

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

Réunion d'ouverture

Rouen, le 3 octobre 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, magistrat honoraire à la Cour de Cassation, membre de la CNDP
- Dominique SIMON, consultante
- Jean-Philippe BLOCH, administrateur général des affaires maritimes
- Pierre-Gérard MERLETTE, administrateur civil
- Marie-Françoise CORNIETI, avocate honoraire

Maîtrise d'ouvrage

- Jean-Damien PONCET, chef de la mission LNPN - RFF
- Philippe ADAM, adjoint au chef de la mission LNPN - RFF

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, merci d'être venus aussi nombreux à cette réunion d'ouverture du débat public sur la ligne nouvelle Paris-Normandie. Ce débat, qui commence aujourd'hui, se terminera le 3 février 2012, après 23 réunions publiques, en tout.

Je vais d'abord présenter le cap du débat public.

M. du MESNIL, Président de Réseau Ferré de France (RFF), et les responsables du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie de RFF, présenteront ce projet.

Ensuite, nous prendrons les questions dans la salle.

M. de TRÉGLODÉ, du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, interviendra au cours de la réunion pour nous donner des informations sur l'organisation du transport ferroviaire.

Je remercie aussi M. NI qui est, à la SNCF, Directeur aux Affaires Territoriales de Paris Saint-Lazare et de Haute et Basse Normandie, et qui interviendra éventuellement sur les questions concernant la SNCF.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Rapidement, deux textes cadres :

- Un texte international : la Convention d'Aarhus au Danemark ;
- Des textes français : la Charte Constitutionnelle de l'Environnement, et plus précisément, concernant les textes qui nous régissent, le Code de l'Environnement qui prévoit la participation des citoyens au débat, au projet, à l'information et à la consultation sur les grands projets d'équipement, comme ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Le débat public se déroule en amont de la décision, c'est-à-dire qu'aujourd'hui un projet est présenté par RFF, sur lequel ce débat est ouvert, mais aucune décision définitive n'a encore été prise par RFF sur la réalisation de ce projet et sur les caractéristiques éventuelles selon lesquelles ce projet serait réalisé.

La décision de RFF interviendra après le débat public, le délai maximum étant fin juin. Le débat est préparé et animé sous l'autorité de la Commission Nationale du Débat Public, par une Commission Particulière. Cette Commission est indépendante du maître d'ouvrage, nous n'avons pas de rapport hiérarchique avec le maître d'ouvrage et les principaux acteurs du projet.

La Commission est neutre – j'insiste sur ce point - ; elle ne prend à aucun moment parti sur le projet, ni au cours du débat, ni en conclusion du débat.

Le compte rendu qu'elle fera du débat sera un compte rendu des interventions qui auront lieu au cours de celui-ci, mais elle ne donnera pas d'avis elle-même sur la suite à donner au projet.

A l'issue du débat, la Commission Particulière rédigera un compte rendu, dans les deux mois de la fin du débat, et le Président de la Commission Nationale dressera le bilan de ce débat public.

Notre Commission – j'en suis le président – est composée de :

- Dominique SIMON
- Jean-Philippe BLOCH
- Pierre-Gérard MERLETTE
- Marie-Françoise CORNIETI.

Ils sont membres de cette Commission. Nous avons été désignés par la Commission Nationale le 6 avril dernier. Une équipe technique, partagée entre Rouen et Paris, travaille aussi avec nous.

► Notre rôle :

La Commission Particulière permet au public de s'informer d'abord sur ce projet, d'avoir une information complète, donnée notamment par le Dossier du maître d'ouvrage présenté par RFF, mais qui peut aussi donner lieu à des précisions complémentaires sur des questions posées et des réponses apportées par RFF.

La Commission permet aux uns et aux autres d'exprimer des observations, des critiques et des suggestions, sur ce projet.

► Trois principes d'organisation du débat public :

- la transparence : toute l'information est mise à la disposition du public ;
- l'équivalence ; je me permets d'insister particulièrement sur ce principe qui fait qu'au cours du débat public, chaque parole a le même poids, qu'elle soit d'un responsable, d'un élu ou d'un simple particulier ; l'un et l'autre sont entendus dans les mêmes conditions – je le préciserai tout à l'heure en rappelant à chacun de ne pas dépasser un temps d'intervention de 3 minutes et je vous remercie par avance de respecter cette règle ;
- l'argumentation, c'est-à-dire que le débat public n'est pas un sondage, mais des positions argumentées qui sont échangées entre les uns et les autres, et au vu de cette argumentation la décision sera prise.

La décision sera prise par RFF qui est maître d'ouvrage de ce projet, qui a rédigé un Dossier de présentation, à votre disposition à l'entrée de cette salle et consultable aussi sur Internet, ou demandé à notre secrétariat.

RFF présentera son projet, répondra aux questions dans les réunions publiques, mais aussi à celles posées notamment par Internet, par courrier.

Enfin, RFF prendra une décision quant au principe et aux conditions de poursuite du projet à l'issue du débat public.

Ce débat, qui se déroule donc jusqu'au 3 février 2012, porte sur l'opportunité du projet : faut-il ou non réaliser ce projet ? Eventuellement, faut-il le réaliser complètement ou partiellement ? Ce sont les questions qui sont ouvertes au débat. Ces termes que j'emploie ici, « l'opportunité du projet », sont ceux employés par le Code de l'Environnement.

Le Code de l'Environnement indique que le débat porte d'abord sur l'opportunité. Il porte aussi sur les objectifs, nous en avons décliné quelques uns, mais les objectifs sont ceux qui sont précisés, demandés, par les uns et les autres : on peut parler de ponctualité, de fréquence, de gain de temps, des problèmes de transport de marchandises, des liaisons nouvelles locales ou nationales. Qu'attend-on de ce projet ?

Enfin, les grandes caractéristiques du projet sont également mises au débat, notamment les tracés, qui seront présentés par RFF.

Au cours du débat, chacun peut s'informer, poser des questions, donner son avis, lors des réunions publiques comme ici, sur le site Internet (je me permets d'insister sur ce point) ; cette réunion est d'ailleurs retransmise en direct sur Internet et les internautes peuvent

intervenir en posant des questions au cours de cette réunion. Le site est un site de débat, qui prolonge les débats qui interviennent dans des réunions publiques. Chacun peut également intervenir au moyen de contributions écrites, qui sont diffusées notamment sur le site Internet.

- Les réunions publiques - 23 réunions, que nous commençons aujourd'hui :
 - 16 réunions locales qui couvrent à peu près l'ensemble du territoire ;
 - des réunions thématiques sur l'aménagement du territoire, le développement économique, le transport de marchandises, les impacts sur l'agriculture et sur l'environnement, les problèmes de financement ;
 - des réunions thématiques qui seront sur un mode un peu différent, introduites par des spécialistes et qui donneront lieu à un échange ;
 - Enfin, une réunion de clôture à Caen, le 30 janvier 2012.

Je me permets d'insister à nouveau sur le site Internet, qui est :

- un lieu d'information, notamment avec un système de questions/réponses, et la Commission veillera à ce que les réponses soient apportées rapidement, RFF en a pris l'engagement ;
- un espace de discussion, à la fois en prolongation de ces réunions publiques et sur les contributions que peuvent apporter les uns et les autres ;
- une diffusion en direct de certaines réunions, comme celle de ce soir.

Chacun peut apporter des avis, des contributions, soit déposés directement sur le site Internet, soit envoyés à la CPDP.

Les personnes morales peuvent aussi proposer des cahiers d'acteurs. Nous avons vu dans certains débats que le nombre de cahiers d'acteurs n'apportait pas un enrichissement au débat ; nous souhaitons que les acteurs qui partagent les mêmes objectifs se regroupent pour présenter ensemble les mêmes observations.

D'autre part, nous demandons que les cahiers soient centrés sur le projet lui-même, et pas de façon accessoire, donc ceux qui n'apporteraient pas un enrichissement suffisant au débat lui-même seraient diffusés comme contributions mais ne seraient pas nécessairement imprimés comme cahiers d'acteurs.

Je rappelle que tous ces avis et toutes ces contributions seront diffusés sur le site Internet.

Les cahiers d'acteurs seront imprimés et disponibles lors des réunions.

Voilà une présentation rapide de la procédure de débat public. Je cède tout de suite la parole à M. Hubert du MESNIL, Président de Réseau Ferré de France.

Hubert DU MESNIL, Président de RFF : Merci, Monsieur le Président. Je voudrais d'abord saluer toutes les personnalités présentes pour ce lancement du débat, saluer les

Membres de la Commission Particulière, ainsi que toutes celles et tous ceux qui ont voulu, sans attendre davantage, montrer par leur présence leur intérêt pour ce projet qui va nous réunir pendant un certain nombre de séances, maintenant que ce débat est enfin commencé.

Le Président de la Commission Particulière m'a demandé de vous dire quelques mots à cette occasion, pour vous dire essentiellement dans quel état d'esprit, nous, les équipes de RFF, abordons ce débat.

C'est la douzième fois que nous nous lançons dans l'aventure du débat public, depuis que la loi a institué ce débat public à la française, c'est-à-dire disposant de règles qui permettent à un maître d'ouvrage d'aller à la rencontre du public, dans des conditions définies par une Commission Nationale et sous l'autorité d'une Commission Particulière. Cela fait douze fois qu'après avoir imaginé un projet, nous nous demandons ce qui se passera, comment nous serons accueillis, comment les séances se dérouleront et dans quel état nous serons à l'issue de ce débat.

Je peux vous dire que ces douze expériences ont été à chaque fois une nouvelle aventure, car il n'y a pas deux projets qui se ressemblent, il n'y a pas deux débats qui se ressemblent. Evidemment, je ne sais pas comment celui-ci se déroulera, et encore moins quelles conclusions en seront tirées, mais nous l'abordons avec le sentiment et la conviction qu'à l'occasion de ce débat et à travers ce débat, notre compréhension des sujets ferroviaires en Normandie va progresser.

Le moins que l'on puisse dire est qu'il y a une attente forte dans ces régions vis-à-vis des questions ferroviaires, peut-être parce que plus que d'autres, ces régions n'ont pas trouvé, en tout cas ces dernières années, de progrès, de réponses, d'adaptation de leur service ferroviaire par rapport à leurs attentes. Je pense que tout le monde a encore à l'esprit des projets qui ont déçu, des projets qui ne se sont pas faits.

Vous savez sans doute que dans le schéma national des lignes à grande vitesse, il y avait une liaison Normandie, et elle n'a pas été faite. Certains abordent peut-être ce débat en se demandant si une nouvelle fois, on va nous parler d'un projet, si c'est le même, si l'on a ressorti des tiroirs le projet que nous avons imaginé il y a quelques années. Eh bien non ; je voudrais vraiment vous dire que nous abordons ce débat avec un autre projet.

Il s'agit d'une ligne nouvelle, que nous avons imaginée au service du renouveau du transport ferroviaire dans ces régions normandes et pour l'Ile-de-France. Il s'agit pour nous d'un grand projet ferroviaire, certes dans lequel il y a la nouveauté d'une ligne à construire, mais il y a aussi tout un réseau, en particulier un réseau existant, qu'il s'agit de développer dans son ensemble.

Nous avons donc travaillé sur un projet qui doit trouver sa place dans un réseau existant, aussi bien au service des voyageurs qu'au service du fret. C'est la première nouveauté par rapport à une conception ancienne de l'ancien projet à grande vitesse.

La deuxième différence est que ce projet a été imaginé par des experts, dans un bureau d'études ; il a cheminé depuis un certain nombre de mois dans ce que l'on peut appeler une dynamique partenariale, c'est-à-dire que la rencontre que nous avons eue avec de nombreux

élus et responsables d'un grand nombre de territoires, nous a permis d'imaginer des éléments de réponse, des éléments de solution.

Je voudrais souligner en particulier l'importance pour nous de ce Comité de pilotage, où notamment un certain nombre de grands élus et de préfets ont manifesté une assiduité et un engagement qui nous ont, si je puis dire, « obligés », dans le sens où à cette occasion nous avons perçu leurs attentes – je pourrais même dire « leurs impatiences – sur le fait qu'enfin on présente pour ces régions un vrai projet ferroviaire.

Deux enjeux ont été soulignés particulièrement pendant cette phase de préparation. Il s'agit évidemment – j'allais dire « d'abord » – d'améliorer la qualité des services ferroviaires. La qualité, c'est certes la vitesse, mais nous avons largement mis en avant (nous y reviendrons dans le débat) les questions de régularité, de confort, de fréquence de desserte.

Il s'agit de le faire entre les différentes régions concernées, à la fois dans une échelle interrégionale (de région à région), mais aussi à l'intérieur même de chacune de ces régions, et en particulier vis-à-vis de l'Ile-de-France. Ce n'est pas facile parce que la Région Ile-de-France peut être largement préoccupée par ses propres problèmes ; or, depuis le début, nous avons essayé de créer un lien de projet entre les attentes de l'Ile-de-France et les deux Normandie.

Lorsque nous avons vécu le débat public sur le projet du RER E en Ile-de-France (le prolongement du RER Éole à l'ouest), nous avons vu déjà quelles étaient les attentes de l'Ile-de-France concernant notre projet normand, parce que nous avons apporté des propositions sur le projet de RER E à l'ouest, mais la complémentarité entre ce projet et la ligne nouvelle normande est une évidence. Elle est apparue ainsi en tout cas déjà dans le débat public sur Éole : comme une évidence, répondant largement aux attentes de l'Ile-de-France.

Nous avons donc déjà posé quelques jalons sur cette complémentarité à bâtir, à soigner, à entretenir, entre la desserte des deux régions normandes et l'Ile-de-France.

Le deuxième enjeu sur lequel nous nous sommes engagés, en complément du renouveau du transport ferroviaire dans ces régions et de l'amélioration des qualités de service, est bien sûr de nous inscrire résolument dans une ambition de développement territorial.

Il ne s'agit pas de faire du transport pour faire du transport (ou de faire du train pour faire du train), il s'agit de faire en sorte que ces services se mettent en ligne avec un projet territorial. De ce point de vue, il est vrai que les réflexions et les impulsions qui ont été données à l'occasion du Grand Paris ont ouvert une voie, si je puis dire, notamment sur l'axe Seine, dont est maintenant particulièrement porteur le Commissaire Général pour le Développement de la Seine, mais cela nous a sans doute obligés, les uns et les autres, à élargir un peu notre champ de vision.

Donc, maintenant nous nous inscrivons sur ce deuxième enjeu, résolument au service de ces territoires haut-normand, bas-normand et francilien, en essayant de faire en sorte que chacun d'entre eux tire le meilleur parti de ce projet de transport, et que l'on en fasse un vrai projet de développement.

En travaillant sur ce projet ces derniers mois, nous avons ouvert des pistes.

Comme je le disais, les rencontres nombreuses avec les élus des territoires nous ont permis d'abord de mieux comprendre ce que ces territoires pouvaient attendre du service ferroviaire, et de commencer à élaborer des éléments de solutions.

Mais, nous ne venons pas avec la solution. Nous avons ouvert des pistes, nous avons accumulé un certain nombre de compréhensions, et c'est ce que nous voulons soumettre au débat. Donc, n'attendez pas de nous que nous disions que nous vous apportons « la solution ».

Nous vous apportons le résultat de nos travaux, de nos réflexions, de nos études, tels que nous les avons cimentés, ciselés, à travers tout un parcours de rencontres avec un certain nombre d'élus. C'est ce que nous livrons au débat à partir d'aujourd'hui ; c'est ce sur quoi nous souhaiterions que l'ensemble du public s'exprime, débattenne, et si possible nous permette d'y voir plus clair.

L'ensemble des réunions publiques qui vont se dérouler nous permettra étape par étape de sentir la sensibilité de chacun de ces territoires et, progressivement, d'emmagasiner dans notre compréhension ce que nous pouvons faire de mieux et de plus utile pour l'ensemble de ce territoire.

Voilà l'état d'esprit dans lequel nous abordons ce débat. Bien entendu, en abordant ce débat pour préparer l'avenir, nous n'oublions pas du tout les engagements que nous devons tenir sur l'amélioration du réseau existant, à court terme.

