

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

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

La séance est ouverte à 19 h 10 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public :
Bonsoir, nous allons commencer cette réunion.

Monsieur le Maire a accepté de dire un mot d'accueil. Ensuite, je présenterai la procédure du débat public. Réseau Ferré de France, le maître d'ouvrage, présentera le projet et nous ouvrirons la discussion après cette présentation.

Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. François DIGARD, Maire de Saint-Lô : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je vous souhaite la bienvenue à Saint-Lô et vous remercie d'avoir accepté d'organiser un débat public dans la ville Préfecture de la Manche, qui pourtant n'est pas a priori destinée à être desservie directement par le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, mais est néanmoins extrêmement motivée et intéressée par ce projet.

Merci à toutes celles et à tous ceux qui sont là, au Président BEAUVAIS qui arrive et que je suis heureux de saluer chez nous ; il viendra sans doute enrichir la contribution de l'Agglomération Saint-Loise que nous vous avons transmise, Monsieur le Président, et qui est diffusée à l'entrée de cette salle.

Merci à toutes celles et à tous ceux qui sont ici et témoignent de l'intérêt pour ce projet éminemment stratégique pour le Pays Saint-Lois et le Centre-Manche, voire pour une partie du Sud-Manche, si l'on pense au raccordement possible vers Granville.

Je rappellerai simplement, mais clairement, qu'il y a plus d'un siècle, nos prédécesseurs élus et les acteurs de ce territoire n'ont pas su se mobiliser pour faire en sorte que nous ayons un Centre-Manche desservi de manière satisfaisante au plan ferroviaire.

Nous subissons encore aujourd'hui les conséquences de cette erreur stratégique et historique. Tous les jours, nous essayons d'améliorer la performance ferroviaire. Des essais ont été faits

ces derniers temps, pas toujours concluants, mais qui ont été tentés néanmoins, avec le soutien de la Région et du Conseil Général.

Donc, ce handicap demeure. Ce Pays Saint-Lois et ce Centre-Manche se sont battus pour être désenclavés, ils l'ont été par l'autoroute, le sont de plus en plus par le numérique ; il faut l'être par le ferroviaire.

Un territoire enclavé est un territoire sans avenir.

J'espère que ce projet sera soutenu largement et fera son chemin – il sera long, nous le savons. J'espère aussi qu'il y aura une ténacité de la part des élus, de tous les acteurs économiques et sociaux du territoire, pour faire en sorte qu'il aboutisse et qu'il mette Saint-Lô à 2 heures de Paris.

On voit comment les territoires à 2 heures de Paris, desservis progressivement par des TGV, ont pu progresser dans leur développement économique, et donc créer des emplois. C'est notre ambition, c'est notre priorité ici, dans le Saint-Lois comme dans beaucoup de territoires.

Cette perspective de ligne nouvelle est une chance, j'espère que nous saurons la saisir.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Maire.

Je vais vous donner quelques informations sur ce débat public.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Le débat public est organisé en application du Code de l'Environnement.

La Commission Nationale du Débat Public, sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui a été présenté par Réseau Ferré de France, a décidé d'organiser un débat public, animé par une Commission.

Nous sommes trois membres de cette Commission, ce soir :

- Jean-Philippe BLOCH
- Pierre-Gérard MERLETTE
- Moi-même.

La Commission Particulière est indépendante du maître d'ouvrage et des acteurs du projet ; et elle est neutre, elle ne prend pas position, elle ne donne pas d'avis sur le projet.

Le débat public permet au public, à vous, à toute personne, de s'informer, d'obtenir des réponses à des questions que vous pouvez poser, et d'exprimer des observations, des critiques, des suggestions. Ce n'est pas un projet complètement bouclé, fini, terminé ; c'est un projet en discussion et les observations des uns et des autres sont importantes.

Ce débat se déroule depuis le 3 octobre, jusqu'au 3 février prochain.

Il porte sur :

- L'opportunité du projet : faut-il réaliser ce projet ?

- Les objectifs de cette ligne nouvelle : la ponctualité, la fréquence, les gains de temps, mais aussi de façon annexe les transports de marchandises, les nouvelles liaisons locales ou régionales vers Roissy et vers le réseau national et européen des LGV. D'une façon plus générale : quelles améliorations attendent les usagers ?
- Egalement, les grandes caractéristiques du projet. RFF présentera plusieurs scénarios. Les avis des uns et des autres sont importants à connaître ; non seulement ces avis mais éventuellement d'autres solutions qui pourraient être proposées.

Trois principes pour l'organisation de ce débat :

- La transparence : toute l'information est mise à la disposition du public, notamment à partir du dossier du maître d'ouvrage qui a été diffusé et qui est à votre disposition à l'entrée de la salle ;
- L'équivalence, c'est-à-dire que chacun peut s'exprimer dans les mêmes conditions, aucune parole ne porte plus qu'une autre et chacun a le même temps de parole ;
- L'argumentation : ce n'est ni un sondage, ni un référendum. Les positions des uns et des autres doivent être argumentées.

Vous pouvez poser une question ou donner votre avis lors des réunions publiques, comme celle de ce soir – plus de 23 réunions sont organisées -, sur le site Internet (j'y reviendrai) mais aussi par courrier ou courriel, sachant que toutes les questions et réponses, et tous les avis, sont mis en ligne.

