

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

**Réunion Publique Locale**

**Évreux, le 20 octobre 2011**

**Commission particulière du débat public**

- Olivier GUÉRIN, Président
- Jean-Philippe BLOCH,
- Marie-Françoise CORNIETI,
- Pierre-Gérard MERLETTE,
- Dominique SIMON.

**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 19h10 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. Nous allons ouvrir cette réunion par un mot d'accueil de Monsieur le Maire, ensuite, Jean-Philippe Bloch, membre de la Commission Particulière du Débat Public, présentera le débat public et animera la réunion, RFF présentera son projet et la discussion sera ouverte. Au cours de la discussion, on présentera une étude qui a été réalisée à la demande de l'agglomération du Grand Évreux sur d'autres perspectives d'une Ligne Nouvelle. Le débat ne porte pas sur cet autre projet, c'est un éclairage qui sera donné.

Monsieur le Maire, je vous laisse la parole.

**Michel CHAMPREDON, Maire d'Évreux :** Monsieur le Président de la Commission Particulière du débat public et toute son équipe, Messieurs, Mesdames les représentants de RFF et de la SNCF, Mesdames et Messieurs mes collègues élus, Mesdames et Messieurs, bienvenue à tous. Bien évidemment, ceux qui sont d'Évreux sont ici d'abord chez eux, mais bienvenue à tous ceux du département de l'Eure et de Paris qui nous font honneur de leur présence pour participer à ce débat public sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Messieurs, qui venez d'autres horizons que le territoire de l'agglomération du Grand Évreux, sachez que vous vous trouvez sur un territoire qui a choisi de relever la bataille de l'attractivité, ce qui se signale par un certain nombre d'investissements dans le domaine économique pour assurer le haut débit à une nouvelle zone économique que l'on appelle Le Long Buisson ; c'est la mise en chantier en l'espace de deux ans et demi de 1 000 logements nouveaux Haute Qualité Environnementale sur l'agglomération du Grand Évreux, et 3 700 qui sont actuellement dans les cartons ou en chantier ; c'est l'effacement progressif de trois friches industrielles en sites urbains, que les Ébroïciens connaissent et que je cite : Ferroxdure, Matmut et Navarre ; c'est la présence de deux équipements publics majeurs, avec

la base aérienne d'Évreux qui renforce ses équipes d'un millier de militaires et qui a été transformée en base de défense, il y a de cela quelques mois, dans le cadre de la réforme de l'armée et qui accueille Sarko One ; c'est aussi l'ouverture au mois de décembre dernier d'un nouvel hôpital, l'hôpital de Cambolle, 50 000 m<sup>2</sup>, un nouvel hôpital aux nouvelles technologies à la pointe de la modernité. C'est dire si la santé, l'armée sont en développement sur notre secteur.

Des défis également sur lesquels nous investissons, avec la redynamisation du centre-ville, le défi qui est devant nous de la reconversion de la friche de l'ancien hôpital qui laisse 3,7 ha dans l'hyper-centre ; la rénovation de la cathédrale, un monument du 16<sup>e</sup> siècle qui va apporter, d'un point de vue touristique, une attractivité supplémentaire, la rénovation du théâtre, le développement d'un pôle économique près du secteur du Bel-Ebat où nous trouvons, avec un complexe de salles complémentaires qui doivent, pour certaines d'entre elles, être rénovées comme ce Palais des Congrès ou la Halle des Expositions, et des salles qui doivent sortir de terre, comme la Scène des Musiques Actuelles, dont les travaux vont commencer dans quelques semaines et qui doit ouvrir d'ici deux ans ; et la Future Arena, complexe de sports, d'activités économiques et de loisirs que l'on appelle Future Arena ou salle de sports et de spectacles et qui accueillera notamment notre équipe professionnelle de la LM Basket.

C'est dire si l'agglomération du Grand Évreux est le cœur économique de notre département. Comme tout cœur, il doit battre avec des artères qui sont les flux de circulations et je me félicite que l'accord soit intervenu entre l'État, la Région, le Département, l'agglomération du Grand Évreux et que l'accord soit signé pour la fin de la déviation d'Évreux, la fin du contournement, puisque les travaux doivent commencer l'an prochain, permettant d'ici 2016 d'avoir un contournement, une déviation complète de notre territoire, ce qui va changer sa physionomie. J'ajoute que c'est aussi les artères ferroviaires d'où l'enjeu du débat de ce soir et le positionnement de l'agglomération du Grand Évreux pour y participer pleinement afin que notre territoire ne soit pas à 100 km de Paris, dans une société où les distances et le temps se réduisent de plus en plus, de façon à ce que notre territoire ne subisse pas l'influence de la région parisienne, mais au contraire en profite pleinement.

C'est pour nous tout l'enjeu de participer et d'avoir porté la candidature d'Évreux, notamment sur ce qui s'appelle aujourd'hui le Tracé B et qui trouve ses justifications dans un certain nombre d'atouts qui seront développés tout à l'heure dans le débat.

Merci, Messieurs de votre présence, d'avoir retenu le site de l'agglomération du Grand Évreux au titre des sites crédibles pour accueillir ce futur embranchement SNCF, Paris-Le Havre, Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg.

Que le débat soit nourri. Merci à vous.

*(Applaudissements.)*

#### PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

**Jean-Philippe BLOCH, membre de la CNDP :** Bonsoir à tous. Je suis Jean-Philippe BLOCH, membre de la Commission, et ce soir j'ai la lourde tâche de vous proposer et de vous présenter le débat public, le cadre de ce débat et de l'animer.

Nous sommes réunis ce soir pour que vous puissiez vous informer et exprimer votre opinion dans le cadre d'un débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, présenté par le Maître d'Ouvrage, RFF.

Les débats publics sont encadrés en particulier par deux textes :

- Un texte international qui est la Convention d'Aarhus, dont les États signataires garantissent les droits d'accès à l'information sur l'environnement et la participation du public au processus décisionnel en matière d'environnement.
- Un texte national, le Code de l'Environnement qui dit que la commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagements ou d'équipements d'intérêt national.

La Commission Nationale décide d'un débat lorsque le projet présente un intérêt national, que le territoire concerné est conséquent et que les enjeux environnementaux et socioéconomiques sont importants. Elle confie alors l'animation du débat à une Commission Particulière. Cette Commission Particulière est indépendante du Maître d'Ouvrage et des acteurs du projet. Elle est neutre : à aucun moment, la Commission Particulière ne donne d'avis sur le projet.

Ce soir, trois représentants sont présents :

- Olivier GUÉRIN, Président
- Pierre-Gérard MERLETTE
- Jean-Philippe BLOCH

Cette Commission Particulière permet à vous, public, de vous informer sur le projet et d'obtenir des réponses à toutes les questions que vous êtes en droit de vous poser, mais aussi d'exprimer vos observations, critiques et suggestions, ou propositions de modifications.

► La Commission veille au respect de trois principes :

- la transparence : toute l'information est mise à la disposition du public ;
- l'équivalence : chacun exprime son point de vue dans les mêmes conditions ;
- l'argumentation : les positions exprimées doivent être argumentées.

► Le débat porte sur trois points :

- L'opportunité du projet : faut-il ou non réaliser le projet ?
- Ses objectifs : ponctualité, fréquence, gains de temps, transports de marchandises, nouvelles liaisons locales, régionales, éventuellement vers Roissy et le réseau national et européen ;
- Quelles améliorations en attendent les usagers ?

► Ces grandes caractéristiques :

- Suivant quel tracé ?
- D'autres solutions sont-elles proposées ?

À la suite des premières réunions – nous en sommes à la cinquième, en comptant la réunion d'ouverture –, nous avons déjà rassemblé plus de 1 250 personnes. Une expertise complémentaire a été décidée par la Commission Nationale pour étudier les améliorations qui pourraient résulter de travaux sur la ligne actuelle.

Ce débat public se déroule du 3 octobre 2011 au 3 février 2012. Il comprend 23 réunions publiques en Ile-de-France et en Haute et Basse-Normandie :

- 16 réunions locales pour permettre au public de s'informer, de s'exprimer et d'identifier les points à développer lors des réunions thématiques.

- Des réunions thématiques :
  - o l'aménagement du territoire,
  - o le développement économique,
  - o le transport de marchandises et le fret,
  - o les impacts sur l'agriculture et l'environnement,
  - o le financement
- La réunion de clôture qui se déroulera à Caen.

Comment va se dérouler la réunion de ce soir :

Vous pouvez vous informer, poser des questions, donner votre avis, réagir aux autres interventions. Vous pouvez également adresser à la Commission une contribution écrite, intervenir sur le site internet, et pour les personnes morales, proposer un cahier d'acteurs.

J'insiste sur le site internet où apparaissent les questions, mais il permet aussi un échange entre les participants. Je crois qu'il ne faut pas hésiter à le consulter.

D'autre part, j'insiste également sur le fait que toutes les questions ne pourront peut-être pas être prises ce soir, mais vous pourrez poser vos questions par écrit, nous les lirons et vous aurez une réponse qui sera sur le site. Toutes les interventions sont publiées sur le site. Les cahiers d'acteurs sont imprimés et disponibles lors des réunions. Nous avons donc un site internet dédié au débat avec un système de questions/réponses. Le public pose des questions sur le site par courrier et la Commission veille à ce que RFF ou d'autres intervenants répondent rapidement.

Des espaces de discussion pour poursuivre les débats et une diffusion en direct de certaines réunions, en particulier les réunions thématiques, où les internautes pourront poser leurs questions en direct.

À l'issue de l'ensemble des débats, la Commission publie un compte-rendu et le Président de la Commission Nationale, un bilan. Le Maître d'Ouvrage rend publique sa décision quant au projet.

Ce soir, des hôtes sont dans la salle, vous êtes répartis en secteurs. On prendra des questions par secteur avec deux conditions :

- Nous vous demandons de vous présenter afin que nous puissions, sur le verbatim, retrouver la personne qui a posé la question sur le site
- Le temps pour tous est limité à trois minutes. J'interviendrai, si nécessaire pour vous indiquer que vous êtes près des trois minutes.

Je vous demande de respecter dans la mesure du possible ces règles, afin que le débat se déroule le mieux possible et que le maximum de personnes puisse poser des questions.

Je cède maintenant la parole au Maître d'Ouvrage.

#### PRÉSENTATION DU PROJET LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

**Jean-Damien PONCET, Responsable de la mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie (RFF) :** Bonsoir à toutes et à tous. Je suis Jean-Damien PONCET, Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie, à Réseau Ferré de France. Je vous présente Philippe Adam, mon adjoint.

Réseau Ferré de France est l'établissement public de l'État qui exploite, entretient et développe le réseau ferré national : les voies, les caténaires, les aiguillages, les postes de commande, réseau sur lequel circulent des entreprises ferroviaires, la SNCF étant la plus connue et la plus présente. Quelques autres commencent à apparaître.

Cette réunion à Évreux est importante pour le projet : Évreux est un territoire très concerné et qui se sent concerné – pour preuve, les productions de cahiers d'acteurs –, et qui est très important pour le projet puisqu'une grande partie du projet se développe non seulement sur la région d'Évreux, mais sur l'Eure en général, un département dans lequel un certain nombre de choix sont à faire.

Philippe et moi serons vos interlocuteurs pendant toute la durée du débat public, à la fois dans des réunions publiques et également à travers les réponses qui seront faites à vos questions sur le site internet.

Nous allons vous présenter en duo le projet qui est soumis à ce débat public. Philippe va commencer par un état des lieux du réseau entre Paris et la Normandie aujourd'hui.

**Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie, RFF :** Bonjour. Effectivement, il est important de dire quelques mots sur le réseau d'aujourd'hui et la manière dont il fonctionne pour comprendre la façon dont nous avons pris en compte ces fonctionnements pour construire le projet.

Ce réseau est un réseau avec deux lignes principales qui se séparent au niveau de Mantes, d'une part vers Évreux, Caen et Cherbourg et d'autre part vers Rouen et Le Havre, et des lignes secondaires qui viennent mailler et irriguer le territoire.

Ce réseau souffre d'un certain nombre de problèmes dont le plus important est celui de sa saturation sur certaines sections de lignes. La plus importante étant la ligne Paris-Mantes. Ce graphique explicite ce qu'est cette saturation de façon quantitative : une première barre montre la situation d'aujourd'hui, avec en heure de pointe, 14 trains par heure et par sens qui se succèdent entre Mantes et Paris. Des trains rapides ou qui voudraient être rapides puisqu'ils viennent de Normandie et voudraient ne pas s'arrêter, et des trains plus lents qui sont des trains franciliens qui s'arrêtent. Tous ces trains doivent cohabiter sur deux voies entre Paris-Mantes.

Le projet du prolongement d'Éole à l'ouest va permettre quelques progrès de capacité – on va passer de 14 à 16 trains –, ce qui aidera à améliorer légèrement la situation, mais ne sera pas suffisant puisque le besoin pour le futur, en fonction des développements que nous aurons sur la Normandie et aussi sur l'Ile-de-France, est de 22 à 36 trains. Nous sommes sur le besoin d'un saut de capacité et un blocage à un niveau qui ne sera pas tenable dans l'avenir.

La ponctualité : une étude en 2009 montre qu'un quart des trains en heure de pointe arrivent à la gare Saint-Lazare avec plus de 5 minutes de retard. Cette mauvaise ponctualité est en fort lien avec cette saturation.

Enfin, des vitesses qui plafonnent : ce petit graphique montre les vitesses sur la ligne Caen-Cherbourg, avec un très fort saut de performance lors de l'introduction du TurboTRAIN en 1970 et depuis, quelque chose d'un peu chaotique, mais en tout cas une stagnation des vitesses alors que sur le reste du réseau ferroviaire, grâce au développement des lignes à grandes vitesses, des villes se sont rapprochées de la capitale et se sont rapprochées entre elles.

Un réseau dont nous héritons du XIXe siècle, un réseau qui a été modernisé et qui doit pouvoir poursuivre sa vie. Il est utile dans la desserte fine des territoires, mais il est aujourd'hui utilisé à ses limites et il faut trouver des solutions pour dépasser ces limites.

Ces solutions sont recherchées depuis une vingtaine d'années. De nombreux projets ont été étudiés ; ils n'ont pas abouti, mais ont permis d'établir la connaissance et d'apporter un ensemble d'enseignements qui font qu'aujourd'hui nous pouvons bâtir sur ces enseignements. Nous le faisons grâce à l'impulsion donnée en 2009 dans le cadre du Grand Paris qui a donné naissance à ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

**Jean-Damien PONCET** : En 2009, l'État a envoyé à RFF une lettre de mission dans laquelle il était demandé d'étudier une liaison nouvelle reliant Paris au Havre en 1 h 15 par Mantes et Rouen, et qui profiterait aux deux régions normandes.

Le gouvernement a mis en place un Comité de Pilotage, présidé par Jean-Pierre DUPORT, qui a associé un certain nombre d'élus des régions Basse-Normandie, Haute-Normandie, Ile-de-France, ainsi que des représentants du monde économique. Ce Comité de Pilotage a permis de faire l'inventaire de l'ensemble des besoins auquel un projet ambitieux entre Paris et les Normandie pouvait raisonnablement répondre, avec en permanence une préoccupation d'optimiser son utilité et donc de mutualiser, dans la mesure du possible, les investissements éventuels.

Le Comité de Pilotage s'est posé un certain nombre de questions, résumées sur cette diapositive :

- Le débat public sur le prolongement du RER E a soulevé des questions impliquant des problématiques de capacité : dans quelle mesure LNPN peut-elle interagir avec les systèmes de transports franciliens ?
- Quelles relations entre les grandes villes de Normandie, pour leur coopération ?
- Comment relier non seulement les grandes villes à l'Ile-de-France, mais également les villes moyennes et même petites ? Le cas échéant par correspondances, mais les Normandie sont un territoire densément peuplé notamment d'un tissu de villes de petites et moyennes importances.
- Quelles sont les marges et perspectives de développement des TER autour des grandes villes ?

Ces questions ont été débattues et il est résulté de ce Comité de Pilotage un cahier des charges en 4 objectifs :

- 1 Des objectifs de desserte, c'est-à-dire, quelle nature des dessertes on souhaite assurer avec quels types de trains : des trains rapides, des trains locaux ? Pour desservir quelles gares et avec quelle fréquence ?
- 2 Des objectifs de qualité de service : la ponctualité et le confort, les places assises.

Derrière ces deux premiers objectifs de desserte et de qualité de service, la question réellement posée est celle de la capacité du réseau à faire circuler plus de trains.

- 3 Des objectifs de temps de parcours : au-delà de l'objectif initial de 1 h 15 entre Le Havre et Paris, le Comité de Pilotage a défini un certain nombre d'autres

objectifs, par exemple, pour Paris-Caen, également pour Rouen-Évreux et Rouen-Caen.

- 4 Des objectifs relatifs au fret : le fret ferroviaire est indispensable au développement des grands ports normands. Pour jouer pleinement son rôle, le fret a besoin de capacité, de fiabilité et de vitesse. Il faut s'assurer, à travers l'élaboration du projet que ces conditions de circulation du fret pourront être garanties sur le long terme.

Ces quatre objectifs étant définis, dans quelle mesure le réseau existant peut-il y répondre ? Selon nos analyses, le réseau existant ne permet de répondre à aucun de ces objectifs. Par conséquent, la solution que nous proposons, qui permet d'atteindre les objectifs en question, est une ligne nouvelle autour de laquelle se réorganise le réseau. Je le répète, il ne s'agit pas d'abandonner le réseau pour faire une ligne nouvelle qui remplacera tout, mais il s'agit bien d'intégrer une ligne nouvelle dans le réseau pour que la performance de l'ensemble soit améliorée.

Philippe va vous présenter en quoi consiste ce projet à travers les différents scénarios qui sont envisagés.

**Philippe ADAM** : Nous allons entrer dans la description de ce qui est proposé au débat en termes de scénarios. Tout d'abord, je voudrais citer trois prérequis qui ont conditionné la réflexion sur les scénarios.

Le premier prérequis est d'inscrire le projet dans son environnement.

Nous avons commencé par un recueil de tout ce qui constituait cet environnement. Quand on parle d'environnement, il s'agit bien sûr de biodiversité, des rivières, des eaux superficielles, des eaux souterraines, mais il s'agit aussi de toutes les activités humaines, l'industrie, l'agriculture, qui sont importantes et sur lesquelles il faut mesurer les enjeux de manière à proposer des scénarios qui soient les mieux adaptés par rapport à ces enjeux d'environnement qui sont ceux du territoire.

Le deuxième prérequis, très important par rapport aux conditions d'exploitation du réseau, est celui, en Ile de France, de séparer les trains normands et les trains franciliens. J'ai expliqué qu'entre Paris et Mantes-la-Jolie, les trains normands et les trains franciliens roulaient sur la même ligne, certains s'arrêtant dans les gares stylisées sur cette diapositive par leurs quais.

