

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

**Réunion publique locale  
Saint-Lô, le 3 novembre 2011**

**Commission particulière du débat public**

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

**Maîtrise d'ouvrage**

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

(Début de la réunion à 19H10)

**Mot d'accueil de la localité hôte du débat public**

François DIGARD, Maire de Saint-Lô, se félicite que sa ville ait été choisie pour accueillir ce débat, car la ville se trouve extrêmement motivée et intéressée bien qu'elle ne soit pas à priori destinée à être desservie directement par le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie. En effet, le manque de mobilisation locale, il y a un siècle, a entraîné un enclavement ferroviaire du Pays Saint-Lois et du Centre-Manche auquel il faut aujourd'hui mettre fin. Il espère que la région saura saisir la chance qui se présente.

**Présentation du débat public**

Olivier GUÉRIN, membre de la Commission particulière du débat public, indique que le débat public est organisé en application du Code de l'Environnement et que la CPDP est indépendante du maître d'ouvrage et neutre, qu'elle ne prend pas position. A aucun moment du débat, elle ne donnera d'avis sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Ce débat public porte sur l'opportunité du projet (faut-il le réaliser ou non ?), ses objectifs et ses caractéristiques. Dans les deux mois suivant la clôture du débat, la commission rédigera un compte-rendu. Le maître d'ouvrage décidera ensuite des suites à donner au projet (poursuite, modification ou abandon...)

**Présentation du projet**

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission LNPN – RFF, rappelle le rôle de RFF, soulignant la distinction qui existe entre les infrastructures que gère RFF et les entreprises ferroviaires qui circulent sur celles-ci. Il indique que le débat doit porter sur le projet et ses implications pour la région de Saint-Lô.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission LNPN – RFF, expose le réseau, qui comprend deux lignes principales se séparant à Mantes-la-Jolie, l'une vers Le Havre et l'autre vers Caen et Cherbourg ; il y a également un réseau complémentaire, dont la ligne qui dessert Saint-Lô depuis Lison et qui poursuit vers Coutances, Avranches et la Bretagne, et qui présente des points de préoccupation.

D'une part, la saturation, notamment à Rouen et entre Paris et Mantes-la-Jolie. A l'aide d'un graphique, il montre que le besoin dépasse largement ce qui est possible aujourd'hui sur la ligne existante améliorée, ce qui entraîne une ponctualité insatisfaisante. D'autre part, des vitesses qui plafonnent. Il explique que depuis le TurboTrain dans les années 70, les vitesses dans la région stagnent alors que le reste du territoire français a connu des accélérations fortes et un rapprochement de Paris. Le réseau a bien été modernisé, mais il est aujourd'hui utilisé à ses limites. Il faut trouver une solution à ces limites. RFF, les collectivités et l'Etat cherchent à le faire, et plusieurs projets ont été élaborés ; ces derniers n'ont pas vu le jour mais ont permis de comprendre finement et d'aller vers les solutions proposées aujourd'hui.

Jean-Damien PONCET indique qu'un Comité de pilotage réunissant les responsables des grandes collectivités normandes et du monde économique a été mis en place en 2009. Il a permis de faire l'inventaire des besoins auxquels ce projet devait pouvoir répondre :

- Des améliorations dans la région parisienne, dont un projet Eole (prolongement du RER E à l'ouest) qui commence déjà à apporter un peu de progrès ;
- Les relations entre les trois métropoles normandes ;
- Les relations entre l'Ile-de-France et tout le tissu de villes, grandes et moyennes, qui sont assez densément réparties entre les territoires normands ;
- Des marges d'amélioration, de progrès ou de développement des Transport Express Régionaux autour des métropoles régionales.

Ce questionnement a permis de déboucher sur un cahier des charges du projet, qui comporte quatre objectifs :

1. Des objectifs de desserte : quels trains ? Qui s'arrêtent dans quelles gares ? Avec quelle fréquence ?
2. Des objectifs de qualité de service : la ponctualité et la fréquence (c'est-à-dire la capacité des infrastructures ferroviaires) et les questions de confort.
3. Des objectifs de temps de parcours.
4. Des objectifs pour le fret ferroviaire, qui a besoin lui aussi de régularité, de vitesse moyenne, de fiabilité, pour être compétitif.