Donc, si dans le débat pouvait se poser la question d'un choix de priorités entre préparer l'avenir ou s'engager sur le présent, n'attendez pas de nous que nous nous livrions à ce choix, car dans notre esprit ce choix n'est pas possible.

Nous avons résolument à poursuivre les investissements en cours pour l'amélioration du réseau existant, et au même moment à poursuivre le débat sur la préparation de l'avenir, car notre conviction est que même si nous menons à bien le plus vite possible les difficiles projets d'amélioration du réseau existant, cela ne suffira pas pour permettre à ces régions de disposer dans l'avenir des infrastructures nécessaires.

Donc, nous n'avons pas de mal à porter les efforts de court terme sur le réseau existant et à venir devant vous pour soumettre au débat la préparation de l'avenir et l'aménagement de notre projet.

Voilà ce que je voulais vous dire. Notre équipe a beaucoup travaillé, ses membres sont ici à pied d'œuvre, peut-être un peu émus de ce qui les attendra.

Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM sont là ; ils ont travaillé sous l'autorité de notre Directeur du Développement, François Teinturier. Ils ont beaucoup travaillé parce que les pressions et les exigences étaient fortes pour qu'ils soient à l'heure pour ce rendez-vous du débat public. Ils y sont arrivés. Je voudrais déjà les remercier devant vous, et vous dire qu'ils y sont arrivés parce qu'ils ont été entourés d'une véritable confiance et que Jean-Pierre DUPORT, notamment, à la tête du Comité de pilotage, a créé une atmosphère dynamique, dans laquelle nous sommes résolument inscrits.

Ils ont donc réussi la première manche : préparer le débat public. La deuxième manche pour eux sera de se livrer à ce débat, à votre écoute, totalement disponibles, pour répondre le plus possible et le mieux possible à toutes ces questions.

Lorsque la fin du débat arrivera, nous écouterons les conclusions que tirera la Commission et nous essaierons, avec tous les responsables des territoires, de prendre la bonne décision.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Président.

PRESENTATION DU PROJET

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission Ligne Nouvelle Paris – Normandie, RFF : Bonsoir à toutes et à tous. Je suis le directeur de la mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF ; je vous présente Philippe Adam, qui est mon adjoint.

Ce soir, à Rouen, c'est le premier rendez-vous entre le projet et les Normands et Franciliens concernés. C'est un rendez-vous important, je crois que vous l'avez bien compris, à en juger par le nombre et la qualité des participants à cette réunion d'ouverture du débat public.

Nous serons, Philippe et moi, vos interlocuteurs tout au long des 23 réunions, et même entre les réunions, pour répondre à des questions sur Internet, par exemple, tout au long des prochains mois, et pour apporter tous les éléments nécessaires à un débat utile.

Quel est aujourd'hui ce projet ?

Nous allons faire une présentation en duo. Philippe procèdera d'abord à un état de la situation actuelle du réseau entre Paris et la Normandie.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie, RFF : Bonjour ; il nous a paru important effectivement d'apporter cette connaissance sur le réseau aujourd'hui, qui nous a permis d'établir un constat qui est à la base du constat que nous avons effectué.

Vous avez là les deux lignes principales de ce réseau, qui se séparent à Mantes, l'une vers Rouen et le Havre, l'autre vers Evreux, Caen et Cherbourg ; et bien sûr un réseau complémentaire, capillaire, qui irrigue le territoire.

Certains d'entre vous le vivent quotidiennement, ce réseau présente un certain nombre de préoccupations, la première étant celle de la saturation. Nous avons sur ce réseau des éléments qui sont au bord de la saturation, entre Paris et Mantes-la-Jolie, mais aussi au niveau du nœud de Rouen.

Pour illustrer la question du nœud de Rouen, vous avez là un petit graphique, qui montre qu'aujourd'hui nous sommes à 25 mouvements de train dans une heure de pointe ; la limite ultime de nœud est 30, et le besoin identifié à plus long terme est jusqu'à 74, donc nous sommes devant une situation potentielle de blocage.

Cette saturation présente deux conséquences importantes : la première est que l'on ne peut pas ajouter en heure de pointe des fréquences supplémentaires, la seconde est que nous

avons des problèmes de places assises. Aujourd'hui, un certain nombre de trains sont déjà très chargés en heure de pointe : 90% pour certains trains, voire plus pour d'autres. Nous ne savons pas augmenter le nombre de trains, et pour un certain nombre de raisons nous ne saurons pas augmenter le nombre de places dans les trains les plus chargés.

Cela veut dire qu'à moyen terme, nous avons un réel problème de capacité dans les trains.

Concernant la ponctualité, je vais m'arrêter sur quelques chiffres : un quart des trains ont un retard de plus de 5 minutes à l'arrivée à Paris Saint-Lazare pendant les heures de pointe, un peu plus même dans l'autre sens, donc c'est un sujet important, qui est lié à cette question de saturation, notamment entre Paris et Mantes, par le fait que les problèmes des différents trains s'ajoutent pour créer une situation délicate.

Enfin, les vitesses plafonnent vers la Normandie : jusqu'en 1970 un progrès technique s'est traduit par une augmentation de ces vitesses (en 1970, 1h45 pour Paris – Le Havre ; 1h03 pour Paris – Caen) et aujourd'hui les temps de parcours sont plus longs qu'en 1970.

Donc, le XIX^e siècle nous a légué ce réseau, il a été modernisé, il a donné ce qu'il a pu, mais aujourd'hui il est utilisé à ses limites.

Depuis une vingtaine d'années, différents projets – évoqués par le Président du MESNIL – ont cherché à dépasser ces limites, sans succès jusqu'ici, jusqu'en 2009 où une nouvelle impulsion a permis de développer le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie sur lequel nous allons travailler ensemble à partir d'aujourd'hui.

Jean-Damien PONCET : Quels sont les objectifs de ce projet ?

En 2009, RFF a reçu de l'État une lettre de mission lui demandant d'étudier une liaison nouvelle reliant Paris au Havre en 1h15, par Mantes et Rouen, et qui profitera aux deux régions normandes.

Comme l'a dit le Président du MESNIL, l'État a mis en place un Comité de Pilotage, dont la présidence a été confiée à Jean-Pierre DUPORT, et qui a réuni les élus des grandes collectivités et du monde économique. Ce Comité a permis de préciser quels étaient les besoins des deux régions normandes et plus généralement, de faire l'inventaire de l'ensemble des objectifs qui pouvaient raisonnablement être assignés à un projet ferroviaire ambitieux entre Paris et la Normandie.

Quelques exemples, en partant de Paris. Le Président a fait état du débat public Éole et effectivement, l'interaction entre le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie et les systèmes de transport franciliens fait l'objet, et doit faire l'objet, d'une réflexion poursuivie. Quels déplacements entre les trois grandes agglomérations normandes ? Quels supports pour leur projet de coopération, notamment dans le domaine universitaire ? (C'est un exemple).

Quelles attentes et quelles réponses pour les villes moyennes, qui sont nombreuses entre les trois grandes agglomérations ? Entre Rouen, Caen et le Havre, il y a de très nombreuses villes plus petites qui ont également des besoins en matière de déplacements pour se rendre dans ces chefs-lieux ou pour aller elles aussi vers la région capitale. Comment peut-on se déplacer

en train, lorsqu'on habite à Dieppe ou à Oissel et on doit aller travailler à Rouen (ou entre Bayeux et Caen, par exemple) ?

Le Comité de pilotage a donc pris en considération une vaste palette de besoins allant des déplacements du quotidien aux objectifs de développement du territoire, et il résulte de cette réflexion partenariale un cahier des charges en quatre points :

1. Un certain nombre d'objectifs de desserte, c'est-à-dire : combien de trains de grande ligne, combien de TER, combien de RER, s'arrêtant dans quelles gares, avec quelle fréquence ?
2. Des objectifs de temps de parcours ; au-delà de l'objectif initial de 1h15 entre Paris et Le Havre, un certain nombre d'autres objectifs se sont dessinés, par exemple Le Havre – Rouen en 30 minutes, Rouen – Evreux en 30 minutes.
3. Des objectifs de qualité de service.
4. Des objectifs relatifs au fret : que faut-il au fret pour soutenir le développement souhaité des ports de la Seine (de l'estuaire en particulier) ? Il faut à ces trains de fret de la capacité, de la fiabilité et de la vitesse.

Bien entendu, on a regardé dans quelle mesure le réseau actuel pouvait permettre d'atteindre, en partie au moins, certains de ces objectifs. Force est de constater que le réseau actuel, compte tenu de ce que l'on en a déjà dit, est proche de ses limites et ne peut répondre à aucun des quatre objectifs. Par conséquent, il fallait envisager une autre solution qui soit de nature à débloquer la situation.

La solution qui permet d'atteindre les objectifs poursuivis est de réorganiser le réseau autour d'une ligne nouvelle.

Philippe va maintenant vous présenter le projet de ligne nouvelle sous la forme des différents scénarios soumis à la discussion et au débat public.

Philippe ADAM : Nous en venons en effet maintenant aux différents scénarios. Avant de rentrer dans le détail de cette inscription dans le territoire, il me paraît important de rappeler un pré-requis qui nous a animés dès le début de cette démarche : la volonté d'inscrire le projet dans son environnement.

Quand on dit « environnement », on entend en général la biodiversité, l'eau ; ce sont des thématiques extrêmement importantes, que nous avons prises en compte au travers d'un diagnostic, adapté à ce niveau d'étude, sur les eaux naturelles, les eaux superficielles, les eaux souterraines ; mais ce sont aussi les activités humaines, l'agriculture, les zones industrielles, les zones bâties, tout ce qui forme le tissu du territoire.

Sur cette base, nous avons cherché à définir, et à vous proposer, des options de passage prenant le mieux en compte ces enjeux environnementaux pour mieux relier Paris à la Normandie.

Je ferai une description en deux parties, pour des raisons de commodité. D'abord, entre Paris et Mantes ; ensuite, je viendrai en Normandie.

En Ile-de-France, la nécessité est de séparer les trains normands et les trains franciliens.

La situation d'aujourd'hui est schématisée sur ce petit graphique, avec des trains verts et des trains bleus, des trains franciliens et des trains normands. Ces trains circulent à la queue leu leu, sur la même voie ; certains s'arrêtent dans les petites gares que vous voyez là, stylisées. Cela crée des limites de capacités, des trains qui se gênent les uns les autres, et donc des problèmes de ponctualité.

Donc, la solution proposée au travers du projet LNPN, est bien de séparer les trains locaux et les trains normands, avec la ligne actuelle qui conserve les trains franciliens, qui continuent à s'arrêter et qui peuvent mieux s'arrêter (on voit plus de gares, par exemple). Mais, les trains peuvent être également plus nombreux, d'où l'intérêt pour l'Ile-de-France de la réalisation de cette LNPN.

Par ailleurs, les trains qui n'ont pas à s'arrêter entre Paris et Mantes-la-Jolie, eux, roulent sur l'infrastructure nouvelle, ils roulent un petit peu plus vite et ne sont pas gênés par les trains qui s'arrêtent.

Cela, c'est le principe. Voilà comment cela s'inscrit dans le territoire :

Un élément important est que dans tous les cas, le terminus est et reste Paris Saint-Lazare. Les trains quittent Saint-Lazare, ils passent dans une nouvelle gare possible, à Nanterre – La Défense (nous pourrions y revenir plus précisément) et à partir de là, nous avons plusieurs scénarios : certains vont vers le nord-ouest et peuvent desservir une gare possible sur le secteur d'Achères – Confluence, au droit de Cergy et de Saint-Germain-en-Laye, et ensuite nous avons plusieurs tracés possible.

Un dernier tracé, tout en bas, part directement vers Mantes, sans desservir Achères – La Défense.

Lorsqu'on arrive aux abords de Mantes, une bifurcation, la possibilité d'aller vers Mantes-la-Jolie ou de contourner cette ville.

Les scénarios ont un coût qui s'échelonne entre 4,4 et 5,4 milliards d'euros.

Nous passons maintenant en Normandie, avec trois scénarios. Très schématiquement, ces scénarios se distinguent par le point de bifurcation entre d'une part, la ligne qui part vers Le Havre et d'autre part, la ligne qui part vers la Basse Normandie.

- Dans ce scénario A, ce point de bifurcation se situe dans la zone de Louviers. La ligne va ensuite au nord vers Rouen, puis sur le Plateau de Caux jusqu'au Havre, et la branche de Caen se détache à partir de Louviers, vers Caen.

Ce scénario a un coût en Normandie de 6,5 milliards d'euros.

- Le scénario B voit la ligne s'infléchir, se rapprocher d'Evreux, et c'est également près d'Evreux que se fait la bifurcation avec vers le nord Rouen, puis le Havre, par le Plateau de Caux ; et vers l'ouest, vers Caen, avec l'emprunt d'une partie de la ligne actuelle, puisqu'il n'est pas nécessaire à ce stade de construire une ligne nouvelle pour atteindre les objectifs de temps de parcours que nous nous sommes fixés vers Caen.

Ce scénario est un petit peu moins coûteux puisqu'il est chiffré à 6,3 milliards d'euros.

- Dans le scénario C, la bifurcation se situe au-delà de Rouen, avec vers le Havre une branche qui traverse l'estuaire par un tunnel.

C'est un scénario dont l'insertion environnementale est plus compliquée, qui suppose de nombreux ouvrages souterrains, et dont le coût est donc notablement supérieur puisqu'il est chiffré à 9,5 milliards d'euros.

Sur toutes ces lignes, en Normandie, la vitesse maximale est de 250 km/h, c'est la vitesse nécessaire pour atteindre les objectifs ambitieux de temps de parcours qui ont été fixés.

Il y a également des gares nouvelles :

- à Rouen, avec deux possibilités : à Saint-Sever et à Sotteville ;
- à Louviers – Val-de-Reuil, dans tous les cas ;
- dans le scénario B, la possibilité d'une gare nouvelle également, au droit d'Evreux.

Le fret :

Le fret est une composante importante du projet, la LNPN doit contribuer au développement du fret et elle y contribuera au sein d'un réseau complet, s'appuyant également sur d'autres projets. C'est notamment le projet de modernisation de la ligne Serqueux – Gisors, qui doit permettre de créer un débouché supplémentaire, une ligne supplémentaire, pour aller du Havre jusqu'à l'Ile-de-France, mais c'est aussi – et c'est là que la LNPN entre en ligne de compte – pouvoir mieux utiliser qu'aujourd'hui la ligne actuelle, en libérant cette ligne des trains rapides et en permettant aux trains de marchandises de l'emprunter plus facilement qu'aujourd'hui.

Il nous reste à conclure.

En quelques mots, quels sont les objets du débat ?

Ce sont donc trois scénarios en Normandie, quatre scénarios en Ile-de-France ; deux gares possibles à Rouen, des gares dans l'Eure (Louviers, Val-de-Reuil et Evreux), des gares en Ile-de-France (Confluence, La Défense), et bien sûr tous les sujets que vous souhaitez aborder.

Je crois que nous n'allons pas nous limiter à ces objets ; les dessertes, le développement des territoires, et tout autre sujet, évidemment.

Quelques chiffres clés, pour fixer le projet :

- ✓ Si l'on ajoute les différents coûts des scénarios en Ile-de-France et en Normandie, on est entre 10,7 et 14,9 milliards d'euros.
- ✓ Les vitesses : 250 km/h en Normandie, mais 200 km/h en Ile-de-France.
- ✓ 30 millions de voyageurs annuels ; aujourd'hui ce sont 20 millions de voyageurs, en l'absence du projet, par la croissance au fil de l'eau on aurait 26 millions de voyageurs,

4 millions de voyageurs supplémentaires grâce au projet, dont les trois quarts proviennent de la voiture – il y a un report modal depuis la voiture.

Jean-Damien PONCET : Nous sommes au bout de cette présentation. J'insiste une dernière fois à ce pupitre sur le fait que le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie répond bien à deux grandes ambitions : celle de contribuer au développement des territoires en améliorant leur accessibilité grâce à des temps de parcours réduits, et celle de répondre aux besoins de déplacements du quotidien, sans oublier toutefois que les déplacements du quotidien ne sont pas seulement ceux d'aujourd'hui, mais aussi ceux de demain.