L'objectif à terme de la LNPN est d'arriver à deux lignes : une ligne nouvelle qui voit tous les trains qui n'ont pas lieu de s'arrêter en Ile-de-France, notamment qui vont en Normandie, mais qui peuvent s'arrêter éventuellement à Mantes-La-Jolie, et une ligne actuelle sur laquelle les trains franciliens d'aujourd'hui, mais aussi ceux qui pourront s'ajouter demain, vont circuler seuls et pouvoir se développer et pouvoir s'arrêter à des gares où ils ne peuvent pas s'arrêter étant donné les conditions actuelles de l'exploitation. On voit à travers cela que le projet est un projet très utile au territoire francilien parce que les territoires franciliens qui ont des dessertes aujourd'hui bloquées vont pouvoir eux aussi voir leurs dessertes se développer et s'améliorer grâce au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Le troisième prérequis est celui du fret. Jean-Damien vous a indiqué les conditions qu'il fallait remplir pour que le fret ferroviaire se développe, et quand on parle du fret ferroviaire, c'est pour que les ports et toute l'activité humaine qui est autour de ces ports puisse se développer. Nous comptons atteindre ces trois conditions – la vitesse, la capacité et la fiabilité – au travers d'un réseau que l'on redessine pour le fret. D'abord une ligne actuelle qui peut être utilisée beaucoup mieux pour le fret si une ligne nouvelle permet d'accepter les

trains de voyageurs et donc de laisser de la place sur le réseau actuel pour les trains de fret afin qu'ils puissent se développer, mais ce ne sera pas suffisant. Il faut également envisager la remise en service d'une ligne, qui aujourd'hui n'est plus utilisée, dans l'Est de la Seine-Maritime et de l'Eure, et qui permettra d'offrir un double itinéraire depuis la façade atlantique jusqu'à l'Ile-de-France, et ce, en complément des rocadés pour le fret, de grands contournements de l'Ile-de-France qui pourront également voir passer des trains qui n'ont pas lieu de s'arrêter en Ile-de-France.

Je vais maintenant vous faire une description des différents scénarios en commençant brièvement par l'Ile de France.

Nous avons quatre scénarios en Ile-de-France.

Les trains vers Évreux continueront comme aujourd'hui de partir de la gare Saint-Lazare. C'est bien le terminus qui est retenu dans le cadre du projet de ligne nouvelle Paris Normandie, mais ces trains pourront également desservir, selon des modalités dont on pourra reparler, une gare qui serait située sur Nanterre - La Défense permettant ainsi un accès direct depuis Évreux jusqu'à Nanterre - La Défense.

Ensuite, nous avons trois scénarios qui permettent la desserte d'une autre gare nouvelle située au niveau de Cergy Pontoise, au sud de la Seine, dans la zone d'Achères, et nous avons un scénario, plus au sud, qui ne dessert pas cet endroit. Les lignes arrivent aux abords de Mantes et là, il est possible d'aller jusqu'à Mantes-la-Jolie si l'on a des trains qui desservent cette localité, mais nous prévoyons un contournement de Mantes-la-Jolie pour les trains qui n'ont pas à y faire d'arrêts.

En Normandie, trois scénarios vous sont proposés.

- ✓ Le scénario A avec un tracé relativement direct vers Rouen, puis sur le Plateau de Caux vers Le Havre ; une bifurcation vers Caen au niveau de Louviers – Val-de-Reuil, et vers Évreux, une antenne qui permet à la fois de faire des trains Paris-Évreux et au-delà, de créer des relations de Rouen vers Évreux.

Ce scénario a un coût de 6,5 milliards d'euros pour la partie normande.

- ✓ Le scénario B a été pensé pour s'approcher le plus possible d'Évreux, avec une bifurcation qui se situe près d'Évreux, vers l'ouest, vers Caen et vers le nord jusqu'à Rouen. Là aussi, la possibilité d'avoir des trains Paris/Évreux et des trains Rouen-Évreux est offerte.

Ce scénario est légèrement moins coûteux, 6,3 milliards d'euros, du fait qu'il permet de ne pas construire de ligne nouvelle entre Bernay et Lisieux puisque ce n'est pas nécessaire pour atteindre les objectifs de temps de parcours qui sont ceux fixés au projet sur Paris-Caen, contrairement au scénario A où le nombre de kilomètres est plus important donc qui implique la mise en place d'un peu plus de lignes nouvelles pour atteindre le même objectif.

- ✓ Le scénario C passe près de Rouen, puis les deux branches se séparent au-delà de Rouen : d'une part vers Caen et d'autre part vers Le Havre avec une traversée de l'estuaire avec des ouvrages importants pour aller jusqu'au Havre. Comme dans le scénario A, Évreux est desservie par une antenne qui se détache de la ligne et permet de faire des relations Paris-Évreux ou Rouen-Évreux.

Ce scénario nécessite des ouvrages beaucoup plus importants que les deux autres, et est chiffré à 9,5 milliards d'euros.

Ces trois scénarios autorisent une vitesse maximale de 250 km/h. Nous avons cherché à optimiser la vitesse maximale de manière à réduire les coûts d'investissement, mais aussi de maintenance et sur le matériel roulant. C'est une vitesse qui est supérieure aux vitesses pratiquées sur les lignes actuelles où l'on ne dépasse jamais plus de 220 km/h.

Dans ces scénarios, des Gares Nouvelles sont prévues :

- Dans le scénario B, une gare nouvelle est prévue à Évreux.
- Dans tous les scénarios, une gare nouvelle est prévue dans le secteur de Louviers – Val-de-Reuil.
- Une gare nouvelle à Rouen, avec deux emplacements possibles.

Je vais maintenant me placer du point de vue d'Évreux pour vous expliquer un peu plus précisément comment les choses se jouent sur votre territoire et axer la présentation sur la comparaison entre les scénarios A et B qui sont importants puisque la desserte d'Évreux est différente. Je ne reviens pas sur le scénario C puisqu'il a des caractéristiques, vues d'Évreux, qui sont équivalentes à celles du scénario A.

Comment avons-nous construit ces scénarios ?

#### Le scénario A

Le scénario A se caractérise par une bifurcation entre les deux branches qui est proche de Rouen avec la volonté d'une relation Caen-Rouen performante : on atteint dans ce scénario 45 mn. On est performant sur les temps de parcours depuis Paris, mais aussi sur cette relation intra normande Caen-Rouen.

La deuxième condition, et elle n'est pas neutre dans les tracés, est de chercher à Louviers une gare la plus centrale possible dans l'agglomération. On a cherché à se placer dans la Vallée de l'Eure. Enfin, la desserte d'Évreux s'effectue par un raccordement.

Je vais vous montrer le principe de scénario que cela donne. Ce que je vais vous montrer n'est pas un tracé. Nous sommes, à ce stade, sur ce que nous appelons des options de passage, qui font plusieurs kilomètres de large, qui sont plus ou moins précises en fonction des contraintes environnementales que nous avons, mais nous ne connaissons pas, à ce jour, les tracés précis.

Le scénario A propose une ligne que l'on va chercher probablement à inscrire le plus près possible de l'autoroute A13, de manière à ne pas créer de coupure pour les agriculteurs, qui traverse la Vallée de l'Eure au niveau de Louviers et la bifurcation avec les deux branches et cette antenne vers Évreux qui traverse la Vallée de l'Eure.

#### Le scénario B

Dans le scénario B, nous avons recherché un passage au plus près d'Évreux. Nous avons conservé la contrainte de cette gare centrale à Louviers – Val-de-Reuil.

Une autre contrainte est d'éviter la base aérienne située à l'emplacement où l'on arrive de Paris. C'est une contrainte forte pour les différents scénarios de ligne nouvelle. On arrive de Paris par l'Est, avec un petit raccordement qui permet d'accéder à la ligne actuelle et à la gare

actuelle d'Évreux. Vers le nord, une bifurcation proche d'Évreux, vers Caen d'une part, et vers Rouen d'autre part, et une ligne qui retraverse l'Eure pour desservir Louviers –Val-de-Reuil et ensuite aller vers Rouen.

Quelques éléments de comparaison sur ces scénarios :

Sur l'environnement, nous avons d'un point de vue global, des enjeux environnementaux qui sont relativement similaires excepté sur un point : les traversées de vallées sensibles.

- Le scénario A traverse trois fois les vallées sensibles : deux fois l'Eure, une fois la vallée de la Risle. Le scénario B traverse cinq fois les vallées sensibles : trois fois l'Eure et une fois l'Iton et une fois la Risle.
- Le scénario B a un enjeu environnemental qui est plus fort. Ce sont des vallées où il y a des classements Natura 2000, ce sont des vallées où il y a des zones inondables. Ce sont donc des choses que nous cherchons à minimiser. Par contre, ce scénario B, nous permet de nous passer d'une Ligne Nouvelle entre Bernay et Lisieux, ce qui fait que sur ce secteur-là, il n'y a pas d'impact environnemental et donc, de ce point de vue, il est un peu meilleur.

Une question importante est celle d'une gare nouvelle ou pas à Évreux, ce qui pourrait être un élément du débat de ce soir. Nous avons mis en base dans le scénario B une gare nouvelle à Évreux. Où se situerait-elle ? Sur cette diapositive, en bas à gauche, est représentée l'agglomération d'Évreux. La grande zone hachurée rouge est la base aérienne qui occupe une surface très importante sur le plateau. Au nord de cette base aérienne, se situent des forêts extrêmement protégées puisque ce sont des forêts de protection auxquelles on ne peut pas toucher sans un décret en Conseil d'État, et enfin, tout en haut, à droite, la Vallée de l'Eure avec un certain nombre de zones également protégées. Ce qui nous laisse relativement peu de marge pour trouver des scénarios dans la zone dans laquelle nous nous situons. Par ailleurs, nous avons des contraintes ferroviaires : nous nous situons entre deux bifurcations. La bifurcation qui permet d'aller depuis le nord, soit à Évreux, soit à Paris, depuis Rouen et ensuite la bifurcation qui, au nord d'Évreux, permet d'aller soit à Caen soit à Rouen. Nous avons une zone signalée de façon centrale qui est celle où la gare nouvelle d'Évreux pourrait se situer.

Je crois qu'il est important de sentir comment la ville pourra être desservie dans les différents scénarios.

#### Dans le scénario A :

Je commencerai par les trains qui ne desservent pas Évreux, qui sont les trains directs Paris-Caen : le train va jusqu'à Caen et permet d'atteindre l'objectif de temps de parcours de 1 h 13 qui est celui qui a été fixé pour Caen. Il existerait, comme aujourd'hui, des dessertes qui s'arrêtent dans les différentes gares du parcours, dont Évreux. Évreux est atteint ici en 42 minutes dans ce scénario et l'on est dans la gare Centrale.

D'autres dessertes : Rouen-Évreux, qui est possible grâce à la Ligne Nouvelle Paris Normandie avec un arrêt intermédiaire à Louviers – Val-de-Reuil en un peu plus de 30 minutes, et des trains qui desserviront Évreux comme aujourd'hui, et pourront poursuivre vers Serquigny, peut-être Bernay ou Lisieux, et toute la Vallée de l'Iton jusqu'à Conches.

#### Dans le scénario B :

Nous avons des choses plus contrastées selon que nous aurions ou non une gare nouvelle à Évreux.

Dans le cas d'une gare nouvelle, qui est le cas que nous avons retenu dans le dossier du Maître d'Ouvrage, ce train semi-direct s'arrête dans la gare nouvelle d'Évreux, puis Bernay, puis Lisieux, et il atteint Caen au bout de 1 h 28. Il dessert donc la gare nouvelle d'Évreux en 33 minutes depuis Paris.

Si par contre, on ne prévoit pas cette gare nouvelle, à ce moment-là, au lieu de prendre la ligne nouvelle jusqu'à Bernay, le train va rejoindre la gare actuelle d'Évreux et poursuivre sur la ligne actuelle. Il mettra 40 minutes jusqu'à Évreux et 1 h 45 environ jusqu'à Caen, ce qui représente 15 minutes de différence à l'arrivée à Caen, et sur Évreux, 40 minutes dans la gare actuelle et 33 minutes sur la gare nouvelle. Cependant, il faut considérer le temps d'accès à la gare nouvelle qui n'est pas forcément en centre-ville. Est-ce souhaitable ? Cela fait partie du débat que nous pourrions avoir ce soir.

Dans ce scénario-là, nous avons encore notre train direct qui permet de faire 1 h 16 vers Caen et nous avons toujours le train Rouen-Évreux qui est possible et le train Rouen-Lisieux.

J'espère que cela vous permet de vous faire sentir les différences entre les scénarios : ce qui se passe si l'on a une gare nouvelle ou une gare actuelle, mais je pense que nous pourrions y revenir au travers des questions.

Je souhaiterais également souligner que nous ne sommes pas dans un TGV classique. Nous avons des trains qui utilisent une partie de l'infrastructure et vont ensuite sur le réseau existant pour desservir Conches, Évreux, Bernay, Lisieux. Nous avons aussi des trains qui utilisent au maximum cette infrastructure pour aller le plus vite possible jusqu'aux métropoles. Nous avons un « couteau suisse » qui permet de servir à de multiples usages, y compris la création de nouvelles relations régionales comme Rouen-Évreux.

Entre les scénarios A et B, sur Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen, les différences sont minimes, mais la différence fondamentale se joue sur Rouen-Caen puisque dans le scénario A, on a 45 minutes et c'est quelque chose d'important à deux titres : d'abord parce que le faible temps de parcours permet de créer des relations entre les deux capitales régionales, et d'autre part, parce que lorsqu'on est en dessous d'une heure, on peut beaucoup plus facilement faire des correspondances aux deux extrémités. Le temps dans le scénario B est sensiblement supérieur à l'heure, le temps est un peu dégradé et n'offre pas les mêmes conditions de correspondances aux deux extrémités.

Pour terminer rapidement, je rappelle que nous avons trois scénarios Normandie, quatre en Ile-de-France ; deux gares possibles à Rouen ; des gares dans l'Eure ; des gares en Ile-de-France. Bien sûr, tous les autres sujets sur les dessertes, les territoires pourront être abordés.

Les chiffres clés :

- ✓ 10,7 à 14,9 milliards d'euros, un chiffre important, mais une partie très importante de ce chiffre – plus de la moitié – est consacré au déblocage des zones aujourd'hui saturées : Paris-Mantes-Rouen. Le reste est utilisé pour gagner du temps.
- ✓ Des vitesses qui sont de 200 km/h en Ile-de-France, et 250 km/h en Normandie.
- ✓ Des prévisions de 30 millions de voyageurs annuels en 2025. Aujourd'hui, c'est 20 millions de voyageurs. En 2025, une croissance naturelle des trafics pourrait atteindre les 26 millions de voyageurs et l'effet du projet représente 4 millions de voyageurs supplémentaires dont les trois quarts privilégieraient le train à la voiture pour se déplacer.

**Jean-Damien PONCET** : Nous arrivons au bout de cette présentation un peu plus longue que d'habitude, mais nous avons des choses pointues à dire sur le territoire.

J'insiste sur le fait que le projet Ligne Nouvelle Paris Normandie répond à deux grandes ambitions :

1. Contribuer au développement des territoires en améliorant leur accessibilité grâce à des temps de parcours réduits. La notion d'accessibilité mérite d'être bien assimilée et pensée.
2. Répondre aux besoins de déplacements des usagers du quotidien, à ceux d'aujourd'hui et à ceux de demain et d'après-demain dans un contexte où les énergies risquent de subir de fortes pressions.

Pour parvenir à atteindre ces deux ambitions, nous ne proposons pas de tirer une ligne nouvelle qui fonctionne sur elle-même, mais que cette ligne s'inscrive dans un réseau et qu'elle permette de valoriser l'ensemble du réseau, avec notamment la question des temps de parcours qui est importante pour que le train devienne plus attractif.

C'est une solution qui est intégrée au territoire avec ses particularités, notamment avec ces distances. La vitesse n'est pas celle des TGV classiques.

Contrairement aux projets passés qui n'ont pas abouti, ce projet est né de la concertation et doit se poursuivre dans la concertation. Il doit être au service de chacun et de chacune et au service des territoires, aux différentes échelles, qui devront en faire le meilleur usage.

Nous venons au débat public munis de propositions et nous nous efforcerons de vous apporter toutes les informations utiles à la discussion et de répondre le mieux possible à vos questions.

Je vous remercie de votre attention.

*(Applaudissements.)*

**Jean-Philippe BLOCH** : Vous êtes répartis en quatre secteurs. Nous avancerons par deux questions par secteur afin que tout le monde puisse s'exprimer.

**François BOUILLON, Évreux** : J'habite à Évreux, mais j'ai travaillé pendant 30 ans à Paris. Abonné de la ligne entre Évreux et Paris, j'atteste que dans les urgences des urgences, ce que vous avez appelé le prérequis 2, séparer les trains franciliens et les trains normands me semble une urgence. Il faut intégrer la dimension temps. Que fait-on rapidement pour résoudre ce problème ? Chacun le sait, quand vous quittez Saint-Lazare, si par malheur l'un des trains franciliens a un quelconque ennui, cela se répercute sur les trains normands et réciproquement. La souffrance des passagers de cette ligne, qui est une des lignes les plus vétustes de France, et les retards, est avérée.

En deuxième remarque, je me demande, à la lueur de ce que vous avez présenté, travail tout à fait remarquable, sans conteste, mais qui est un travail uniquement spatial et qui n'intègre pas suffisamment la donnée temps. Qu'est-ce que l'on fait maintenant, rapidement, pour aller vers quelque chose ? De ce point de vue, il y a des besoins des populations. Quels sont les besoins des populations Normandes ? Il y en a deux principalement : le besoin d'une bonne liaison entre Évreux et Rouen qui semble être satisfaite par le scénario B, mais il y a aussi une demande de liaison entre les deux capitales Basse-Normandie et Haute-Normandie, à savoir, Caen et Rouen. Là, pour le compte, le bon scénario est le scénario A. Ma question est simple : n'existe-t-il pas un quatrième scénario qui serait la synthèse intelligente du A et du B ?

Je pense que cela est possible, tout en intégrant la dimension temps, c'est-à-dire, par exemple, il y a pour nous, à Évreux, une urgence à réaliser au plus vite – pour des raisons liées aux étudiants, au déplacement – une liaison satisfaisante entre Évreux et Rouen, mais je pense aussi que le problème est à peu près de même nature en termes de temps, sans repousser à 2030, la liaison entre Caen et Rouen. N'y a-t-il pas un quatrième scénario qui soit plus satisfaisant ?