Les personnes morales peuvent rédiger un cahier d'acteur.

Il y a déjà eu plus de 1.500 participants aux réunions publiques précédentes, ce qui montre que ce projet intéresse et que de nombreuses personnes participent à ces réunions.

Nous aurons d'autres réunions, locales, sur tout le long du parcours de cette ligne nouvelle, et parfois un peu à côté de son parcours.

A partir du mois de décembre se tiendront des réunions thématiques, pour aborder différents thèmes de façon plus globale :

- L'aménagement du territoire ;
- Le développement économique ;
- Le transport de marchandises ;
- Les impacts sur l'agriculture et l'environnement ;
- Le financement et la rentabilité de cette ligne – question importante qui ne préoccupe pas seulement les élus.

La réunion de clôture interviendra à Caen, le 30 janvier prochain.

Le site Internet est actif ; il y a des questions et des réponses. Vous voyez sur les graphiques le nombre de questions et de réponses. La Commission demande à RFF de répondre rapidement et en général, c'est le cas. Le délai moyen de réponse est de 14 jours.

C'est important et un peu nouveau : dans des espaces de discussion sur le site Internet, chacun peut donner son avis, apporter sa contribution et réagir par rapport aux avis des uns et des autres. Vous voyez les thèmes de ces avis et notamment le plus prisé : les attentes des usagers.

C'est aussi un débat en évolution. C'est à partir du projet présenté par RFF, mais des solutions alternatives peuvent être proposées, et à la demande d'un groupe politique, la CNDP a décidé de lancer une expertise complémentaire, qui porte sur une amélioration de la ligne actuelle, pour voir si des travaux d'amélioration, et non de création de ligne nouvelle, pourraient apporter des réponses aux perspectives ou aux demandes des uns et des autres.

Cette étude complémentaire devrait être connue au début du mois de janvier, elle sera communiquée sur le site de la Commission, et donnera lieu à un débat, à une réunion que nous organiserons.

Après le débat, la CPDP publie un compte rendu dans les deux mois.

Le Président de la CNDP présente le bilan du débat.

Encore une fois, ni la CPDP, ni le Président de la CNDP, ne donnent un avis sur le projet ; ils rendent compte simplement du débat, des thèmes qui ont été examinés, des avis des uns et des autres.

Dans les trois mois après ce compte rendu et ce bilan, le maître d'ouvrage rend publique sa décision. Aujourd'hui, la décision n'a pas été prise de réaliser ou non cette ligne.

La décision de RFF sera sur la réalisation ou non de la ligne, et selon quel tracé, quel scénario, à partir du projet qui est présenté.

C'est maintenant à RFF de présenter ce projet. Je laisse donc la parole à Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM.

PRESENTATION DU PROJET

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission LNPN – RFF : Bonsoir, j'hésitais entre « Saint-Lois » et « Lôdien », « Saint-Loise » et « Lôdienne ».

Saint-Loises et Saint-Lois, bonsoir, je suis Jean-Damien PONCET, directeur de la Mission LNPN au sein de Réseau Ferré de France, et Philippe ADAM est mon adjoint.

Je vous rappelle que RFF est l'établissement public national qui gère, exploite, entretient et développe le réseau ferré national, constitué des rails, des caténaires et des signalisations ; réseau sur lequel circulent des entreprises ferroviaires. Il convient d'avoir cette distinction en tête, dans le domaine ferroviaire.

Philippe et moi serons vos interlocuteurs, pour ce soir mais aussi pour toute la durée du débat, quels que soient les modes de communication qui se mettront en place entre nous, y compris par Internet.

Nous nous efforcerons de vous apporter tous les éléments nécessaires à un débat utile, fructueux.

Quel est aujourd'hui ce projet, quelles sont ses implications pour votre région ?

Nous allons faire une présentation en duo. Philippe va commencer par faire un état des lieux du réseau entre Paris et la Normandie, aujourd'hui.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission LNPN – RFF : Bonsoir. Nous allons effectivement commencer cette présentation par un petit état des lieux de la situation d'aujourd'hui, qui permet de comprendre un certain nombre de questionnements qui existent et auxquels nous avons voulu répondre.

Voici le réseau : deux lignes principales se séparent à Mantes-la-Jolie, l'une vers Le Havre et l'autre vers Caen et Cherbourg. Egalement, ce réseau complémentaire, dont la ligne qui dessert Saint-Lô depuis Lison et qui poursuit vers Coutances, Avranches et la Bretagne.

Ce réseau présente un certain nombre de points de préoccupation.

Le premier est celui de sa saturation, en plusieurs points du réseau, notamment à Rouen et entre Paris et Mantes-la-Jolie. Le graphique vous montre la situation d'aujourd'hui, à gauche. Celle que nous pourrions atteindre avec les investissements qui sont prévus est représentée au milieu. Le besoin (que vous voyez à droite) dépasse largement ce qui est possible aujourd'hui sur la ligne existante améliorée.

Cette saturation est en partie responsable d'une ponctualité insatisfaisante. Une étude portant sur les trains de l'heure de pointe, en 2009, montrait qu'un quart d'entre eux arrivait à Paris avec plus de 5 minutes de retard, et c'était même un peu plus dans l'autre sens.