La solution présentée est une ligne nouvelle qui vient compléter le réseau, et autour de laquelle le réseau se réorganise. Plusieurs scénarios sont proposés.

Philippe ADAM spécifie que les scénarios proposés devaient répondre à trois pré requis : inscrire le projet dans son environnement, séparer les trains normands et les trains franciliens en Ile-de-France, et la circulation du fret (notamment la remise en service d'une ligne dans l'Est de la Seine-Maritime et l'Eure).

Les trains continueront de partir de Paris Saint-Lazare, et pourront desservir une gare nouvelle à Nanterre – La Défense. Trois scénarios d'options de passage permettent la desserte d'une autre gare nouvelle située dans la zone d'Achères et un quatrième scénario plus au sud. Un contournement de Mantes est prévu.

Trois scénarios sont présentés en Normandie :

- Scénario A (6,5 milliards d'euros) : tracé relativement direct vers Rouen, puis sur le plateau de Caux vers le Havre ; bifurcation vers Caen à Louviers – Val-de-Reuil et vers Evreux une antenne permettant des trains Paris-Evreux et au-delà et de créer des relations Rouen vers Evreux.
- Scénario B (6,3 milliards d'euros) infléchissement de la ligne et rapprochement d'Évreux, zone où se fait la bifurcation, vers le nord jusqu'à Rouen, puis Le Havre, par le Plateau de Caux ; et vers l'ouest, vers Caen, avec l'emprunt d'une partie de la ligne actuelle.
- Scénario C (9,5 milliards d'euros) : la bifurcation se situe au-delà de Rouen, vers Le Havre une branche qui traverse l'estuaire par un tunnel.

### Principales caractéristiques du projet :

- Transporter 30 millions de voyageurs annuels ;
- Une vitesse maximale de 250 km/h en Normandie et 200 km/h en Ile-de-France pour répondre aux objectifs et temps de parcours fixés ;
- L'implantation de gares nouvelles :
  - à Rouen, avec deux possibilités : à Saint-Sever et à Sotteville ;
  - à Louviers – Val-de-Reuil, dans tous les cas ;
  - dans le scénario B, la possibilité d'une gare nouvelle également, au droit d'Évreux.
- Développement du fret.
- Coût du projet : 10,7 à 14,9 milliards d'euros.

### Caractéristiques spécifiques à Saint-Lô :

Il n'a pas encore été décidé si une entreprise ferroviaire ira jusqu'à Saint-Lô. Toutefois, le système a été prévu pour que ce soit possible, ou pour que des correspondances performantes à Caen permettent une bonne desserte de Saint-Lô et au bénéfice de l'ouest de la Manche.

A l'aide d'une simulation, M. ADAM montre que des dessertes sont organisées autour de Caen comme un nœud de correspondances, multipliant les correspondances possibles depuis Saint-Lô, selon une méthode éprouvée en Suisse. Il présente ensuite des exemples précis du temps de parcours Paris – Saint Lô découlant de cette organisation, en fonction des divers scénarios, où le scénario A, notamment, se situe pratiquement dans l'objectif des 2 heures.

Jean-Damien PONCET résume les deux grandes ambitions du projet : contribuer au développement des territoires et répondre aux besoins de déplacements du quotidien. Il s'agit non pas seulement d'une ligne nouvelle, mais d'une réorganisation du réseau.

### Echanges avec le public

Un intervenant demande qui va payer.

Jean-Damien PONCET explique que le système ferroviaire en France est majoritairement payé par le contribuable, à travers les financements apportés par l'Etat d'une part, et par les collectivités territoriales, si elles le souhaitent, d'autre part.

Olivier GUÉRIN précise qu'une réunion prévue à Paris abordera le financement.

René GROULT, Agneaux, demande s'il ne serait pas judicieux de prévoir directement une vitesse bien supérieure à 250 km/h.

Philippe ADAM explique que de rouler plus vite apporte très peu de choses sur des trajets relativement courts.