**Jean-Philippe BLOCH :** Merci. Nous allons prendre une deuxième question.

**Jean-Michel COSTASEQUE, Dirigeant de Société, fabricant de montures de lunettes et membre de la CCI :** Vous le disiez en introduction, il y a une forte mobilisation à Évreux et d'une façon générale dans l'Eure, autour de la LNPN, et je parle ce soir au nom d'une association qui s'appelle « Eure Normandie Plus » dont vous avez pu avoir le cahier d'acteurs qui a été distribué ce soir. C'est une association qui regroupe aujourd'hui 500 entreprises, qui représentent environ 15 000 emplois et qui a été initiée et créée en collaboration étroite avec le GEA, avec la CCI, avec des associations professionnelles telles que : Agir, Réussir, Eure Expansion. L'objectif de notre association est non seulement de se mobiliser autour de la LNPN parce que l'on pense que l'opportunité économique que représente la LNPN pour notre région est extrêmement importante – on en est convaincu et on souhaite le démontrer à travers les arguments que l'on apporte –, mais également, le deuxième objectif est de se mobiliser autour d'un scénario qui est le tracé B parce que l'on pense qu'il présente de nombreux avantages environnementaux, en termes de développement économique et, on l'a vu aussi, en termes de coûts puisqu'il est moindre par rapport aux autres scénarios présentés.

Nous sommes convaincus, parce qu'on l'a analysé, on l'a travaillé, notamment avec le Conseil Général, avec le Grand Évreux Agglomération, du potentiel économique induit très fort que représente le scénario B par le développement de nouveaux clusters, par le développement de pôles de compétitivité existants. On l'a vu à travers tous les gens qui ont accepté de se mobiliser très fortement au sein de notre association. On parle d'un potentiel sans doute de plus de 30 000 emplois à terme avec le scénario B.

Ma question est la suivante : Comment est-ce que vous capturez et mesurez l'importance de ce potentiel économique induit quand vous comparez les différents scénarios, sachant que quand on voit le coût effectivement colossal, de 10 milliards pour la totalité du développement, on se dit que derrière ce développement économique doit jouer un rôle majeur dans les objectifs à aller chercher ?

**Jean-Damien PONCET :** Sur la première question, vous demandez : « Que fait-on rapidement ? » Il faut reconnaître que pour répondre aux défis qui sont devant nous, nous sommes obligés de faire des investissements importants et cela va prendre un peu de temps d'études, de procédures et de travaux. Nous pourrions revenir ensuite sur ces délais.

Je saisis tout de même cette question pour dire qu'avant même la LNPN, un autre projet tout à fait important est en cours d'instruction plus avancée, puisqu'il va passer en enquête d'utilité publique dès le début de l'année prochaine, avec des perspectives de réalisation de début de travaux en 2015 et fin de travaux en 2020, qui est le prolongement du RER E à l'ouest, l'opération dite Éole. Philippe va préciser en quoi cela consiste et nous reviendrons sur les autres questions.

**Philippe ADAM :** Sur ce schéma, vous avez la situation d'aujourd'hui avec, entre Paris et Mantes, ce mélange de trains. Entre les deux phases que j'ai montrées tout à l'heure, il y a une phase intermédiaire qui est celle de ce prolongement d'Éole à l'ouest. Cela consiste en un prolongement du RER E, qui aujourd'hui part d'Hausmann - Saint-Lazare et va vers l'Est, et

cette fois ira vers l'ouest, en passant par La Défense et retrouvant la ligne existante au niveau de Bezons.

Ce projet va permettre de desserrer les contraintes de capacités à Paris Saint-Lazare. Aujourd'hui, Paris Saint-Lazare est une gare problématique, et c'est fortement lié à ces coexistences au niveau de Saint-Lazare. On va donc retrouver des marges au niveau de Paris-Saint-Lazare.

Par ailleurs, les trains d'Éole retrouveront la même ligne jusqu'à Mantes. Éole va amener quelques travaux sur cette ligne-là : une voie supplémentaire aux abords de Mantes, des aménagements au niveau de Poissy. Tout cela a pour objectif d'améliorer la situation, mais nous aurons encore des limites et c'est grâce à la troisième étape que nous pourrions définitivement, en tout cas pour un certain temps, franchir ces limites et trouver une qualité de service qui est celle que vous attendez.

**Jean-Damien PONCET :** La deuxième question était la suggestion d'étudier un scénario que vous avez appelé numéro 4. C'est effectivement quelque chose que l'on a repéré sur les outils du débat public, notamment sur les blogs. Plusieurs associations à travers une simple phrase, ont suggéré que l'on devrait regarder la possibilité de trouver un moyen terme entre le A et le B. Ce qui évidemment nous a interpellés puisqu'aujourd'hui, après quelques réunions de débat public, on constate, en effet, qu'il y a une forte appétence pour le scénario B, notamment dans tout le département de l'Eure dont j'ai dit qu'il était très concerné par les tracés, et en même temps, il y a un objectif de temps de parcours Caen-Rouen qui lui aussi a été fortement affirmé, notamment par les présidents des Conseils régionaux. Nous avons commencé à regarder si nous étions en mesure de définir un scénario qui ressemblerait au B à ceci près que le triangle de bifurcation vers Caen serait plus près d'Évreux et donc un peu moins près de Rouen. Il faut bien regarder quelles sont les implications environnementales et également les implications fonctionnelles. Nous sommes loin d'être au bout de l'exercice, mais nous avons commencé à y réfléchir, notamment en termes fonctionnels, quelles seraient les possibilités de maintenir ou non la gare de Louviers – Val-de-Reuil. Nous devons aller plus loin dans cette recherche pour pouvoir en reparler le cas échéant.

Vous avez parlé de la mesure des effets économiques. Sur cette question, j'ai tendance à répondre qu'il y a eu énormément d'études faites par des universitaires ou par des prestataires et on peut constater que certaines choses ont marché et des choses ont moins bien marché. La conclusion de toutes ces études est de dire que finalement, lorsqu'un grand projet comme cela arrive, ce qui va déterminer la réussite du développement lié à ce grand projet, c'est la pertinence des projets de développement, c'est la cohérence, la coordination, et c'est finalement le fait que le territoire s'en soit emparé pour en faire quelque chose. Cela peut paraître un peu court comme réponse, mais c'est la seule que je sois capable de formuler. Ceci dit, les grands projets de ce type font l'objet d'évaluations socioéconomiques, mais ce sont des évaluations faites selon deux méthodes : une méthode ancestrale qui est celle de l'évaluation socioéconomique très normée et qui permet surtout de comparer les projets les uns aux autres. On valorise des temps de parcours, on valorise un certain nombre d'effets externes : moindre pollution, par exemple...

**Jean-Philippe BLOCH :** Pour ne pas trop allonger la réponse, pourriez-vous nous dire les différences entre les scénarios A et B au regard de cette évaluation ?

**Jean-Damien PONCET :** Il faudrait que j'ouvre le dossier du Maître d'Ouvrage.

**Jean-Philippe BLOCH :** On répondra un peu après, alors.

**Jean-Damien PONCET :** Il y a un deuxième type d'approche qui fait partie de la circulaire officielle qui règlemente les évaluations socioéconomiques, qui est une approche en fonction

de l'accessibilité. C'est quelque chose d'un peu exploratoire et expérimental, mais qui irait dans le sens de ce que vous évoquiez. C'est-à-dire, comment mesurer le fait qu'en rapprochant des salariés des emplois, des entreprises entre elles, etc., comment ceci est créateur de richesse ? On n'est pas encore au bout de la recherche à ce sujet.

**Philippe ADAM :** Je peux apporter une précision par rapport à la question du Président Guérin. Sur la question de l'évaluation connue des deux scénarios A et B, la différence était nulle. Il y a très peu de différence. Le scénario B apparaît dans cette analyse comme étant un petit peu moins bon, pour des questions de temps de parcours qui sont légèrement moins bons vers les différentes villes, mais on reste dans une marge qui ne permet pas de les différencier véritablement.

Par rapport à votre question précise, nous n'avons pas pris en compte un saut tel que celui que vous envisagez en termes d'emplois. Ce genre d'études est très normé. Il se fait sur la base de projections que l'on peut juger prudentes, mais il n'y a pas de relation de cause à effet. C'est-à-dire que l'on ne peut pas associer le nombre de minutes au nombre d'emplois. On est incapable aujourd'hui d'apprécier quelle sera la croissance en emplois. Vous dites 30 000 emplois, on peut tous l'espérer, mais ce n'est pas un effet automatique du projet, donc on ne peut pas l'inclure dans nos prévisions de trafic à ce jour. En tout cas, cela ne viendrait que renforcer l'attractivité et l'intérêt du projet si cela devenait une réalité.

**Jean-Philippe BLOCH :** Merci. Nous allons prendre deux questions.

**Jérôme BOURLET, Conseiller Régional Europe Écologie Les Verts :** Tout d'abord, je tiens à remercier la CNDP, d'avoir accepté notre demande d'étude complémentaire puisque depuis le début de la soirée, on parle d'un scénario alternatif. Je crois que le scénario alternatif qui répond à l'urgence et qui répond aussi à l'urgence des finances des collectivités publiques, c'est naturellement de réaménager l'existant puisque l'on sait qu'il y a encore de la marge sur les sections Rouen-Mantes et Rouen-Le Havre au niveau du flux de passage.

Le deuxième point sur lequel je voulais revenir porte sur la réflexion qui a été entamée sur le transport collectif. Je me permets de reprendre certains chiffres qui ont été proposés dans le cahier d'acteurs puisque l'on s'aperçoit que 91 % des déplacements domicile-travail ont lieu dans la région Normandie, et que sur ces 91 % de gens qui se déplacent dans la région Haute-Normandie, seuls 7 % prennent le train. Je crois qu'effectivement, on a une première piste de réflexion que l'on doit mener en tant que collectivité, qui est de se dire que si l'on veut lutter efficacement contre le réchauffement climatique – et je vous rappelle les orientations du facteur 4, c'est-à-dire de diminuer par 4 les émissions de gaz à effet de serre – c'est bien nous, en tant que collectivité, d'amener le maximum de personnes vers l'utilisation du transport collectif.

Sur cette liaison Rouen-Paris ou Évreux-Paris, on s'aperçoit que seuls 6 % des déplacements domicile-travail ont lieu sur cet axe. Là où le problème devient un peu plus aigu, et le prestataire nous a bien expliqué que l'on attendait que 4 millions d'utilisateurs supplémentaires, sur ces 6 % qui utilisent la liaison, déjà 26 % à 30 % de ces personnes utilisent le train. La première des questions qui doit être soulevée dans ce débat est de savoir : à quoi doit-on répondre ? Est-ce que l'on doit répondre simplement à une cible d'utilisateur ou avoir un investissement qui va permettre à l'ensemble des collectivités d'agir sur le facteur 4 ?

Pourquoi je me permets de parler sur le facteur 4 ? C'est tout simplement sur le mode de financement. Je ne sais pas si tout le monde dans la salle a déjà entendu parler de partenariat public/privé, mais la question qui doit être soulevée aussi dans ce débat est : quelle va être la clé de financement de ce projet ? Pour l'instant, la fourchette entre 10 et 15 milliards, quelle en est la clé de répartition ? Je crois que la seule solution est de partir justement sur un

partenariat public/privé, et dans ce cadre, l'ensemble des collectivités va devoir financer ce projet. Le problème est que les compétences des collectivités territoriales n'est pas de financer un projet national, mais bien de financer les déplacements de proximité. Au niveau d'Europe Écologie, nous sommes pour un phasage du projet, l'amélioration du Mantois, la gare Rive Gauche et naturellement, l'amélioration de l'existant.

Je vous remercie.

**Laurent SARFATI, Chef d'entreprise, Sud de l'Eure** : Ma préoccupation aujourd'hui est de voir les flux dans les deux sens. Aujourd'hui, les Normands peuvent aller à Paris. Aujourd'hui, c'est essentiellement un flux province/Paris. Est-ce qu'avec ce nouveau projet, vous avez envisagé un flux dans l'autre sens, avec des horaires identiques, c'est-à-dire des Franciliens qui viendraient travailler en Normandie ? À l'heure actuelle, c'est absolument impossible. Aucun Francilien ne peut venir travailler à une heure normale et rentrer à une heure normale chez lui s'il travaille en province. Je pense que dans les études sociologiques et les recherches de qualité de vie, beaucoup de gens envisagent ce scénario.

**Olivier GUÉRIN** : Je voudrais confirmer qu'une expertise complémentaire a été décidée par la Commission Nationale du débat public à la demande du groupe Europe Écologie Les Verts. Cette expertise vise à actualiser une étude qui a été faite précédemment par la SNCF pour voir les améliorations, la modernisation qui pourrait porter sur les voies existantes, à la fois pour améliorer les temps de parcours et répondre à la capacité nécessaire de cette ligne. L'expert doit être choisi bientôt. L'expertise se déroulera d'ici la fin de l'année, sera communiquée sur le site de la Commission et sera mise en débat au mois de janvier.

**Jean-Damien PONCET** : Nous n'allons pas entrer dans une discussion sur les statistiques, mais je voudrais juste dire que le ferroviaire a son domaine de pertinence. Heureusement que beaucoup de gens travaillent assez près de chez eux pour n'avoir besoin de prendre le train, voire même pas l'automobile. Évidemment, si dans tous ceux qui font des déplacements domicile-travail dans la région Normandie on compte aussi ceux qui vont au travail à pied, on ne les trouvera jamais dans le train. Le train a un domaine de pertinence pour des liaisons qui sont un minimum massifiées entre des points qui sont un minimum éloignés. En dessous de cela, on peut aussi, dans des secteurs denses, utiliser les transports en commun, je ne sais pas si cela apparaissait.

Un chiffre est significatif : effectivement, il y a une proportion de Normands qui vont travailler à Paris, qui n'est pas considérable, mais là aussi, c'est une bonne chose. Heureusement que tous les Normands ne font pas la migration tous les jours. Vous avez parlé de 6 %. Sur cette part, 27 % prennent le train, ce qui veut dire que le train peut marcher quand on a une certaine densité de flux et une certaine distance. Je trouve que c'est un objectif tout à fait légitime que d'essayer d'améliorer ce pourcentage-là, parce que là, on porte précisément sur des kilomètres qui sont nombreux. Il faut regarder aussi cet intérêt-là, en terme environnemental, et pas seulement le déplacement. C'est la longueur du déplacement qui compte, également.

J'ajoute que dans l'approche qui est la nôtre, on réorganise le réseau et en améliorant les sections principales du réseau ou la colonne vertébrale du réseau, on donne toutes leurs chances aux ramifications. Une des conditions pour que le trafic se développe, y compris en termes de mises en place de trains – par rapport à la deuxième question, on pourrait demander à la SNCF pourquoi aujourd'hui il n'y a pas de trains qui permettent, en habitant à Paris, de venir travailler en province : peut-être est-ce parce qu'il n'y a pas de demandes ? Pour que la demande existe, il faut que le train soit compétitif, il faut qu'un certain nombre de facteurs soient réunis. Nous, nous travaillons sur les rameaux principaux greffés à l'ensemble du réseau et nous pensons que le fait que des correspondances soient mieux

assurées dans les gares et que le trajet principal soit plus performant va faire que des gens habitant dans des petites villes, à l'écart des lignes principales, vont être intéressés par le train pour aller à Paris, et par conséquent, le tronçon terminal qu'ils utilisent au-delà de la gare principale, commence à devenir plus utilisé et est susceptible de voir mettre en place des trains plus nombreux avec de meilleures fréquences. Une espèce de mécanisme vertueux peut se mettre en place à partir de là. Je crois qu'il faut plus démarrer par les tronçons principaux que par les tronçons secondaires.

Vous avez parlé des clés de financement en faisant un lien entre le fait qu'on soit en partenariat public/privé et que les collectivités financent.

**Olivier GUÉRIN** : Je vous propose d'y revenir un peu plus tard, de façon plus précise sur le financement. Il y aura certainement des questions à ce sujet.

**Jean-Philippe BLOCH** : Nous prenons deux autres questions.

**Didier JAUMET, Président Association Vernon Train de Vie**, qui représente notamment la gare de Vernon qui est la deuxième gare en termes de trafics passagers vers Paris, sur cette ligne, après la gare de Rouen.

On constate d'abord que ce document de RFF est en fait un document à charge contre les structures actuelles et ne donne que les informations qui vont dans le bon sens. On aimerait avoir des précisions, par exemple, sur les trains en retard. On nous parle d'un certain pourcentage de trains en retard, et l'on nous met en face une infrastructure. On aimerait avoir la ventilation des causes de retards, parce que, sous-entendu, les retards sont liés à l'infrastructure. C'est en partie le cas, mais on aimerait avoir une ventilation entre ce qui a trait à l'infrastructure, à des problèmes de trains, ou à d'autres causes organisationnelles qui iraient éventuellement à la SNCF. C'est quelque chose qui n'est pas évoqué.

On sait qu'il y aura une réunion à Vernon et notre association y sera présente. Quand on dit que dans ce projet-là tout le monde doit être servi, qu'il ne doit pas y avoir de gens isolés, on voit dans votre document que les temps de transports pour Vernon passent de 43 minutes à 39 minutes dans le projet, mais on est déjà à 39 minutes à l'heure actuelle ! Est-ce une grosse coquille qu'il y a dans votre document ? Est-ce que vous pourriez vérifier ?

D'autre part, ce temps de trajet de 39 minutes que l'on a actuellement et qui passerait à 39 minutes dans votre projet, on se demande un peu comment c'est possible puisqu'il n'y a plus de trains directs. Les grilles ne mentionnent plus de trains directs. Je m'interroge sur la question de l'équité de la répartition des flux entre la Normandie et la région parisienne puisque vous voyez qu'à Vernon, on aura 6 trains par heure pour aller de Vernon à Paris, alors qu'une gare comme Rosny où il n'y a pas beaucoup de voyageurs, ils en ont également six. Nous souhaiterions avoir la communication des flux de voyageurs par gare en direction de Paris. Ce serait une information importante.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Régis CHOPIN, Agriculteur, Président de la FDSEA de l'Eure (Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles)** : Tout d'abord, je regrette que Messieurs PONCET et ADAM n'aient pas exposé le projet fret, mais je pense que vous y reviendrez peut-être tout à l'heure.

Ce projet est consommateur de foncier et le foncier agricole est l'outil productif de centaines d'agriculteurs sur ce département, donc les agriculteurs sont très vigilants par rapport à ce dossier. L'impact d'un tel projet nous oblige à regarder en priorité le prélèvement en foncier agricole. Nous souhaitons que ce projet soit le moins prédateur en foncier en réutilisant

l'existant le plus possible. Nous souhaitons également qu'il soit le moins déstructurant puisque, quel que soit le scénario, les exploitations touchées se compteraient par dizaines, il est donc important de maîtriser la déstructuration d'entreprises agricoles.

L'enjeu agricole doit compter autant que l'enjeu environnemental. Pour préciser, les mesures compensatoires ne peuvent se résumer à un remembrement ou une compensation des terrains ou de la perte de ces zones naturelles sur le foncier productif. Nous y serons très vigilants. Je pense que ce projet doit comporter un volet agricole extrêmement ambitieux du fait que le secteur agricole est le premier secteur d'activité touché. Il conviendrait que dans ce projet il y ait un volet développement auquel bien sûr les chambres d'agriculture, par leur cahier d'acteurs, ont promis de collaborer à un développement multi filière de cette région.