Enfin, des vitesses qui plafonnent.

Ce graphique concerne la vitesse moyenne pour Caen et Cherbourg, de 1928 à aujourd'hui. On voit que dans les années 70, le TurboTRAIN a permis une accélération assez extraordinaire pour l'époque et que depuis, ces vitesses stagnent plutôt, alors que par ailleurs le reste du territoire français a connu, grâce aux lignes nouvelles, des accélérations fortes et un rapprochement de Paris.

Ces trois points forment le tableau d'un réseau, dont nous avons hérité du milieu du XIX^e siècle, qui a été modernisé, mais qui aujourd'hui est utilisé à ses limites. Il faut trouver une solution à ces limites. RFF, les collectivités, l'Etat, cherchent à le faire depuis un certain nombre d'années, collectivement.

Plusieurs projets ont été élaborés, n'ont pas vu le jour mais nous ont permis de comprendre finement et d'aller vers les solutions que nous proposons aujourd'hui, dans le cadre de ce projet lancé en 2009, sous l'impulsion de la réflexion sur le Grand Paris : le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Jean-Damien PONCET : En effet, en 2009 RFF a reçu une Lettre de mission du Gouvernement, lui demandant d'étudier une liaison nouvelle reliant Paris au Havre en 1 heure 15, par Mantes et Rouen, et qui profitera aux deux régions normandes.

Sur cette base, l'Etat a également mis en place un Comité de pilotage, présidé par l'ancien Préfet, Jean-Pierre DUPORT, et qui a réuni les responsables des grandes collectivités normandes, ainsi que du monde économique, et qui a permis de faire l'inventaire des besoins auxquels un projet ambitieux entre Paris et la Normandie devait pouvoir répondre.

Quelques exemples de réflexions qui ont pu être conduites au sein de ce Comité de pilotage et qui ont donné lieu à une collecte de besoins fonctionnels :

En partant de Paris, les déplacements en Ile-de-France :

Philippe a parlé rapidement d'améliorations dans la région parisienne ; on parle là d'un projet Eole (prolongement du RER E à l'ouest) qui commence déjà à apporter un peu de progrès.

Deuxième type de question : les relations entre les trois métropoles normandes.

Troisième type de question : les relations entre l'Ile-de-France et non seulement les grandes villes, mais tout le tissu de villes moyennes, qui sont assez densément réparties entre les territoires normands.

Enfin, autour des métropoles régionales, les marges d'amélioration, de progrès ou de développement des Transport Express Régionaux.

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 ? Il peut y avoir des trains rapides, des trains locaux qui font une desserte fine.
2. Des objectifs de qualité de service : la ponctualité (c'est le problème de régularité) et quand on parle de ponctualité ou de fréquence, on parle en réalité de capacité des infrastructures ferroviaires. Au-delà de la ponctualité, la qualité de service se définit aussi par le fait d'être assis dans le train, ce qui n'est pas assuré pour tout le monde aujourd'hui, et les questions de confort.
3. Des objectifs de temps de parcours ; l'objectif initial, de 1 heure 15 sur Le Havre, a été enrichi d'un certain nombre d'autres objectifs, au fil du Comité de pilotage. On a donc également 1 heure 15 pour Caen, c'est une amélioration du temps de parcours qui bénéficie aussi aux destinations qui se trouvent au-delà de Caen. On a aussi sur ce graphique Paris-Rouen en 45 minutes, et d'autres 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. Il faut donc s'assurer en instruisant le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie que le réseau que l'on obtient à la fin permet d'assurer ces conditions de circulation aux trains de fret.

Ces objectifs étant définis, on a regardé dans quelle mesure le réseau existant pouvait permettre de les atteindre, au moins en partie. Là où le réseau existant pose aujourd'hui des problèmes lourds, il n'est susceptible d'atteindre aucun des objectifs et compte tenu notamment des temps de parcours souhaités, on peut considérer que d'une façon plus générale le réseau existant ne permet pas d'atteindre ces objectifs.

La solution qui vous est présentée ce soir et qui, selon nous, répond au cahier des charges, est une ligne nouvelle qui vient compléter le réseau, et autour de laquelle le réseau se réorganise. Ce n'est donc pas une ligne qui fonctionnera toute seule, mais une ligne qui vient compléter le réseau et autour de laquelle les services se réorganisent.

Philippe va maintenant vous présenter en quoi consiste ce projet de ligne nouvelle, et les différents scénarios proposés au débat.

Philippe ADAM : Je vais effectivement en venir aux scénarios en débat, en commençant par citer deux pré-requis, donc des conditions préliminaires, qui sont très importantes.

La première est d'inscrire la ligne dans son environnement. On pense bien sûr en premier à l'environnement naturel : la biodiversité, les eaux superficielles, les eaux souterraines, mais aussi l'environnement humain dans lequel il y a les villes, les industries et l'agriculture.

Cette carte montre le périmètre dans lequel nous avons cherché à inscrire l'infrastructure nouvelle. Ce périmètre ne dépasse pas Caen, puisque nous avons vite conclu que pour atteindre nos objectifs il n'était pas nécessaire d'avoir une ligne nouvelle au-delà de Caen. Par

contre, les trains qui auront emprunté la ligne nouvelle jusqu'à Caen pourront continuer sur la ligne actuelle pour aller par exemple vers Cherbourg, dans le cas de la Manche.