Pierre JUHEL, Granville, du Mouvement Normand, pose trois questions : la LNPN est-elle considérée comme un aménagement de territoire ou comme un aménagement ferré normand ? Est-elle liée au projet Axe Seine ou peut-elle être dissociée de celui-ci ? La branche desservant la Basse-Normandie est-elle inscrite dans le projet global et sans restriction aucune ?

Jean-Damien PONCET répond que la LNPN est un projet ferroviaire qui doit servir l'aménagement du territoire, tout en précisant que RFF n'est pas en charge de l'aménagement des territoires. Il rappelle que ce sont les responsables élus des grandes collectivités locales ou territoriales et ceux du monde économique qui vont définir quels projets de développement ils souhaiteront réaliser.

Il indique que le projet est effectivement lié au projet Axe Seine. Mais ce dernier est en cours d'élaboration et ne porte pas seulement sur l'axe au sens restreint du terme, mais bien sur l'ensemble des deux Normandie.

Il ajoute que la branche Basse-Normandie – Caen fait partie du projet, autant que l'autre, et que RFF ne fait pas de distinction, car RFF souhaite poursuivre sur ce projet global parce qu'il a une cohérence de par la mutualisation d'un certain nombre d'éléments du système.

François BRIERE, Conseiller Général, Saint-Lô souhaite en savoir plus sur la hausse des tarifs liés à la nouvelle ligne présentée comme raisonnée par RFF.

Jean-Damien PONCET indique qu'il peut simplement donner des illustrations, les arbitrages devant être pris ultérieurement par les autorités compétentes.

Sur le cas de Reims avec le TGV Est : l'augmentation de tarif en deuxième classe plein tarif est de 17 centimes par minute gagnée qui se traduisent plutôt par 12 centimes en moyenne, de nombreuses personnes étant détentrices de cartes de réduction. Si l'on traitait la LNPN comme a été traité le cas de Reims, cela ferait approximativement une augmentation de 20 % en moyenne, pour l'ensemble des usagers.

Olivier GUÉRIN demande s'il y aura la réservation obligatoire.

Jean-Damien PONCET répond que sur la LNPN il y aura des trains pouvant relever de régimes différents, et qu'on ne sait pas si la réservation sera obligatoire. Il rappelle qu'il ne faut pas assimiler réservation avec hausse de prix. Il précise que la réservation permet de transporter plus de gens sans avoir plus de trains puisqu'il incite les voyageurs à décaler un peu leur voyage, ce qui étale l'heure de pointe. Enfin, le système de réservation a l'avantage d'éviter aux passagers de voyager debout.

Jincheng NI, Directeur aux Affaires Territoriales des Régions SNCF de Paris Saint-Lazare et Haute et Basse Normandie indique que la réservation obligatoire est abandonnée pour 2012.

Jérôme VIRLOUVET, Conseiller Régional, Membre du Groupe Ecologie Les Verts souhaite savoir sur quelle base on prévoit un développement économique plus intéressant. Il demande aussi dans quelle mesure RFF peut s'engager sur un projet aussi coûteux, au vu de son endettement.

Jean-Damien PONCET répond que le développement économique est de toute évidence favorisé par l'accessibilité. Concernant l'endettement de RFF, il cite l'article 4 du décret de création pour expliquer que tous les projets de lignes nouvelles sont neutres sur la question de l'endettement de RFF et sur la capacité de RFF à maintenir son réseau.

Olivier GUÉRIN demande quelle est la part de RFF sur les péages.

Jean-Damien PONCET indique que la réponse à cette question nécessitera plusieurs mois.

Philippe ADAM ajoute que ces questions sont traitées après la déclaration d'utilité publique.

Olivier GUÉRIN demande si l'on pourrait prendre l'exemple d'un projet en cours.

Jean-Damien PONCET répond qu'il n'a pas les données, mais il explique l'importance du temps de parcours dans ces questions. Il ajoute que la capacité contributive de RFF a tendance à décliner depuis une vingtaine d'années (entre 15 et 30 % sur les derniers projets).

Gérard CADIN, de Paris et Saint-Lô, demande quelles sont les interconnexions physiques en région parisienne qui pourraient lier cette ligne nouvelle vers les autres directions ?