Pour y parvenir, plus qu'une ligne nouvelle, il s'agit de redessiner un réseau. Il ne s'agit pas d'importer en Normandie une solution qui aurait fait ses preuves ailleurs, mais il s'agit bien de proposer un projet adapté aux territoires.

Je termine sur cette exigence-là, qui ouvre le champ de la discussion du débat public. Merci de votre attention.

Olivier GUÉRIN : Je vous remercie. La parole est maintenant à vous, dans la salle.

Quelques indications : d'une part, vous pouvez poser des questions par écrit, sur Internet (pour ceux qui nous regardent sur Internet), il y sera répondu au cours de cette réunion, du moins si nous le pouvons ; autrement, par Internet. Mais, nous répondrons et prendrons également les questions par écrit, et bien sûr les interventions orales.

Quelques règles : si vous voulez bien vous lever, pour être vus de la salle, vous présenter, et j'insiste sur ce point encore une fois, ne pas dépasser un temps de 3 minutes, pour que les uns et les autres puissent s'exprimer dans cette salle.

Jean-Charles RISBEC, Comité Régional CGT Normandie : Vous vous doutez bien que la première force syndicale en Normandie interviendra dans le débat, cela paraît tout à fait normal car il faut intervenir du point de vue des salariés, évidemment, et du point de vue des intérêts économiques et sociaux de notre région. C'est bien ainsi que nous plaçons ce débat, qui n'est pas uniquement un débat technique très lointain. C'est la première chose que je voulais dire.

Par conséquent, dès maintenant, nous travaillons à un cahier d'acteurs, que nous présenterons, et nous souhaitons pouvoir présenter ce cahier d'acteurs lors d'une réunion.

Nous sommes en train de travailler à cela. Nous y travaillons d'un point de vue interprofessionnel, parce que ce sont bien à la fois les salariés, l'activité économique dans la région, qui sont concernés, et nous y travaillons également d'un point de vue professionnel, puisqu'il est évidemment impossible de se passer des compétences et de l'expertise (pour reprendre un mot particulièrement malheureux) des cheminots. C'est la deuxième chose que je voulais dire.

Enfin - je ne dépasserai pas les trois minutes -, j'ai bien entendu qu'il n'y avait pas de tabous ; je le retiens, c'est dit. J'ai bien retenu également que nous sommes en amont de la décision. J'ai bien retenu aussi qu'on ne pouvait pas opposer la maintenance et la régénération du réseau existant, et un projet à venir. On ne peut pas, au nom d'un projet, mettre sous le coude

l'urgence. Je le retiens et je crois que là, il y aura des réponses à apporter ; nous y travaillons, pour ce qui nous concerne.

J'ai retenu aussi, puisqu'il n'y a pas de tabous, que la question par exemple de la participation public/privé sera également posée, me semble-t-il. Si cela devait être retenu, ce partenariat public/privé devrait en tout état de cause être justifié à partir d'une argumentation serrée, qui devrait donc s'appuyer sur les constats qui sont déjà faits et sur ce qui existe par ailleurs.

Alain LE VERN, Président de la Région Haute-Normandie : Je voudrais vous dire que je fais mienne cette présentation, avec un ou deux compléments.

Premièrement, nos collectivités ont évidemment contribué à l'élaboration de ce travail et de ces diagnostics, et il me semble important, dès le début du débat, de fixer un certain nombre de points très précis.

D'abord, tout cela n'a pas commencé en 2009, puisque bien avant et en amont (cela a été rappelé) nous avons travaillé sur d'autres hypothèses et ce travail doit être rappelé puisque des travaux comme ceux autour du nœud ferroviaire rouennais doivent évidemment être pris en compte.

Nous avons été vus successivement, et ce type de réunion avec 2.000 personnes a été validé et a permis une concertation sur la situation de la gare de Rouen et la résolution de ce nœud ferroviaire rouennais qui est un préalable ; cela a été bien indiqué.

J'ajoute en guise d'anecdote que quelquefois on me pose la question sur le quai de la gare : « pourquoi achetons-nous des trains à deux étages ? » (Puisque la Région a investi pour 400 millions d'euros dans des trains). C'est tout simplement parce que les quais de notre gare sont trop courts, et comme cela vous a été bien expliqué, on ne peut plus faire passer des trains supplémentaires.

Donc, nous sommes en saturation complète et ce projet doit évidemment s'inscrire dans une réponse aux usagers du quotidien.

Cela veut dire que l'ensemble du réseau haut-normand doit être pris en compte, et puisque nous avons déjà travaillé, une des demandes de la Région, mais également de beaucoup de nos partenaires, est de faire en sorte que l'on organise le phasage de ce projet, puisque le nœud ferroviaire rouennais peut être résolu plus rapidement compte tenu des travaux déjà réalisés, et sans insulter le reste des choix puisque nous avons démontré son caractère incontournable, de la même façon que nous avons démontré le caractère incontournable du Mantois.

Je n'insiste pas là-dessus, il y aura des contributions communes entre la Haute et la Basse Normandie, puisque là notre sort est parfaitement lié, de la même façon que nous aurons les mêmes priorités, les deux Régions, sur les fonctionnalités de ce projet.

Je voudrais signaler combien la problématique fret, qui a été présentée, est déterminante. De ce point de vue, je rappelle que notre Région contribue pour un tiers au financement de Gisors – Serqueux et que l'itinéraire qui sera choisi devra apporter ce bol d'oxygène pour ce fret ferroviaire qui a trop périclité, depuis trop d'années, dans cette région.

Le dernier point : le cahier d'acteurs. Je le dis ici, la Région souhaite ouvrir ce cahier d'acteurs au maximum de partenaires, pour qu'il ait encore plus de force lorsque vous le lirez. J'ai tenu mon temps de parole.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Président.

Gérard LISSOT, Président de l'Association pour la Promotion du TGV Paris - Normandie : Bonsoir à tous. Je parlerai de LNPN, puisque nous nous sommes rattachés à cette définition, ensuite. Cette association regroupe les trois CESER des Régions Basse-Normandie, Haute-Normandie et Ile-de-France, et l'ensemble du monde consulaire ainsi qu'un certain nombre d'entreprises, d'associations, et de particuliers sur l'ensemble des trois Régions.

Nous avons été associés aux travaux initiaux, grâce à l'intervention notamment de M. DUPORT, et je fais miennes les remarques qui ont été faites sur la célérité de RFF dans le montage de ce dossier ; c'est la raison pour laquelle nous souhaitons que cette dynamique soit poursuivie.

Notre association a défini deux types de fonctionnalités importantes.

La première est que Rouen, Le Havre et Caen, suivant les temps qui ont été indiqués, soient en situation d'une liaison rapide, moderne, constituant en soi un pôle d'aménagement du territoire, sans oublier les villes plus moyennes dont vous avez parlé dans votre présentation.

La deuxième, significative, est que cette liaison n'est que l'outil, dans un projet plus global, de développement de l'axe Seine. Nous ne le perdons pas de vue, dans la mesure où cette LNPN qui a pour objectif d'être d'abord un outil pour les voyageurs, doit surtout permettre, dans le cadre du développement de l'axe Seine, le développement du fret ferroviaire, et le volet fret ferroviaire est pour nous tout à fait fondamental.

Le deuxième objectif est celui de rejoindre dans un premier temps La Défense, puis dans une deuxième phase Roissy, sans rupture de charge.

Pourquoi Roissy ? D'abord parce que par La Défense, c'est un lien avec un centre d'affaires important ; ensuite, parce que Roissy, c'est la liaison avec les TGV français et européens ; enfin, parce que c'est la liaison avec Charles de Gaulle, et c'est un élément important, y compris pour les deux Normandie.

L'ensemble de ces facteurs et de ces fonctionnalités sera donc proposé et exprimé à l'occasion du débat public, dans les différentes réunions, puisque nos membres seront présents et représentés à l'occasion de ces différentes réunions. Nous souhaitons, évidemment, que ce projet aboutisse, sans nous inscrire dans la défense de tel ou tel scénario, mais bien au travers des fonctionnalités optimales qui ont été présentées.

Nous ne reviendrons pas sur le cahier d'acteur, qui vous sera bien sûr proposé et qui a été coordonné avec l'ensemble de nos membres, avec l'ensemble du monde consulaire en particulier.

Merci.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Président. Merci à vous tous de respecter le temps de parole.

Pierre VIANNEY DE CHALUS, Président de la Chambre de Commerce du Havre : En introduction, deux conditions majeures de réussite de ce projet pour les acteurs économiques de la région havraise. Il ne prendra toute sa dimension que s'il est porté par un projet économique. La ligne nouvelle doit être envisagée dans sa totalité, sans phasage, et mettre Le Havre à 1h15 de Paris.

Pourquoi la LNPN est nécessaire pour le monde économique ? Quels sont les enjeux essentiels pour les entreprises de la région havraise ? Renforcer l'accessibilité, l'attractivité du Havre pour toutes les relations d'affaires. Aujourd'hui, 85% des déplacements d'affaires se font par la route. Il est nécessaire de pouvoir rejoindre les connexions vers l'Europe à la fois aériennes et ferroviaires, par La Défense et à terme Roissy.

Les flux économiques générés tant en termes d'emplois, que de flux d'affaires, que de flux de marchandises mais aussi de flux culturels touristiques, sont importants en termes d'impacts économiques. La création de cette nouvelle ligne passagers va permettre de dégager des sillons et de mettre en place une ligne fret, qui devient essentielle au regard du développement des trafics de Port 2000 et celui de Rouen. Elle permettra de mieux équilibrer le transport ferroviaire de marchandises, aujourd'hui trop bas, moins de 5% par rapport aux autres modes (routier et fluvial).

Cette ligne nouvelle est essentielle aussi pour garder les centres de décision dans la région et en créer de nouveaux. Les entreprises choisissent leur lieu d'implantation en fonction de leur accessibilité avant tout.

Pour toutes ces raisons, nous apportons tout notre soutien au projet de ligne nouvelle Paris Normandie, ainsi que toutes les chambres de commerce de Normandie, puisqu'il n'y aura qu'un seul cahier d'acteurs des chambres de commerce de Normandie.

Benoit MEURIE, Collectif des transports ferroviaires de Haute-Normandie : C'est la première association d'usagers dans notre région qui, sur la ligne Paris-Caen, représente les usagers d'Évreux, et sur la ligne Paris-Le Havre ceux de Gaillon Aubevoye jusqu'au Havre.

Je souhaiterais voir aborder trois points. Les schémas montrent que l'on parle de Paris-Saint-Lazare, comme étant toujours une gare. Or, on sait que cette gare est saturée. Il suffit comme usagers de la pratiquer au quotidien pour voir que c'est une gare qui n'a que 27 voies, dont une partie relativement longue pouvant accueillir les plus longs trains.

Le deuxième point concerne le phasage. En tant qu'usager, on pourrait penser que du jour au lendemain, l'ensemble des deux lignes sera ouverte : Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Le Havre. Tout le monde le sait bien, et on le voit aujourd'hui, que le trafic est saturé, comme l'a rappelé M. du MESNIL et notre président LE VERN. Saturation à la fois sur le matériel, des trains à deux étages ont été achetés par la région Haute-Normandie. Le coût s'élevait à 400 millions d'euros, mais on ne pouvait pas faire autrement.

Faut-il néanmoins envisager un phasage dans la nouvelle ligne de manière à pouvoir au moins, sur l'axe historique, c'est-à-dire Paris-Rouen-Le Havre, pouvoir décharger des voyageurs ? S'il faut encore attendre des années, comment va-t-on faire ? Le trafic est très important, la population risque de s'accroître et le nombre de voyageurs également.

Sur les schémas présentés, on distingue bien une partie Île-de-France et une partie Normandie (haute et basse). On entend parler d'Éole et de la ligne LNPN. Comment vont s'orchestrer ces deux lignes ? Vont-elles arriver en même temps ou Éole va-t-elle arriver un peu avant ? Derrière l'extension de la ligne RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie, il y aura obligatoirement un cadencement. Si Éole arrive avant la ligne LNPN, comment va pouvoir s'intégrer le trafic normand avec la ligne ?

Le collectif a été, comme d'autres associations, entendu par un cabinet d'études, missionné par RFF, auquel nous avons fait un certain nombre de remarques pour les usagers d'Évreux et pour tous les usagers de Gaillon-Aubevoye - Rouen qui représentent les deux tiers des adhérents de notre association qui compte actuellement entre 350 et 400 adhérents.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous apporter des précisions, notamment sur le trafic à la Gare Saint-Lazare, sur le phasage et sur Éole ?

Philippe ADAM : Effectivement, on est sans doute passé un peu vite sur la situation actuelle et la situation de demain avec la LNPN. Comme Monsieur l'a rappelé, il existe une situation intermédiaire avec la réalisation du prolongement Éole à l'ouest.

Sur cette diapositive, la situation actuelle montre cette ligne actuelle en partage avec en heures de pointe 14 trains par heure et par sens, soit 8 trains normands et 6 trains franciliens.

Vous avez ici la situation avec la réalisation du prolongement d'Éole à l'ouest. Pour l'instant, Éole a son terminus dans une gare souterraine, à côté de la Gare Saint-Lazare. L'idée de ce prolongement d'Éole à l'ouest consiste à faire un tunnel jusqu'à La Défense, puis de rejoindre la ligne actuelle à partir de Bezons. Ce projet, qui permettra aux trains venant de Mantes-la-Jolie de rejoindre La Défense, puis Saint-Lazare, dégagera pour les trains normands la section initiale entre Paris et Nanterre. Ainsi, nous n'aurons plus que des trains normands ici. La Gare Saint-Lazare aura déjà moins de trains grâce à l'arrivée d'Éole. Mais, nous conserverons à ce stade un mélange de trains sur la ligne entre Bezons et Mantes.

Puis, le troisième étage de la fusée est celui de la LNPN, où à partir de La Défense nous avons donc la ligne nouvelle qui vient décharger la ligne actuelle, et qui permet à ce stade d'avoir une séparation complète des trafics entre Paris et Mantes.

À l'horizon de la réalisation de tout cela, cela permet d'avoir de la place à la Gare Saint-Lazare. Nous avons fait des études sur la Gare Saint-Lazare pour vérifier que les trafics que nous envisagions sur la LNPN pouvaient être reçus à la Gare Saint-Lazare. Si c'est possible, c'est bien grâce à la réalisation du projet Éole. Celui-ci doit se réaliser, puis la LNPN viendra compléter la désaturation de l'Ouest francilien.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement : L'association fait partie de France Nature Environnement. Nous observons déjà qu'il y a une évolution entre la première présentation du projet, et ce qui nous a été dit récemment. On intègre apparemment beaucoup plus l'aspect réseau, et nous souhaiterions aller beaucoup plus loin. Pour le moment, un certain nombre de rapports de parlementaires, mais aussi de retours d'expérience sur d'autres lignes, nous montrent que les prévisions qui avaient été faites n'ont pas été atteintes. Par contre, les effets de saturation, de dégradation sont rarement améliorés par l'installation d'une ligne nouvelle.

Nous souhaitons que les solutions, telles que celles qui sont présentées, soient réellement étudiées sur les points noirs, et que l'on aille beaucoup plus loin dans la recherche des alternatives, y compris dans des parties délaissées. On ne doit pas arguer de ces points noirs

pour essayer d'amener à tout prix une ligne nouvelle, qui consommerait énormément d'espace et qui assécherait grandement les finances justement pour l'amélioration du réseau, et la recherche d'une autre façon de considérer le développement économique plus en phase avec les besoins des villes secondaires, de l'articulation entre les territoires et non pas simplement un grand tuyau du Havre à Paris, et en intégrant aussi quelque chose que l'on n'a pas tellement entendu, c'est-à-dire que la massification du fret passe aussi par le fluvio-maritime. Il faut que ce soit traité avec une place suffisante et une articulation suffisante.