Quelle proposition faites-vous sur le plan agricole en matière de compensation ?

Merci.

**Philippe ADAM** : Je vais répondre à la question de Monsieur, de l'association Vernon Train de Vie pour commencer.

Sur les retards, je crois que vous posez une question qui est importante. Les liens entre les différentes causes – et je partage votre avis – sont multiples. Ce qui peut se passer comme dysfonctionnement au niveau de l'infrastructure représente une part faible des retards, environ 10 % : c'est un passage à niveau qui ne fonctionne pas, un signal qui ne fonctionne pas, un rail défectueux, etc. L'ensemble des causes, c'est des causes multiples, des causes liées au matériel roulant qui ne fonctionne pas quand on le veut, le mécanicien qui n'est pas là au départ, etc. Il faut comprendre que si l'une de ces causes s'est produite, elle a des conséquences en cascade et elle vient détériorer la circulation de tous les autres trains, ceux qui n'ont pas eu de problèmes sur la ligne. Quand un train arrive le matin de Rouen en retard, il va mettre en retard les trains franciliens, il va mettre en retard les trains qui viennent de Cherbourg, etc. Le fait que cette infrastructure soit aujourd'hui utilisée au maximum, sans respiration possible, sans possibilité de marge, fait que la moindre cause a des conséquences importantes sur l'ensemble des trains. Derrière, il y a des possibilités certainement d'agir sur les causes premières qui vont permettre d'avoir des gains, c'est clair, et la SNCF y travaille. On pourra atteindre un certain niveau, mais on ne peut pas faire disparaître toutes ces causes, donc le progrès important qui peut être fait, c'est véritablement en gagnant de la souplesse, en ayant un peu plus de marges sur les lignes.

Sur le dernier point, effectivement, quand on écrit un dossier on essaie d'être synthétique. Il se trouve que sur Vernon, on a une dissymétrie entre le sens Paris/Province et le sens Province/Paris. De Paris vers Vernon, on a effectivement le soir des trains qui mettent 39 minutes, mais le matin il n'y a pas de trains qui descendent en dessous de 47, 48 minutes, raison pour laquelle on a mis une moyenne. Cela peut vous paraître être une coquille, et je le comprends, mais c'est une moyenne. On aurait dû écrire 39 minutes de Paris à Vernon, et 47, 48 dans l'autre sens, 44 est la moyenne. Le temps de 39 minutes qui est promis par le projet est sur tous les trains, dans les deux sens. C'est le même temps qu'aujourd'hui avec un arrêt à Mantes qui est important parce que l'on a des flux importants de voyageurs de Mantes à Paris. Comme l'on gagne du temps entre Paris et Mantes, on a un temps supplémentaire lié à cet arrêt à Mantes et l'on retrouve un temps qui est l'équivalent d'aujourd'hui, par contre, on en espère une fiabilité et un confort qui soit sans équivalent avec ceux que vous connaissez aujourd'hui.

**Jean-Philippe BLOCH** : Sur les mesures compensatoires du point de vue agricole ?

**Jean-Damien PONCET** : L'une des deux questions de Monsieur le Président de la FDSEA portait sur le volet développement.

RFF est Maître d'Ouvrage pour le compte d'un collectif qui était, dans un premier temps, incarné par le Comité de Pilotage et dans lequel étaient un certain nombre d'élus. Le Maître d'Ouvrage met un projet d'infrastructure sur lequel se développeront des services et qui est au service du développement, mais RFF ne va pas faire les plans de développement qui accompagnent ce projet. Les plans de développement qui accompagnent ce projet relèvent du rôle des collectivités locales, et c'est pour cela que le projet les intéresse parce qu'elles considèrent que cela peut les aider à leur développement. C'est aussi pour cela qu'elles sont même prêtes à participer au financement de ce projet.

Sur les mesures compensatoires, je propose de passer la parole à Corinne Roecklin qui est notre collaboratrice spécialiste de ces questions.

**Corinne ROECKLIN, RFF :** Les enjeux agricoles sont pris au même titre que tous les enjeux liés à la biodiversité, seulement, l'agriculture étant présente partout, il est vrai qu'aujourd'hui ce n'est pas un facteur discriminant d'un scénario à l'autre. Par contre, dès que l'on sera amené à travailler dans un scénario plus étroit, à ce moment-là, on pourra rentrer dans le détail de l'agriculture et ce travail se fera avec les Chambres d'agriculture, avec la FDSEA, avec tous les représentants de la profession agricole pour rentrer à l'échelle de la parcelle et connaître les enjeux liés à chaque exploitation.

Sur l'aspect compensation écologique sur des terres agricoles productives, là aussi, ce n'est pas systématique, c'est-à-dire que le but d'un projet est d'éviter de faire des impacts importants. On cherche à éviter l'impact sur un milieu naturel, par exemple. Si l'on n'arrive pas à l'éviter, on va proposer un ensemble de mesures de réductions et si ces mesures de réductions s'avèrent également insuffisantes et que le milieu impacté a son fonctionnement compromis, à ce moment-là seulement, des mesures compensatoires seront prévues. Mais les mesures compensatoires consomment très rarement des milieux agricoles productifs. La plupart du temps, elles vont concerner des milieux humides ou ce genre de choses. Il n'y a pas vraiment compétition entre les deux. De plus, chaque mesure compensatoire a besoin d'un gestionnaire d'un site, d'une mise en valeur de ce site puisque la compensation est avant tout de la gestion écologique d'un site et cette gestion, dans 99 % des cas, est faite avec un exploitant agricole qui doit respecter un certain nombre de prescriptions écologiques et du coup, on signe des conventions, on verse des indemnités et on trouve un compromis pour pouvoir travailler ensemble et que l'agriculture et le milieu naturel puissent cohabiter.

**Oliver GUÉRIN :** Merci. Je précise que ces questions seront développées, examinées plus précisément lors d'une réunion ici le 12 janvier prochain.

**Jean-Philippe BLOCH :** Nous poursuivons les questions.

**Jean-Baptiste GASTINNE, Conseiller municipal du Havre et Conseiller régional :** Je voudrais remercier RFF pour sa présentation et vous dire que je suis heureux de me retrouver ici à Évreux. Au risque de vous décevoir, la ville du Havre n'a pas de préférence pour un tracé quel qu'il soit. D'abord, je n'aurais pas la qualité suffisante pour m'exprimer et pour défendre seul la position de la ville du Havre à défendre un tracé. Ce qui importe surtout à la ville du Havre c'est de relier Paris en 1 h 15 et, vu du Havre, le gain de temps est évidemment plus important que vu d'Évreux puisque cela nous permet de gagner près d'une heure.

Si je suis heureux d'être ici, c'est pour défendre et soutenir l'opportunité d'un projet et quand je parle d'opportunité, cela veut dire la nécessité, l'utilité même pressante de ce projet. Il s'agit, je le rappelle, de mieux relier, de mieux connecter Paris à sa façade maritime. En ce sens, la ligne nouvelle est la clé de voûte d'un projet de développement économique et d'aménagement du territoire, et c'est un projet d'envergure nationale.

L'enjeu n'est donc pas seulement de comprimer les temps de parcours entre Paris et la Normandie. Si l'on ne fait que cela, c'est déjà bien, mais cela ne suffit pas et je ne suis pas sûr que cela suffise pour défendre l'opportunité d'un projet qui sera coûteux et dans un contexte que vous connaissez, concernant les finances publiques. L'enjeu, c'est aussi et surtout, de permettre une articulation plus efficace entre les territoires normands et franciliens ; articulation plus efficace des territoires dans la perspective d'une nouvelle dynamique économique autour d'un projet qui a des aspects industriels, portuaires et logistiques. Ces trois aspects sont liés : les enjeux industriels et les enjeux portuaires, dans le monde d'aujourd'hui, sont de plus en plus liés et il y a un aspect de développement économique, un aspect de développement industriel et de renouveau industriel derrière ce projet.

Nous, les Normands, avons besoin de Paris et Paris a besoin de nous pour maintenir son rang de métropole mondiale. Je ne crois pas que cela soit faire injure à l'agglomération d'Évreux, au département de l'Eure ou même à toute la Normandie orientale que de dire que jusqu'à maintenant elle était peut-être surtout tournée vers Paris et que par ce projet même, elle se tourne aussi vers la mer.

**Jean-Philippe BLOCH** : Il vous reste dix secondes pour conclure.

**Jean-Baptiste GASTINNE** : C'est tant mieux parce que c'est ensemble que nous devons faire de l'axe Seine un système portuaire industriel et logistique performant. La ligne nouvelle est l'indispensable instrument de cette ambition, car elle libère la ligne ancienne pour le fret. Et il y a beaucoup d'emplois en jeu.

Merci.

**Jean DUFROY, Vice-président du CESER** : Je vais vous proposer la présentation du Conseil Économique Social Environnemental de Haute-Normandie, le CESER, concernant ce projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie.

**Olivier GUÉRIN** : Je me permets d'intervenir. Certains responsables sont déjà intervenus à différentes réunions. Leur point de vue est exposé largement dans les comptes rendus des réunions, notamment dans les verbatim, cela a été le cas de Monsieur Gastinne qui est intervenu à toutes les réunions précédentes, le CESER aussi par la voix de différentes personnes. Je peux vous demander d'être assez bref, s'il vous plaît, parce que beaucoup de gens souhaitent présenter sans doute des perspectives un peu différentes que celles qui ont été longuement exposées par différents membres du CESER. Merci de votre compréhension.

**Jean DUFROY** : J'essaierai de rattraper les 24 secondes que vous venez de me prendre ! Je précise avant toute chose que le CESER représente la société civile en région, c'est-à-dire les organisations professionnelles et syndicales, des entreprises aussi, des représentants du monde universitaire et de la recherche et des associations œuvrant dans des domaines variés, dont l'environnement.

Nous estimons que cette pluralité donnera de la force à notre avis de projet. Le CESER est favorable à une Ligne Nouvelle Paris-Normandie, mais à la condition qu'elle fasse partie d'un projet global d'aménagement du territoire. Ce projet global existe, il s'agit de l'Axe Seine. On peut en attendre beaucoup de retombées, notamment pour le développement de nos ports, des grandes filières économiques de la région, de l'emploi, de la culture, du tourisme et de la recherche.

Pour réussir ce projet, une ligne nouvelle est indispensable pour plusieurs raisons :

1. Les réseaux normands et ouest franciliens sont saturés. Les utilisateurs au quotidien 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.
2. La cohérence entre les territoires normands sera renforcée par la mise en réseau des principales agglomérations normandes, à savoir, Rouen, Le Havre, Caen, Cherbourg et Évreux.
3. Le développement du fret est une priorité indissociable de la problématique voyageurs. Les ports du Havre et de Rouen ont des potentialités de développement exceptionnelles dont ils seraient privés sans la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Concernant le respect environnemental, nous demandons à ce qu'une attention particulière soit portée sur les tracés qui devront respecter les trames vertes et bleues et la bonne insertion paysagère de la ligne.

Concernant l'agriculture, il faudra veiller à limiter les impacts négatifs de la consommation de terres agricoles par de nouvelles voies grâce à l'utilisation des emprises existantes et d'un système de dédommagement pour les exploitations traversées.

Enfin, concernant le coût de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, le CESER rappelle que l'approche financière doit être globale.

Pour conclure brièvement, le CESER estime que ce projet est une opportunité pour la Normandie et l'Ile-de-France à condition qu'il soit envisagé dans toutes ses dimensions : économiques, sociales et environnementales.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Bruno QUESTEL, Vice-président du Conseil Général de l'Eure en charge des investissements** : Notre département de l'Eure se trouve au cœur des discussions du projet de développement de l'Axe Seine et du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui va en constituer la future colonne vertébrale. La préparation de ce débat nous a permis de faire prendre conscience à tous nos partenaires du poids que représente notre département et de l'importance des acteurs, dont certains sont ici ce soir, pour mobiliser et contribuer au développement de cet axe.

La ligne nouvelle sera un facteur essentiel de développement de la Normandie. Elle permettra à notre territoire de se brancher directement sur le réseau national et européen des TGV, sur les pôles aéroportuaires de Roissy et du site de La Défense, mais il s'agit aussi d'améliorer la vie quotidienne de nos habitants, des Eurois, de faciliter leurs déplacements domicile-travail et à ce titre, le doublement de la ligne entre Paris et Mantes est une priorité absolue pour garantir la fiabilité et la régularité.

De même, la contribution du projet à la réalisation de la liaison ferroviaire entre Évreux et Rouen figure parmi les objectifs affichés du projet et c'est absolument essentiel pour le développement futur de notre territoire.

Notre département, Évreux et l'Axe Seine, dans l'Eure, ce sont 230 000 habitants, 10 000 entreprises, 100 000 emplois, avec une densité comparable à l'agglomération de Caen.

**Olivier GUÉRIN** : Pourriez-vous revenir plus à la Ligne Nouvelle, s'il vous plaît ?

**Bruno QUESTEL** : Je vais y revenir tout de suite. Pour le Conseil général de l'Eure, qui a tenu à fédérer l'ensemble des acteurs dont certains sont ici ce soir, c'est le choix du scénario B qui s'impose.

Ma question est la suivante : Beaucoup d'intervenants ont voulu insister à juste raison sur les nécessités de concilier aménagement du territoire et développement de cette Ligne Nouvelle. Il existe un Commissariat Général chargé du Grand Paris. Je voudrais savoir quelles seront – et de quelle manière – les articulations entre les conclusions du Commissariat Général sur le Grand Paris et le choix du scénario à venir ?

Je vous remercie.

**Olivier GUÉRIN** : Je précise, en ce qui concerne le débat public, que la Commission est neutre et indépendante. Elle ne donne pas son avis à l'issue du débat. Elle fait un compte-rendu du débat, et le président de la Commission Nationale un bilan du débat. C'est un compte rendu qui est le rapport des différents avis qui se sont exprimés, sachant aussi que ce n'est pas un sondage, mais une discussion argumentée. C'est à partir de ce compte-rendu que RFF, en liaison avec d'autres, prendra ses décisions.

Je précise également les délais : la Commission fait son compte-rendu dans les deux mois de la clôture des débats, donc le 3 février, et ensuite, RFF a trois mois pour prendre la décision.

**Jean-Damien PONCET** : Pour ce projet, comme pour les autres, les choses se feront comme vient de l'indiquer Monsieur le Président de la Commission Particulière du débat public : la Commission Particulière puis la Commission Nationale produiront respectivement leur compte-rendu et leur bilan. Il va de soi que RFF ne prendra aucune décision avant que ces documents n'aient été produits.

RFF est un établissement public de l'État, donc sous la tutelle d'un certain nombre de ministères. Le Commissariat Général est rattaché au premier ministre et fait donc partie du gouvernement même s'il n'est pas au Conseil des ministres. S'il demande à RFF de prendre sa décision très rapidement après la production du bilan, RFF s'exécutera.

**Jean-Philippe BLOCH** : Nous allons prendre une autre question et ensuite, je vous propose de passer à la présentation du Grand X.

**Alain DUMONT, Association Halte au Train (dans la Vallée)** : J'aurais deux questions à poser.

Je voudrais rebondir sur la toute première question qui vous a été posée sur la liaison Évreux-Rouen à ce jour, et m'appuyer sur les propos qui ont été tenus à la première réunion, le 3 de ce mois, à Rouen, à savoir que Réseau Ferré de France prévoyait de gros investissements pour la Ligne Nouvelle, mais n'oubliait pas l'existant et continuait à investir dans l'existant. Ne pourrait-on pas faire passer un train entre Évreux et Rouen par Serquigny ? Il n'y aurait que trois kilomètres de voies à créer pour environ 3 à 5 millions d'euros.

Ma deuxième question a trait au nombre de voies prévues sur la ligne nouvelle. J'ai posé une question, j'ai eu une réponse. On m'a dit que la ligne nouvelle aurait soit deux voies, soit une monovoie. Comment peut-on prévoir une ligne en monovoie avec toutes les contraintes et tous les objectifs que vous vous êtes fixés ?

Merci de me répondre.

**Jean-Damien PONCET** : Je réponds à la première question : ne pas oublier l'existant. L'existant n'est pas oublié. D'ailleurs, puisque la ligne nouvelle doit s'intégrer à un réseau, il faut que ce réseau fonctionne, mais pour donner quelques repères, les projets de lignes nouvelles sont financés par RFF dans le respect de son décret de création qui dit que cela ne saurait ajouter à sa dette. Ce qui veut dire que RFF finance à hauteur de ses futures recettes de péage. Donc, cela n'impacte pas du tout le budget de RFF, non seulement à la maintenance, mais même au renouvellement du réseau existant. Sur les années en cours, de 2008 à 2015, chaque année RFF consacre deux fois plus d'argent au renouvellement – je ne parle même pas de la maintenance, c'est-à-dire le changement de rails, ce qui permet de maintenir le réseau en bon état – qu'aux investissements dans les projets neufs.

**Olivier GUÉRIN** : Sur la liaison Rouen par Serquigny ?

**Philippe ADAM** : Sur la question Évreux-Rouen, il existe des réflexions pour remettre en service un train entre les deux capitales régionales, avec plusieurs possibilités. Celle que vous évoquez, la réouverture de la ligne qui passe par la Vallée de l'Iton, et aujourd'hui le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie qui permet cette fonctionnalité. La question est celle de la performance.

*(Intervention hors micro.)*

Je cite les différentes possibilités. Je sais que celle par la Vallée de l'Iton n'est pas celle qui vous convient, mais les différentes possibilités existent. La question est celle de la performance. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, pour faire Rouen-Évreux, on met en voiture environ trois quarts d'heure selon la circulation. Dans le cadre du projet LNPN, il est possible de faire cette relation en 30 minutes, alors que par Serquigny, on est sans doute aux alentours de l'heure pour réaliser cette relation.

Par ailleurs, il y a la question de la desserte intermédiaire du secteur de Louviers – Val-de-Reuil qui est importante parce que la viabilité des trains entre Rouen et Louviers est la résultante de différents courants de trafic, dont des courants de Rouen vers Louviers, de Louviers vers Évreux et de Rouen vers Évreux.

Tous ces éléments-là devront être pris en compte. Aujourd'hui, nous sommes réunis sur le projet Ligne Nouvelle Paris Normandie qui propose une solution pour Rouen-Évreux qui est celui de la Ligne Nouvelle.