Donc, ce territoire est celui sur lequel nous avons cherché à inscrire l'infrastructure.

Le deuxième point est celui du fret. Je ne sais pas si nous aurons l'occasion de revenir sur le fret, mais c'est un élément important du débat, avec notamment un trafic issu des ports. Il est clair que les ports générant aujourd'hui un trafic important sont ceux du Havre et de Rouen. Aujourd'hui, le port de Cherbourg et celui de Caen ne génèrent pas de trafics ferroviaires fret, mais si des trafics doivent se développer, nous devons bien sûr nous mettre en position de les recevoir et de les développer.

L'idée, au travers de la LNPN, est de créer un réseau permettant de faire passer ce fret. La ligne nouvelle dégage des trains rapides de la ligne actuelle et permet à des trains de marchandises de prendre leur place sur le réseau.

On complète cet effet de la ligne nouvelle par d'autres travaux sur d'autres lignes, qui permettent de créer un réseau.

En troisième lieu, on met en qualité des lignes transversales qui, pour certaines, passent en Basse-Normandie et permettent d'évacuer un certain nombre de trains.

C'est donc tout un réseau autour de la LNPN, qui permet d'évacuer le fret.

J'en viens aux trois scénarios sur lesquels nous avons travaillé pour la partie normande de l'infrastructure. Ensuite, je dirai un mot de ce qui se passe en Ile-de-France.

Nous avons donc trois scénarios : A, B, C, sur la partie normande. Ils se distinguent les uns des autres principalement par le point où divergent les voies, d'une part vers Le Havre et d'autre part, vers Caen et Cherbourg.

- ✓ Dans le scénario A, ce point de divergence se situe dans la zone de Louviers, avec une voie vers Rouen et Le Havre, et l'autre vers Caen.

Ce scénario a un coût, pour la partie normande, à l'ouest de Mantes-la-Jolie, de 6,5 milliards d'euros.

- ✓ Le scénario B est différent dans sa configuration, puisque le point de divergence entre les deux lignes se situe près d'Evreux. On a fait s'infléchir la voie vers Evreux, pour qu'elle s'en approche, et on y a mis la bifurcation entre les deux branches.

Pour certaines raisons, ce scénario est un peu moins cher : 6,3 milliards d'euros.

- ✓ Le scénario C est très différent ; on passe à proximité de Rouen et la bifurcation se situe après, avec une branche vers Lisieux et Caen et une branche vers Le Havre, avec une traversée de l'estuaire sous la Seine.

Ce scénario, sensiblement plus complexe que les deux précédents, a donc un coût sensiblement supérieur : 9,5 milliards d'euros.

La vitesse maximale est de 250 km/h, c'est la vitesse nécessaire pour atteindre les objectifs de temps de parcours que nous avons collectivement fixés. Il y a un certain nombre de gares nouvelles, qui se situent plutôt côté haut-normand ; j'y reviendrai si vous le souhaitez.

Quelles différences peut-on faire entre ces scénarios ?

Du point de vue des grandes performances, Paris – Le Havre, Paris – Caen, les trois scénarios respectent le cahier des charges initial ; ce n'est pas là qu'ils vont se différencier.

Les différences sont d'une part le coût, et d'autre part les relations intra-normandes.

Le scénario A permet une relation Rouen – Caen performante.

Le scénario B est plutôt tourné vers Paris, les relations intra-normandes sont sans doute un peu moins qualitatives.

Le scénario C, par contre, permet à la fois des relations Rouen – Caen performante et de créer des relations Caen – Le Havre, en plus des relations Rouen – Le Havre. Ce scénario permet donc les relations entre les trois métropoles normandes. Son coût n'est pas négligeable. Pour dire les choses clairement, les espérances de trafic ne sont sans doute pas en rapport avec les surcoûts liés à ce scénario.

Sur la partie francilienne, je ne rentrerai pas dans le détail maintenant, nous y reviendrons si vous le souhaitez.

L'idée maîtresse est de séparer les « trains normands » qui veulent aller vite et qui ne veulent pas s'arrêter entre Paris et Mantes-la-Jolie, et les « trains franciliens » qui, eux, veulent desservir des gares intermédiaires.

L'idée est de construire une ligne nouvelle pour faire passer les trains normands et de laisser entièrement la ligne actuelle au RER, qui pourra se développer sur cette ligne. Ce n'est pas neutre, pour tout le monde, car tous les gains qui seront possibles en Ile-de-France feront que les Franciliens seront d'autant plus intéressés par le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Je parlerai d'un point particulier en Ile-de-France : celui de la desserte de La Défense. Vous voyez ici que les scénarios que nous proposons ont tous comme terminus la Gare Saint-Lazare. Les trains iront comme aujourd'hui à la Gare Saint-Lazare, mais il sera possible de desservir également une gare située à La Défense.

Vous avez ici la situation actuelle à La Défense, avec la ligne existante. Quand vous prenez le train vers Paris, vous passez un peu au large de La Défense (on voit les tours à droite, quand on approche de Paris).