Dans l'immédiat, nous n'allons pas présenter de cahier d'acteurs. La logique du débat public consiste justement à apporter un certain nombre de réponses. Donc, nous comptons le faire en cours de débat public. Nous souhaitons que l'accent soit mis beaucoup plus que dans d'autres débats publics que nous avons pu vivre sur la recherche d'alternatives à un projet qui est quand même très coûteux et qui semble délaissier une partie des aspirations des usagers et du tissu économique, en tenant compte de la crise qui est en train de se développer et qui devra sûrement amener des infléchissements dans la conception du développement économique.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous apporter des précisions sur les alternatives, puisque vous avez donné quelques indications à ce sujet ?

Philippe ADAM : Le projet, tel qu'il a été conçu, est basé sur un certain nombre d'objectifs. Le débat peut bien sûr porter sur ces objectifs. Nous avons réfléchi à la façon dont le réseau actuel pouvait être utilisé. Nous constatons que sur les questions de capacité, nous n'avons pas de solution en dehors de la construction d'infrastructures nouvelles. Sur les questions de vitesse, les réponses que pourrait apporter le réseau actuel sont sans commune mesure et n'apporte pas grand-chose par rapport aux objectifs que nous avons développés dans le projet.

Par contre, il serait intéressant que vous nous fassiez part des parties que vous considérez délaissées. Nous avons essayé, mais nous avons peut-être raté des choses, d'avoir un projet qui prenne en compte tout un ensemble de besoins, y compris des besoins du quotidien, des besoins locaux, des besoins périurbains de transport vers les villes, de transport des villes moyennes vers les grandes villes, des villes moyennes vers l'Île-de-France. Nous avons pris cette problématique en compte et c'est justement l'objet du débat de pouvoir l'enrichir, si vous considérez que des besoins n'ont pas été pris en compte, faites-nous en part.

Olivier GUÉRIN : Je rappelle que le débat a lieu non seulement lors de ces réunions, mais également sur Internet. Grâce aux contributions des uns et des autres, vous pouvez contribuer à enrichir le débat, notamment sur les points sur lesquels vous voulez insister.

Vous avez également parlé du fret, il y aura une réunion thématique sur ce sujet qui se tiendra au Havre, et qui sera également diffusée sur Internet.

Jean-Michel CLÉMENCEAU, Rouen : J'ai deux observations à formuler. La première sera sans doute partagée par une large majorité de participants. Débat public signifie que l'ensemble des habitants peuvent intervenir, participer, et c'est une bonne chose. Autour de cela, les modalités du débat public prévoient-elles un référendum citoyen par rapport à tous les enjeux de ce dossier ?

Vous avez parlé de qualité de services. Autour de ces éléments, je n'ai pas vu apparaître le coût pour l'utilisateur d'utilisation de ce nouveau service. Je pense qu'il devrait être tout à fait adapté à l'ensemble des usagers.

Olivier GUÉRIN : Le débat public n'est pas un référendum. Encore une fois, nous prenons acte des avis des uns et des autres, mais ce n'est pas par référendum que le débat se conclut.

Michel CHAMPREDON, Maire d'Évreux, Président de l'agglomération du Grand Évreux : Je voudrais vous faire part quelques instants du travail qui a été réalisé dans l'agglomération du Grand Évreux, mais également à l'échelle du département de l'Eure. Je vais sans doute être le premier à exprimer un choix sur les trois scénarios proposés par rapport aux interventions précédentes. C'est le résultat d'un travail important qui a fédéré l'ensemble de l'agglomération du Grand Évreux avec 500 chefs d'entreprise, mais également les autres intercommunalités du département de l'Eure, et le Conseil général qui a coordonné ce travail, sans méconnaître la situation actuelle et immédiate de la qualité ou des difficultés de transport sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg.

Je profite aussi de cette séance pour allumer une petite lumière sur la question du quotidien des voyageurs, puisque cela reste un sujet de préoccupation important. Le travail que nous avons réalisé nous a conduits à nous positionner très clairement sur le scénario B qui, d'après nous, même si au départ nous ne partions pas des mêmes analyses, du même scénario, présente un certain nombre d'avantages, d'abord celui du coût. Comme il a été rappelé tout à l'heure, le scénario B coûterait le moins cher, notamment parce qu'on réutiliserait des voies SNCF existantes, ce qui permettrait d'assurer la jonction SNCF entre Rouen et Évreux. Cette voie SNCF a disparu depuis un peu plus de 50 ans, et qui aujourd'hui constitue une anomalie entre deux villes préfectorales.

Le deuxième avantage porte sur le fret, puisque cela faciliterait le transport du fret bien sûr entre Le Havre et Rouen, mais également par rapport à Orléans et le sud de la France. Ainsi, notre schéma donnerait plutôt une figure de X plutôt que de Y, en prolongeant la voie SNCF vers le sud de la France.

Le troisième avantage concerne le foncier, puisque nous disposons de 650 ha disponibles pour l'installation d'entreprises et 500 ha disponibles pour l'installation de logements.

Quatrième argument que nous avons analysé, c'est la question de l'accessibilité, la réduction des temps de parcours avec l'agglomération parisienne, et le fait que l'agglomération du Grand Évreux et le département de l'Eure se trouvent à la jonction des deux Normandie, c'est donc un territoire de conjugaison des Normandie.

Le dernier argument est un argument environnemental. D'après l'analyse que nous faisons en lisant la carte, ce scénario contourne les zones de protection naturelle, les zones Natura 2000, et préserve un certain nombre de patrimoines et de ressources agricoles.

Cela me conduit à une question. Dans le rapport de RFF, il était indiqué que le scénario A était plus protecteur de l'environnement. Ce n'est pas l'analyse que nous faisons dans le département de l'Eure et dans l'agglomération du Grand Évreux. Pouvez-vous expliciter cet élément, tout en sachant qu'il est dit dans le rapport que l'on ne parle pas de surplomb de zones inondables pour le scénario A et le scénario C ; ce qui paraît un peu étrange.

Olivier GUÉRIN : Je rappelle qu'il y aura aussi une réunion à Évreux, et ces problèmes pourront donc être analysés plus précisément. Pouvez-vous nous déjà donner quelques indications ?

Jean-Damien PONCET : Nous apprécions les interventions comme la vôtre, car ce n'est pas facile de faire un grand projet comme celui-là. Il faut que des opinions s'expriment pour indiquer le scénario souhaité, ce qui nous aidera le cas échéant à le faire passer.

En ce qui concerne la comparaison entre les différents scénarios, je vais laisser la parole à Philippe sur l'environnement, tout en ayant un doute sur le fait que l'on puisse véritablement régler cette question ce soir.

Jérôme BOURLET, Conseiller régional Europe Écologie les Verts, Vice-président de la Commission transport : M. du MESNIL nous a parlé de notion de progrès. Effectivement, la question est bien là. Faut-il résumer la notion de progrès à la notion de vitesse ? Ce qui nous permet de clairement afficher la problématique de ce débat. La vision de l'aménagement de notre territoire va-t-elle se limiter à aller toujours plus vite que doit-on répondre, à ce que nous disait la personne qui représentait les usagers, à plus d'amplitude, plus de fréquences et plus de régularité ? Je crois que le premier problème est là.

Il faut aussi tenir compte du coût financier, et le Président LE VERN le rappelait, on doit aller vers un phasage qui nous permettra de maîtriser dans le temps le déroulé du projet et d'offrir une solution à l'engorgement actuel, qui est vraiment problématique. Vraiment, il faut rester sur la notion de phasage.

Un autre point qui n'a pas été très soulevé concerne le facteur 4. A quoi doit-on répondre ? On sait que la lutte contre le réchauffement climatique est vraiment quelque chose d'important. Si on regarde les chiffres sur la fréquentation, 91% des déplacements domicile-travail ont lieu à l'intérieur de la région, alors que seulement 6% vont vers la région parisienne. Si l'on veut massifier et avoir un report modal très important vers le train, la première des priorités consiste à développer le réseau TER, et non de réfléchir simplement avec une vision grande ligne.

Je rappelle que l'urgence climatique est quelque chose qui doit rester vraiment présent.

Du point de vue économique, si l'on regarde les chiffres proposés par le maître d'ouvrage, la part de populations qui se déplacent vers l'Île-de-France arrivent à à peu près 30% d'utilisation du train. J'ai une étude sur l'analyse financière et la rentabilité du projet. Comment peut-on envisager d'avoir une part de clientèle, qui va être de plus en plus grande, sur le train alors que l'on est simplement sur 6% de la population qui se déplacent ?

Je rappelle que sur la population qui se déplace dans notre région, sur ces 91%, il n'y a que 7% qui prennent le train. L'effort est à retourner, et c'est vraiment cela que j'aimerais qu'on retienne dans ma vision des choses : c'est d'abord notre maillage des TER qui permettra d'alimenter une grande ligne.

Pour terminer, la vision que je viens de développer est partagée avec l'ensemble des Groupes Europe Écologie, que ce soit Ile-de-France ou Basse-Normandie. Au cours du débat, nous déposerons un cahier d'acteurs commun.

Olivier GUÉRIN : Je rappelle que les problématiques de financement et de coût pour les usagers, qui ont été indiqués tout à l'heure, seront approfondies lors de la réunion sur le financement qui aura lieu le 17 janvier et qui fera l'objet d'une diffusion Internet, pour les gens qui ne pourront pas se déplacer à Paris.

Jacques PICARD, Conseiller régional Ile-de-France, Secrétaire de la Commission des transports, membre du Groupe Europe Écologie les Verts : Je parlerai à la fois sur ce qui fait consensus dans notre assemblée, et sur le débat politique que je souhaite porter à l'occasion de cette première séance du débat public. La particularité du projet, Ligne Nouvelle Paris-Normandie, est qu'elle a d'abord une phase de Paris-Mantes. Elle fait consensus aujourd'hui dans notre région, puisque quand vous arrivez en retard à

Paris en venant du Havre, de Rouen, de Caen ou d'ailleurs, c'est parce que le plus grand engorgement, en dehors des RER dans la région Île-de-France, c'est bien la section de Paris Saint-Lazare, Poissy-les Mureaux. De ce point de vue, nous en sommes beaucoup plus loin que vous car on est au stade des études presque pré opérationnelles sur ce dossier. Donc, vos intérêts sont nos intérêts. Cette ligne nouvelle Paris-Mantes qui n'est pas une ligne TGV à très grande vitesse, puisqu'elle est à 200 km/h, concourra déjà à l'amélioration des relations entre les deux Normandie et la région parisienne.

Ensuite, une réflexion courte sur l'aménagement du territoire : qu'est-ce qu'une vallée de la Seine avec un territoire aussi dense ? Est-ce relier trois grandes villes ? Je n'en suis pas si sûr, nous avons aussi ce débat en Île-de-France.

Ensuite, les enjeux Île-de-France, qui sont les nôtres sont aussi les vôtres, il y a la place de la gare Confluence, qui est très nommée dans vos documents, donc la gare sur un ring TGV aujourd'hui. La SNCF et RFF sont quasiment d'accord pour que l'on ait plusieurs gares TGV, Massy a été à l'époque une pionnière. Maintenant, ces entreprises sont d'accord pour que l'on puisse avoir des gares TGV sur la grande couronne, qu'elles soient reliées entre elles. De ce point de vue, ce projet est cohérent.

L'articulation bien sûr au réseau de transport Grand Paris Ile-de-France à La Défense, mais aussi à d'autres endroits. Le projet Paris-Mantes préexistait au Grand Paris, je vous le rappelle.

L'articulation fret est fondamentale avec la plate-forme multimodale d'Achères, dans la mesure où nous espérons tous que Port 2000 devienne un réel outil opérationnel d'entrée du fret sur ce territoire, et que donc la voie ferrée et le fluvial aboutissent à une desserte opérationnelle de l'Île-de-France. Faisons du report modal massif de la route sur ces deux moyens de transport. De ce point de vue, là aussi, le soulagement de la voie ferrée existante par le Paris-Mantes concourt à nos objectifs communs, semble-t-il.

Peut-être faut-il se pencher également sur le coût d'une telle infrastructure : 12 à 15 milliards d'euros. On en voit fleurir un peu partout en France. Qui d'entre nous pense que nous trouverons les moyens de cette série de grands projets ?

De là où je suis, et je parle uniquement en mon nom, il serait intéressant – et nous l'avons demandé collectivement à la Commission Nationale de Débat Public – d'étudier l'hypothèse suivante : le Paris-Mantes se fera, amélioration de la ligne Rouen - Le Havre, passage à 200 km/h, comme le Tours-Bordeaux, et évitement marchandise long.

Faites le calcul, vous faites Paris - Le Havre en 1h15, c'est-à-dire 15 minutes de plus que le projet LNPN pour 10 milliards d'euros de moins. Il me semble que la sobriété de l'investissement mériterait qu'elle soit vraiment étudiée par une étude particulière, que nous demandons à la Commission Particulière du Débat Public.

Olivier GUÉRIN : Concernant les études éventuelles, elles peuvent être effectivement présentées à la Commission particulière. Elles sont décidées par la Commission nationale. Si vous souhaitez une étude, il est tout à fait nécessaire que la demande soit présentée assez tôt pour que l'étude puisse être réalisée et débattue en temps utile.

Peut-être pouvez-vous nous apporter une précision sur les liaisons vers Roissy. Vous avez indiqué que ce n'était pas dans le projet actuel. Pouvez-vous donner quelques indications ou perspectives ?

Jean-Damien PONCET : La liaison vers Roissy dans le projet actuel est assurée au niveau de La Défense. Plusieurs gares vont être mises en correspondance entre elles, cet exercice reste à faire. À l'ouest de l'Arche de la Défense, dans un secteur dit « La Folie », on aura une gare du RER E, une gare du RER A qui existe déjà, une gare de la ligne nouvelle Paris-Normandie, si l'option en ligne était celle présentant un certain avantage.

Enfin au même endroit sont prévues des gares du système du Grand Paris Express. Donc, le dispositif, tel que nous l'imaginons aujourd'hui, en tout cas tel qu'il est présenté dans le projet au débat public, est une correspondance entre la ligne nouvelle Paris-Normandie et le Grand Paris Express à La Défense, permettant d'aller vers Roissy avec une fréquence élevée, puisque le dispositif du Grand Paris Express sera un métro automatique, avec des fréquences de l'ordre de quelques minutes.

En fonction du choix de dessertes fait pour la LNPN, tous les trains venant de Normandie s'arrêteront-ils ou pas à La Défense ? En tout cas, il est techniquement possible qu'ils s'y arrêtent. On pourrait avoir un accès facile en venant de Normandie vers Roissy, via le Grand Paris Express.

Le président de l'association de promotion pour le TGV –c'est ainsi que M. Lissot s'est présenté tout à l'heure- évoquait un deuxième temps, dans lequel moyennant l'hypothèse, toutefois lourde, de la réalisation d'une rocade à grande vitesse dans le cadran nord-est de l'Île-de-France. Il serait ainsi possible d'accéder à Roissy, sans descendre du train venant de Normandie, sous réserve d'être monté dans un train inter secteur. Cette solution, à long terme probablement, présente cet avantage de n'avoir pas de rupture de charge. En revanche, elle n'a pas les mêmes avantages de fréquence que l'autre solution, car la plupart des trains normands ont vocation à se diriger vers la Défense, puis Saint-Lazare. Une partie d'entre eux seulement aurait vocation à se diriger plutôt vers le reste du réseau à grande vitesse, en passant par Roissy.

Jacques BRIFFAULT, Vice-président du CESER (Conseil économique, social et environnemental régional) : Cet organisme représente la société civile dans son ensemble : organisations professionnelles, syndicats, entreprises, associations, universités, personnalités qualifiées. Il représente la société dans ses composantes économiques, sociales et environnementales. Donc, par sa nature même, le CESER est acquis à la défense d'un projet global de développement pour tous.

Le CESER est favorable à une ligne nouvelle entre Paris et la Normandie, mais à la condition qu'elle soit partie intégrante d'un projet global d'aménagement du territoire. La ligne nouvelle est le premier acte d'un projet plus vaste « axe Seine », dont les répercussions positives seront considérables. Le CESER les a identifiées. Elle permettra donc de :

- Développer la politique maritime de la France, en ouvrant la capitale sur son espace maritime naturel à travers la Seine et les ports du Havre et de Rouen.
- De coordonner les grandes filières économiques automobiles, logistiques, énergie, aéronautique à l'échelle de trois régions et de donner les moyens aux entreprises de prospérer et de créer des emplois.
- Favoriser le tourisme et la culture.
- Favoriser la formation et la recherche, en mettant en réseau les établissements d'enseignement.