Jean-Damien PONCET souligne que les flux allant d'une région de province à une autre sont faibles. A Paris, tout converge, et il y a soit des correspondances performantes assurées dans les gares intra-muros, soit le système d'interconnexion périphérique qui demande des investissements considérables, et sur lequel roulent des trains avec des fréquences relativement faibles, investissements néanmoins envisageables à long terme. Par ailleurs, avec le projet LNPN, pour n'importe quel train normand s'arrêtant à La Défense, un métro automatique du Grand Paris vous amènera à la gare d'interconnexion de Roissy, où vous pourrez prendre des TGV vers différentes destinations.

Antoine AUBRY, Communauté d'Agglomérations de Saint-Lô, évoque les 4 milliards d'investissement sur Paris - Mantes. Il demande pourquoi ne pas en rester là si cet investissement suffit à améliorer le temps de parcours. Pourquoi ne se poserait-on pas la question de penser à ce qu'on pourrait faire des 6 à 10 milliards qui restent, à savoir tout investir dans la ligne nouvelle, ou bien améliorer les dessertes locales ?

Philippe ADAM précise que l'intérêt de ce qui se passe entre Paris et Mantes-la-Jolie, c'est surtout le gain de capacité. Il ajoute qu'une expertise est en cours pour déterminer si l'on pourrait gagner la même chose sur la ligne existante. Il explique les facteurs qui peuvent limiter la vitesse sur une ligne ferroviaire (la courbe, les tunnels, les systèmes de sécurité, la signalisation, les passages à niveaux, et la coexistence de trains lents et de trains rapides). Il rappelle que la vitesse a déjà été amenée à son potentiel sur la ligne existante, lors de l'électrification en 1996.

Olivier GUÉRIN se demande si un nouveau matériel permettrait-il d'aller plus vite ?

Philippe ADAM pense qu'il y aurait certainement quelques minutes à gagner, mais il explique que les objectifs doivent permettre de franchir des seuils, ce qui implique un saut important en termes de temps de parcours (passer pour Caen de 1 h 45 à 1 h 15) et ce que l'on pourrait faire sur la ligne actuelle ne permet pas de franchir ces seuils. Or l'idée est de faire un pas important, pour inciter le plus de gens possibles à utiliser le train au lieu de la voiture.

Jean MOULIN, Adjoint au Maire du Havre, évoque un enjeu très important pour Le Havre : le fret ferroviaire. Il se dit frappé par le peu de trains de fret ferroviaire au départ du Havre comparé aux quatre grands ports du Nord de l'Europe. Il explique que si la France et la Région normande investissent pour réaliser Port 2000, c'est pour doubler au moins le trafic de conteneurs d'aujourd'hui, mais qu'il est hors de question que ce doublement s'accompagne d'un doublement du transfert de ces conteneurs par la route. L'enjeu est donc de libérer la ligne actuelle pour y faire circuler majoritairement des trains de fret ; c'est pourquoi il est indispensable d'avoir une ligne nouvelle, non seulement pour Le Havre, mais pour tout l'Axe Seine, pour toute la Normandie, pour la France.

Il souligne qu'il ne veut pas entendre parler de phasage. Le schéma consisterait dans un tel cas à commencer par le Mantois, puis la Gare de Rouen, et s'il reste de l'argent, un jour, on ferait peut-être Rouen – Le Havre. Il souhaite une attaque simultanée sur tous les points.

Jean-Damien PONCET précise qu'il est possible aujourd'hui pour les trains de fret qui le souhaitent de passer. Il s'agit donc d'une question de développement. Il explique que le projet LNPN, parce qu'il réorganise les nœuds de circulation ferroviaire, permet le passage de trains de fret aux heures de pointe, et que le projet a fait le travail que l'on attendait de lui en ce qui concerne le fret. Il ajoute qu'il reste quelques difficultés à résoudre, mais qu'elles sont hors du périmètre d'étude.

Concernant le phasage, il indique que RFF serait tout à fait prêt à réaliser le projet globalement, mais il renvoie la question au sujet du financement.

Olivier GUÉRIN demande à RFF de répondre à la question portant sur la possibilité que la LNPN se fasse au détriment des investissements ou des améliorations qui pourraient être réalisés sur les transports régionaux.