A La Défense, il y a bien sûr le quartier d'affaires, des emplois, des connexions d'affaires possibles, et aussi des infrastructures lourdes qui permettent d'avoir des déplacements vers certains secteurs de l'Ile-de-France, qui sont moins facilement possibles à Paris Saint-Lazare : le RER A, bientôt le RER E quand il sera prolongé jusqu'à La Défense, et le métro automatique du Grand Paris, en cours de définition aujourd'hui, qui passera à La Défense et permettra de rejoindre Roissy.

Il y a donc un intérêt, pour toutes ces raisons, à ce que de la Normandie on puisse arriver sur le pôle de La Défense.

On prévoit de le faire de deux manières :

- La manière « en ligne » où nous traçons la ligne au travers de La Défense, avec un raccordement situé dans cette zone-là. Les trains sont susceptibles de s'arrêter à La Défense, puis de poursuivre et d'aller jusqu'à Paris Saint-Lazare.
- La manière « en fourche », c'est-à-dire avoir un raccord plus court et un débranchement allant à La Défense. Dans ce scénario-là, nous avons deux types de trains : des trains allant directement à Saint-Lazare et d'autres trains qui vont à La Défense.

Ces deux scénarios (schématisés à gauche) « en fourche » et « en ligne », ont des implications différentes sur les dessertes.

Si l'on prend l'exemple de deux destinations, l'une vers une grande ville et l'autre vers une ville moyenne, dans le scénario « en fourche » la ville moyenne ne justifiera pas que l'on crée deux trains, un vers Saint-Lazare et un vers La Défense, donc on ne pourra aller depuis cette ville qu'à Saint-Lazare ; alors que la ville plus importante aura probablement deux trains permettant d'aller aux deux endroits.

Par contre, dans le cas de la desserte « en ligne », la ville importante bénéficie de deux trains vers La Défense et de deux trains vers Saint-Lazare ; la ville moyenne bénéficie d'un train, mais qui s'arrête à La Défense avant d'aller à Saint-Lazare.

Donc, une desserte « en ligne » sans doute plus riche ; par contre, le temps d'arrêt à La Défense augmente le temps de parcours de 5 minutes. Il y a donc un arbitrage entre cette desserte riche et le temps de parcours.

Je souhaitais donner un aperçu de ce que pouvait être pour Saint-Lô la façon dont nous avons pensé le projet. Il est important de bien vous montrer comment Saint-Lô se situe.

Saint-Lô est-elle desservie directement dans le cadre de la LNPN ? Je crois que l'on ne s'avancera pas sur ce terrain. Il y a eu une expérience, qui n'a pas été pérennisée dans le cadre des dessertes conventionnelles actuelles.

Une entreprise ferroviaire ira-t-elle jusqu'à Saint-Lô ? Ce n'est pas encore fixé. Néanmoins, nous avons prévu le système pour que ce soit possible, ou pour que des correspondances performantes à Caen permettent une bonne desserte de Saint-Lô et pour que l'ouest de la Manche bénéficie des bienfaits de la LNPN.

Je voulais vous montrer que nous avons organisé les dessertes autour de Caen comme un nœud de correspondances, pour permettre mieux qu'aujourd'hui à Caen, depuis Saint-Lô notamment, d'avoir un certain nombre de correspondances.

Par exemple, voici la simulation autour de 8 heures :

- Un train omnibus desservant les gares intermédiaires, venant de Saint-Lô, arriverait à Caen à 7 h 47.
- Un train venant de plus loin, s'arrêtant moins, pourrait arriver à 7 h 55.
- Le train venant de Cherbourg arriverait à 7 h 58.

Donc là, on est à 8 heures, et après 8 heures tous les trains repartent :

- Un train à 8 h 01 vers Paris (celui qui est venu de Cherbourg).
- Un train à 8 h 04 vers Caen.
- Un train à 8 h 07 vers Argentan.
- Un train à 8 h 10 vers Lisieux (omnibus).

Cela veut dire qu'autour de 8 heures, en venant de Saint-Lô, toutes les correspondances sont possibles entre ces différents trains. C'est une organisation copiée sur les Suisses, qui fonctionne très bien là-bas et qui permet de multiplier les possibilités de relations avec correspondances.

Concernant le dernier point, les temps de parcours, je vais expliciter ce que cela signifie pour Saint-Lô. Les temps que je vais vous donner sont ceux de Saint-Lô. Pour Coutances il faut rajouter 20 minutes aux temps affichés.

Pour chaque destination, je vais vous donner le temps actuel, le temps dans le scénario A, le temps dans le scénario B et le temps dans le scénario C.

Pour ce qui est de Paris, le meilleur temps actuel est de 2 h 46 (il y a une petite erreur dans les documents imprimés, il est indiqué 2 h 55), et d'autres trains mettent plus que cela.

Dans le scénario A, on tombe à 2 h 05, avec correspondance à Caen. C'est dans l'objectif des 2 heures, fixé par Monsieur le Maire. Le scénario B est un peu plus long ; le scénario C encore un peu plus. On reste dans cette fourchette de temps de 2 h 05 – 2 h 11. Ce sont donc des temps sans arrêt intermédiaire à La Défense, comme je l'ai dit tout à l'heure.

Pour Nanterre-La Défense, aujourd'hui le temps est de 3 heures. Comme on a une relation plus directe, on n'a pas à prendre une correspondance à Paris pour revenir à La Défense, on gagne environ une heure tous les scénarios.