Pour réussir ce projet dit « axe Seine », une nouvelle ligne est indispensable pour plusieurs raisons. Les réseaux normands et l'ouest francilien sont saturés. Les utilisateurs quotidiens sont les premières victimes du manque d'investissement. Il faut donc réduire les temps de parcours, augmenter la fiabilité, la fréquence et l'amplitude des trains, sans modification tarifaire, ni de réservation obligatoire.

Les points d'accès précis sur le territoire francilien des utilisateurs : La Défense, Saint-Lazare, Roissy tant pour l'aéroport que pour les connexions au réseau TGV.

La cohérence entre les territoires normands sera renforcée par la mise en réseau des principales agglomérations Caen, Rouen et Le Havre avec les villes moyennes, le principe de capillarité doit prédominer.

Le développement du fret est une priorité indissociable de la problématique voyageurs.

Les ports du Havre et de Rouen, ainsi que les industries ont des potentialités de développement exceptionnel, dont ils seraient privés sans la LNPN. Nous souhaitons attirer l'attention des décideurs sur quelques points essentiels : le maillage territorial, l'ensemble des dessertes régionales devront profiter au développement induit par la LNPN, grâce au cadencement des lignes TER, à la création de pôles d'échanges multimodaux, le respect de l'environnement. Une attention particulière doit être portée sur les tracés, des continuités environnementales (trames vertes et bleues) et doivent être respectées.

Le foncier agricole. Il faut donc veiller à limiter les impacts négatifs pour l'agriculture.

Le coût : l'approche financière doit être globale, le phasage ne doit pas compromettre la réalisation entière du projet.

Laurent FABIUS, Député de Seine-Maritime, Président de la Communauté Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA) : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, d'abord merci pour le travail réalisé. Je voudrais présenter trois ou quatre remarques. Au bénéfice d'une observation générale, même si ici à l'évidence nous défendons les Normandie. Le projet dont nous parlons traduit une certaine conception de l'aménagement national du territoire. Dans le rapport produit par RFF, il est rappelé que malheureusement, la Normandie est la seule région avec les villes principales qui la composent, dont le temps parcours ferroviaire nécessaire pour relier la capitale a augmenté depuis un certain nombre d'années, alors que dans le reste du territoire, il a diminué.

La question de la régularité est essentielle, la question de la saturation également, ainsi que la question aussi de la rapidité de liaison. C'est la raison pour laquelle la ligne nouvelle, dont nous parlons, est une exigence du point de vue de l'aménagement national du territoire. C'est ma première observation.

Ma deuxième observation est que je crois qu'il doit y avoir consensus là-dessus : tout ce qui concerne l'amélioration du Mantois est absolument prioritaire, et si je puis employer cette expression, et est à portée de main. Il ne s'agit pas de faire le Mantois et laisser le reste de côté, mais sur ce point, les études ont été faites, elles sont convaincantes, les bonnes volontés sont là, probablement une grande part des financements. Donc, j'insiste sur l'importance de cet aspect.

Je voudrais insister sur un autre point, et il a déjà fait l'objet de questions et d'éléments de réponse : c'est la nécessité de voir tout cela dans une perspective de raccordement avec le grand aéroport de Roissy. Nous ne pouvons pas implanter partout dans le territoire pour des raisons évidentes de consommation d'espace, d'environnement et autres des aérodromes de

grande dimension. Il y a un grand aérodrome international, mondial « Roissy ». Il nous faut concevoir notre projet en ayant à l'esprit la liaison avec Roissy.

L'avant-dernier point, ce dont nous n'avons pas encore parlé, concerne la gare qui doit s'installer à Rouen. J'ai une petite divergence d'appréciation avec la formulation, d'ailleurs un peu contradictoire du rapport de RFF. Comme nous vous l'avons fait savoir, il n'y a pas de différence sensible de coût entre l'implantation à Sotteville et l'implantation à Saint-Sever pour différentes raisons techniques, que vous devez maîtriser bien sûr comme nous.

En revanche, du point de vue des fonctionnalités, il est essentiel que Saint-Sever soit choisi.

Le dernier point est relatif aux finances. J'entends bien que vous consacrerez des travaux spécifiques aux finances. Compte tenu de ce que l'on sait, et des finances générales, il faut fournir un grand effort national. La solution que nous choisirons devra être à la fois ambitieuse, mais réaliste. Il est évident du point de vue financier que plus nous serons unis dans la solution proposée, plus le moment venu, l'effort national pourra être dégage.

Jean-Baptiste GASTINNE, Conseiller municipal du Havre et Conseiller régional : Je ne partage pas les inquiétudes qui ont été exprimées sur une éventuelle insuffisance de la clientèle. Il suffit de voir les centaines de milliers de voitures qui ont fait l'aller-retour Paris-Normandie ce week-end, par ce temps extraordinaire, pour être rassurés sur ce point.

Ce qui pêche est que la ligne actuelle est à la fois trop lente et peu fiable. Dès qu'elle sera améliorée, il y aura à l'évidence un report modal important. Le premier enjeu, c'est de circuler dans des conditions plus rapides, plus régulières et plus fiables.

Un deuxième enjeu est beaucoup plus vaste : mieux relier Paris à sa façade maritime. La ligne nouvelle doit être la clé de voute d'un projet d'aménagement du territoire, et M. Fabius vient de le rappeler, et d'un projet de développement économique à l'échelle régionale mais aussi à l'échelle nationale. Il est évident, et il faut le rappeler, que c'est un projet d'ambition nationale. C'est pourquoi nous espérons que ce projet passe éventuellement avant d'autres projets qui auraient un intérêt national moins marqué.

Ce projet suppose en réalité un nouvel équilibre entre les territoires de l'axe Seine, et en particulier un nouvel équilibre, une nouvelle articulation entre l'Ile-de-France et les deux Normandie. Pour cela, il est nécessaire d'accompagner le projet de ligne nouvelle par des projets de développement économique régionaux. Je pense à la décentralisation d'activités tertiaires dans toute la Normandie, et en particulier à la décentralisation d'activités à haute valeur ajoutée du tertiaire supérieur, de l'Ile-de-France vers la Normandie, et plus particulièrement vers l'axe Seine, de manière notamment à rapprocher des activités tertiaires supérieures du monde maritime, portuaire et logistique, avec les deux grands ports maritimes de Rouen et du Havre.

Enfin, la LNPN est et doit être un atout au service de la compétitivité du gateway de l'Axe Seine, dans un contexte de concurrence déjà très forte avec les ports de la rangée nord, et dans un contexte où la concurrence va encore s'accroître, du fait de l'ouverture dans quelques années du canal Seine Nord.

Dans ces conditions, la ligne actuelle deviendra une ligne ancienne, et elle pourra être dédiée en grande partie au fret dans le plus grand intérêt des ports du Gateway. Il y aura un report modal très important, et il doit l'être, car actuellement 85% des conteneurs quittent Le Havre par la route. C'est un handicap pour le développement durable et de compétitivité pour le port du Havre.

Je voudrais signaler qu'entre 2000 et 2006, une étude de l'INSEE a montré que 15% des emplois créés dans la région Haute-Normandie l'ont été sur la place havraise alors même que Port 2000 n'était pas achevé. C'était avant la crise économique.

Il y a des espoirs formidables de développement économique et social.

Pierre MÉNARD, Comité de défense du triage de Sotteville : Nous avons des problèmes de crédibilité, le premier venant d'un paradoxe, que nous connaissons bien malheureusement, car nous en souffrons en particulier, à savoir que l'on a laissé se dégrader considérablement le système ferroviaire français cette année, on a fermé les lignes, on a abandonné des gares, on est en train de fermer un nombre considérable de triage. On laisse pourrir du matériel sur place, sans tenir compte des besoins que peuvent nécessiter les uns ou les autres. Tout à coup, on sort du chapeau une solution miracle à grand renfort de médias, de publicité à la télévision, d'experts de l'OCDE, etc. Sauf que l'on peut quand même s'interroger, et nous avons l'expérience de ce qui peut se passer au niveau du fret. Je crois me rappeler que M. LE VERN avait demandé au mois de mai qui allait payer, quels financements étaient prévus ?

Parallèlement, l'État avoue ne plus avoir d'argent ; RFF a 28 milliards d'euros de dettes. On se demande ce qui va se passer. La pression va encore retomber sur les régions. Et comme cela se passe dans d'autres secteurs, on va suggérer de privatiser l'affaire et dans ce cas le fournisseur privé fera ce qu'il voudra, et au prix qu'il voudra et les usagers n'auront plus rien à dire.

Le deuxième problème de crédibilité porte sur le développement du territoire et le déplacement quotidien. L'interlocuteur précédent l'a justement rappelé, actuellement on a un peu l'impression qu'il s'agit d'aller le plus vite possible vers Paris, de continuer à accélérer le phénomène de spéculation immobilière qui se déroule dans cette région, et ainsi de vider de ses capacités notre région en particulier.

Concernant le développement du territoire, et on revient au problème du fret ferroviaire, vous en avez parlé, vous l'esquissez, vous l'évoquez. La carte que vous avez projetée tout à l'heure est extrêmement éloquente, car il n'y avait aucun raccordement sur Ouistreham, ni sur Dieppe. On n'en parle que pour les ports de Rouen et du Havre. C'est-à-dire que nous devons considérer qu'il n'y a pas d'autres ports en Normandie à développer. On ne trouve pas Cherbourg, Caen, Ouistreham, Honfleur, Dieppe ; pour ne citer que ceux-là, comme s'il n'y avait pas d'autres zones économiques normandes. Finalement, comme s'il ne s'agissait de satisfaire que certains gros clients, c'est le système actuel qu'adopte la SNCF avec le multi-lots, multi-clients, qui ont une vision étriquée de l'économie normande. Nous serions amenés à regarder, comme nos bovins finalement, les lignes qui vont directement du Havre à Bratislava pour emmener des pièces détachées qui sont assemblées là-bas.

Or, nous avons des zones à développer, et certains élus ici y sont très sensibles, je pense particulier à la ZAC Seine sud et ces 800 ha à développer.

Olivier Guérin : Pouvez-vous apporter quelques précisions sur les lignes de fret, hors des lignes que vous avez indiquées ?

Jean-Damien PONCET : J'entends derrière vos propos une certaine nostalgie du wagon isolé.

(Mouvement dans la salle)

Aujourd'hui, on a déjà fort à faire. Le fret ferroviaire est en concurrence avec la route, et il est déjà extrêmement difficile de rendre le fret ferroviaire compétitif même au débouché d'un

port, où le flux est déjà quelque part pré massifié. Si l'on prend l'exemple du flux de conteneurs, ceux-ci arrivent sur des bateaux aujourd'hui par dizaines de milliers. Dans un port comme celui du Havre, on a quand même la chance de pouvoir mettre en place des navettes ferroviaires pour un certain nombre de destinations, qui peuvent être à peu près remplies.

Même dans ces conditions d'une organisation absolument simple où la massification est déjà tout faite d'un côté, la navette est indéformable, allant d'un point A à un point B, et ensuite elle revient également chargée à l'export pour repartir à l'import, les chiffres montrent que l'ensemble des acteurs impliqués dans cette affaire rencontrent beaucoup de difficultés à contenir la concurrence de la route. Aujourd'hui, le fret ferroviaire au départ du Havre, pour ne prendre que le cas des conteneurs, représente moins de 10% du total.

Partant de ce constat, on peut se demander ce qu'il faudrait faire pour arriver à être concurrentiel vis-à-vis de la route au départ de zones moins denses en activité. Je ne suis pas sûr que la réponse à cette question d'ailleurs passe par des réponses en termes d'aménagement de l'infrastructure. Elle passe peut-être par des réponses en termes d'opérateur ferroviaire de proximité, qui pourrait être mis en place sur certains périmètres. Cela existe dans certaines régions. Là, je crois que cela dépasse un peu le champ de mes compétences, pour ce soir en tout cas.

Olivier Guérin : Nous traiterons les problèmes de fret de façon plus approfondie lors d'une réunion au Havre. Nous avons quelques questions via Internet, je vous propose d'en écouter quelques-unes.

Dominique SIMON, membre de la Commission Particulière de Débat Public : Je rappelle qu'il y a les questions par Internet et aussi pour vous tous des fiches questions-réponses. N'hésitez pas à les utiliser. Pour l'instant, nous n'en avons reçu qu'une relative à une suggestion d'appeler ce projet non pas « Ligne Nouvelle Paris-Normandie » mais Ligne Nouvelle Normandie-Paris ». C'est Madame RENAULT qui appelle de ses vœux la fin des vexations.

Dans les questions que nous avons reçues via Internet, il y a essentiellement deux thématiques, la première rassemble deux questions sur l'environnement :

M. BOUTIN demande globalement quel est l'impact sur l'environnement ?

M. LOBKOWICZ de Breuilpont demande quel est l'intérêt réel du débat public pour les communes concernées ? En tout état de cause, on constate que certaines communes sont dans l'emprise de chacun des trois scénarios. Le choix est déjà fait avant même l'ouverture du débat public.

Quelle réflexion particulière est menée pour la sauvegarde des massifs forestiers qui seraient défigurés par le passage de la LGV, au-delà de l'équilibre environnemental, l'économie sylvicole est-elle prise en considération au même titre que l'économie agricole ou industrielle ?

Olivier GUÉRIN : Je rappelle qu'il y aura une réunion sur les problèmes environnementaux qui se tiendra à Évreux le 12 janvier. Vous pouvez peut-être déjà donner quelques indications sur l'approche qu'a eue RFF de ces problèmes environnementaux.

Philippe ADAM : Quelques éléments sur l'approche environnementale. Je ne vais pas vous raconter l'histoire, quand on trace une infrastructure nouvelle, on est sur des territoires qui aujourd'hui sont dévolus à d'autres usages. Il y a effectivement une attention très importante

à porter à ces problématiques d'inscription dans le territoire, soit des territoires qui ont un usage d'activité agricole ou autre, soit des territoires qui sont aujourd'hui naturels.

La question qui nous est posée au travers du débat public porte sur la balance entre l'intérêt général du projet et l'atteinte à ce territoire que serait la réalisation de cette infrastructure. La première chose que nous souhaitons faire, c'est d'abord essayer d'éviter les enjeux environnementaux majeurs. C'est pourquoi nous avons eu un travail important de diagnostic, que nous avons fait avec des associations environnementales, avec les services de l'État, des collectivités territoriales, qui nous a permis de rassembler l'ensemble des données disponibles, de les hiérarchiser, puis d'utiliser ce travail pour, à ce jour, proposer des options de passage qui aient le moindre d'impact possible sur l'environnement. À ce stade, c'est le travail d'étude.

Un des stades d'études ultérieures, si l'opportunité du projet devait être jugée positivement, et il y aurait évidemment un travail beaucoup plus fin, dans lequel on regardera plus précisément où passerait la ligne et quels en seraient les impacts beaucoup plus précis. Donc, d'abord évitement, ensuite limitation des impacts. Ce sont des mesures constructives sur les lignes qui permettent de limiter l'impact. Vous avez parlé des forêts. Aujourd'hui, on réalise des études sur la faune de manière à prévoir des ouvrages qui permettront à la faune de continuer à se déplacer, respecter les trames vertes.

On met de plus en plus en place, et cela a été fait sur la ligne nouvelle Rhin-Rhône, l'idée d'une atteinte minimale en essayant de limiter les largeurs de l'emprise, sur les forêts notamment. Je peux confirmer que nous avons pris les forêts comme un élément de l'environnement, autant que les autres éléments. C'était pour répondre à la question qui a été posée.

Puis, la dernière mesure, lorsque l'on n'a pas limité suffisamment l'atteinte à l'environnement, concerne des compensations permettant de recréer ailleurs des milieux qui n'auraient pas pu être préservés sur l'emprise.