Jean-Damien PONCET indique qu'il appartient aux régions de faire les arbitrages qui s'imposent. Il ajoute que l'on ne fait pas des projets d'infrastructures ferroviaires, quelle que soit leur dimension, sans avoir de bonnes raisons de les faire, en soulignant qu'avec la LNPN, le trafic ferroviaire est dopé partout et qu'ainsi des opérations d'amélioration des transports régionaux qui ne sont pas envisageables aujourd'hui peuvent le devenir demain.

Philippe ADAM indique que tel qu'il a été conçu, le projet apporte en lui-même un certain nombre de réponses régionales, telles que la création de liaisons performantes entre Rouen et Caen. Par ailleurs, une liaison entre Rouen et Evreux serait possible si l'on réalisait la ligne telle qu'elle a été prévue, et des dégagements de capacité sur les lignes actuelles permettraient d'envisager des développements du TER.

Anne HEBERT, Présidente de la Communauté de Communes de Périers, indique que la LNPN est un enjeu très important de développement pour les territoires ruraux, ainsi qu'un véritable outil d'aménagement. Il ne s'agit pas que d'une question de kilomètres, mais de temps de déplacement. Ce sera ensuite aux Communautés de Communes rurales de faire ce qu'il faut, en partenariat avec le Conseil Général, pour relier les gares à leurs villes.

Jean-Louis ATTARD, un usager, se plaint, exemple à l'appui, que le site de la SNCF est mal conçu pour effectuer des réservations de Province à Province qui permettraient de contourner Paris. Il donne aussi un exemple de trajet avec correspondances (Bordeaux – Saint-Pierre-des-Corps – Caen). Il n'existe qu'une correspondance par jour et il souhaiterait pouvoir réserver ce trajet et non être obligé de passer par Paris.

Jincheng NI explique qu'en l'occurrence, le système de réservation avait fourni la meilleure possibilité. Il souligne que si l'on connaît son propre itinéraire, on peut le choisir aussi. Il n'y a pas d'obligation de prendre la solution proposée. Le site n'oblige pas à passer par Paris, mais propose d'abord l'option où la fréquence des correspondances est la plus importante.

Erick BEAUFILS, Vice-président du Conseil Général, Chargé des Transports et de l'Aménagement du Territoire souhaite que Caen ait le même traitement que le Havre, à la même vitesse, dans le même cadencement, car la Normandie doit se développer ensemble, à la même vitesse.

Arnaud DAVY, Saint-Lô, souhaite que l'on réalise ce que représente la forte somme de 200 millions d'euros par minute gagnée. Citant le cas de Rennes, il pense qu'il est illusoire de croire que la LGV amènera la prospérité en Normandie ; c'est au contraire la prospérité existante en un lieu qui impose l'arrivée du TGV. Enfin, il évoque la blessure que représente dans un paysage et une nature précieuse la construction d'une ligne à grande vitesse.

Philippe ADAM souligne que tout le débat pose la question de savoir si cette atteinte à l'environnement sur le territoire est en relation avec les apports pour le territoire. C'est aux citoyens d'en débattre. RFF s'efforce au maximum de minimiser cette atteinte au territoire.

Il explique que RFF sera dans un processus de concertation permanent, pour déterminer le tracé final éventuel sur la base d'« options de passages », suite à des débats avec l'ensemble des populations, qui sont poursuivis jusqu'aux travaux.

Jean-Damien PONCET ajoute que la prospérité de Rennes devait de toute façon beaucoup à son accessibilité. Il rappelle que l'on n'aura jamais la comparaison entre ce qui se serait passé sans un tel projet et ce qui s'est passé avec le projet, que la question est très complexe.

Jean-Karl DESCHAMPS, Vice-président du Conseil Régional, Elu saint-lois, indique qu'à Cherbourg aujourd'hui, il y a zéro train de fret. La nécessité de développement impose donc à la ville soit d'investir sur le fret ferroviaire, soit d'accepter que ce soit par la route. L'enjeu, pour lui, est de trancher, et il souhaite un développement par le fret ferroviaire. Cette nouvelle ligne, parce qu'elle libèrera des sillons, leur permettra peut-être de pouvoir utiliser du fret ferroviaire revenu en Basse-Normandie.