Vers Rouen, les choses se différencient. Je vous disais que le scénario B était un peu moins performant pour la relation Rouen – Caen, cela se vérifie ici : aujourd'hui, on est à 2 h 36, meilleur temps Saint-Lô – Rouen ; 1 h 40 pour le scénario A ; 2 h 06 pour le scénario B et 1 h 42 pour le scénario C.

Enfin, vers Le Havre, c'est encore plus compliqué. Je ne sais pas s'il y a beaucoup de candidats pour faire Saint-Lô – Le Havre par le ferroviaire aujourd'hui, en tout cas on pourrait mettre 3 h 30. Dans le scénario A, il faut prendre une correspondance à Caen et à Rouen, le temps tombe à 2 h 21 ; dans le scénario B c'est sensiblement moins bon ; et dans le scénario C, dans lequel il y a des relations directes Caen – Le Havre, on peut avoir un temps un peu supérieur à 1 h 30.

Voilà les éléments vus de Saint-Lô, tels qu'on peut les montrer.

Je rappelle en conclusion les éléments qui sont ceux du projet :

Trois scénarios en Normandie, quatre scénarios en Ile-de-France. Je n'en ai pas parlé, il y a des gares possibles à Rouen, dans l'Eure, et des gares en Ile-de-France, notamment celle de La Défense ; et bien sûr, en débat, tout ce qui concerne les dessertes, le développement des territoires.

Les chiffres clés du projet :

Si l'on ajoute la partie francilienne à la partie normande, cela monte à entre 10,7 et 14,9 milliards d'euros selon les différents scénarios ; sur le chiffre de 10,7 il faut peut-être retenir que la moitié est liée à tout ce qui est capacité, notamment entre Paris et Mantes-la-Jolie, et autour de Rouen. L'autre moitié est plutôt liée aux améliorations du temps de parcours, pour simplifier.

Des vitesses de 200 km/h en Ile-de-France, de 250 km/h en Normandie : ce ne sont pas les vitesses des lignes à grande vitesse usuelles en France, mais ce sont des vitesses relativement élevées et nécessaires pour atteindre les temps de parcours, qui sont les temps objectifs.

Enfin, 30 millions de voyageurs annuels, c'est assez important ; aujourd'hui ils sont autour de 20 millions. Si les trafics se développaient sans projet, on pourrait avoir en 2025 autour de 26 millions de voyageurs, le projet amène un surcroît de trafic de 4 millions de voyageurs, dont les trois quarts viennent de l'automobile et préfèrent le train à la voiture.

Jean-Damien PONCET : La présentation touche à sa fin. Je voudrais simplement insister sur le fait que le projet LNPN répond à deux grandes ambitions ; je voudrais qu'on les garde bien en tête.

Sans vouloir les hiérarchiser, l'une des deux ambitions est de contribuer au développement des territoires, notamment par une meilleure accessibilité, avec des temps de parcours réduits qui génèrent des potentialités nouvelles.

La deuxième ambition est de répondre aux besoins de déplacements du quotidien. Ne parlons pas seulement de ceux d'aujourd'hui. Si demain nous ne voulons pas être les otages du prix du carburant, nous devons avoir une alternative à l'automobile pour nous déplacer. Il faut y penser.

Pour parvenir à ces deux grandes ambitions, il est proposé non pas seulement une ligne nouvelle, mais vraiment une réorganisation du réseau. Nous avons beaucoup parlé de services, de correspondances ; nous avons tenté de vous faire bien appréhender le fait que nous parlions de la notion de service et de réseau, et non pas seulement de la notion d'infrastructure nouvelle.

Il ne s'agit pas de plaquer une solution toute faite, mais de proposer un projet adapté aux territoires. Le projet sera aussi ce que les territoires en feront en matière de développement.

Une différence entre ce projet et des projets précédents qui n'ont pas abouti, est que celui-ci est né dans la concertation (on a parlé du Comité de pilotage) ; il se poursuit dans la concertation, puisque maintenant il y a le débat public, qui n'existait pas lors des tentatives précédentes.

Nous sommes à votre disposition, nous essaierons autant que possible de répondre à vos questions, munis de nos propositions, mais ouverts à toutes les discussions sur lesquelles vous voudrez bien nous emmener.

Olivier GUÉRIN : Je vous remercie. Nous passons maintenant au débat lui-même.

Il y a quelques modifications par rapport aux règles habituelles du débat, pour ceux qui ont déjà participé à certaines de nos réunions.

Nous prendrons dans un premier temps non pas les interventions, mais uniquement les questions, avec un temps très court, d'une minute environ. Lorsque nous aurons à peu près épuisé ces questions, nous écouterons les interventions, qui pourront être plus argumentées, dans la limite de trois minutes.

Vous pouvez intervenir oralement : levez la main, une hôtesse vous donnera le micro. Levez-vous pour être vus et présentez-vous, parce qu'il y aura un compte rendu intégral de la réunion.

Vous pouvez aussi poser des questions par écrit (on vous a donné des papiers à l'entrée). De la même manière on y répondra, pendant la réunion vraisemblablement, mais aussi éventuellement par courrier et sur Internet.

J'ouvre le débat. Qui souhaite poser une question ?