Olivier GUÉRIN : Concernant la question relative à l'intérêt du débat public par rapport à certaines communes, je rappelle que nous sommes à un stade de discussion de l'ensemble des projets. Cette discussion porte sur l'opportunité et pas seulement sur les caractéristiques, les différents tracés. Des tracés alternatifs peuvent éventuellement être proposés. Donc, tout est en débat. Il n'y a rien de directement et définitivement acquis, fixé.

Nous passons la parole à Mme la Députée-Maire, avant d'entendre un panorama du système ferroviaire et de reprendre la discussion.

Valérie FOURNEYRON, Députée-Maire de Rouen : Merci Monsieur le président, d'abord je voudrais me réjouir avec d'autres que nous ayons enfin ce débat, et que nous l'ayons dans les délais que nous avons souhaités au sein du comité, présidé par Jean-Pierre DUPORT, et remercier également le maître d'ouvrage RFF, et vous tous de nous permettre de rentrer maintenant dans ce débat et d'être à l'heure des choix.

Nous avons attendu ces choix depuis de trop longues années. Le président de la SNCF l'appelait « la dette vis-à-vis des Normands ». Effectivement, cette dette est réelle et elle explique d'abord l'importance du monde que vous avez à cette première réunion de débat public et l'importance de la sensibilisation de tous les acteurs de ce territoire. Même s'il y aura des débats sur les tracés, même s'il y aura des débats éventuellement sur les phasages, il y a un élément sur lequel nous sommes tous d'accord : cela ne peut plus durer sur le territoire de la Normandie l'ensemble de la saturation des dessertes ferroviaires à la fois pour les usagers et aussi pour le fret dans une région qui, je le rappelle, Paris-Rouen-Le Havre cumulé

en matière de trafic portuaire, c'est la plus grande plate-forme portuaire de France. C'est donc un enjeu national.

Un enjeu avec trois choix, un choix sur le tracé, un choix de tracés dans le Mantois, et un choix de tracés sur l'agglomération de Rouen en matière de gares. Ces trois choix ne peuvent pas être dissociés, c'est comme un tuyau d'arrosage, quand on fait un nœud à un endroit, on diminue le débit partout. Donc, on a besoin de travailler sur ces trois choix en même temps. On sait pertinemment que les enjeux du Mantois sont essentiels, et cela a très bien été montré tout à l'heure pour l'ensemble du trafic portuaire et du fret.

Dans ces choix, il y a un enjeu de gare sur l'agglomération de Rouen. On n'est pas parti de rien, on a effectivement deux scénarios, car on a éliminé tous les précédents dans de débats longs, avec de nombreux acteurs de 2003 à 2008. Vous avez dans votre document encore une possibilité de choix entre Sotteville et Saint-Sever. Pourquoi sommes-nous aujourd'hui de plus en plus nombreux à porter le dossier de Saint-Sever ? Car Saint-Sever est plus près du centre-ville que la gare Rive droite actuelle, dont je ne reviens pas sur l'ensemble des éléments de saturation.

Aujourd'hui, cette gare permettrait d'avoir à 300 m de la cathédrale un espace de 13 ha. Elle permet d'avoir une gare immédiatement accessible et elle permet ainsi de prendre en compte un enjeu majeur d'avoir une véritable gare de rendez-vous, permettant d'accueillir tout le multimodal et que son accessibilité soit maintenue, comme celle d'aujourd'hui. Plus de 90% des usagers quotidiens de la ligne Paris-Rouen-Le Havre, à Rouen, viennent en mode de déplacement doux prendre le train. Donc, cette accessibilité est nécessaire. L'ensemble des coûts qui se réduisent à un autre choix sont très proches de celui de Saint-Sever.

J'ajoute un dernier enjeu très important pour nous tous sur ce territoire : le réseau des villes normandes. Nous sommes avons peu parlé, mais améliorer les dessertes entre Rouen et Le Havre, entre Rouen et Caen, entre Rouen et Évreux, est aussi un enjeu de ce maillage du territoire. Donc, le fret, les usagers et les réseaux entre les villes : ce sont tous ces enjeux que nous portons, pour lesquels nous nous mobilisons depuis les années. Nous sommes donc heureux de porter aujourd'hui avec vous ce débat public.

Olivier GUÉRIN : Merci Madame. Je vous propose donc d'écouter maintenant Hervé de Tréglodé sur l'organisation du transport ferroviaire qui est assez complexe. Vous allez nous présenter de façon simplifiée les choses, et je vous en remercie.

Hervé de TRÉGLODÉ, CGEDD Ministère de l'Écologie : A la demande du Président de la commission, je voudrais vous présenter très simplement, et aussi clairement que possible, l'organisation présente, donc la responsabilité de Réseau Ferré de France, de la SNCF et des autorités organisatrices. Ce faisant, je n'apprendrai rien à ceux qui vivent quotidiennement avec le système ferroviaire, je m'adresse plutôt aux autres.

Pour commencer, un peu d'histoire, car je trouve que cela éclaire bien le présent. La première voie ferrée a été ouverte en France le 30 juin 1827 et la SNCF a été fondée le 1er janvier 1938, non pas d'ailleurs par nationalisation mais par regroupement des grandes sociétés ferroviaires de l'époque, qui étaient toutes privées sauf une.

La nouvelle société publique, celle de 1938, a exploité la plus grande partie du réseau français durant 45 ans, jusqu'en 1982. C'est cette année-là que la SNCF est devenue un EPIC (établissement public à caractère industriel et commercial) et que son monopole a été confirmé.

C'est peu d'années après ce changement de statut, que la communauté économique européenne et les états membres se sont alarmés des difficultés grandissantes que connaissaient partout en Europe les grands groupes ferroviaires. La CEE et ses états membres ont entrepris une réforme très importante, c'est-à-dire inciter puis progressivement obliger les grandes compagnies dans les différents pays d'Europe à séparer leurs activités de transport ferroviaire des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire. Grosso modo, d'un côté ceux qui exploitent les trains, donc les transporteurs, et de l'autre ceux qui entretiennent et modernisent les voies ferrées, c'est-à-dire les gestionnaires de l'infrastructure. Sur ce sujet de la séparation des fonctions, la première grande directive européenne a été publiée en juillet 1991. Et par cette séparation - il est bon de l'avoir à l'esprit - la CEE entendait atteindre trois buts : améliorer le fonctionnement du système ferroviaire, distinguer les transports de service public des autres transports, car ils appellent des politiques différentes. Enfin, introduire peu à peu la concurrence dans les services de transport ferroviaire.

Après s'être longuement contenté d'une séparation comptable au sein de la SNCF, l'État français, après la grande grève de novembre et décembre 1995, s'est résolu à constituer un gestionnaire d'infrastructures, qu'il soit juridiquement distinct de la SNCF, tout en restreignant à déléguer par contrat ou convention l'exécution d'une partie de ses missions à la SNCF. C'est ainsi qu'est né en mai 1997 Réseau Ferré de France sous la forme juridique d'un EPIC, comme la SNCF.

Comme bien des tâches d'exécution sont déléguées à la SNCF, sous le contrôle et selon les directives de RFF, RFF reste un établissement assez petit : 2 300 personnes, alors que le gros des bataillons se trouve aujourd'hui du côté de la SNCF : plus de 150 000 agents.

Quelles sont les responsabilités de RFF en bref ? RFF est entièrement maître de ses investissements, c'est-à-dire qu'il peut choisir de sous-traiter à qui il veut ses études et ses travaux, ou à la SNCF, ou à d'autres, s'il juge préférable de retenir une autre entreprise pour des raisons techniques financières.

Concernant l'entretien des voies, des ouvrages d'art, des postes d'aiguillage, etc., RFF est donc tenu par la loi d'en confier, par contrat ou convention, les tâches d'exécution à la SNCF, dans une branche qui s'appelle SNCF Infra, mais il lui fixait bien entendu des règles, des objectifs de plus en plus précis.

Pour la gestion des circulations ferroviaires et les horaires, RFF remplit sa mission depuis un an et demi avec une nouvelle direction indépendante de la SNCF : « La direction de la circulation ferroviaire (DCF) ». Mais, comme RFF arrête le budget et les objectifs de cette direction, forte de 14 000 agents, autant dire qu'il est de facto le commandant de cette nouvelle direction.

A qui appartient l'immobilier du secteur ferroviaire ? En tant que gestionnaire de l'infrastructure, RFF possède la plupart des terrains et des équipements qui permettent aux trains de circuler, de se garer, c'est-à-dire les voies, les caténaires, les triages, les ponts, les quais, les postes d'aiguillage, etc. De son côté, la SNCF en tant que responsable des services de transport ferroviaire, propriétaire des biens qui lui servent à cet objectif : bâtiments d'accueil des voyageurs et du fret, le matériel roulant, des ateliers pour la maintenance du matériel roulant, les bureaux etc.

Comme je l'ai dit au début de mon propos, très tôt, la Commission européenne a bien entendu associé à cette séparation des fonctions, d'un côté l'infrastructure et de l'autre les services de transport, une ouverture progressive à la concurrence. En France, cette ouverture a commencé avec le transport de fret en 2006, et aujourd'hui, une fraction un peu supérieure

à 20% du marché est exploitée par de nouvelles entreprises alternatives, c'est-à-dire des entreprises autres que la SNCF.

La loi française a ouvert à la concurrence aussi les transports internationaux de voyageurs depuis le 13 décembre 2009. La Commission européenne maintenant s'efforce de convaincre les états membres, d'étendre la concurrence dans les autres domaines, c'est-à-dire les transports intérieurs de voyageurs d'une part en obtenant que les services conventionnés, comme les TER, soient peu à peu l'objet d'appels d'offres, et d'autre part que les transports de voyageurs à longue distance puissent aussi être exploités par des entreprises alternatives.

Parallèlement à ces évolutions, tout à fait fondamentales, les collectivités régionales en France, et c'est le cas dans d'autres pays européens, ont reçu des pouvoirs d'autorités organisatrices de plus en plus grands en matière de transport régional. Les TER sont maintenant organisés, promus avec talent par les Conseils régionaux partout en France, et les Transiliens ont même un organe puissant pour gérer ces trains « le syndicat des transports d'Île-de-France ». Les succès de cette décentralisation pour les TER se voient à la lumière de l'augmentation des trafics, de la modernisation des matériels roulants et des gares, et aussi de l'organisation en cadencement des horaires.

Je pourrais résumer ainsi, l'organisation des services de transport ferroviaires aujourd'hui -et j'attire votre attention sur la vue qui est projetée- pour le transport de fret, le marché est totalement ouvert et une quinzaine d'entreprises ferroviaires offrent leurs services à l'industrie, même si la SNCF, c'est-à-dire SNCF Géodis, reste et de loin le transporteur le plus important.

Pour les transports internationaux de voyageurs, maintenant toutes les entreprises ferroviaires d'Europe peuvent désormais offrir leurs services et faire rouler des trains sous leur pavillon, même si aujourd'hui seule encore la SNCF avec ses filiales (Eurostar et Thalys) exploite la totalité des lignes. Les trains à grande vitesse à l'intérieur du territoire sont exclusivement pour l'instant exploités par la SNCF, et c'est l'ouverture à la concurrence de ces trains, de ce marché-là, qui est l'objet de débats, parfois aussi, à Bruxelles.

La plupart des autres trains dont je viens de parler appartiennent à la catégorie des services conventionnés, c'est-à-dire gérés selon une convention entre la SNCF transporteur et une collectivité publique, autorité organisatrice. La première catégorie est les TER, gérés par l'autorité organisatrice qui dépend partout en France du Conseil régional. Dans ce cas, l'exploitation est toujours confiée à la SNCF aujourd'hui.

La deuxième catégorie est les transports intérieurs de voyageurs à longue distance, autres que le TGV, que l'on appelle désormais les trains d'équilibre du territoire (TET). Ces TET ont été placés le 1er janvier 2011 sous une nouvelle autorité organisatrice, qui est portée par l'État, selon une convention qui a été signée entre l'État et la SNCF le 13 décembre 2010. Donc, c'est la SNCF qui s'est vu confier pour trois ans l'exploitation de ces trains (TET). Ce sont les trains que vous connaissez sous les noms de Corail, Intercités, TéoZ et Lunéa.

Pour être bref, je n'en dirai pas plus sur ces deux questions les plus importantes de séparation de l'infrastructure et d'ouverture à la concurrence. Je voudrais compléter ma présentation, sinon elle serait gravement incomplète, en vous rappelant qu'une autorité indépendante, très importante pour l'organisation du service ferroviaire, de régulation a été instituée l'an dernier. C'est donc l'autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), basée au Mans, qui est désormais une autorité très importante, placée au cœur de tous les grands débats et elle a déjà arrêté des orientations et des décisions de grande importance, qui sont publiques d'ailleurs, et en particulier sur les péages d'infrastructures ou les capacités d'infrastructures que l'on appelle les sillons.

Depuis 185 ans, la sécurité est au centre de toute organisation ferroviaire, mais l'union européenne s'est efforcée d'améliorer encore les choses, et notamment a demandé que des organes indépendants ou de contrôle et de réglementation soient partout institués. C'est en fonction de ces principes qu'a été fondé en France un établissement particulier pour la sécurité ferroviaire (EPSF), basé à Amiens. Au niveau européen, il existe aussi un organe important pour la sécurité et pour l'interopérabilité (ERA - European Rail Agency, basé à Valenciennes).

Voilà en termes très brefs l'organisation présente. Comment va-t-elle évoluer ? Comme je ne dirige pas l'union européenne, ni le gouvernement français, je ne donnerai pas de réponse à cette question. Je dirais simplement, et vous pouvez le voir à la lecture de la presse, que deux grandes questions se posent, la première étant celle des tâches d'exécution confiées par RFF à la SNCF. Je vous ai dit qu'elles étaient assez importantes, d'aucuns considèrent qu'il faudrait peut-être regrouper cela dans un gestionnaire d'infrastructures rassemblées. Ce gouvernement ne s'est pas prononcé sur cette question, mais cela fait partie des questions qui doivent être analysées dans le cadre des Assises du ferroviaire que Mme KOSCIUSKO-MORIZET a ouvertes le 15 septembre dernier.

La seconde question importante concerne l'ouverture à la concurrence. Doit-elle être poursuivie ? Si oui, comment, et à quel rythme ? Là aussi, les Assises du rail auront à réfléchir à cette question.

Je vous remercie beaucoup de votre attention.

Olivier GUÉRIN : Merci beaucoup pour ces indications sur l'organisation ferroviaire. Nous allons reprendre les questions, qui peuvent aussi porter sur cette organisation.

Sophie RENAULT, objectrice de Croissance : J'ai une question sur les gains de temps. Vous nous dites qu'avec 10 milliards, on va gagner entre un quart d'heure et une demi-heure de temps entre la capitale et ma chère Normandie. Je voudrais savoir pourquoi toujours cette course au gain de temps, pour gagner du temps sur quoi, pour gagner du temps au temps pour faire quoi ? Pour regarder plus vite la télévision alors qu'on peut faire des choses plus intéressantes.

Par ailleurs, le rouleau compresseur va traverser ma Normandie, on va faire des tranchées, des trous dans tous les sens, on va exproprier des gens, on va traverser des cultures Bio (OGM, ça ne me dérange pas) des élevages Bio. C'est le rouleau compresseur qui va avancer à coup de milliards, alors qu'avec 10 milliards on pourrait créer énormément d'emplois dans les deux régions normandes. Il ne serait plus nécessaire de prendre le train pour aller à la capitale.

Olivier GUÉRIN : Vous posez une question importante, notamment sur l'aménagement du territoire, à laquelle nous réfléchissons de façon plus approfondie lors d'une prochaine réunion. Pouvez-vous nous donner quelques indications sur cet objectif, la façon dont cet objectif est sorti ?

Jean-Damien PONCET : Il peut y avoir un débat philosophique derrière cela, mais il ne faut pas oublier que le mode ferroviaire est en concurrence avec d'autres modes de transport, et en particulier l'automobile. Si l'on ne donne pas au mode ferroviaire un élément de concurrence en matière de temps de parcours, on n'aura jamais plus de monde dans les trains.