Sur le nombre de voies : quand vous dites qu'il y a des sections à une voie et à deux voies, c'est vrai. C'est ce que nous avons imaginé avec l'espoir de réaliser un investissement qui soit juste adapté aux besoins. Cela me permet de venir sur la façon dont nous avons travaillé. Nous avons regardé quel était le besoin et c'est un besoin à la fois de trains rapides, mais aussi de trains TER, périurbains, autour des villes, etc. Nous avons rassemblé l'ensemble des besoins ferroviaires sur toutes les relations, qu'elles soient proches ou éloignées. C'est sur la base de ce besoin que nous avons défini l'infrastructure nécessaire. Parfois, nous avons besoin de deux voies, parfois une voie suffit sur des sections courtes. À ce stade, nous en sommes là, il faudra aller dans des analyses plus fines après, mais en tout cas, c'est bien par rapport à l'utilisation future que nous avons défini les infrastructures qui sont décrites dans les documents auxquels vous avez accès.

**Alain DUMONT** : *(Hors micro)* Dans le dossier, vous dites que lorsqu'il y a une voie, il est très difficile de faire cohabiter les voyageurs et le fret. Et vous nous parlez de 30 % d'augmentation dans les années à venir.

**Philippe ADAM** : Nous avons pris en compte les besoins et nous avons défini les infrastructures, donc nous avons l'assurance que les besoins qui sont identifiés sont en cohérence avec les infrastructures qui sont proposées dans le projet.

**Olivier GUÉRIN** : Avant de passer à la présentation de l'étude, je laisse la parole à Monsieur CHAMPREDON.

**Michel CHAMPREDON** : Je voulais vous remercier, Monsieur le Président de la Commission, d'avoir accepté qu'il y ait quelques minutes de présentation par le cabinet d'urbanisme qui nous a accompagnés dans la réflexion sur ce que l'on qualifie de X, parce que c'est une réponse possible et d'avenir à un certain nombre d'enjeux : l'enjeu agricole dont on parlait tout à l'heure avec la venue de la Route du Blé, l'enjeu environnemental, l'enjeu du fret et l'enjeu économique.

Je vois poindre réunion après réunion l'argument selon lequel si l'on ne faisait pas cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie, on pourrait consacrer davantage de moyens à traiter les problèmes du quotidien. Avec un petit peu d'expérience dans ma vie d' élu, je constate que les grands investissements ne sont pas contradictoires avec le traitement du quotidien et qu'il y a rarement de vases communicants d'un budget à l'autre entre les grands investissements qui se planifient sur dix ans, quinze ans, voire plus, et la réponse au quotidien. Les lignes budgétaires, les capacités de financement, les capacités de mobilisation de crédits ne sont pas les mêmes quand il s'agit de traiter le quotidien que quand il s'agit de traiter de grands dossiers. Je le vois, par exemple, à Évreux, à la ville ou à l'agglomération, c'est parfois plus facile – cela paraît paradoxal, mais c'est la réalité – de mobiliser 20 millions, 30 millions d'euros sur un grand projet, parce qu'on obtient les subventionnements et une mobilisation de partenaires extérieurs, etc., où l'effort est partagé, que de s'occuper de tous les problèmes du quotidien où personne ne vous aide et qu'il faut payer tout seuls à 100 %. Chacun est libre de sa position, mais sachez-le : il n'y a pas de système de vases communicants. Le renoncement au projet structurant à dix ans, quinze ans ou vingt ans, les crédits ne se basculent pas dans le quotidien. Les mécanismes de financement sont plus complexes.

#### PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE « LE GRAND X D'ÉVREUX »

**Marie-France BOUET, Cabinet Arte-Charpentier** : Bonsoir à tous. Je suis Marie-France BOUET, architecte urbaniste et j'ai la lourde mission de vous présenter cette étude du Grand X qui nous a été demandée par le Grand Évreux Agglomération, et que nous avons menée en collaboration, notamment, avec les acteurs économiques du territoire.

Je suis un peu embarrassée d'intervenir à ce stade du débat parce que des questions extrêmement précises et concrètes viennent d'être posées. Néanmoins, je vais essayer de vous livrer la solution de cette énigme de transformation du Y en X.

Avant cela, très rapidement, la présentation des personnes qui ont contribué à cette étude à nos côtés :

- Antoine GRUMBACH, avec qui nous avons repositionné la problématique au regard des enjeux du Grand Paris et de l'Axe Seine,
- Olivier DUGUAY et Anne DELOST, architectes urbanistes qui nous ont accompagnés dans la connaissance et la prise en compte des enjeux du territoire normand,
- Yann MARTINEAU, SETEC International, qui nous a apporté son expertise sur la problématique transport plus spécifiquement.

Le scénario que notre étude tente de conforter et que nous défendons avec conviction est le scénario B, identifié par le Maître d'Ouvrage comme celui du triangle d'Évreux. Nous défendons ce scénario, car il apporte, selon nous, des réponses à la fois conjuguées et pertinentes tant sur le plan des dynamiques locales qui sont largement évoquées ce soir, mais aussi au regard de perspectives de développement à l'échelle du Grand Paris et à l'échelle de la compétition économique internationale. C'est précisément cette prise en compte d'enjeux macro-territoriaux qui nous a conduits à nous affranchir, en quelque sorte, de cette figure du Y entre Paris et les Normandie au profit de la figure d'un Grand X basé, en particulier, sur l'impulsion d'un développement vers le sud, qui nous apparaît aujourd'hui comme le vecteur d'une dynamique encore plus ambitieuse tant sur le plan du transport de fret que sur celui du renforcement des synergies et des complémentarités entre les régions normandes, le bassin parisien, mais aussi le Sud francilien.

Je vais passer brièvement l'étude à l'échelle du petit territoire pour vous expliquer la particularité du Grand X parce que ce sont des sujets qui viennent d'être largement abordés lors des questions. Néanmoins, comme cela a été souligné, cette liaison Évreux-Louviers-Val-de-Reuil-Rouen est une forme d'injustice territoriale en termes de transports ferrés aujourd'hui, et compromet une grande partie des avantages du Grand X pour lequel nous « militons ». J'avais ajouté ces illustrations assez parlantes sur cette importance de l'axe Rouen-Évreux en termes de navette domicile-travail à l'échelle des territoires de l'Île-de-France et des Normandie réunies.

Je vais vous faire repasser à une échelle beaucoup plus vaste qui est l'échelle européenne et aux problématiques de fret. Je crois qu'un projet d'une telle importance en termes financiers doit se construire sur des ambitions peut-être décalées encore à plus long terme, mais qui s'inscrivent dans cette compétition nécessaire et ce positionnement de Paris et de son ouverture sur la mer à l'échelle européenne, voire internationale. L'enjeu est bien de savoir comment les ports du Havre et de Rouen peuvent devenir à la fois la porte d'entrée privilégiée des importations étant donné, en plus, leurs positions extrêmement stratégiques à l'interface de l'espace Atlantique et de l'espace Manche et comment Paris peut bénéficier de cette ouverture sur la façade maritime.

Cet Y du fret que nous voyons à l'inverse du Y voyageurs entre Paris et la Normandie, mais bien depuis le binôme portuaire vers Paris, nous le voyons aussi vers ce développement au sud qui nous paraît fondamental pour le port de Rouen. Sachant que ces territoires du centre de la Beauce sont le grenier de la France, voire de l'Europe, et que le port de Rouen est le premier port céréalier européen, il nous semble fondamental que cette liaison, nécessaire sur le plan de la quotidienneté et des dynamiques locales entre Rouen et Évreux, intègre un prolongement futur vers Dreux, Chartres, Orléans, sur cette Route du Blé qui était autrefois extrêmement bien équipée en termes de réseau ferré, qui présente des coopératives qui conservent pour la plupart des embranchements ferrés, et on a à l'autre bout de la chaîne, sur le port de Rouen, en complément, les silos capables de réutiliser le ferré pour cette question du transport des céréales. Ce développement vers le sud, en ce qui concerne le port de Rouen, nous paraît être un des enjeux particulièrement importants à intégrer à la réflexion.

On a parlé des hypothèses de contournement du nœud francilien en termes de transports de marchandises. En parallèle et en complément, ce développement vers le sud, et notamment la connexion que l'on propose au niveau d'Orléans et de cette future plateforme multimodale dont le projet est envisagé, pourrait permettre au port du Havre d'assurer son rôle d'alimentation de la grande métropole parisienne, mais également de se connecter à ces flux européens, notamment au corridor Benelux-France-Espagne, et de venir rééquilibrer vers l'ouest ces échanges internationaux qui, comme vous le voyez, sont majoritairement monopolisés par l'Axe Rhénan-Rhodanien.

La deuxième composante et particularité de notre proposition du X, nous l'avons appelée le X de l'excellence, et là nous avons interrogé la problématique sous l'angle des dynamiques des pôles de compétitivité et définis en excellence. L'illustration que vous avez en haut à gauche sur l'écran spatiale les pôles de compétitivité : Nov'eo, Novalog, Normandie Aeroespace, qui eux, fonctionnent déjà dans une dynamique Est-Ouest, et qui de toute façon et quel que soit le scénario retenu, bénéficieront de cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie. En revanche, ce qui nous a paru important d'associer à cette réflexion sur la compétitivité et sur les synergies économiques, c'est ce qui se passe sur cet axe Nord-Sud, qui part de Rouen, qui passe par Évreux et qui se développe vers Orléans. En effet, en spatialisant le pôle de compétitivité Cosmetic Valley, on a clairement ce dessin d'un axe nord/sud entre Rouen et Orléans. De la même manière, la filière d'excellence de la Pharmavalley dessine, elle aussi, un axe de développement nord/sud entre Rouen et Orléans, et ce qui conforte encore plus l'importance que nous accordons à cette liaison entre Rouen et Évreux, cette filière d'excellence Normandy Packaging qui est particulièrement intéressante en termes de création de richesses et de croisements avec ces problématiques fret, qui elle aussi dessine un développement Nord-Sud.

Pour terminer, la superposition de ces filières d'excellences et de ces pôles de compétitivité, nous laisse penser que cet Y aurait beaucoup à gagner à imaginer – dans une temporalité peut-être décalée – un développement en X et un développement de cet axe entre Rouen, Évreux, Chartres et Orléans.

Je vous remercie.

*(Applaudissements.)*

**Olivier GUÉRIN** : Merci beaucoup. Je précise que cette étude est sur le site de la Commission Particulière et peut donner lieu à des avis, observations et débats dans les espaces de discussion de ce site.

**Jean-Philippe BLOCH** : Nous allons reprendre les questions.

**Yves-Marie RIVEMALE, Médecin biologiste à Verneuil-sur-Avre**, dans le sud du département : Ce n'est pas vraiment une question, mais plutôt un témoignage.

Je voulais parler du sud de l'Eure qui nous semble, élus et habitants du sud de l'Eure – nous sommes quatre et plus représentants ici – parfois oublié. Je voulais appuyer le scénario B, le X à Évreux, avec cette ligne vers le sud, car pour notre pays d'Avre, d'Eure et d'Iton, avec ses atouts nombreux : atouts économiques puisque nous avons des industries de pointe, atouts patrimoniaux et touristiques, atouts culturels, je pense que c'est la meilleure possibilité pour qu'un avenir soit possible pour le sud du département.

Je vous remercie.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci beaucoup. Deuxième question ?

**Xavier CHARLES, Conseiller Général du Calvados** : Merci, Monsieur le Président. À ce titre, représentant de l'autre partie de la Normandie qui, comme vous, a tout intérêt à ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

J'interviendrais sur trois points précis :

Le premier est la question de l'opportunité : on entend encore parfois dire qu'une simple modernisation du réseau actuel pourrait suffire. La présentation que fait RFF dans son document montre bien que notre réseau est complètement saturé, à bout de souffle et ne peut en aucun cas répondre aux besoins de développement de moyen terme et de long terme, aussi bien pour le fret que pour le passager. À ce titre, c'est déjà la cinquième réunion sur le débat public. Je regrette un peu parfois la façon dont la presse reprend ces réunions où l'on tendrait à développer dans l'opinion publique que les 10 milliards d'euros qui pourraient être bloqués sur ce projet ne serviraient finalement qu'à gagner 30 minutes pour rejoindre Paris. Ce point de vue de la rapidité est un enjeu très partiel. La vraie question est la question de la saturation du réseau actuel et de dégager de nouvelles capacités.

Un autre point important sur lequel il faut revenir : cela nous ouvre de nouvelles perspectives sur l'ensemble du réseau ferroviaire du nord-ouest de la France et du nord-ouest de l'Europe, via notamment La Défense et ensuite Roissy et le reste du réseau ferroviaire à grande vitesse.

Sur la question des fonctionnalités, ce projet doit s'inscrire dans le projet global d'aménagement de l'Axe Seine. La LNPN en est en quelque sorte la colonne vertébrale et de ce point de vue, il faut bien penser que ce projet n'aura de cohérence que si la LNPN se trouve réalisée dans sa totalité. Je dis cela par rapport à la question du phasage dont on nous parle ici ou là. Si le phasage technique peut s'envisager, c'est-à-dire des travaux plus ou moins décalés dans le temps, la question du financement devra être globale et préalable. Le financement devra être bloqué dès le début pour que l'on ait l'assurance que ce projet peut aller jusqu'à son terme et remplir toutes les fonctionnalités que les concepteurs de projet lui ont assignées.

Enfin, sur les scénarios, je crois qu'il est tout à fait légitime que chacun des territoires défende le scénario qu'il lui convient le mieux, c'est bien normal qu'il en soit ainsi. Ici, le scénario B vous met au cœur du projet, et l'on conçoit tout à fait que ce soit votre position. Vous savez peut-être aussi que dans l'autre partie de la Normandie, c'est-à-dire en Basse-Normandie, nous avons un penchant un peu plus fort pour le scénario A, simplement parce que, de notre point de vue, c'est le moyen qui permet de relier le plus efficacement Rouen à Caen, et c'est un vrai enjeu en termes de coopération entre les capitales régionales. Si un jour, la Normandie était réunifiée, ce serait un élément majeur. De ce point de vue, j'ai une question précise à vous poser.

**Olivier GUÉRIN** : Vous avez déjà pu intervenir, je vais vous demander d'abrégier votre conclusion, s'il vous plaît.

**Xavier CHARLES** : Ma question est précise, Monsieur le Président. On doit s'attacher à déterminer un tracé ou une infrastructure qui soit le plus polyvalent possible pour répondre à tous les enjeux que l'on peut déterminer. Il faut donc s'attacher à avoir la meilleure rentabilité globale. RFF a-t-il fait des simulations sur la rentabilité des différents scénarios qu'il met au débat pour savoir lequel serait le plus rentable et lequel lui permettrait de participer davantage au financement de l'infrastructure ?

Je vous remercie.

**Olivier GUÉRIN** : Je vous remercie, Monsieur. Je pense que vous avez lu le dossier du Maître d'Ouvrage où l'analyse socioéconomique des différents scénarios est indiquée.

On va prendre maintenant quelques questions écrites. Beaucoup de personnes dans la salle souhaitent intervenir. Nous prendrons surtout les questions. Il y a eu déjà beaucoup d'interventions, des gens qui sont intervenus au cours des précédentes réunions, dont les avis ont pu être largement diffusés. Je pense que beaucoup de publics, ici, souhaitent poser des questions à RFF, exprimer éventuellement sommairement un avis, mais l'objet de ces réunions est d'abord de répondre à ces demandes du grand public.

Nous prenons donc les questions écrites.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Une question de Monsieur Sylvain LE MOIGNE, d'Acquigny. La réponse sera très rapide : *Quel est le tracé de la voie de chemin de fer ?*

Deuxième question de Monsieur BÉAUTÉ Thibaud, de Notre-Dame-de-l'Isle : *Le tunnel entre La Défense et Mantes est-il le même que pour Éole ? Quelle mutualisation ?*

Troisième question de Monsieur Jean-Jacques PRÉVOST, Président Cap Seine : *Que comptez-vous faire pour remettre le fret en service ? Aujourd'hui, rien ne fonctionne et nous attendons beaucoup après.*

Quatrième question de Monsieur GENDRON Olivier de Paris : *Je voudrais connaître le coût de la régénération de la ligne Le Havre-Mantes en augmentant les vitesses à 200 km/h et le coût d'une Ligne Nouvelle à 250 km/h et le gain de temps espéré sur le même parcours.*

**Olivier GUÉRIN** : Merci de faire une réponse rapide.

**Jean-Damien PONCET** : Oui, Monsieur le Président. Sur le tracé de la voie, je réponds habituellement que, comme l'on est à un stade très précoce dans l'élaboration du dossier, l'on ne peut guère dire plus que ce qui apparaît dans le dossier, en l'occurrence sous la forme d'options de passages. Ce sont des aplats relativement larges, jusqu'à 10 km de large. Comment sont définies ces options de passage ? Elles sont définies par différence avec les endroits où l'on considère que l'on ne peut pas passer, c'est-à-dire que l'on identifie l'ensemble des enjeux d'occupation de l'espace, c'est-à-dire enjeux environnementaux, enjeux humains, enjeux techniques le cas échéant puisqu'il y a aussi des questions de topographies : une cotation est faite et se traduit par l'identification de zones dans lesquelles il est réellement très difficile, voire impossible de passer. Les options de passage sont, par différence, les endroits où il paraît envisageable de passer. Une fois que le débat public aura confirmé l'opportunité, les scénarios et que l'on continuera de travailler sur une des options de passage...

**Olivier GUÉRIN** : Pardon. Si le débat public confirme l'opportunité.

**Jean-Damien PONCET** : Dans le cas où le débat public aurait confirmé l'opportunité, à ce moment-là, on continuera avec une approche semblable, mais qui portera sur l'option de passage retenue en allant de plus en plus finement vers les choses possibles, en éliminant les choses qui nous paraissent impossibles.

J'ajoute que dans les documents qui sont diffusés sur le site, vous avez un certain nombre d'études et pas seulement le dossier du Maître d'Ouvrage, et dans plusieurs cas, là où il y a des raccordements, on a dû être un peu plus précis dans notre approche et vous pouvez voir où se trouvent ces raccordements, mais on ne peut pas aller, aujourd'hui, plus loin que cela.

Sur le tunnel : ce n'est pas le même tunnel que le projet Éole. Je vais redonner la parole à Philippe concernant ce sujet.

**Philippe ADAM** : Le tunnel Éole est entre Paris et La Défense et le nôtre est entre La Défense et Mantes. Il n'y a pas un tunnel de La Défense à Mantes, il y a un tunnel sous les endroits dans lesquels la densité de population est trop importante pour pouvoir réaliser un ouvrage aérien. Ensuite, on tombe au-delà de Poissy – pour faire simple – dans des secteurs moins urbanisés sur lesquels nous avons un tracé qui est aérien.

