen de financement pertinent car le privé peut être plus efficace et moins cher que la maîtrise d'ouvrage publique. Cette analyse a été contestée et de nombreux intervenants s'opposent vivement à ce mode de financement qui, selon eux, serait surtout rentable pour le privé.

Après le débat

Si RFF poursuit le projet, il mettra en place une concertation, avec un garant désigné par la CNDP. Les modalités de concertation proposées par RFF n'ont pas soulevé d'objections.