L'augmentation de trafic qui résulterait de la mise en service de la ligne nouvelle Paris Normandie se réduit aux trois quarts à du report modal de la route vers le train. Donc, il ne

faut pas perdre de vue cet enjeu. On est dans un contexte de lutte contre les gaz à effet de serre, et dans ce contexte l'objectif de transfert modal a toute son importance. Un certain nombre de débats ont eu lieu au moment de l'exercice du Grenelle de l'environnement, qui a débouché sur deux lois, l'une d'entre elles prévoit de faire des lignes à grande vitesse. Je ne sais pas dans quelle mesure vous avez suivi, et dans quelle mesure vous adhérez aux conclusions de ce débat et aux termes de cette loi. Le fait est qu'il y a aujourd'hui en France une loi qui prévoit que l'on fasse plus de trains à grande vitesse, parce qu'on pense qu'il faut faire du ferroviaire, et on pense que le ferroviaire gagnera si les temps de parcours sont à la hauteur.

Bruno DEVAUX, élu rouennais, Président d'une Association Le Pommier : Cette association réfléchit au développement de la Normandie et comporte 90 membres. On a vu dans la présentation des phasages, différents temps qui vont se superposer et je voudrais insister sur deux points : un point de long terme et un point de court terme.

Le point de long terme concerne la ligne ferroviaire qui relie Paris à Londres, en passant par Calais. Dans une dizaine d'années, cette ligne arrivera à saturation et il est envisagé de la doubler. Ce doublement peut éventuellement dans les différentes hypothèses envisager de passer par Rouen. Parmi les éléments qui trancheront les différents schémas, cette possibilité de raccordement doit être intégrée cette ligne Paris Londres.

Le deuxième point de court terme concerne la rentabilité de la ligne, et notamment l'accessibilité du mont Saint-Michel, qui est sans doute je crois le deuxième site le plus visité de France avec 3 millions de visiteurs, et sans doute sur cette ligne nouvelle Paris-Normandie la liaison facilitée vers le Mont-Saint-Michel et ses nombreux touristes doit faire partie des éléments de décision.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous donner des indications sur ces deux points ?

Jean-Damien PONCET : Il est toujours intéressant de chercher des complémentarités ou des mutualisations. A ce titre, le fait qu'une partie au moins de la ligne nouvelle Paris-Normandie puisse avoir un tronç commun avec un autre projet qui serait le doublement de la ligne Paris-Calais peut être considéré comme un avantage. Ceci dit, le deuxième projet dont vous venez de parler en l'occurrence n'est pas programmé aujourd'hui. Le choix qui a été fait dans un premier temps consistait à mutualiser avec des besoins d'ores et déjà identifiés. Ainsi, sur les sections les plus franciliennes du projet, on a quand même imaginé une certaine charge de trafic, une fois le projet LNPN réalisé, qui pourra être issu soit d'une augmentation des fréquences vers la Normandie, soit d'un déploiement de trafic francilien sur la ligne existante libérée. Cela signifie qu'aux heures de pointe avec les besoins d'ores et déjà identifiés, à une échéance pas tout à fait proche, puisque nous avons raisonné à 2040, on voit que notre ligne nouvelle est bien occupée.

Ceci dit, des trains pourraient être néanmoins être introduits dans les circulations sur la ligne nouvelle pour aller vers une autre destination. Le moment venu, la question pourra être revue, mais je pense que ce sera dans un certain nombre d'années. Le projet, tel que nous le présentons ce soir, permet de réaliser un tel raccordement pour ensuite aller vers Calais, ce raccordement pouvant intervenir quelque part vers Rouen. C'est moins vrai pour le scénario C.

Philippe ADAM : Sur le Mont-Saint-Michel, je dois avouer que cela n'a pas été un des objectifs que nous avons visés au travers du projet, mais nous sommes là pour l'enrichir. Aujourd'hui, nous imaginons que des trains, venant de la ligne nouvelle Paris Normandie, aillent jusqu'à Saint-Lô. C'est électrifié jusqu'à Saint-Lô, au-delà, c'est en diesel. Il y a certainement des choses à faire pour aller jusqu'au Mont-Saint-Michel. Je peux confirmer

qu'il n'y a pas d'impossibilité. Il est vrai que d'autres lignes permettraient d'y aller par Grandville ou par Rennes, car une nouvelle ligne permettra d'aller rapidement à Rennes bientôt.

Olivier GUÉRIN : D'autres questions sur Internet ?

Jean-Philippe BLOCH : Trois questions concernent le fret, une de M. Pierre VAVASSEUR de l'Association ATC Auge-Normandie : « *La solution C permettrait d'utiliser la ligne Honfleur Pont-l'Evêque, et ainsi acheminer les marchandises du Havre vers l'Espagne et aussi rapprocher Caen du Havre, mais le schéma proposé semble rendre ce cheminement sans intérêt* ».

Une deuxième question d'Arnaud THIERRY, étudiant à Paris : « *La ligne nouvelle sera-t-elle mixte, c'est-à-dire accessible aux voyageurs et aussi au fret ?* ».

Une troisième question de Mme Isabelle HUVET, de Mont-Saint-Aignan : *Que devient la gare de Rouen Rive droite dans le projet, puisque vous envisagez une nouvelle gare Rive gauche ? Est-ce que le fret marchand passera par cette gare Rive droite ? A-t-on chiffré le trafic ferroviaire de fret qui transitera ou partira de Rouen ? Quelle sera l'utilisation des infrastructures de Sotteville Saint-Etienne qui sont immenses ?*

Olivier Guérin : Le fret suscite beaucoup l'intérêt.

Jean-Damien PONCET : C'est d'ailleurs pour cette raison que vous avez prévu, Monsieur le Président, une réunion spécifique sur le sujet au Havre en janvier. Nous n'avons pas déjugé le scénario C, mais simplement qu'il coûtait quelques milliards de plus. L'enjeu économique derrière le fait de faire traverser du fret à cet endroit précis pour aller ensuite vers l'Espagne ne me semble pas à la hauteur de ces quelques milliards de différence. S'il s'agit d'aller d'un port, en l'occurrence celui du Havre, vers l'Espagne ou plus généralement vers l'Atlantique, on peut aussi y aller par la mer. Y aller par le rail, on peut déjà le faire. Le cas échéant, cela fait un allongement de parcours, mais si l'on regarde l'avantage économique qui résulterait de la réduction de ce parcours, on est bien loin de l'ordre de grandeur de l'investissement nécessaire pour faire passer du fret sous l'estuaire. En fait, la question est un peu plus compliquée.

Olivier GUÉRIN : Pour simplifier, on va peut-être passer à la gare de Rouen Rive droite.

Jean-Damien PONCET : Avec plaisir, Monsieur le Président.

Philippe ADAM : Une question importante se trouve derrière la gare de Rouen Rive droite, quels sont les usages de la gare nouvelle et de la gare de Rouen Rive droite ? La gare nouvelle à Rouen est une gare où tous les trains vont, où s'effectuent toutes les correspondances entre les trains rapides, les TER. Tous les trains utilisent la nouvelle gare, certains d'entre eux continuent d'utiliser la gare Rive droite, comme une gare urbaine, une gare de passage, par exemple en venant de Dieppe pour aller vers Rouen, on desservirait la gare de Rouen Rive droite, puis la nouvelle gare. Cela concernait les voyageurs et la question portait également sur le fret. Il n'y a pas d'usage fret de la gare de Rouen Rive droite.

Concernant le nœud de Rouen, l'ensemble des trains de fret partent des installations du triage de Sotteville. On conserve bien à Sotteville des fonctions pour le fret, pour la desserte du port de Rouen notamment et des industries qui sont situées sur le port.

Pierre LOUVARD, élu Europe Écologie les Verts de la Ville de Rouen : Je voulais parler de la maîtrise du projet. L'opinion publique est encore persuadée qu'on va créer une ligne à grande vitesse, ayant entendu les déclarations imprudentes du Président de la

République sur le sujet. Maintenant, c'est bien que le débat public soit ouvert, car on ne parle plus de ligne à grande vitesse - ce qui était absurde, vu la faiblesse des distances - mais de ligne nouvelle à 250 Km/h. On se pose quand même des questions.

L'un des succès du TGV français (et en tant qu'écologiste, on considère que c'est un succès dans les lignes qui ont permis un report modal de l'avion vers le train à grande vitesse) était une maîtrise d'ouvrage qui prenait en compte l'infrastructure et le matériel roulant. Or, il s'avère à ma connaissance qu'aujourd'hui en France aucun train ne circule à 250 km/h, on trouve soit des TGV à 300 km/h ou plus, soit des trains classiques roulant à 220 km/h maximum. C'est curieux que pour respecter un cahier des charges qui initialement ne penchait pas par son réalisme, on sorte une vitesse de ligne qui n'existe nulle part en France, avec toutes les questions techniques qui l'accompagnent et toutes les questions posées aux opérateurs ferroviaires, à la SNCF (d'ailleurs, je trouve dommage que la SNCF ne participe pas en tant que tel à ce débat public) et aux constructeurs ferroviaires.

Vous expliquez que les opérateurs et les constructeurs de matériel roulant se débrouilleront avec la définition de votre cahier des charges. Ce n'est pas ainsi que le TGV a pu naître et croître à l'intérieur du territoire français.

Deuxième problème de maîtrise d'ouvrage, vous envisagez dès maintenant un financement par les partenariats publics privés.

Olivier GUÉRIN : Je vous propose de reprendre les problèmes de financement et de les examiner d'une manière plus approfondie à une autre réunion.

Pierre LOUWARD : Que signifie le partenariat public-privé ? RFF abandonne au privé la maîtrise d'ouvrage, avec toutes les conséquences que cela a eues, vous avez parlé tout à l'heure de nostalgie, mais vous êtes nostalgiques des anciennes compagnies privées, qui ont fait faillite et c'est pourquoi on a créé la SNCF le 1er janvier 38, comme cela a été rappelé.

Troisième problème de maîtrise d'ouvrage, les scénarios B et C prévoient des gares en dehors des centres des villes desservies. Une gare au milieu de Louviers et de Val-de-Reuil, une autre gare dans la périphérie d'Évreux. Le maître d'ouvrage aurait pu tirer les bilans de ces fameuses gares de betteraves, qui sont un échec et qui sont des aspirateurs automobiles autour de ces gares.

Vous m'avez beaucoup choqué, Monsieur de RFF, dans votre réponse à M. MÉNARD sur le fret. Le problème du modal entre le fret et la route, c'est un problème de choix politique. Il semblerait que votre tutelle ait dit au Grenelle de l'environnement qu'il fallait favoriser le fret ferroviaire. J'ai l'impression que vous, en tant que maîtrise d'ouvrage RFF, vous n'en soyez pas tout à fait convaincus. En tout cas, c'est ce qui ressort de la façon dont vous avez répondu au Président du Comité de défense du triage de Sotteville.

Olivier GUÉRIN : Les sujets seront abordés de façon plus complète lors de réunions ultérieures. Les problèmes de financement seront examinés de façon approfondie lors d'une réunion au mois de janvier. Sur les problèmes de matériel, il y a sans doute des explications complémentaires à donner par rapport à ce qui figure déjà dans le dossier et à ce qui a été présenté.

Philippe ADAM : Je crois que la question est légitime. Effectivement, c'est inusité en France. La question qui nous a été posée au départ est : doit-on retomber dans un système TGV qui a toute sa cohérence et qui a parfaitement fonctionné sur les lignes sur lesquelles il a été utilisé jusqu'à présent. C'est un système cohérent en matériel et infrastructure. Nous

proposons là un nouveau système cohérent. Il y a des difficultés liées au fait que tout cela est nouveau, mais nous devons y travailler pour y parvenir.

Cela dit, c'est nouveau en France, mais cela ne l'est pas forcément l'étranger. En Allemagne, en Espagne, des matériels qui roulent à 250 km/h avec des modèles de fonctionnement qui fonctionnent aujourd'hui. L'exemple de l'Allemagne est intéressant, car nous sommes dans un pays avec un ensemble de villes, très maillées avec des villes très rapprochées, des distances courtes, sur lesquelles nous avons travaillé. Il a été conclu que sur certaines relations, 250 km/h, c'était une vitesse adaptée. C'est la conclusion à laquelle nous arrivons, mais il y a du travail à faire pour y parvenir.

Juste un point sur les gares, on peut toujours critiquer le fait d'avoir des gares en dehors des villes. La plupart des dessertes, qui sont proposées dans le projet, desservent les gares de centre-ville. Il n'y a pas de gares nouvelles à Lisieux, ni à Caen.

Effectivement, il y a la proposition de gares nouvelles à Louviers Val-de-Reuil. On y viendra lorsque l'on sera sur ce territoire, on a cherché à placer cette gare le mieux possible par rapport à l'urbanisation, et ce sera un sujet du débat.

Je comprends tout à fait votre positionnement sur ces gares. On en débattrà dans les lieux concernés.

Jacques RAGOT, CESCA (Cellule d'expertise scientifique de la côte d'Albâtre et du Pays de Caux) : Je vais donc m'intéresser plus particulièrement à la portion Le Havre-Rouen. J'ai déjà eu à combattre et à fournir des éléments d'ordre scientifique concernant l'autoroute A29, le port méthanier de Saint-Jouin, de nombreux centres d'enfouissement techniques, toujours dans le but d'aider mes concitoyens à argumenter scientifiquement contre des projets souvent imposés arbitrairement.

Si je résume les propos tenus ce soir, sur la portion que je connais, puisque je suis un riverain de la ligne ferroviaire et de l'autoroute A29, il y a donc un quart d'heure à gagner entre Le Havre et Rouen pour une petite poignée de personnes qui prennent le train au Havre et qui se rendent chaque jour pour travailler à Paris. Cela va bien sûr être énorme, puisqu'il faudra faire un deuxième voire troisième viaduc sur l'Austreberthe à Barentin et un troisième viaduc également sur le vallon de Mirville. Est-ce vraiment judicieux ?

M. le Président de la Commission disait tout à l'heure qu'il faudrait surtout n'envisager que la ligne ferroviaire, sans regarder ce qu'il y a en Seine-Maritime. Je suis désolé, j'ai envie de regarder ce qu'il y a tout autour. Monsieur Ruffenacht nous avait déjà tenu le même discours que celui d'aujourd'hui pour l'autoroute A29. Où en sommes-nous avec cette autoroute, que je pourrais qualifier de l'autoroute de la délocalisation ? L'autoroute A29 n'a rien apporté au habitant du pays de Caux, simplement 2 points de plus peut-être de chômage par rapport à la moyenne nationale. Donc, rien du tout. Tout ce qui avait été prévu ne s'est pas réalisé au niveau des zones d'activité ou bien ce sont des embryons de zones d'activité.

Je rappelle qu'en Seine-Maritime nous avons l'EPR de Penly, un port méthanier que l'on a évité de peu, le port pétrolier bien sûr, l'autoroute A29, port 2000, etc. je ne vais pas vous donner toute la liste. À un moment donné, il faudra faire cesser cette mégalomanie qui vise à détruire entièrement cette belle région pour finalement un noyau de privilégiés, qui va prendre quotidiennement le train du Havre à Paris. Je trouve ça absolument scandaleux, cela risque d'être un nouveau scandale d'État, quand on voit le prix et l'intérêt de ce projet. Une telle disparité entre les deux est complètement aberrante. Il est temps que vous vous posiez la question, Monsieur le président, sur l'environnement global de la Seine-Maritime. Allons-

nous continuer à être toujours les sacrifiés français de l'environnement, avec l'EPR ? Je suis pour naturellement les éoliennes.

Il ne faut pas se focaliser toujours sur le projet en cours. À chaque fois, on nous dit la même chose : surtout, ne regardez pas tout autour. Regardez bien l'état des lieux de la Seine-Maritime, l'état des nappes phréatiques, l'état de la pollution atmosphérique.

Olivier GUÉRIN : Vous avez exprimé un point de vue dont il sera rendu compte lors du compte rendu du débat public. Votre intervention sera bien sûr indiquée.

Patrice DORÉ, Oissel: En tant que simple citoyen, le point entre Oissel et Rouen m'inquiète, ainsi que Rouen-Barentin, puisque l'on a divulgué avec M. LE VERN et aussi le maire de Sotteville un tram-train qui devait circuler entre les deux gares. Qu'en sera-t-il de ce projet si la nouvelle ligne passe à Oissel ? Ce sera aussi un nœud ferroviaire, point qui n'a jamais été abordé jusqu'à présent.

