

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

**Réunion d'ouverture  
Caen, le 11 octobre 2011**

**Commission particulière du débat public**

- Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP
- Dominique SIMON
- Jean-Philippe BLOCH
- Pierre-Gérard MERLETTE

**Maîtrise d'ouvrage**

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

*(Début de la réunion à 19h10)*

**Accueil de la municipalité**

Philippe DURON, Député-maire de Caen, Président de l'agglomération, est heureux d'accueillir la Commission particulière du débat public. Pour tous les Caennais et les Normands, la question ferroviaire est depuis longtemps une question centrale du débat public et une attente très forte de l'ensemble des concitoyens, des usagers du train mais aussi du monde économique, souvent pénalisés par la médiocrité ferroviaire constatée depuis quelques décennies. La situation a commencé à se dégrader à la disparition du TurboTrain. Les modernisations successives, que ce soit l'électrification ou la rénovation des trains Corail, n'ont pas répondu aux attentes de qualité des concitoyens.

**Présentation du débat public**

Pierre-Gérard MERLETTE anime cette première réunion en Basse-Normandie. Il explique la procédure de ce débat public, qui se déroule du 3 octobre 2011 au 3 février 2012. Ce débat public porte sur l'opportunité du projet et soumet à discussion quelques interrogations : quelles améliorations attendent les usagers actuels et futurs de Basse-Normandie ? Le projet répond-il aux attentes ? Quelles sont les grandes options de passage proposées ? Peut-il y avoir d'autres solutions ?

**Présentation du projet**

Philippe ADAM, expose la situation actuelle du réseau ferroviaire entre Paris et la Normandie (saturation entre Paris et Mantes-la-Jolie, nœud de Rouen).

Jean-Damien PONCET, précise qu'un Comité de pilotage, mandaté par l'État, présidé par Jean-Pierre DUPORT ancien Président de RFF, réunissant les élus des grandes collectivités et du monde économique, a permis de recenser les besoins des régions normandes et faire l'inventaire de l'ensemble des objectifs assignés à un projet ferroviaire ambitieux entre Paris et la Normandie. Il en est résulté un cahier des charges du projet qui se traduit en quatre points : des objectifs de desserte, des objectifs de temps de parcours, des objectifs de qualité de service, des objectifs pour le fret ferroviaire.

Philippe ADAM spécifie qu'en Ile-de-France, il est nécessaire de séparer les trains normands des trains franciliens, quatre options sont évoquées avec l'implantation éventuelle de gares à Confluence et à La Défense pour un coût compris entre 4,4 et 5,4 milliards d'euros.

Trois scénarios sont présentés en Normandie :

- Scénario A (6,5 milliards d'euros) : point de bifurcation 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.
- Scénario B (6,3 milliards d'euros) infléchissement de la ligne et rapprochement d'Évreux, zone où 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.
- Scénario C (9,5 milliards d'euros) : la bifurcation se situe au-delà de Rouen, avec vers Le Havre une branche qui traverse l'estuaire par un tunnel.

### Principales caractéristiques du projet :

- Transporter 30 millions de voyageurs annuels.
- Une vitesse maximale de 250 km/h en Normandie et 200 km/h en Ile-de-France pour répondre aux objectifs et temps de parcours fixés.
- L'implantation de 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'Évreux
- Développement du fret.

### Caractéristiques spécifiques à Caen :

- Temps de parcours passé à 1 h 15 vers Paris, à 45 mn vers Rouen (scénarios A et C) mais plus d'une heure pour le scénario B, vers Le Havre (env. 40 mn scénario C) les deux autres scénarios nécessitent une correspondance à Rouen et les temps de parcours restent relativement longs.
- Nœuds de correspondance dans les principales gares. Tous les territoires doivent profiter du projet.

Jean-Damien PONCET démontre que ce projet répond à deux ambitions :

- Contribuer au développement des territoires en améliorant leur accessibilité grâce à des temps de parcours réduits, et ce dans un ensemble d'actions de développement et d'aménagement coordonné, impliquant un grand nombre d'acteurs.
- Répondre aux besoins de déplacements quotidiens.

### Échanges avec le public

Thierry LEPAON, Secrétaire général de la CGT en Normandie, rappelle que le projet de ligne nouvelle découle d'une décision politique « Le Grand Paris ». C'est un projet structurant à long terme qui doit répondre aux besoins de mobilités notamment des Normands. Faire passer des trains de marchandises sur cette ligne en diminuera le coût d'utilisation. Le financement d'un tel projet ne doit pas passer par un partenariat privé/public.