Un intervenant : Une question très courte : qui va payer ?

Olivier GUÉRIN : Merci. La réponse est peut-être un peu plus longue, mais je demande à RFF d'être un peu rapide. On va vous donner un élément de réponse. Je précise aussi qu'une

réunion se tiendra à Paris (et sera diffusée par Internet), où l'on abordera de façon plus complète ces problèmes de financement. Qui va payer ?

Jean-Damien PONCET : Paieront tous ceux qui trouvent un intérêt à le faire, donc qui trouvent un intérêt à ce que ce projet existe.

Pour être un peu plus précis, il y a deux origines pour le financement d'un projet comme celui-ci : l'usager et le contribuable. D'une façon générale, le système ferroviaire en France aujourd'hui 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 : C'est une réponse un peu sommaire, mais encore une fois le sujet sera approfondi lors d'une réunion ultérieure.

René GROULT, habitant d'Agneaux : Vous avez limité la vitesse à 250 km/h ; puisque vous ferez probablement une ligne nouvelle, ne serait-il pas judicieux de prévoir directement une vitesse bien supérieure, parce que les techniques augmentent toujours, et cela nous prive quand même du TGV.

Olivier GUÉRIN : Donc, la vitesse ? Ce n'est pas un vrai TGV ?

Philippe ADAM : On a pu vérifier par des calculs que rouler plus vite apportait très peu de choses. Pour qu'un TGV atteigne sa vitesse maximale il faut 20 kilomètres, pour qu'il freine il faut 7 kilomètres, donc sur Paris – Rouen qui est relativement court, le temps d'un train qui roulerait à 300 km/h serait le même que celui d'un train qui roulerait à 250 km/h. Sur Paris – Caen, il y a quelques minutes, mais ce n'est pas suffisant pour justifier le fait de rouler plus vite, ce qui par ailleurs pose beaucoup de questions, notamment celle de l'insertion dans le paysage et dans le bâti existant.

Pierre JUHEL, habitant de Granville : Je suis en charge, au Mouvement Normand, de rédiger le cahier d'acteur. Une question décomposée en trois parties :

Considérez-vous la LNPN comme un aménagement de territoire ou comme un aménagement ferré normand ?

La LNPN est-elle intimement liée – et en ce cas, par quel truchement ? – au projet Axe Seine, ou au contraire, peut-elle être dissociée de celui-ci ?

Enfin, la branche desservant la Basse-Normandie, Caen en l'occurrence, est-elle véritablement inscrite dans le projet global et sans restriction aucune ?

Olivier GUÉRIN : Trois questions, qui sont lourdes.

Jean-Damien PONCET : Sur la première question, « est-ce un projet d'aménagement de territoire ou un projet ferroviaire ? » : c'est un projet ferroviaire qui doit servir l'aménagement du territoire. Je ne peux pas répondre complètement à la question car RFF sait manier la notion d'usagers, et même envisager les reports modaux entre l'automobile – voire l'avion – et le train, mais ensuite RFF n'est pas en charge de l'aménagement des territoires.

Je disais tout à l'heure que paieront ceux qui ont un intérêt à ce que le projet se fasse ; il y a notamment parmi eux les responsables élus des grandes collectivités locales ou des collectivités territoriales d'une façon générale, et du monde économique, car eux savent ce qu'ils vont en faire.

Donc, ce sont ces responsables-là qui, sur la base de ce projet auquel ils ont participé dès sa genèse (la plupart d'entre eux étaient dans le Comité de pilotage), vont définir quels projets de développement ils souhaiteront réaliser.

Est-ce lié au projet Axe Seine ? Oui, mais je ferai un peu la même réponse : le projet Axe Seine est en cours d'élaboration et il ne porte pas seulement sur l'axe au sens restreint du terme (même si c'est déjà un axe riche), mais il porte bien sur l'ensemble des deux Normandie, de la même manière que le Comité de pilotage (déjà évoqué) réunissait des élus des deux Normandie, et de l'Ile-de-France, naturellement.

Donc, la branche Basse-Normandie – Caen fait partie du projet, autant que l'autre, et RFF ne fait pas de distinction.

RFF souhaite poursuivre sur ce projet global (que RFF apporte au débat public) aussi loin que possible, parce que ce projet global a une cohérence, notamment par la mutualisation d'un certain nombre d'éléments du système, qui se justifient si l'on considère le projet global et éventuellement se justifieraient moins si l'on n'en considérait qu'une partie.

François BRIERE, Conseiller Général, Saint-Lô : Bonsoir, que faut-il entendre par « hausse raisonnée des tarifs liés à cette nouvelle ligne » ?

Jean-Damien PONCET : Comme je l'ai dit, le système ferroviaire français aujourd'hui est majoritairement payé par le contribuable. Cela veut dire que l'Etat et les collectivités subventionnent ce système pour qu'il existe, car il a par ailleurs des vertus importantes, allant du droit au transport à la qualité de vie, et le Grenelle de l'Environnement a prévu la diffusion de la grande vitesse sur l'ensemble du territoire. Il y a donc vraiment un objectif politique à développer le ferroviaire.

Etant donné que par ailleurs le ferroviaire sert des projets de développement, il est légitime que les pouvoirs publics paient.