Philippe ADAM : La question est importante car elle montre l'articulation que nous devons avoir entre les trains rapides et les trains locaux. Il est important de comprendre que nous avons pris en compte pour construire le projet tous ces besoins, c'est-à-dire que le train périurbain (tram-train peut-être) d'Oissel à Rouen et à Barentin a été pris en compte aussi pour construire le projet. Nous avons pris en compte les trains de Dieppe à Rouen et également les besoins pour les trains rapides. Donc, nous avons défini des infrastructures qui doivent permettre de faire passer tous ces trains. Je voudrais vous rassurer sur ce point, je pourrais même dire que c'est au travers de Rouen que la réalisation de la ligne nouvelle permettra de développer les trains que vous avez cités, utilisés quotidiennement par les usagers.

Patrice DORÉ : Je suis voyageur dans toute la Haute-Normandie, la Basse-Normandie, également les Yvelines (Mantes) et aussi Paris. Parfois, des trains sont supprimés. Grâce à la LGV Est, nous avons eu du matériel un peu plus récent. Des efforts sont encore à fournir. Je souhaite que cette ligne parte sur de bonnes bases, aussi bien pour les écologistes que pour tout le monde, et améliore les conditions de transport des usagers.

En tout cas, merci beaucoup et bonne continuation à tous.

Mme De SIVRY, Lécaude Pays d'Auge : Le projet que vous présentez nous concerne aussi dans le Pays d'Auge. Les tracés vont traverser des zones classées monuments historiques, patrimoine forestier, quelles sont les communes concernées entre Lisieux et Mézidon ? La région a été détruite pendant la seconde guerre mondiale et certaines villes ont été reconstruites très maladroitement, comme Lisieux par exemple ou Caen. En construisant la ligne, veillez à respecter le paysage et le patrimoine culturel.

Olivier GUÉRIN : Les réponses ont déjà été apportées en ce qui concerne les problèmes d'environnement. Nous aurons une réunion à Lisieux le 10 novembre où ces problèmes pourront être examinés de façon plus précise.

Gilbert RENARD, Maire de Bois-Guillaume : Je voulais revenir sur le positionnement de la future gare de Rouen. Dans les nouvelles gares, je crois que vous n'avez pas repris Rouen...

Olivier GUÉRIN : Excusez-moi, la réunion avance, les problèmes plus spécifiquement rouennais seront examinés de façon plus approfondie lors de la réunion qui se tiendra à Rouen le 8 novembre. Si vous avez une intervention sur ces problèmes de gare, je vous propose de revenir le 8 novembre pour que l'on en discute de façon détaillée.

Gilbert RENARD : D'accord, rendez-vous le 8 novembre.

Juste un petit commentaire, j'aimerais bien à ce moment-là le 8 novembre, si vous avez des enquêtes origine-destination, car il a été annoncé tout à l'heure que 90% des usagers de la gare de Rouen venaient à pied ou en vélo, j'aimerais bien avoir ces comptages, car lorsque j'utilise la gare de Rouen, il me semble qu'on est bien loin de ce pourcentage. Il faut aussi penser aux usagers qui viennent en voiture afin de ne pas rallonger leur parcours domicile-travail.

M. ROUX, retraité cheminot du dépôt de Paris Saint-Lazare : Déjà en 1991, le Président Fournier, qui avait fait un aller-retour Mantes-Paris via Conflans, retour par Poissy, ou l'inverse avait considéré que les deux lignes de banlieue entre Mantes et Paris devaient être quadruplées à terme, le plus rapidement possible. Le staff de la direction régionale de Paris avait d'ailleurs argumenté, avant le voyage, en considérant que c'était à terme à faire, ainsi que d'améliorer la verrue de Mantes-la-Jolie, qui est un grand problème pour l'écoulement des trains, car les trains cisailent à 30 km/h. C'est un problème, quand un rapide arrive du Havre à 160 km/h et qu'un train de marchandise sectionne à 30 km/h, sachant qu'un train de marchandises peut faire 750 m.

Par ailleurs, vous parlez de faire passer les trains rapides sur Éole. Or, Éole est un RER. Faire passer un train rapide entre deux RER, à mon avis cela n'ira pas très vite non plus, la moyenne d'un RER étant de 50 km avec les arrêts toutes gares.

Sur la gare de Paris – Saint-Lazare, on peut mettre un TGV à quai, mais pas un en UM. La Gare Saint-Lazare n'étant pas à mon avis élastique, il sera très difficile d'y faire parvenir des TGV en UM.

Ces lignes vont totalement shunter des gares qui sont aujourd'hui utilisées pratiquement par tous les trains, c'est-à-dire Vernon, Gaillon, Oissel ; de l'autre côté sur Cherbourg il y a quand même Lisieux, Bernay qui sont des gares où de nombreux voyageurs montent lorsque les rapides express s'y arrêtent. Que deviendront ces gens ? Ils prendront un TER pour rejoindre une gare nouvelle pour monter dans un TGV, avec un nouvel échange de quai, avec les bagages etc.

Effectivement, une ligne nouvelle sur la Normandie sera destinée à quelques-uns, mais pas à tout le monde.

Olivier GUÉRIN : Vous avez déjà donné des précisions sur la séparation des trafics de Paris à Mantes et sur l'utilisation de la gare à Paris Saint-Lazare. Je voudrais revenir sur les questions qui ont été posées concernant les gares intermédiaires. Une question sur Internet : *« Les scénarios A et B prévoient-ils un arrêt à Yvetot ? Les trains auront-ils assez de temps pour accélérer et décélérer ? ou est-ce trop tôt pour répondre à cette question à ce niveau du débat ? »*.

La desserte des gares intermédiaires n'a pas encore été abordée, peut-être pourriez-vous donner quelques indications.

Philippe ADAM : C'est encore effectivement un point important, il ne s'agit pas d'un projet qui prévoit de relier uniquement les grandes villes entre elles. Nous avons dit dans notre propos introductif qu'il y avait tout un ensemble de villes moyennes, plus petites, qui avaient des besoins de transport. Les dessertes que nous avons imaginées permettent de la desserte de ces villes intermédiaires.

Cette diapositive montre ce qui se passera en situation de projet sur la Seine-Maritime avec des trains qui utilisent après Rouen la ligne actuelle, desservant Yvetot, Bréauté-Beuzeville, Le Havre, et d'autres qui utilisent la ligne nouvelle sans arrêt.

Sur Lisieux, dans tous les scénarios, nous avons des trains qui utilisent la ligne nouvelle, qui la quittent et qui desservent Lisieux. Dans tous les scénarios, les gares que vous avez citées seront desservies par les trains du projet. C'est bien en cela que nous avons la volonté d'avoir un projet qui n'est pas un projet de TGV de point à point, mais bien une ligne nouvelle avec des dessertes intermédiaires, et la desserte de toutes ces villes avec des trains qui ont une vitesse de 250 km/h et qui ont des possibilités pour accélérer et pour freiner très importantes, afin de mieux desservir justement toutes ces villes sans perdre de temps.

Olivier GUÉRIN : D'autres questions Internet ?

Dominique SIMON : Des questions seront reprises lors de la prochaine réunion locale à Rouen le 8 novembre, mais nous en avons une plus globale : « *Pourquoi 1h15 entre Caen et Paris alors que le début du projet prévoyait 1h00 ?* ».

Philippe ADAM : En fait, c'était entre Le Havre et Paris, si l'on reprend l'histoire du projet, il y avait eu dans le cadre du Grand Paris le travail de l'architecte M. GRUMBACH, qui avait imaginé de pouvoir relier le havre à Paris en 1 heure. C'était très ambitieux et cela supposait d'aller directement sans arrêt du Havre à Paris à très grande vitesse sans desservir Rouen au passage ou de façon très médiocre, c'est pourquoi un travail d'élaboration sur cette base a été réalisé, qui a permis de fixer cet objectif d'une 1h15 pour Le Havre - Paris.

Lionel TIRET, La Vaupalière, Futur riverain de la nouvelle ligne : Est-ce au mois de novembre que nous aurons plus de précisions sur les tracés, notamment sur l'ouest de Rouen ?

Olivier GUÉRIN : L'organisation du débat fait que l'on est aujourd'hui à une réunion d'ouverture où l'on aborde de façon très générale les problèmes, qui seront vus plus précisément lors de chacune des 16 réunions locales, avant de voir les thématiques qui se sont développées. Les questions particulières concernant telle ville ou telle gare continueront d'être abordées lors de ces réunions locales.

Je rappelle aussi que le site Internet est aussi un site de débat, un site d'information. Vous pouvez poser des questions et demander des précisions sur différents points. Ce soir, vous êtes nombreux dans cette salle et on a également enregistré 600 connexions Internet ; c'est un élément important pour le débat.

Nous nous dirigeons vers la fin de cette réunion nous allons continuer à prendre quelques questions. Nous ne pourrons pas répondre à toutes les questions et je propose donc aux personnes de poser leurs questions par écrit, nous y répondrons par Internet rapidement.

Jean-Pierre LEFAUCHEU, Rouen : Nous ne savons plus quelle sera l'appellation de ce train. Comment sera-t-il considéré : comme un TGV avec réservation, même tarification, impossibilité de monter si le train complet ? Ce train sera-t-il accessible à tous les usagers et non exclusivement aux voyages professionnels ?

Olivier GUÉRIN : Nous avons souhaité donner des indications précédemment pour montrer la différence entre le gestionnaire de l'infrastructure, RFF et les transporteurs eux-mêmes, vous pouvez peut-être apporter des précisions là-dessus.

Jean-Damien PONCET : Monsieur le Président, je ne pense pas être mesure de le faire ; nous sommes très en amont du projet et ces questions de tarification, de modalités de

réserve se poseront progressivement en même temps que s'élaborera le plan de financement du projet. Il y a toute une sphère de réflexions qui reste à faire progresser.

Je voudrais simplement quand même attirer votre attention sur la question suivante : vous demandez ce qui se passera avec le projet ? On peut aussi se demander ce qui se passera sans le projet ? Sans le projet, il n'y aura pas assez de places pour tout le monde dans les trains. J'ai l'impression que les risques, si toutefois ce sont des risques que vous exposez, sont plus forts en absence du projet qu'avec le projet.

Serge MAUREY, Mesnil-Esnard : En tant qu'usager, je voudrais savoir s'il existe une enquête sur les utilisateurs de la ligne Le Havre-Paris. Est-il indispensable de passer par Paris pour aller vers la destination finale ? Je trouve en effet assez aberrant d'être obligé de passer par Paris pour aller sur la côte Atlantique, alors que s'il y avait une ligne Rouen-Évreux-Chartres voire jusqu'à Orléans, on gagnerait du temps et de l'argent. Cette ligne devait exister, mais elle a dû être abandonnée. Pourquoi ne pas remettre cette ligne en fonctionnement, puisque l'on parle de gagner du temps. Cela pourrait être fait beaucoup plus rapidement que ce projet. Je me méfie également, car il y a un an ou deux, on a fait un projet de rocade Est, qui verra le jour dans 10, 15 ou 20 ans. Je pense que pour ce projet il en sera de même.

Olivier GUÉRIN : Une autre ligne nouvelle ?

Jean-Damien PONCET : On a déjà suggéré l'impératif, à savoir mutualiser les besoins. Si l'on veut faire des trains remplis, la bonne formule consiste quand même à se rapprocher de Paris, car l'essentiel des flux veut se rapprocher de Paris.

Dans les trains en question, un certain nombre de personnes veulent aller au-delà, mais ce n'est qu'une petite proportion. Aujourd'hui, la réponse qui leur est offerte est de changer de gare dans Paris, et progressivement d'autres réponses sont apportées avec les systèmes d'interconnexion. Il y a eu encore récemment un débat public sur un projet d'interconnexion sud. Avec les rocades à grande vitesse autour de Paris, on n'est pas loin de se rapprocher de la solution que vous préconisez, mais avec l'avantage en restant quand même dans un système largement radial d'avoir vraiment une clientèle.

Vous avez posé la question des origines-destinations, si l'on regarde le nombre de personnes qui veulent faire chaque jour Le Havre-Nantes, on trouvera très peu de voyageurs, qui vont justifier un demi-train par jour voire moins, et qui en aucun cas ne pourraient justifier des investissements significatifs sur aucun itinéraire existant, et a fortiori nouveau.

Xavier MOISANT, Rouen : Une question méthodologique, pourrait-on avoir accès sur le site à l'intégralité des données auxquelles se rapportent les uns et les autres ? Certains ne mettent en avant que les Havrais qui vont jusqu'à Paris, sans parler de ceux qui vont à Rouen, ni des Rouennais qui vont travailler au Havre. Ces données seront-elles disponibles sur le site de RFF ou sur celui de la Commission ?

Olivier GUÉRIN : L'intégralité des données représenterait sans doute des informations très nombreuses et très importantes, mais la Commission veillera à ce que les données qui seront demandées, s'il y a des demandes particulières sur telle ou telle liaison, que celles-ci soient fournies. A ma connaissance, elles relèvent plus de la SNCF que de RFF, mais c'est effectivement une préoccupation. Ceci dit, encore une fois, c'est à partir de demandes qui pourront être faites sur des liaisons de tel à tel secteur.

Vincent PICHOUX, SNCF Géodis : Je voudrais exprimer une position d'opérateur ferroviaire de fret par rapport au projet LNPN. Ce projet a une dimension fret importante, ce

qui est une chance énorme et probablement l'opportunité de redévelopper et d'entrer dans une autre dynamique pour le fret ferroviaire, depuis les Normandie jusqu'à l'Île-de-France et au-delà.

Il faut voir les choses globales, c'est-à-dire qu'il faut une chaîne complètement compétitive pour le fret ferroviaire. C'est un sujet de compétitivité du mode ferroviaire. La création d'un itinéraire performant depuis Le Havre, jusqu'au-delà d'Achères, c'est-à-dire jusqu'au dispositif logistique francilien, est un enjeu majeur. Il faut réussir à relier les grands ports maritimes normands en particulier à l'ensemble du dispositif francilien logistique qui compte un ensemble de plates-formes, et donc aller de façon très volontariste dans ce sens.

C'est bien évidemment la création d'un axe performant que nous soutenons totalement pour le fret ferroviaire.

Olivier GUÉRIN : Une dernière question avant de conclure la soirée.

Francis BIA, Normandie Nature Environnement : Les transports représentent aujourd'hui plus de 30% de notre consommation d'énergie finale. Ils dépendent de plus de 90% de l'énergie fossile. A long terme, notre liberté de déplacement doit nous obliger à nous libérer de la voiture. Cela se concrétise par des politiques d'aménagement des territoires par une densification des espaces urbains ainsi qu'une revitalisation des espaces ruraux.

Les territoires devront être irrigués le plus finement possible. La mise en œuvre de cette politique nécessite des engagements financiers à ne pas négliger, et surtout une phase de concertation immédiate pour des actions, et des effets à brèves échéances ; échéances tenant compte de nos engagements européens pour la réduction des gaz à effet de serre.

Reconnaître les projets de nouvelles lignes avec des aménagements dans une prospective à 2025-2030, c'est simplement négliger aujourd'hui les sollicitations des usagers. Si des axes de réflexion sont intéressants, notamment pour l'amélioration de la mobilité autour de la couronne parisienne, pourquoi pas.

Pour le reste, tout reste à définir sur la mobilité, l'éco-mobilité dans nos différents territoires. J'aurais bien voulu effectivement qu'il y ait une discussion sur la mobilité, mais ce ne fut pas le cas, ou tout au moins la Commission particulière n'a pas pris en compte cette prospective.

Olivier GUÉRIN : Cette prospective pourra être examinée, notamment lors de la réunion sur l'aménagement du territoire qui se tiendra à Caen le 13 décembre prochain.

Je vous remercie d'avoir participé aussi nombreux à cette réunion et de votre attention. Je vous rappelle les prochaines réunions : mardi 11 octobre à Caen, et ici de nouveau le 8 novembre.

Merci et bonsoir.

(Fin à 22 heures).