François PINCEMAILLE, ancien Programmeur du TGV Iris 320, pose plusieurs questions :

- 1) Sécurité : un tunnel d'évacuation type Eurotunnel est-il envisagé sous l'estuaire de la Seine ?
- 2) Equilibre des dessertes : les déplacements transversaux sont-ils équilibrés ?
- 3) Pouvez-vous évaluer une variante du scénario A sans aucune voie unique, qui protégerait la ponctualité des trains et garantirait les correspondances et les rendez-vous des usagers ?
- 4) Gare de Caen : Compte tenu des hautes performances d'accélération et de freinage des nouvelles rames, combien coûterait le quadruplement des voies principales entre la rue Emile Zola et l'entrée en gare de Caen, pour relever la vitesse d'arrivée des trains à 120 km/h.

Jean-Damien PONCET souligne qu'utiliser la ligne pour les voyageurs et le fret peut être un bon moyen de mutualiser l'investissement, néanmoins les trains de fret imposent certaines contraintes techniques différentes de celles des trains de voyageurs (pentes différentes, mesures de sécurité dans les tunnels) et l'infrastructure peut induire des coûts assez sensiblement supérieurs (sécurité tunnel).

Philippe ADAM précise que les trois scénarios proposés présentent des qualités différentes de dessertes, les arguments du public sont bien sûr les bienvenus ; que les tunnels répondent à des spécifications techniques d'interopérabilité rigoureuses (en l'occurrence, tunnel à deux tubes) ; que le projet est optimisé, les voies uniques très courtes (point examiné dans les phases ultérieures du projet) ; le quadruplement des voies entre la rue Emile Zola et l'entrée en gare de Caen n'a pas été envisagé, mais cette proposition pourrait être étudiée.

Laurent BEAUVAIS, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie justifie l'opportunité du projet par trois raisons : c'est un projet normand, mobilisateur, rassembleur ; c'est un projet innovant et solidaire ; c'est un projet opportun. La Région Basse-Normandie soutient le scénario A.

Mickaël MARIE, Conseiller Régional de Basse-Normandie, Président du Groupe des Elus Europe Ecologie - Les Verts, se demande si un tel projet pharaonique répondra concrètement aux besoins des usagers, aux enjeux environnementaux et sociétaux en 2040.

Jean-Damien PONCET précise que certes les investissements ferroviaires coûtent cher, mais ils durent 150 ans. Il faut réfléchir aux enjeux de déplacements sur le long terme.

Joël BRUNEAU, Conseiller Régional de Basse-Normandie voit deux intérêts au scénario C propice au projet de développement territorial pour la Normandie : il met Caen en lien direct avec les deux autres métropoles régionales normandes, Le Havre et Rouen ; il assure aussi un désenclavement vers le sud de la France.

Marie HERVIEU, bas-normande, trouve que la Manche est oubliée dans le projet. La fabrication d'éoliennes à Cherbourg part vers le Havre, sans doute à cause de son enclavement. Elle risque de devenir un désert économique.

Serge LETOURNEUR, ancien Cheminot trouve également que Cherbourg est laissée pour compte. L'électrification des 3 km reliant la gare de Cherbourg à la gare maritime permettrait de délester du fret et de redonner une attractivité économique à Cherbourg.

Jean-Damien PONCET spécifie que Cherbourg n'est pas oubliée par le projet LNPN et aura le même gain de temps que Caen. Même si la ligne entre les deux gares n'est pas électrifiée, ceci n'empêche pas de faire du fret. L'électrification de ces 3 km peut se justifier dans un projet de développement local.

Sonia DE LA PROVÔTÉ, Conseillère Municipale de Caen et Conseillère Générale soulève les dysfonctionnements importants de la ligne Cherbourg-Caen-Paris. Il est urgent d'améliorer ce déplacement ferroviaire. Le projet LNPN doit être moteur et fédérateur. Si ce projet ne se réalise pas, la Basse-Normandie aura du mal à trouver sa place dans ce projet du Grand Paris.

Roland BONNEPART, Directeur Régional SNCF répond que la SNCF s'est employée à améliorer la qualité de service actuelle malgré la saturation en gare Saint-Lazare, sur le tronçon Paris-Mantes et le nœud ferroviaire de Rouen. Des nouvelles rames cofinancées avec le Conseil régional de Basse-Normandie ont permis d'améliorer le confort des voyageurs.

Rudy L'ORPHELIN, Elu de la Ville de Caen, Président du Groupe des Elus Europe Ecologie, demande quelle part RFF est-il prêt à mettre dans ce projet ? Ne risque-t-on pas de se retrouver dans un modèle de financement qui serait un partenariat public/privé ? Les collectivités locales présentes autour de la table s'engageraient-elles, et à quelle hauteur ?