Sur la question de savoir ce que l'on peut faire sur la ligne Paris-Le Havre, l'expertise est en cours sur le sujet. Je donnerai quelques éléments basés sur une étude que nous avons de la SNCF. Pourquoi les trains ne roulent-ils pas plus vite sur une ligne ? D'abord, parce qu'il y a des courbes. Quand les courbes sont trop serrées, le train est limité en vitesse. Il y a aussi des questions sur les tunnels. Ce sont des choses qui sont dans le dur dans le tracé de la ligne. Et il y a des choses qui sans doute sont plus faciles à améliorer, qui sont les systèmes de sécurité avec un seuil à 160 km/h. Au-delà de cette vitesse, on tombe dans un autre domaine et il faut changer les systèmes de sécurité ; et la présence de passages à niveau qui sont interdits au-delà de 160 km/h.

Un dernier point très important qui limite la vitesse, c'est le cas aujourd'hui entre Mantes et Paris : quand il y a des trains lents et rapides qui sont sur la même voie. Les trains rapides sont domestiqués pour ne pas rattraper les trains les plus lents.

Entre Mantes et Le Havre, on a des vitesses qui s'étagent entre 110 et 130 km/h et 160 km/h. Les sections où l'on roule aujourd'hui à 160 km/h sont représentées en vert, et les sections en jaunes sont les sections sur lesquelles on roule moins vite. Si on roule moins vite que 160 km/h, c'est parce que les courbes nous empêchent d'aller plus vite sur ces zones. On peut faire un peu mieux. Les zones que vous voyez en rouge sont des zones où l'on pourrait rouler à des vitesses comprises entre 180 et 220 km/h. Dans l'étude de la SNCF dont les coûts ont été un peu réactualisés, on a pour environ 400 millions d'euros avec un gain de 5 minutes possible entre Paris et Rouen, et une minute supplémentaire vers Le Havre. On pourrait ajouter des shunts, des bouts de ligne nouvelle, au niveau des tunnels. Pour presque 1 milliard d'euros, on aurait 2 minutes supplémentaires. On est sur des gains de temps de parcours qui sont sans commune mesure avec les objectifs visés.

Je voudrais insister sur un point : celui de la capacité des lignes. La capacité d'une ligne est moins bonne si vous avez des trains lents et des trains rapides sur la même ligne. C'est-à-dire que si l'on accélère les trains rapides, à ce moment-là, on n'aura peut-être plus la même place sur la ligne pour faire passer des trains plus lents, notamment des trains de fret, mais peut-être aussi TER. C'est une question qui doit être appréhendée aussi sous cet angle.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci. On reprend les questions dans la salle.

**Yves DEZELLUS, Directeur Général Adjoint Région Basse-Normandie** : J'ai une question très simple : les collectivités se sont investies sur des réunions qui ont été organisées à Rouen, à Paris, à Caen sur un fameux rapport LECOMTE qui avait pour mission, à côté du rapport de Jean-Pierre DUPORT, de donner des axes et des réflexions de développements économiques sur l'ensemble des deux scénarios entre Le Havre-Rouen-Paris et bien évidemment Cherbourg-Caen-Paris. Est-ce que ce rapport qui a demandé beaucoup d'investissement à tout le monde va être repris par RFF dans l'aspect économique ?

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Christophe BURCK, Co-président du CESE** : Je vois que l'on contourne beaucoup de problèmes en Ile-de-France pour faire le doublement du Mantois et je m'interroge en quoi la base 105 est si inamovible. Est-ce qu'elle a besoin de toutes ces terres ? A-t-on posé la question au Ministère de la Défense ?

**Jean-Damien PONCET** : Concernant la première question, RFF propose un projet d'infrastructures au service de projets de développements. Si l'on se situe à l'échelle du rapport LECOMTE, le projet de développement correspondant est celui que doit proposer le Commissaire Général au Développement Économique de la Vallée de la Seine. C'est donc plutôt à lui qu'il faut poser la question de savoir ce qu'il entend faire du rapport LECOMTE. J'ajoute que le Commissaire Général au Développement Économique de la Vallée de la Seine est évidemment tout à fait attentif au déroulement du dossier Ligne Nouvelle Paris Normandie. Les termes de sa lettre de mission sont tout à fait explicites à ce sujet : il laisse le débat public se dérouler comme il se doit. À un moment donné, les démarches se rencontreront évidemment, mais on travaille déjà régulièrement avec les collaborateurs du Commissaire Général.

**Philippe ADAM** : Sur la BA 105, la question est intéressante. Effectivement, on ne s'est pas posé cette question à ce stade, mais si vous avez des informations intéressantes qui nous permettraient de rapprocher la ligne d'Évreux, nous sommes tout à fait preneurs !

**Jean-Damien PONCET** : On ne parle pas d'essayer de passer dans la base si cela n'est pas nécessaire. On posera la question lorsqu'elle se révélera absolument impérative. Aujourd'hui, je crois qu'il y a 2 000 personnes dans cette base et qu'il est prévu d'en ajouter 1 000. Beaucoup de villes pleurent leurs militaires, je pense qu'Évreux a plutôt envie de les choyer.

**Jean-Philippe BLOCH** : Nous reprenons les questions.

**Sylvain LE MOIGNE, Acquigny** : Dans les deux scénarios, vous avez parlé d'une gare à Louviers - Val-de-Reuil. On aurait aimé avoir des précisions sur le lieu d'implantation de cette gare. Sur les plans que vous nous montrez, ce n'est pas vraiment précis, on ne sait pas où le train pourrait arriver. Dans le scénario A, j'ai bien compris que la ligne de chemin de fer pourrait longer l'A13, mais dans le scénario B, je ne sais pas, entre Évreux et Louviers – Val-de-Reuil, où cette ligne passerait réellement. J'aimerais avoir quelques précisions même si vous nous dites qu'à plus ou moins 5 km vous n'en savez rien. Si elle arrive dans Louviers, vous avez certainement étudié à peu près où elle arrivera et l'on aimerait en savoir un peu plus. C'est un sujet qui est important et il me paraît nécessaire de savoir les choses plus précisément.

Merci d'y répondre.

**Philippe ADAM** : Comme l'expliquait Jean-Damien, on a une marge, et aujourd'hui les tracés ne sont pas connus, mais il est vrai qu'à certains endroits les contraintes sont telles que l'on a une probabilité de passage qui est plus avérée. Dans le scénario A comme dans le scénario B, on va essayer de s'approcher de l'autoroute à la traversée de Louviers – Val-de-Reuil. Dans le scénario B, l'idée était de s'approcher le plus possible du secteur de l'autoroute, et avoir une gare qui soit la plus urbaine possible, donc au croisement du projet de transports en commun au site propre qui est celui proposé à la Case, de manière à bien irriguer la gare et l'ensemble urbain, donc au niveau de la Vallée de l'Eure. C'était la volonté initiale. Il se pose aujourd'hui un problème : la traversée de la Vallée ne peut se faire que par un viaduc puisqu'elle est relativement encaissée et cela rend une gare qui est très coûteuse puisqu'elle est surélevée. À ce stade, il y a cette possibilité, mais aussi la possibilité d'une gare située

plutôt au sud-est, le plus près possible de Louviers –Val-de-Reuil, dans le secteur de passage se situant pas très loin de l'autoroute, probablement à ce niveau.

**Jean-Philippe BLOCH** : Une autre question.

**René BODINEAU, Saint-Ouen-du-Tilleul** : Je voudrais poser une question à propos du fret. On parle du fret sans dire ce qu'est le fret : ce ne sont pas toutes les mêmes marchandises. Il y a des marchandises qui sont beaucoup plus dangereuses que d'autres. Le Canton de Bourgtheroulde est traversé régulièrement par des convois de déchets nucléaires. Je voudrais savoir si dans le projet de RFF, il y a quelque chose qui concerne l'amélioration de la sécurité de cette ligne puisqu'elle comporte de très nombreux passages à niveau et, de plus, la zone est en train de se densifier en habitations. Il y a plus de 400 maisons qui sont le long de la voie. Que propose RFF dans son projet ? Merci.

**Jean-Damien PONCET** : Ce que RFF proposerait en ce qui concerne les matières dangereuses ou ce qui concerne le fret en général ?

**René BODINEAU** : (*Hors micro*). Les deux. Et les dangers que représentent les passages à niveau.

**Jean-Damien PONCET** : La circulation de matières dangereuses fait l'objet de réglementations qui sont très précises et largement de niveau européen, et RFF applique ces réglementations. Ce sont des sujets qui sont évidemment pris en compte de façon attentive, exigeante et croissante. Il y a d'ailleurs une loi de 2003, je crois, qui s'appelle Loi Bachelot, qui a mis en place une notion de plan de prévention des risques qui jusque-là existait pour les risques naturels et industriels, et maintenant ce plan de prévision s'étend aux risques de transports. Cette loi prévoit des dispositions qui impliqueraient des limitations à la construction pour un certain nombre de sites concernés par le transport de matières dangereuses, mais présentant un certain niveau de trafic. Il existe par ailleurs toute une réglementation sur les passages à niveau et, bien entendu, non seulement RFF applique tous ces règlements aujourd'hui, mais s'ils devaient évoluer, RFF continuerait à les appliquer. On ne les applique pas différemment sur ce projet nouveau que ce qui est le cas sur le réseau existant.

Il n'y a pas de passages à niveau sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie dont nous parlons ici, mais on ne parle plus de problème de fret sur les passages à niveau puisque sur la ligne Paris Normandie, pour l'essentiel et à ce stade de nos réflexions, il n'est pas non plus prévu d'y transporter des marchandises.

**Jean-Philippe BLOCH** : Une autre question.

**Arnaud TOURTOULOU, Eure Normandie Plus** : J'ai une question sur l'éventuelle mixité entre les scénarios A et B. Vous avez rappelé à juste titre qu'un des atouts majeurs du scénario B est la réalisation de la liaison Evreux-Rouen et qu'un de ses inconvénients principaux est le temps de trajet net – j'insiste sur le net – entre Caen et Rouen. Effectivement, il y a un différentiel de 22 minutes sur le temps net entre le scénario B et le scénario A. En revanche, le différentiel sur le temps brut n'est que de 7 minutes.

N'est-il pas temps aujourd'hui de demander à la SNCF de revoir son système de correspondances pour limiter le différentiel sur le temps net ? À moins que je n'aie pas bien compris la différence entre temps brut et temps net.

Merci.

**Jean-Damien PONCET** : Je crois que nous-mêmes n'avons pas compris la question !

**Jean-Philippe BLOCH** : La SNCF a-t-elle une idée ?

**Arnaud TOURTOULOU** : Le différentiel du temps net aujourd'hui est de 22 minutes sur Caen-Rouen. En revanche, le temps brut explicite n'est que de 7 minutes. Est-ce que pour mixer les avantages du scénario A et du scénario B, on ne peut pas demander à la SNCF de revoir son système de correspondances ?

**Jean-Damien PONCET** : La SNCF n'est pas Maître d'Ouvrage de ce dossier. Toutes les analyses qui vous sont montrées sont des analyses de RFF, assisté par un certain nombre de prestataires, y compris très spécialisés. Je crois comprendre que vous dites que la différence de longueur de trajet parcouru à 250 km/h se traduirait normalement par 7 minutes d'écart de temps ; or nous en affichons 22 pour des questions d'exploitation, effectivement, mais ce sont les contraintes d'exploitation telles qu'elles apparaissent à l'issue des études très précises. On a conduit des études et on les a poussées à un point qui généralement ne se fait pas à ce stade du dossier. C'est pourquoi Philippe a beaucoup insisté en disant que l'on était parti de la demande et qu'ensuite on avait défini les infrastructures qui correspondent. Je ne sais pas si ce temps de 22 minutes pourrait être partiellement réduit. Je suppose que si c'est celui qui sort à l'issue des travaux et des études en question, c'est que l'on ne peut pas faire mieux.

**Philippe ADAM** : On peut rentrer dans le détail. Si les trains roulaient tous seuls sur la ligne, on serait aux alentours d'une heure sur le scénario B. Simplement, quand on est aux alentours d'une heure, on arrive dans les nœuds de correspondances au moment où d'autres trains arrivent et ce train ne trouve pas sa place sur la ligne au moment où il arrive.

C'est l'occasion pour nous de dire qu'on a travaillé sur ce projet assez novateur de ligne nouvelle non seulement sur des besoins bruts ou des performances brutes telles qu'on peut les imaginer sur l'infrastructure, mais on a imaginé complètement comment tous les différents trains s'imbriquent les uns dans les autres, comment éventuellement cela pose des problèmes : il y a des temps de parcours qui doivent être allongés, sinon on aurait fait une promesse que l'on n'aurait pas pu tenir au final parce que les différents trains se gênent, mais c'est aussi l'occasion pour nous de travailler sur toutes les correspondances. Le fait d'intégrer dans cette simulation de l'exploitation à la fois les trains rapides, mais aussi les TER qui sont en correspondances à Caen, à Rouen, à Lisieux, nous a permis d'optimiser l'ensemble du réseau avec toutes ses composantes et d'aller vers un projet qui, soit directement soit par des correspondances, permet d'apporter un plus à l'ensemble du territoire.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci. Nous allons prendre d'autres questions.

**Jacqueline FIHEY, Association Évreux Nature Environnement** : Je vais parler au nom de l'Association. C'est une fédération de 8 associations, toutes centrées sur la protection de la nature et de l'environnement.

Nous suggérerions bien volontiers qu'en début de présentation – fort intéressante, par ailleurs – vous affichiez carrément 4 prérequis, le quatrième étant la liaison entre Évreux et Rouen. Pour nous, elle passe par Louviers. Cette liaison est un besoin absolument indispensable. Il a été longuement déjà argumenté, et Évreux Nature Environnement est aussi sur cette position.

Nous souhaiterions aussi savoir ce qu'il serait fait au projet régional, qui a déjà été étudié, par rapport à cette liaison Évreux-Rouen en passant par Louviers.

Nous nous interrogeons aussi sur le fait que ce gain de temps, qui est un objectif majeur présenté tout au long de cette présentation, est toujours lié à un seul facteur : celui de la vitesse du matériel roulant. Or, il est bien évident que d'une part la ponctualité, la régularité

et le cadencement sont des facteurs de gain de temps pour l'utilisateur. N'attendre qu'une demi-heure ou une heure alors que pour retourner sur Paris nous avons parfois à attendre depuis Évreux trois heures, c'est important.

Surtout, nous avons une grosse question par rapport à une incohérence qui nous apparaît au niveau local d'Évreux, à savoir que nous avons deux grands projets à Évreux : un projet routier de contournement par le sud-ouest, et dans le cadre du projet de la LNPN, nous avons un projet de nouvelle gare, et cette nouvelle gare serait au nord-est d'Évreux. Ces deux grands projets qui impactent très fortement non seulement sur le plan économique, mais aussi sur le plan environnemental, pour le moment à l'état de projet, ne semblent pas pouvoir être rapprochés. C'est ma question au nom d'Évreux Nature Environnement. Merci.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci Madame. Deuxième question.

**Gil COTTENET, Président des Parents d'Élèves, PEEP, Président Régional** : Bonjour. J'aurais deux questions assez précises, mais je voudrais déjà confirmer les propos qui ont été tenus en début de réunion sur la nécessité urgente d'une liaison Évreux-Rouen pour nos étudiants, et ce dans les deux sens : Évreux-Rouen et Rouen-Évreux. Nous avons sur Évreux une antenne universitaire, un IUT, des Classes préparatoires aux grandes écoles, un diplôme en gestion avec un partenariat entre Ecofic et le Lycée Aristide Briand. Tout cela pour vous dire cette importance. Or, avec l'ouverture de cette ligne, cela permettra aussi un accès à Amiens et au Havre que nous n'avons pas directement actuellement.

Quand je vois écrit qu'entre Évreux et Rouen, on met une heure en car, je pense que les personnes qui ont écrit cela ne doivent pas être souvent sur la Sud 3, parce que ce n'est pas vraiment le cas. Pour en revenir à la question : si le scénario A était retenu, y aurait-il un changement impératif pour rejoindre Rouen au niveau de la bretelle ? Est-il exact que la LNPN entraînerait la suppression de trains déjà existants entre Évreux et Paris lorsqu'elle sera mise en place, puisque dans ce cas-là, si le scénario B n'était pas retenu, ce serait la double peine ?

Merci.

**Jean-Philippe BLOCH** : Pouvez-vous répondre ?

**Jean-Damien PONCET** : Évreux Nature Environnement, vous avez énoncé un quatrième prérequis. Je crois que la liaison entre Évreux et Rouen fait partie des objectifs et, en termes de temps de parcours, était affichée dans le petit diagramme que l'on a montré, avec 30 minutes. Vous ajoutez par Louviers, cela fait partie effectivement des fonctionnalités dont il faut débattre parce qu'à un moment donné, peut-être que dans la recherche d'un tracé qui favorise un peu plus le temps de parcours sur telle ou telle liaison – on a parlé tout à l'heure d'un début de travail sur un scénario un peu intermédiaire – peut-être que la question se posera, et dans ce cas, on est obligé d'abandonner une autre fonctionnalité. Tout cela doit être débattu ensemble.

Le projet régional, je ne pense pas prendre beaucoup de risques en disant que si le débat devait conclure à l'opportunité du projet et que le projet se réaliserait dans des délais programmés, que ce soit selon le scénario B ou le scénario A, on pourrait considérer que la liaison ferroviaire Rouen-Évreux serait assurée. Par conséquent, je pense que l'argent public pourrait partir sur d'autres projets qu'un autre projet ferroviaire qui fait la même chose.

Sur le gain de temps, vous avez dit qu'il n'y a pas que la vitesse, mais aussi la ponctualité et la fréquence. Vous avez tout à fait raison. La première chose à assurer, me semble-t-il, est la ponctualité. J'aurais presque tendance à dire que la deuxième à assurer serait la fréquence, mais pour avoir la fréquence, il faut la capacité et il faut du monde dans les trains. Pour avoir

du monde dans les trains, il faut que les trains soient compétitifs avec l'automobile. Je pense que la fréquence est indissociable de la vitesse. Les facteurs sont indissociables. Je crois que nous allons répondre complètement à la question qui est d'avoir à la fois de la vitesse et de la fréquence.

Sur le temps de parcours en tant que tel – mais cela peut-être un objet de débat –, il est un paramètre indispensable pour que les trains prennent les voyageurs à la place de l'automobile. Par ailleurs, pour les usagers du quotidien, passer une demi-heure de plus en dehors des trains, parce que dans un train on peut lire, dormir, travailler, mais si l'on veut faire du sport, de la peinture ou jouer avec ses enfants, on ne le fait pas dans le train, par conséquent, je crois qu'il ne faut pas négliger le gain de temps en tant que tel, c'est quelque chose de tout à fait intéressant pour des millions de voyageurs annuels.

Monsieur COTTENET est revenu sur la liaison Évreux-Rouen. C'est peut-être un peu plus qu'une heure à certaines heures, effectivement. L'intérêt du train est aussi que, lorsque les lignes ne sont pas saturées, il met toujours le même temps, même quand les automobiles sont dans les bouchons, et si le scénario A était retenu y aurait-il changement impératif ? La réponse est non. Il y aura aussi une liaison directe entre Évreux et Rouen dans le scénario A.