Concernant le coût de l'investissement, il note que les collectivités ont été sollicitées, mais souhaite rappeler que ce lourd investissement de la part de l'Etat est peut-être un juste retour. Il attend de la SNCF des réponses plus claires et plus franches aux usagers, notamment sur les coûts.

Marine LEMASSON, Conseillère Régionale et Vice-présidente du Groupe Europe Ecologie Les Verts, trouve le projet séduisant. Elle observe cependant que la tendance économique actuelle tend plutôt vers une concentration économique dans quelques grands pôles, au sein d'un territoire donné. Elle se demande si c'est vraiment ce que l'on souhaite. Elle se demande jusqu'à quel point les gens sont prêts à payer plus cher pour gagner du temps. Enfin, qui va financer ? Sur quel mode ? Le partenariat public/privé sera-t-il la solution ?

Olivier GUÉRIN rappelle que les problèmes d'aménagement du territoire, de développement économique et de financement seront traités lors de réunions sur internet. Il demande ensuite des précisions sur le partenariat public/privé.

Jean-Damien PONCET précise que le dispositif du financement qui sera utilisé n'a pas encore été retenu. RFF réalise ses projets selon les différentes formules qui existent, soit en maîtrise d'ouvrage directe, soit en concession, soit en contrat de partenariat, sans préférence ni rejet particulier vis-à-vis de telle ou telle formule. Tout réside dans l'équilibre du contrat.

Eric LECLERC, agriculteur, Elu de la Chambre Départementale d'Agriculture de la Manche et de la Chambre Régionale, s'inquiète de l'impact de la LNPN sur les terres agricoles utilisées (entre 1.600 et 1.750 ha). Il demande quels sont réellement les enjeux et considérations que RFF prend en compte, concernant cette consommation d'espace.

Jean-Damien PONCET compare ces chiffres aux 700 hectares qui disparaissent chaque année dans l'Eure en aménagements périphériques, lotissements etc... Ainsi, le prélèvement foncier dans l'Eure d'un projet comme la LNPN, qui se fait tous les 150 ans, serait comparable à une année de consommation de foncier agricole dans ce même département.

Philippe ADAM ajoute que RFF a une expérience importante de ces projets qui s'inscrivent beaucoup dans des terres agricoles, et qu'il travaille avec les Chambres d'Agriculture.

Laurent BEAUVAIS, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie, soutient ce projet parce qu'il faut arrêter de faire du rafistolage. Il faut faire savoir à tous qu'il faut faire de gros investissements parce que l'on travaille aujourd'hui pour l'avenir. Il regrette cependant de ne pas entendre beaucoup parler de Caen – Rouen en 45 minutes. Il souligne l'importance de la solidarité dans le projet et dans le financement, car le phasage est important. Il déclare que la Région Basse-Normandie n'investira pas s'il s'agit simplement d'investir sur Mantes – Paris.

Jean-Yves COLAS, Association de Défense et de Promotion de la ligne ferroviaire Caen – Rennes (ADPCR), souhaite notamment une liaison Paris Granville par Caen permettant par ailleurs d'améliorer la desserte du Mont Saint Michel.

Philippe ADAM indique qu'il faudrait électrifier la ligne Saint-Lô – Granville pour une desserte Paris – Granville par Caen, ce qui n'est pas prévu par le projet. Il croit savoir que la Région Basse-Normandie va investir dans du matériel roulant performant et ainsi rendre

plus performante l'actuelle ligne Paris Granville et ses correspondances, notamment vers le Mont-Saint-Michel.

Jean-Damien PONCET ajoute que le projet LNPN a un motif, un périmètre, qui doit s'inscrire le mieux possible dans un réseau, comportant la notion de hub, partant de l'idée qu'il faut encore renforcer la capitale, mais d'une façon intéressante pour la Normandie : en l'ouvrant sur la mer. Il souligne que sur le projet LNPN, on parle d'une infrastructure nouvelle parce qu'on n'a pas trouvé d'autre solution que de faire une ligne nouvelle pour répondre aux enjeux et aux ambitions présentés.