Jean-Damien PONCET précise qu'une Mission de financement a commencé à travailler et devrait donner des orientations en février, après avoir rencontré un certain nombre de partenaires potentiels de ce financement. Les financeurs sont RFF, en fonction des péages, l'Etat et les collectivités locales, voire l'Union européenne. Olivier GUÉRIN ajoute qu'une réunion sur le financement se tiendra le 17 janvier.

Colette MARIE, Etudiante, se demande s'il ne vaudrait pas mieux desservir les plus petites villes au lieu de se focaliser sur un gain de temps de 30 mn entre Caen et Paris dans ce projet à 10 milliards. Il est dommage que la Basse-Normandie finance un projet uniquement haut-normand.

Jean-Damien PONCET répond qu'une grande partie du coût du projet répond à des enjeux de capacité, notamment sur le tronçon Paris-Mantes, et la création de dessertes.

Arnold PEDRINI, habitant de Caen souhaite avoir une précision, puisque diverses dates de programmation du projet avaient été annoncées.

Selon Jean-Damien PONCET la durée des études et des procédures peuvent influencer sur la programmation initiale prévue. L'enquête d'utilité publique pourrait être envisagée en 2016.

Philippe DURON, Maire de Caen, transmet la demande de ses administrés d'une rénovation et d'une modernisation radicale de la ligne Paris-Cherbourg. Il est favorable au tracé A qui rapproche les Caennais de

Paris, et dans le cadre de la réunification des Normandie, il est essentiel de rapprocher Caen de Rouen. Il s'interroge sur le matériel retenu et la rénovation de la gare de Caen.

Philippe ADAM indique que les grandes caractéristiques du matériel ont été définies, mais pas encore le type du matériel.

Vincent LOUVET, Président du Groupe Socialiste au Conseil Régional de Basse-Normandie, trouve un double enjeu à ce projet : un enjeu évidemment ferroviaire et un enjeu pour le territoire normand, l'enjeu de prendre toute sa place dans le périmètre Paris-Seine-Normandie.

Sébastien LINARD, Etudiant à l'Université de Caen est opposé à la LNPN en raison de son coût élevé et n'est pas convaincu que cette ligne soit abordable à tous les usagers. Il craint que le débat public ne pèse pas sur la décision du maître d'ouvrage.

Pierre VAVASSEUR, Association Pays d'Auge Normandie Europe à Deauville, propose une desserte La Défense-Evreux-Caen, puisque les rails existent. Pourquoi ne pas utiliser la petite ceinture de Saint-Lazare à la gare de Lyon ? Pourquoi n'a-t-on pas chiffré le quadruplement des voies entre Paris Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie ?

Philippe ADAM précise qu'il est impossible d'ajouter des trains supplémentaires du fait de la saturation de la ligne en heure de pointe actuellement. Les lignes actuelles sont complètement enserrées dans un tissu urbain dense, et le quadruplement des voies est inenvisageable sur certaines portions. La petite ceinture n'est plus en service sur certaines sections, notamment jusqu'à la Gare de Lyon.

Jean-Baptiste GASTINNE, Conseiller Municipal du Havre, Conseiller Régional en Haute-Normandie estime que l'enjeu de ce projet n'est pas seulement de circuler dans des conditions plus rapides, plus régulières et plus fiables entre Paris et la Normandie, c'est aussi et surtout de mieux relier Paris à sa façade maritime, et donc aux ports normands. La ligne nouvelle est la clé de voûte d'un projet très large d'aménagement du territoire et de développement économique, d'envergure nationale.

Dominique CARRE, Union Régionale Interprofessionnelle CFDT de Basse-Normandie soutient le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, mais ce soutien n'est pas inconditionnel. La création d'une ligne nouvelle doit nécessairement s'inscrire dans un projet global d'aménagement du territoire, intégrant les autres réseaux de transport routier et ferroviaire, le développement socioéconomique de la Basse-Normandie. Ce projet de ligne nouvelle doit aller jusqu'à Cherbourg. Le financement de ce projet est un sujet important.

Clara OSADTCHY, Conseillère Régionale de Basse-Normandie revient aussi l'utilité sociale du projet. Une étude sérieuse de potentiel de développement économique du projet de la LNPN a-t-elle été réalisée ?

Jean-Damien PONCET affirme qu'il n'appartient pas à RFF d'élaborer des projets de développement territoriaux, cette mission revenant aux collectivités territoriales. La création du Commissariat général au développement de la Seine apporte une garantie supplémentaire au fait que ce projet soit la clé de voûte d'un projet de développement plus global.