**Philippe ADAM :** Pour montrer comment cela se passerait, je reviens sur ce petit schéma. Effectivement, il y a ces trains Rouen-Évreux, en s'arrêtant à Louviers –Val-de-Reuil, qui iraient dans ce scénario A jusqu'à Évreux. Évidemment, cela suppose la construction de l'antenne qui est prévue pour à la fois réaliser des trajets Paris-Évreux et des trajets Rouen-Évreux. Je peux confirmer qu'effectivement les flux de voyageurs sont assez équilibrés d'Évreux vers Rouen et de Rouen vers Évreux. On a effectivement des flux dans les deux sens qui viendraient remplir les trains.

**Olivier GUÉRIN :** La question portait aussi sur la desserte d'Évreux. Vous avez indiqué la fréquence. Est-ce que de ce point de vue il y a des différences entre les scénarios A et B sur la desserte d'Évreux depuis Paris, notamment ?

**Philippe ADAM :** Il n'y a pas de différence. Nous avons bâti les scénarios sur la base de ces objectifs et ils ne sont pas différents entre le A et le B.

**Olivier GUÉRIN :** C'est-à-dire combien de trains par heure de pointe à Évreux ?

**Philippe ADAM :** Il y a plusieurs types de trains. Il y a d'abord des trains qui sont plutôt des trains omnibus, donc qui s'arrêteraient à Mantes-la-Jolie, Bueil, Bréval, Évreux. Dans le projet, il est prévu d'en avoir deux par heure. Et il y a des trains qui sont des trains directs, qui sont soit des trains qui vont aller directement à Évreux et poursuivre vers Conches et les gares des vallées, donc vers l'ouest, soit des trains qui ont vocation à aller beaucoup plus loin, comme aujourd'hui, Évreux, Bernay, Lisieux, Caen et même au-delà, jusqu'à Cherbourg le cas échéant. Là, on pourrait avoir deux trains par heure également en projet. Je parle des fréquences aux heures de pointe.

Vous parliez des heures creuses. La question des heures creuses suppose qu'il y a au total suffisamment de voyageurs, et je rejoins ce qu'a dit Jean-Damien : plus on ira vite, plus le train sera compétitif, plus il sera possible également en heures creuses d'offrir des services aux voyageurs.

Il y a une différence entre les scénarios A et B sur le fait que dans le scénario B, avec la question d'une gare nouvelle, les trains qui vont vers Caen et Cherbourg s'arrêteraient à la gare nouvelle. Il y aurait aussi des trains qui desserviraient la gare actuelle. Ce sont les trains qui font Paris-Évreux, puis Conches et les gares vers l'ouest. Il y aurait donc une double

desserte dans le scénario B, alors que dans le scénario A, tous les trains seraient dans la gare actuelle.

**Jean-Philippe BLOCH** : Deux nouvelles questions ?

**Jean-Yves GUYOMARCH, Évreux** : Ma première question : Est-ce que la construction de la nouvelle gare est liée automatiquement à la ligne Évreux-Louviers-Rouen ?

Ma deuxième question : Est-ce que vous êtes persuadés que cette nouvelle gare va être un facteur de développement économique pour la ville d'Évreux et son agglomération, en sachant que les infrastructures pour y accéder n'existent pas aujourd'hui et que, de plus, il y a la base aérienne d'Évreux – merci aux militaires de venir sur la ville – qui, pour la création de son accès, est un vrai problème spatial ?

Si je dis cela, c'est parce que je pense que le développement économique de l'agglomération d'Évreux ne se fera pas dans le cadre de ce projet, et en particulier par rapport à la gare, qui, à mon avis, est un élément important. Pourquoi ? Parce qu'une gare, en général, est un facteur d'accès à une zone d'activité économique ; or, là, on s'aperçoit que l'activité économique est déjà ailleurs. Je le dis aussi parce que nos amis élus du Havre ont rappelé que leur intérêt était d'accéder à Paris, c'est-à-dire que le maritime accède à la ville de Paris, donc on voit que le projet est également fait dans le sens pour accéder à Paris. Évreux en s'intégrant sur ce projet est exactement dans la même logique. C'est-à-dire que l'on se dit qu'on va accéder à l'activité économique de Paris, et moi, en tant qu'habitant d'Évreux et travaillant à Évreux, ce qui m'intéresserait c'est que l'activité économique et que mon travail reste sur la ville d'Évreux. C'est pour cela que je pense que si la gare n'est pas un élément indispensable à cette nouvelle ligne, l'idée de la liaison par Louviers est à faire – puisque si j'ai bien compris, la gare de Louviers par contre, elle, est programmée dans les scénarios A et B – je pense qu'il serait intéressant que la ligne Évreux-Rouen via Louviers soit beaucoup plus une ligne réellement voyageurs – je le dis haut et fort – en partenariat avec la région qui aujourd'hui avait un projet de trains, et dans l'idéal, que ce soit un train qui permettrait justement à la desserte de nombreux villages entre la ville d'Évreux et la ville de Louviers, et qui permettrait ainsi un développement social et économique du département.

Mes deux questions sont : La pertinence de la gare ? Est-ce que la gare est réellement liée au projet concernant la liaison Évreux-Louviers-Rouen ?

**Jean-Damien PONCET** : La gare est un élément du projet, Philippe a montré les fréquences, et le projet, d'une façon générale, cherche à desservir les gares de centre-ville. En l'occurrence, s'agissant d'Évreux, la plupart des trains passeront par la gare de centre-ville. La gare nouvelle, et on pourra parler après de sa localisation, a surtout comme intérêt de trouver le bon compromis entre la desserte d'Évreux et la desserte des villes qui viennent derrière. Parce que si l'on ne fait pas la gare nouvelle et que l'on veut néanmoins que les trains desservent Évreux, cela veut dire que les « un train par heure » passent par la gare centrale d'Évreux et ensuite utilisent la ligne existante avant de rejoindre enfin plus loin la ligne nouvelle et arrivent à ce moment-là à Caen en 1 h 45. Le fait pour ces trains de passer par le centre d'Évreux plutôt que de passer par une gare nouvelle à laquelle ils feraient un simple arrêt, mais en restant sur la ligne nouvelle, cela fait, je crois, un quart d'heure de différence. Il pourrait y avoir comme arbitrage, s'il n'y a pas la gare nouvelle, que les trains qui vont à Caen ne s'arrêtent pas du tout à Évreux. Cette gare permet que certains trains servent à la fois Évreux et Caen sans que cela fasse perdre de temps à Caen. Il faut relativiser la portée de cette gare dans le dispositif d'ensemble. Ce n'est pas dans le cas A, tous les trains passent au centre d'Évreux, et dans le cas B tous les trains passent à la gare nouvelle. Ce n'est pas cela.

Sur la localisation de la gare, je ne suis pas sûr d'avoir compris tous vos développements, mais effectivement, c'est un sujet puisque nous avons montré tout à l'heure une image qui montre que cette gare dans le scénario B – qui a été présentée au débat public parce que par ailleurs il répond aux objectifs qui sont à l'origine du projet et des scénarios que l'on montre – fait passer effectivement à l'est de la base militaire. On pourrait se demander : pourquoi ne pas passer à l'ouest ? En regardant cela, on s'aperçoit que cela fait un allongement de parcours et une différence de temps de parcours qui sont du même ordre de grandeur entre le scénario A et le scénario B pour toutes les destinations qui sont au-delà d'Évreux, c'est-à-dire vers Rouen et Le Havre d'une part, vers Caen d'autre part. On n'est plus tout à fait dans le scénario B, on serait dans un scénario qui serait un B'. Ce n'est plus le scénario B. Là, il y a quelque part un compromis à trouver peut-être entre le fait de rester quand même fidèle au cahier des charges sur les temps de parcours vers les destinations plus lointaines, et le fait d'arriver à faire néanmoins de cette gare le germe d'une certaine forme de développement sur Évreux. Ce sont des sujets que l'on va encore pouvoir étudier au fil des étapes suivantes du projet, si le projet se poursuit.

**Olivier GUÉRIN** : Pouvez-vous préciser ? Vous étudiez le scénario d'une gare à l'ouest de la BA 105 ou vous dites que ce n'est pas possible ? Je n'ai peut-être pas très bien suivi, excusez-moi.

**Jean-Damien PONCET** : Dans les différentes hypothèses auxquelles on a réfléchi, la question de rapprocher – on sait bien qu'une gare éloignée des villes a un peu de mal à générer du développement, donc on a effectivement regardé si des tracés pouvaient être envisagés de façon à ce que la gare soit rapprochée de la ville. Je suis en train d'expliquer que l'on n'a pas trouvé ce genre de solutions.

**Jean-Philippe BLOCH** : Nous allons prendre quelques questions écrites.

**Pierre-Gérard MERLETTE** : Deux questions d'habitants d'Acquigny.

**Dans la salle** : Vous n'avez pas répondu sur le fret.

**Jean-Philippe BLOCH** : Pourriez-vous reposer votre question ?

**Jean-Jacques PRÉVOST, Agriculteur et Président de CAP Seine** : CAP Seine, Coopérative céréalière collecte des céréales, 1,6 million de tonnes, 80 % de notre collecte est acheminée sur Rouen.

Ma question est très simple. On n'arrive pas à charger de wagons de trains pour acheminer nos céréales sur Rouen, notamment les trains au sud d'Évreux. Là, je rejoins le projet de la ville d'Évreux, le X. effectivement, La Route du Blé n'est pas une invention, pour l'instant, ce n'est que des camions. Je me réjouis de la ligne ferroviaire Paris-Normandie puisque vous allez retirer des voitures de la route et nous allons pouvoir mettre nos camions à la place !

**Jean-Damien PONCET** : Excusez-moi, mais les trains que vous souhaitez charger, vous souhaitez les charger dans les silos qui sont dans la Beauce ?

**Jean-Jacques PRÉVOST** : Tous les silos au sud d'Évreux sont branchés, et aujourd'hui, jusqu'à Orléans, on ne peut plus charger de trains à partir de nos silos qui sont embranchés. Les embranchements ont été faits dans les années 90, et cela a coûté relativement cher, et aujourd'hui, les embranchements sont inutilisés parce qu'il n'y a plus de trains qui fonctionnent. Je pense que le projet de la ville d'Évreux est tout à fait adapté et la réflexion qui a été faite et présentée par les différents cabinets d'urbanisme, vont tout à fait dans le bon sens. Je pense que l'étude que vous êtes en train de faire doit prendre en compte toute cette problématique. Je suis également administrateur de Senalia, qui est le plus gros silo

portuaire : 80 % des exportations du port de Rouen, et 15 % seulement du fret arrive par le train, 15 % par la voie fluviale, et 70 % en camions. Je crois qu'il y a un réel souci au niveau de la région. Quand on parle du Grand Paris, je crois que la logistique devrait être raisonnée de façon globale. Peut-être étais-je hors sujet ?

**Philippe ADAM** : Non, vous n'êtes pas du tout hors sujet. Le fret est effectivement un élément important et les trafics dont vous parlez, ces trafics massifiés, sont bien des trafics qui sont plus faciles à capter pour le train que ne le sont des trafics plus diffus.

On est sur des distances qui ne sont pas faciles pour le train, du sud de l'Eure jusqu'à Rouen, en même temps, on est là encore sur des questions de capacités qui ne permettent pas d'offrir tous les trains qu'on souhaiterait offrir. Il y a des questions qui sont liées aux exploitants ferroviaires : RFF met à disposition des infrastructures, ensuite, il faut qu'il y ait des exploitants qui puissent proposer une offre qui soit compétitive pour cela.

Une question sous-jacente à votre question est celle de la mixité. Est-ce que la ligne nouvelle que nous envisageons pourrait avoir des trains de voyageurs et des trains de marchandises ? C'est une question qui pose un certain nombre de problèmes, je vais y revenir au travers de quelques petites explications. Il y a d'abord une question de pente. Lorsque l'on a une ligne voyageurs uniquement voyageurs, on peut admettre des pentes de 3,5 % maximum. Lorsque l'on est sur une ligne mixte, donc avec des trains de voyageurs et de marchandises, cette pente est limitée à 1,25 %, voire 1 % dans certains cas, et ce serait sans doute souhaitable pour faire passer les trains que vous souhaiteriez y voir passer qui sont des trains lourds.

Ensuite, on a des questions de courbes. Les trains comme, dans un vélodrome, se penchent dans les courbes pour aller plus vite sans que ce soit inconfortable pour les voyageurs. Lorsque l'on a des trains de marchandises avec des trains de voyageurs, on ne peut pas se pencher de la même façon, et donc, les courbes pour les trains de voyageurs pour rouler à la même vitesse doivent avoir des rayons beaucoup plus importants. Tout cela conduit à des contraintes sur le tracé qui sont extrêmement importantes. Vous avez, ici, dans le premier cas, un train qui peut d'abord tourner plus, mais aussi peut-être passer au-dessus des petites collines plus facilement, alors que dans le deuxième cas, vous avez été obligé de faire des tunnels. Vous avez également ici des voies d'évitement qui sont liées au fait que les trains de marchandises roulant beaucoup moins vite que les trains de voyageurs, il va falloir les garer de temps en temps, en tout cas la coexistence en termes de capacités va être difficile. Cela veut dire que la mixité, les lignes mixtes entre les voyageurs et les marchandises, est quelque chose de très compliqué qui va dans le sens d'un renchérissement des infrastructures, et ce n'est pas vraiment vers cette solution que nous souhaitons nous acheminer sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Par contre, là où nous souhaitons pouvoir apporter des réponses à vos soucis, c'est en faisant en sorte que sur les lignes actuelles, par le fait que les nombreux trains de voyageurs et notamment les plus rapides basculent sur la ligne nouvelle, de créer de l'espace sur les lignes existantes de manière à pouvoir acheminer de plus nombreux trains de marchandises.

**Olivier GUÉRIN** : La question précise était : les trains de marchandises qui viennent de la Beauce ou qui viennent du sud de l'Eure, peuvent-ils passer avant le X ?

**Philippe ADAM** : Il y a des possibilités. Vous pensez sans doute à la zone de Saint-André de l'Eure, Prey, toutes les zones qui sont au sud. Cela supposerait soit un passage par Mantes-la-Jolie, soit un passage par Serquigny par une ligne qui n'est pas électrifiée.

**Olivier GUÉRIN** : Merci. Est-ce que Monsieur Ni, Directeur de la SNCF peut apporter des précisions sur le fret ou vous êtes spécialisé plutôt voyageurs ?

**Vincent PICHOU, SNCF Géodis :** Je vais donner un point de vue d'opérateur ferroviaire de marchandises. Vous avez dit que la mixité voyageurs/fret renchérit les coûts d'infrastructure. Surtout dans l'hypothèse de trains très rapides avec des trains de marchandises qui circulent aux alentours de 90 km/h, on sait que cela renchérit également l'exploitation fret. En définitive, celui qui va se garer, c'est bien le fret pour laisser passer un, deux, trois trains, tout dépendra des graphiques, mais globalement, notre expérience d'opérateur de transports ferroviaires de marchandises est que plus on sépare les flux entre trains rapides et trains lents qui sont les nôtres, de notre côté, mieux on se porte. En Ile-de-France, on le voit avec les projets d'interconnexion sud ou des choses comme ça qui doivent séparer les flux. De notre point de vue, la séparation des flux est plutôt un gage de performance pour nos activités ferroviaires de fret.

**Olivier GUÉRIN :** C'est une réponse sur l'infrastructure, mais est-ce que vous pouvez préciser pourquoi on ne ramasse plus de trains des silos jusqu'au port de Rouen ?

**Vincent PICHOU :** Je pense que c'est très schématique, voire faux. Aujourd'hui, nous approvisionnons largement le port de Rouen en céréales, je crois à hauteur de 15 à 20 %. Nous sommes présents. Nous avons en plus créé une offre nouvelle avec Normandie Express Cargo pour améliorer la performance de nos circulations ferroviaires, de nos organisations. Nous travaillons sur notre partie qui est la partie de l'exploitant ferroviaire autant que nous le pouvons.

Je voudrais également ajouter que nous ne sommes pas le seul opérateur de fret ferroviaire sur la ligne. Sur ce type de sujet, nous sommes plusieurs opérateurs ferroviaires. Nous sommes un opérateur parmi d'autres, assez important, effectivement, et en compétition avec d'autres opérateurs, et nous développons notre part de marché sur le port de Rouen. Ensuite, nos résultats vont dépendre des campagnes céréalières. Je ne dis pas que nous avons réglé tous nos problèmes et que nous ne devons pas encore progresser, mais c'est en marche, notamment avec Normandie Express Cargo qui est une offre spécifique de rames en rotations qui a été mise en œuvre il y a un petit peu plus d'un an maintenant, plutôt à la satisfaction d'un certain nombre de nos clients. Il faut que l'on aille toujours plus loin dans la satisfaction des clients, mais on est en tout cas en action sur ces sujets.

**Jean-Philippe BLOCH :** Merci. Nous allons prendre quelques questions écrites.

**Pierre-Gérard MERLETTE :** Deux questions très précises concernant des habitants d'Acquigny :

Jean-Michel HOUSSAIS : *Habitant Acquigny à six mètres de l'ancienne ligne, mon souci est de savoir si cette ligne serait remise en service ?* Je pense que l'on parle de la ligne qui passe par la Vacherie ?

Marie-France DAVAINÉ : *Habitant Acquigny à 20 mètres de la ligne, il n'est pas possible de faire rouler les trains à grande vitesse, les maisons étant si près. De plus, pour vendre une maison, il est obligatoire de dire « possibilité du train ».*

**Jean-Damien PONCET :** La Ligne Nouvelle est une ligne nouvelle.

**Jean-Philippe BLOCH :** Nous allons prendre d'autres questions.

**Thierry COT, Directeur de l'agglomération d'Évreux :** Je reviens sur les interventions sur le fret et la mixité voyageurs/fret, avec les beaux schémas qui ont été présentés, on comprend. L'étude faite par l'agglomération d'Évreux indiquait une mixité possible pour le sud, c'est-à-dire, au-delà des céréales, relier aussi la plateforme logistique très importante d'Orléans (Orléans est vraiment dans une logique de distribution et de logistique. Pour ceux

qui connaissent, le long de l'autoroute, on voit des entrepôts logistiques très importants), mais je voudrais attirer l'attention sur le fait que l'on est sur une logique de mixité sur seulement 25 kilomètres. En effet, c'est sans doute un surcoût, mais vous parlez de 15 %, ce n'est pas beaucoup. Si l'on passait, comme l'évoquaient les responsables du port de Rouen, à un taux de 50 %, c'est 30 000 camions en termes de gaz à effet de serre et autres. C'était juste pour préciser que la mixité est possible. D'ailleurs, RFF s'était engagé à l'étudier dans le cadre du Comité du Port.

Ma question est : quand va-t-on avoir les résultats de cette étude de mixité ? Est-ce que cela va pouvoir servir au débat public ?