Isabelle ATTARD, Porte-parole du Groupe Europe Ecologie Les Verts à Bayeux, se demande si nous cherchons à favoriser le transport de tous les gens qui ont à travailler au quotidien. Cela fait très cher du kilomètre, très cher de la personne. Gagner un quart d'heure en arrivant à La Défense ne l'intéresse pas spécialement ; être ponctuelle, oui. Elle considère que s'il y a de l'argent à investir, il faut améliorer la Gare de Rouen, le trajet entre Mantes-la-Jolie et Paris, c'est-à-dire le Plan Bussereau. Elle a constaté le développement de Saint-Pierre-des-Corps et d'Orléans, et plus particulièrement de Fleury-les-Aubrais, devenant des villes dortoirs pour Parisiens plutôt qu'une opportunité de développement régional. Elle estime que le développement économique dans les villes qui se retrouvent à 1 h 15, voire 1 h 30 de Paris, est très loin d'être prouvé.

Francis SATELLIER, Association pour la Promotion de la LNPN, pense que le développement de l'Axe Seine est une chance historique pour les régions, mais qu'il faut le concevoir de manière beaucoup plus large. Il estime aussi qu'il faut faciliter les relations entre les points stratégiques du territoire, à savoir Cherbourg, Caen, Rouen, Le Havre, Paris.

Selon lui, il y a une sous-évaluation de RFF dans le cadre de ce cahier des charges, car il estime qu'il y aura bien au-delà de 30 millions de personnes transportées à l'horizon 2025.

M. François DIGARD plaide pour une arrivée en Gare Saint-Lazare en provenance de Saint-Lô, entre 8 h 30 et 9 h 00. Il propose des matériels automoteurs, qui peuvent s'accoupler et se désaccoupler ; et une solution technique permettant, si ces automoteurs sont bi-mode, de poursuivre sur des réseaux qui ne sont pas forcément électrifiés. Il souligne qu'il va falloir de la ténacité de la part de ceux qui souhaitent ce projet, et cela s'exprimera en longues années.

Jean-Damien PONCET rappelle que ce n'est pas à RFF de définir le futur matériel, même si des hypothèses sont envisagées le concernant, lors de la conception des infrastructures.

Jérôme VIRLOUVET, Saint-Lô, a noté beaucoup d'approximation dans les réponses apportées par RFF à des questions pourtant précises. Il demande ce qu'est, concrètement, ce fameux développement économique. Ne devrait-on pas se poser la question : quels besoins de se déplacer les Bas-Normands auront-ils dans 50 ans ? S'est-on projeté dans un univers où le coût de l'énergie risque de flamber, où la consommation de l'espace est aussi un vrai problème ?

Jean-Damien PONCET insiste sur ce projet qui va s'élaborer sur la durée, avec un certain nombre de phases, et que les concertations se poursuivront. Il rappelle que ni RFF ni les collectivités n'investiront dans ce projet si elles n'en sont pas convaincues. S'il y a des incertitudes sur l'avenir, que faire alors ? Il souligne que s'il y a une révolution dans le monde d'ici à la réalisation du projet, et si l'on s'aperçoit que tout cela ne tient pas debout et qu'il n'y a pas besoin de ce projet, on ne le fera pas. Mais, si demain on s'aperçoit que l'on a besoin de ferroviaire, et que l'on n'y a pas réfléchi avant, c'est là que l'on aura fait une erreur.

Un intervenant demande combien d'argent a été mis dans le réseau bas-normand depuis l'existence de RFF.



Philippe ADAM répond que près d'un milliard d'euros ont été consacrés à des travaux de maintenance et d'amélioration entre 2006 et 2014 en Haute et Basse Normandie.

Jean-Damien PONCET ajoute que RFF investit chaque année deux fois plus sur le renouvellement du réseau existant que sur les lignes nouvelles. Il explique que les problèmes de ponctualité en Basse-Normandie ont pour origine la saturation sur la section Paris – Mantes, qu'aucune maintenance ne pourra résoudre. Il faut passer à l'étape suivante, c'est-à-dire faire une ligne nouvelle.

Olivier GUÉRIN remercie les participants à cette réunion.

(Fin à 22 heures)

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