Olivier GUÉRIN indique que la question du développement économique fera l'objet d'une réunion qui se tiendra le 15 décembre à Rouen. Il tient également à préciser que de nombreuses études figurent sur le site de la Commission particulière du débat public, notamment celles faites par RFF et qui apportent des précisions sur les effets socioéconomiques d'une ligne nouvelle.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute Normandie Nature Environnement insiste sur un maillage ferroviaire des territoires afin de redonner du dynamisme aux villes moyennes.

Antoine JOURDAN, Eurois, demande où sera raccordée la ligne Evreux-Lisieux-Caen ? La plate-forme de triage de containers au sud de Beuzeville est-elle toujours envisagée ?

Philippe ADAM indique qu'il y aura un raccordement entre Bernay et Serquigny, et un autre juste à l'arrivée sur Lisieux.

Pierre LIBOIS LAVALLEY estime que les usagers ne sont guère représentés dans cette salle. Il demande ce qu'il en est des liaisons aéroportuaires.

Jean-Damien PONCET explique que la relation avec les aéroports est fondamentale et fait partie du cahier des charges du projet LNPN (améliorer l'accès à Roissy, notamment à partir de La Défense dans un premier temps). Il est demandé de préserver la possibilité pour un avenir plus lointain, de pouvoir greffer sur la LNPN la future rocade nord-ouest de l'Île-de-France à grande vitesse, qui passera par Roissy.

Marine LEMASSON, Conseillère Régionale pour le Groupe Europe Ecologie - Les Vert, s'interroge sur l'avenir du territoire normand que l'on veut développer, où sont les enjeux de mobilité pour ce territoire, sachant que les finances publiques sont de plus en plus contraintes. Ne faut-il pas se limiter à un projet plus réaliste : améliorer la liaison Paris-Mantes et ouvrir d'autres lignes, comme Caen-Flers par exemple ?

Annie BERGER, Conseillère Municipale à Caen souligne aussi l'importance du développement d'un maillage du territoire normand.

Jean LEBON, Secrétaire de la Fédération du Parti Communiste Français souligne que la LNPN est une question majeure pour le devenir de la Normandie, faire le choix du transport public est un véritable choix de société. Cette ligne nouvelle devra conforter le droit à la mobilité pour tous et devra renforcer le fret ferroviaire par l'utilisation de sillons supplémentaires. La construction de la LNPN doit s'accompagner d'une modernisation du réseau ferroviaire bas-normand existant.

Pierre MOURARET, Conseiller Régional Basse-Normandie, Vice-président chargé des Transports n'opposera pas la ligne nouvelle au TER. L'investissement de la région Basse-Normandie est couronné par une augmentation de la fréquentation des TER de 50 % depuis 2004. La Basse-Normandie ne veut pas être exclue du projet LNPN.

Eric VÈVE, Elu de Caen La Mer, Président de Viacités, est convaincu que le projet de LNPN permettra de relever deux défis auxquels les territoires bas-normands sont actuellement confrontés : la mobilité durable et la compétition des territoires. La LNPN peut et doit être un élément moteur de cette seconde reconstruction.

Michel CANIAUX, ALTRO (Association Logistique Transport Ouest) est intéressé par ce projet, qui améliore les relations transversales (relations inter-normandes, notamment Rouen-Caen). La gare nouvelle d'Évreux sera-t-elle loin du centre d'Évreux ? Selon le scénario C, ne pourrait-on pas réduire la facture, par exemple en envisageant une voie unique pour Le Havre-Caen ?

Jean CALOIRE, Président du CESER de Basse-Normandie résume le cahier d'acteurs du CESER. Il est urgent de saisir l'opportunité de ce projet, favoriser le report modal, relier Caen en 1h15 et Cherbourg en 2h15 à l'entrée de Paris (Saint-Lazare, La Défense premier centre financier européen).

Jean-Pierre RENARD, Caennais, démontre l'opportunité du projet. Il paraît que 90 % des Normands sont pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, qui est très liée au projet du Grand Paris, l'axe Seine-Normandie.

Michel LEGRAND, Président de la Chambre d'Agriculture du Calvados est favorable à ce projet. Pour les Chambres d'agriculture, il est générateur de développement économique et renforcera l'attractivité des territoires. Ce projet doit être exemplaire en consommation de foncier agricole. Les Chambres d'agriculture exigent une indemnisation de l'ensemble des préjudices subis par les exploitations concernées, afin de pérenniser ces exploitations et souhaitent aussi un traitement équivalent entre les espaces agricoles et les espaces environnementaux.