**Jean-Damien PONCET** : Nous tardons à les avoir, mais nous espérons les avoir avant la réunion thématique sur le fret qui se déroulera au mois de janvier.

Vous faites état d'un dispositif qui irait de Rouen à Dreux (nord-sud, on est d'accord) dans lequel il manque une partie sud qui n'est pas dans le projet LNPN, et qui, pour que le dispositif fonctionne, devrait être inscrit dans un programme, quelque part. Pour l'instant, ce n'est inscrit dans aucun programme. Je ne dis pas que cela ne peut pas le devenir.

D'autre part, il me semble qu'il y a tout de même une indépendance dans le raisonnement entre la partie qui est au sud d'Évreux, où peut-être effectivement, il faut faire une Ligne Nouvelle, en regardant quelle serait l'économie de cette ligne, et la partie nord pour laquelle aujourd'hui il existe un itinéraire. Cet itinéraire est un peu long, peut-être pas le plus performant, mais il existe. Dans l'approche économique de la question de la mixité, il faudra effectivement comparer le surcoût qu'impliquerait cette mixité fret/voyageurs, plus les complications d'exploitations et les surcoûts d'entretien aussi qui sont loin d'être négligeables, avec l'avantage économique que cela procure. Si l'avantage économique que cela procure est que les trains, au lieu de faire 100 kilomètres en font 50, c'est un avantage économique qui n'est pas négligeable, mais il faut ensuite multiplier cela par un nombre de trains et à la fin, on a un décompte et l'on met dans la balance le surcoût d'investissement d'un côté et le surcoût d'exploitation de l'autre. On fera l'exercice pour la réunion de janvier.

**Jean-Philippe BLOCH** : Autres questions ?

**Olivier GUÉRIN** : Il est déjà tard. Je vous demande, s'il vous plait, si vous avez des interventions de les faire très courtes, mais surtout, posez des questions pour que RFF puisse vous répondre.

**Denis THAUVIN, Chef d'entreprise et Vice-président de la Chambre de Commerce** : Je voudrais rappeler que l'Eure est le 7<sup>e</sup> département français industriel. Cela signifie que nous avons beaucoup d'entreprises qui travaillent à l'international. Je voudrais savoir, dans le développement de la Ligne LNPN, la facilité que l'on aura pour aller sur Roissy pour prendre l'avion plus facilement d'Évreux.

**Jean-Damien PONCET** : Le projet prévoit essentiellement le dispositif suivant : à La Défense, nous avons une gare nouvelle liée au projet LNPN. Cette gare est implantée de façon à être en correspondance avec un certain nombre de systèmes de transports, donc une forte amélioration de l'accessibilité à l'ensemble de l'Ile-de-France, à la fois avec le RER A, le E et également le futur métro automatique du Grand Paris Express. C'est ce dispositif du métro automatique du Grand Paris Express qui permettra à chaque voyageur venant de la Normandie, et d'Évreux par exemple, descendant à La Défense, de trouver dans les trois minutes, un métro automatique qui l'emmène à Roissy. Et de Roissy, il peut prendre soit l'avion soit les trains dits intersecteurs qui sont nombreux à cet endroit-là pour aller dans les différentes régions de France.

Par ailleurs, le projet LNPN laisse tout à fait possible la mise en exploitation par les transporteurs ferroviaires de trains dits intersecteurs, comme il en existe aujourd'hui plus ou moins. Sur Le Havre, il existe encore un train direct Le Havre-Marseille, qui passe par Versailles, et pendant une période, il a existé un train qui faisait Le Havre-Strasbourg et un autre qui faisait Caen-Dijon. Ces trains, sauf erreur de ma part, passaient par l'interconnexion nord, donc passaient par Roissy. Ce dispositif qui a déjà existé peut continuer à exister avec la LNPN ; simplement, ce sont des trains dits intersecteurs, l'avantage est que vous ne changez pas de train. Par exemple, vous êtes monté à Caen, si le train s'est arrêté à la gare nouvelle d'Évreux, vous êtes monté à Évreux et là, vous vous retrouverez à Strasbourg ou à Marseille sans avoir changé de train. C'est intéressant puisqu'il n'y a pas de rupture de charges. En termes de fréquence, par contre, cela va être un train par jour, alors qu'avec le système de correspondances à La Défense, je dirais presque que chaque train normand qui se serait arrêté à La Défense – et la plupart s'arrêteraient – vous donne accès via le Grand Paris Express, immédiatement, à toute l'offre de Roissy dans d'excellentes conditions.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci. Nous allons encore prendre trois questions.

**Marc TURLLOT** : Je voulais savoir, habitant la Vallée de l'Eure, si sur l'un des trois projets, un des projets pouvait passer dans la Vallée ?

**Jean-Philippe BLOCH** : Question rapide, réponse rapide.

**Philippe ADAM** : S'il s'agit de suivre la Vallée, certainement pas. Elle est extrêmement protégée et cet ensemble de protections fait que certains scénarios la traversent parce qu'il faut la traverser, mais un passage le long de la Vallée est exclu.

**Marc TURLLOT** : Donc, le passage longerait l'autoroute ?

**Philippe ADAM** : On revient sur les différents scénarios. Très rapidement, le scénario A est dans prolongement. Probablement, on chercherait à suivre le plus près possible l'autoroute si l'on était dans ce scénario. Le scénario B, pour se rapprocher d'Évreux va traverser la Vallée de l'Eure pour arriver proche d'Évreux, et il retraversera la Vallée pour aller sur Louviers et Rouen.

**Jean-Philippe BLOCH** : Question suivante.

**Guy JACOB, Agriculteur** : Simplement deux remarques pour conforter un peu ce qu'avait dit Régis CHOPIN tout à l'heure. Nous serons relativement proches pour surveiller les problèmes du foncier.

La deuxième remarque est par rapport aux compensations. Quand on parle de compensation, ce n'est pas simplement des mesures agro-environnementales. Quand il y a des ouvrages, il y a des remboursements à faire. Les remboursements sont d'habitude à la charge du Conseil Général. Quand il y a un ouvrage important, ils peuvent être à la charge du Maître d'Ouvrage, donc RFF. La seule chose, c'est qu'en général le Maître d'Ouvrage prend la largeur la plus minimale possible. Aujourd'hui, ma demande est qu'elle soit la plus importante possible pour qu'on ait vraiment un remboursement qui soit à l'échelle du désastre.

La troisième question – je ne sais pas si c'est un canular ou autre chose – ce matin, à la radio est sorti un projet Paris-Rouen-Calais. Est-ce que la Ligne Nouvelle va pouvoir supporter la fréquence d'un Paris-Rouen-Calais ? À quelle vitesse ? Et quel avenir ?

**Philippe ADAM** : On a parlé des compensations. Sur la question du remboursement, c'est une question qui doit prendre une grande importance et qui doit être traitée entre RFF, les

Chambres d'agriculture, les agriculteurs, les syndicats agricoles. RFF est assez rompu à cet exercice. Cela passe par de négociations qui sont longues, mais qui normalement portent leurs fruits. On sait bien que cela se passe beaucoup mieux quand on a un certain nombre de réserves foncières et l'idéal serait de pouvoir mettre en place très rapidement, si le projet devait être déclaré opportun, un certain nombre de réserves foncières au moment où il y a des ventes de terres, de manière à pouvoir faire ce remembrement dans des conditions qui satisfassent tout le monde. Cela dépendra de la volonté de tout le monde de mettre en place ce portage du foncier sur une période longue.

*(Intervention hors micro.)*

**Olivier GUÉRIN** : Je rappelle qu'il y aura une réunion où ces questions seront approfondies. Sur la ligne Rouen-Calais ?

**Jean-Damien PONCET** : Il y a effectivement un rapport entre le projet LNPN et un éventuel futur doublement de la ligne Paris-Lille-Calais, qui a déjà été évoqué. Ce n'est pas un canular, et ce n'est pas tout à fait nouveau.

Le doublement de la ligne Paris-Lille-Calais, est quelque chose qui commence à être inscrit dans le projet de schéma national d'infrastructure de transports qui devait apparaître, si ma mémoire est bonne, dans le Grenelle de l'Environnement comme étant un projet à terme très éloigné et pour lequel il existe plusieurs scénarios, dont un qui passerait par Amiens, et qui, du coup, ne concerne pas du tout le projet LNPN.

Ce que je peux dire, c'est que le projet LNPN n'a pas été conçu d'abord pour répondre à cet objectif-là, et quand on montre toutes les mutualisations que l'on a faites avec les systèmes de transports franciliens, quand on parle des voyageurs du quotidien, on voit bien qu'on a cherché à faire un projet qui réponde d'abord à des besoins de court et moyen termes. Ceci dit, le projet n'empêcherait pas qu'une greffe soit faite quelque part au nord de Rouen – techniquement, cela serait possible – pour repartir ensuite vers Lille. Je ne suis pas persuadé que ce serait une bonne formule de doublement de l'itinéraire vers le nord puisque cela serait relativement long comme itinéraire. Deuxièmement, effectivement, si une telle greffe était faite, pour autant, on ne pourrait pas ajouter de trains pendant les heures de pointe puisque le dispositif LNPN est prévu pour répondre à des besoins de déplacements internes aux régions et entre les régions Normandie et Ile-de-France. Par conséquent, je ne suis pas sûr que cela soit un projet qui tienne véritablement la corde, mais je ne suis pas surpris que l'on en parle.

**Jean-Philippe BLOCH** : Une autre question.

**Jean-Luc FOSSARD, Haute Normandie Nature Environnement** : J'avais une question par rapport à votre prévision de trafic de voyageurs. Vous nous dites que l'impact sera de 4,1 à 4,4 millions de voyageurs et vous prévoyez un report modal de 2,6 à 2,9 millions. Si je fais le rapport, cela fait plus de 50 % de report modal.

Pourriez-vous me donner dans une prochaine séance la distribution de ce report modal suivant les régions : Ile-de-France, Haute-Normandie, Basse-Normandie ? Cela me semble être un bon indicateur de satisfaction des besoins de transports pour les populations de chacune des aires. C'est en tout cas un des indicateurs des besoins.

**Olivier GUÉRIN** : C'est une question assez technique. Je vous propose qu'on y réponde sur le site, à moins que vous ayez les éléments que vous puissiez donner tout de suite rapidement ?

**Philippe ADAM** : Je n'ai pas les éléments précis. Par contre, vous avez sur le site internet du débat un certain nombre d'études et sur lequel vous trouverez des détails plus précis sur toutes ces études, notamment les études de trafic.

**Jean-Philippe BLOCH** : Encore une question.

**Guy BAUDART, Conseiller municipal à Brosville, Vallée de l'Iton** : Dans le cas du scénario B, il y aurait une nouvelle gare à Évreux. J'aurais voulu savoir la place qu'elle tiendrait, parce qu'il y a une infrastructure routière aussi à y mettre, plus éventuellement une gare routière pour relier les deux gares, et pour relier les autres infrastructures ?

**Philippe ADAM** : Vous avez raison de souligner que ce n'est pas seulement une gare, c'est aussi les infrastructures pour la relier, c'est aussi peut-être les développements que l'on peut imaginer autour. C'est un travail qui doit être fait avec les différents intervenants : le Conseil Général pour les routes, l'agglomération, etc. Je pense que si le projet se poursuit, il sera important d'avoir très rapidement des groupes de travail qui permettent de travailler autour des différentes gares et de voir tous les impacts que cela pourra avoir sur le territoire, et de tirer le meilleur parti du projet.

Il faut insister sur un point : le projet de ligne nouvelle apporte des facilités sur l'accessibilité, mais c'est bien en travaillant autour de cette nouvelle accessibilité, en proposant des choses, en étant dynamique – et je crois qu'ici on l'est, on l'a vu ces derniers temps – qu'on tirera le meilleur parti de ce projet et que l'on verra, comme cela a été souligné tout à l'heure, pas seulement des flux de voyageurs vers l'Île-de-France, mais aussi des implantations d'entreprises, des emplois et des voyageurs franciliens qui voudront venir travailler ici, à Évreux. Je crois que c'est vraiment un travail à lancer très vite si le débat public se poursuivait positivement.

**Jean-Philippe BLOCH** : Une dernière question.

**Julien MAUNY, Pacy-sur-Eure** : Si le scénario A était retenu, il y aurait un embranchement grande vitesse vers Évreux, mais est-ce que l'on pourrait le prolonger jusqu'au Mans, avec un arrêt à Alençon pour désenclaver le sud de la Normandie ? Cela permettrait de créer des liaisons Le Havre-Rouen-Évreux-Le Mans sans passer par Paris avec la ligne à grande vitesse.

**Philippe ADAM** : Il n'est pas prévu dans le cadre du projet de prolonger au-delà d'Évreux vers le sud-ouest. Par contre, la liaison que vous envisagez, disons depuis Rouen, on a imaginé dans le cadre du projet d'avoir effectivement la possibilité pour des trains partant de Rouen de partir vers le sud-ouest, cela s'arrête à Argentan, mais au-delà, cela peut aller vers Le Mans et vers Tours. C'est quelque chose qui est rendu possible par le projet. Il faudra que les opérateurs ferroviaires, que les Régions, si c'est un train régional, s'en saisissent. Dans le cadre du scénario A, il ne dessert pas Évreux.

**Olivier GUÉRIN** : Merci. On prend les deux dernières questions.

**Françoise GUEROULT, Ébroïcienne** : À aucun moment il n'a été évoqué le financement de ce projet. Quelle serait donc la répartition entre l'État, les Collectivités territoriales puisque trois régions minimum sont impliquées ? A-t-on une idée de la répartition en pourcentage du financement de ce projet ?

**Jean-Damien PONCET** : Vous avez bien cité les contributeurs possibles, auxquels s'ajoute RFF. Là où je peux être le plus précis, c'est en ce qui concerne RFF.

RFF investira à hauteur des retours à travers les péages qu'il percevra sur cette infrastructure. RFF gère un réseau et fait payer des péages aux entreprises ferroviaires qui font rouler des trains. Les entreprises ferroviaires, quant à elles, vont dégager des capacités à payer des péages supplémentaires, finalement, puisqu'il s'agit bien de payer une infrastructure nouvelle, sous certaines conditions de tarifications vis-à-vis des voyageurs. Là, on rejoint la question de la tarification. On aurait pu donner quelques exemples, mais il est peut-être un peu tard maintenant.

RFF va calculer sa part et on a commencé à travailler sur ce calcul puisque dans le cadre de ce projet il y a une mission de financement qui a été mise en place par le gouvernement et qui doit donner des conclusions au mois de février. Il y aura aussi une réunion thématique au mois de janvier à Paris sur le sujet. RFF a commencé à calculer sa part et la différence sera effectivement à financer par l'État et les Collectivités territoriales. En général, les régions se positionnent en chef de file, et collectent les contributions auprès des différentes collectivités territoriales à l'intérieur de leur périmètre.

Au-delà de cela, il n'y a pas de règles. En observant ce qui s'est passé sur des cas précédents, on constatait que l'État a payé 50 % et les collectivités 50 %, mais ce n'est pas une règle absolue. Sur chaque projet, la répartition sera en fonction de la motivation des uns et des autres. De plus, quelqu'un l'a dit tout à l'heure, même s'il devait y avoir un phasage technique, il faut traiter le plan de financement dans sa globalité : qu'est-ce qu'on voudra financer tous ensemble ? Est-ce que c'est la totalité de ce que l'on a montré là ? Est-ce que c'est un peu moins ? Ensuite, chaque partie en fonction du délai dans lequel elle sera réalisée va apporter les avantages plus ou moins forts à chacun des partenaires.

C'est vraiment une discussion très complexe qui a déjà commencé un peu à démarrer sur les principes et qui va se poursuivre bien au-delà des dates que j'évoquais tout à l'heure du début de l'année prochaine, pour se conclure un jour. En tout cas, il faut que ces discussions soient bouclées à peu près au moment où l'on disposera de la déclaration d'utilité publique et où l'on sera en mesure de commencer les travaux.

**Olivier GUÉRIN** : Merci. Je rappelle donc qu'il y aura une réunion à ce sujet mardi 17 janvier à Paris, mais vous pourrez la suivre par internet et poser des questions par internet. Une dernière intervention rapide.

**Régis CHOPIN, FDSEA de l'Eure** : On a bien compris qu'un des atouts du scénario B est évidemment le X d'Évreux, mais je voudrais revenir sur la faisabilité de ce X d'Évreux et surtout sur la question du fret. Cette question est importante.

J'aimerais que RFF, pour la réunion du 12 janvier prochain, précise les tonnages envisagés sur cette ligne, surtout au départ de la Beauce. Charger un train de blé à Évreux pour aller à Rouen, cela ne présente aucun intérêt. Quand je contacte mes collègues responsables agricoles d'Eure-et-Loir, et Jean-Jacques Prévost, administrateur de Senalia, connaît ces chiffres parfaitement, le schéma envisagé par la région Centre en matière de fret céréalier, est de passer par Mantes-la-Jolie et Limay, donc, de rejoindre la ligne actuelle pour rejoindre le port de Rouen. Dans ce cas, on ne parlerait plus de X d'Évreux et je ne sais pas à quoi cela ressemblerait. De même, une option par Serquigny perdrait complètement tout intérêt pour ce scénario B.

Si l'on respecte la notion du X d'Évreux, il irait de soi qu'on aménagerait l'existant entre Évreux, Prey, Saint-André-de-l'Eure, en descendant sur Dreux. Or, cette ligne est discontinuée. Il y a un passage où elle n'existe pas. Elle redémarre à Aulnay-sous-Crécy, à l'ouest de Dreux, pour descendre ensuite sur Chartres et aller jusqu'à Orléans. Il convient de préciser ces choses-là.

Une plateforme multimodale est envisagée à l'est d'Évreux, mais au sud de la base aérienne – et je regarde le maire d'Évreux, Monsieur CHAMPREDON qui avait fait aussi de ce projet un atout pour l'agglomération d'Évreux. Dans ce cas, comment concevoir une nouvelle gare au nord-est de la base aérienne et une plateforme multimodale au sud de la base aérienne ? Il va falloir nous expliquer. Ou alors, il faut faire la gare sur la base.

Je crois que pour les prochaines rencontres, vous devez absolument préciser ces questions-là. Surtout quantifier le tonnage qui doit monter de la région Centre. On parle en milliers de tonnes.

**Olivier GUÉRIN** : On est plus, donc, sur le futur. Il y aura une réunion à Évreux le 12 janvier traitant des impacts sur l'agriculture et l'environnement. La réunion sur le fret, le transport de marchandises, se tiendra le 10 janvier au Havre.

Je vous remercie d'être venus si nombreux. Vous pouvez retrouver le verbatim et le résumé de cette réunion sur le site du débat public.

Nos prochaines réunions :

- Évreux, le 12 janvier
- Rouen, le 8 novembre
- Lisieux, le 10 novembre

Merci.