Olivier GUÉRIN rappelle qu'une réunion sur les impacts sur l'agriculture se tiendra le 12 janvier à Evreux.

Denys DECLERCQ, membre du Conseil Economique et Social Environnemental Haut-Normand, considère que la LNPN est une première déclinaison du projet Axe Seine. Il insiste sur quelques points fondamentaux : un engagement de l'Etat sur la LNPN serait un signe fort pour les Normands, contribuer au développement du fret ferroviaire, Favoriser et promouvoir l'impact social et territorial, respect environnemental.

Xavier CHARLES, Conseiller Général du Calvados survole les premiers enjeux : liaison avec Paris plus rapide, plus fiable, plus régulière. Egalement une liaison avec les autres villes normandes, principalement Le Havre et Rouen. Aussi, la connexion du réseau normand à tout le réseau nord-ouest de l'Europe ; libérer le réseau actuel pour augmenter le trafic du fret. Enfin, un autre enjeu essentiel, en Basse-Normandie, porte sur la simultanéité des deux branches du Y, aussi bien en Haute qu'en Basse-Normandie. Le Conseil général du Calvados est favorable au scénario A avec le débranchement à Louviers.

Michel DECOLLOGNE, Caennais, aimerait savoir en quoi le fait de ne desservir que Caen améliorerait la situation des Bas-Normands.

Philippe ADAM précise bien qu'il n'y a pas que Caen qui enregistrera une amélioration, mais aussi Lisieux, Bayeux, Cherbourg, Saint-Lô, Deauville, etc., que ce soit par des liaisons directes ou par des liaisons avec correspondance améliorée dans des nœuds de correspondance.

Corinne FERET, Première Adjointe de la Ville de Caen, Vice-présidente du Conseil Régional de Basse-Normandie pense que la LNPN va rapprocher Caen du cœur de l'agglomération parisienne. Elle va simplifier les relations entre Caen et La Défense, entre Caen et le Plateau de Saclay. Elle va faciliter également les relations entre Caen et les agglomérations de Haute-Normandie. C'est une véritable opportunité pour développer des partenariats scientifiques, en particulier avec Rouen et Le Havre.

Daniel LEGENDRE, Cheminot retraité, Syndicaliste CGT s'interroge : avant de parler de ligne nouvelle de Mantes vers la Basse-Normandie, a-t-on envisagé d'améliorer la ligne existante ? A-t-on envisagé en parallèle la modernisation et l'électrification de la ligne Caen-Le Mans-Tours, qui donne accès à l'ensemble du réseau TGV ? A-t-on envisagé de moderniser ou d'électrifier la ligne Oissel-Serquigny ?

Pascal CHAPELLE, Cheminot CGT à Lisieux revient sur les coûts, la tarification, le système de réservation de cette LNPN. Sur cette nouvelle ligne, quelles sont les ambitions de RFF pour mettre un nombre suffisant d'IPCS (installations permanentes de contre-sens) ? N'y aura-t-il pas une réduction de la qualité de la desserte Caen ou Lisieux, pour aller à Bernay. Ne restera-t-il plus que des TER ?

Olivier BRIAND, usager quotidien du TER, demande si un train pendulaire a été envisagé pour cette LNPN ?

Philippe ADAM démontre que les projets de train pendulaire pour les lignes Paris-Toulouse et de la Bretagne n'ont pas abouti pour diverses raisons, qui tiennent au coût de cette technique par rapport à son apport relativement faible. L'apport sur le temps de parcours lié au train pendulaire est de l'ordre de 5 %. De plus, sa fiabilité reste encore à démontrer.

Jean-Claude DATIN trouve que les élus sont surreprésentés à ce débat public. Il trouve dommage de ne limiter le projet d'aménagement du territoire que jusqu'à Paris.

Pierre-Gérard MERLETTE indique qu'il a passé la parole sans choisir les intervenants. Par ailleurs, une réunion spéciale sur l'aménagement du territoire en présence d'experts, d'universitaires, de représentants de la DATAR affinerait ces éléments.

Roland BONNEPART indique que la fréquence des trains, notamment Caen-Cherbourg, a été augmentée d'une unité au moment du cadencement, en décembre 2008. C'est à la nouvelle autorité organisatrice, l'Etat, éventuellement d'ajouter des fréquences.

Pierre-Gérard MERLETTE remercie les participants d'avoir assisté à cette longue réunion.

*(Fin à 22h40).*

*(Cette synthèse ne reprend que les points saillants de la réunion, il est conseillé de se reporter au verbatim, transcription intégrale des propos tenus).*