Il faut savoir qu'à l'exception de la ligne Paris – Lyon, l'utilisateur des transports, quel que soit le cas, ne paye pas la totalité de son infrastructure. Dans un certain nombre de cas, l'utilisateur ne paie pas seulement les coûts d'exploitation des trains qu'il utilise – les Régions qui s'occupent des Transports Express Régionaux savent ce qu'il en est.

Un arbitrage est donc d'ores et déjà fait aujourd'hui, sur les trains qui existent, et relativement en faveur de l'utilisateur.

Dans le système de demain, avec la LNPN, l'arbitrage sera fait par les mêmes autorités, et je ne peux pas préjuger quel sera cet arbitrage. Je peux simplement donner des illustrations.

Dans les cas de lignes à grande vitesse classiques (admettons que l'on s'assimile à cette situation), on admet que l'utilisateur paie un supplément de tarif qui reflète le fait qu'il gagne du temps. Moyennant ce supplément de tarif, l'utilisateur monte quand même dans le train, parce qu'il estime que le temps gagné vaut ce prix ; un équilibre est donc trouvé.

Si l'on peut citer un exemple, 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 ; beaucoup de gens bénéficient d'un abonnement, d'une Carte Jeune, d'une Carte Senior, etc., donc en deuxième classe le tarif moyen réellement payé par la moyenne des usagers est à peu près les deux tiers du plein tarif. Les 17 centimes dont je viens de parler se traduisent plutôt par 12 centimes.

Un calcul très approximatif a été fait, ce serait un peu plus fort sur Le Havre et un peu moins fort sur Caen, mais en gros cela ferait une augmentation de tarif de 20 % en deuxième classe.

Si l'on traitait la LNPN comme a été traité le cas de Caen, cela ferait une augmentation de 20 % en moyenne, pour l'ensemble des usagers. Mais, je ne donne cela qu'à titre d'illustration et je ne sais pas aujourd'hui quel arbitrage sera fait. Il est même possible que des trains correspondant à des régimes différents circulent.

La ligne nouvelle acceptera tous les trains que l'on voudra bien faire circuler dessus, dans la limite des conditions de capacité qui ont été étudiées. Mais, on peut imaginer que roulent sur cette ligne des trains qui soient dans le régime des TGV qui existent ailleurs en France, et que ceci donne lieu à des augmentations de tarif significatives, de l'ordre de ce que je viens de dire. On peut aussi imaginer que roulent sur cette LNPN des TER pour lesquels les Conseils Régionaux maintiendraient les prix antérieurs. Ces arbitrages restent à faire et sont d'ailleurs en relation aussi avec la question des financements de l'infrastructure elle-même.

Olivier GUÉRIN : Avec le problème du tarif, on parle souvent de la réservation obligatoire, particulièrement sensible ici ; pouvez-vous donner quelques indications à ce sujet ?

Jean-Damien PONCET : C'est du ressort des entreprises ferroviaires. La SNCF est présente et m'arrêtera si je dis des choses inexactes, mais il me semble qu'en France il y a le système TGV, opéré par SNCF Voyages, aux risques et périls, et en dehors du champ des conventions telles que celles pouvant être signées entre la SNCF et des autorités organisatrices de transports, comme les Régions.

SNCF Voyages, c'est aux risques et périls de la SNCF et cela se gère (l'offre et la demande) comme un service public, mais avec un équilibre trouvé. Dans ce dispositif-là, il y a aussi des réservations.

En France, de nombreux autres trains circulent, il y a les trains d'équilibre du territoire... En Normandie, notamment, les trains grandes lignes sont des trains d'équilibre du territoire. Dans ce cas, l'autorité organisatrice des transports qui est derrière cela est l'Etat, depuis deux ans, et dans ces trains, en Normandie en tout cas, il n'y a pas de réservation. Je ne sais pas s'il y a des cas en France avec des réservations sur des TET.

Les TER, enfin, sont sans réservation.

Sur la LNPN rouleront des trains pouvant relever de régimes différents, aujourd'hui on ne sait pas si certains de ces trains seront à réservation ou pas.

La réservation est aussi un moyen de mieux gérer les phénomènes de pointes, car en faisant des investissements dimensionnés à la pointe extrême, ou même à la pointe hebdomadaire, on risque d'être un peu à côté de l'optimum économique, et donc le système de réservation incite les voyageurs qui le peuvent à décaler un peu leur voyage, ce qui étale un peu dans le temps la période de pointe. Cela permet de transporter plus de gens sans avoir plus de trains. Il ne faut pas assimiler réservation avec hausse de prix, ce sont deux choses différentes.

Enfin, le système de réservation a l'avantage que l'on ne voyage pas debout. J'entre sur un terrain un peu délicat mais on pourrait nous demander pourquoi on paie le même prix quand on voyage debout. Le système de réservation a des vertus et ne doit pas être assimilé avec la question des tarifs.

Olivier GUÉRIN : Merci. J'ai oublié de préciser que la SNCF était représentée par M. NI, qui est directeur. Souhaitez-vous ajouter quelque chose sur cette question ?

Jincheng NI, Directeur aux Affaires Territoriales des Régions SNCF de Paris Saint-Lazare et Haute et Basse Normandie : La réservation obligatoire est abandonnée pour le service 2012, donc cette question n'est plus d'actualité.

M. Laurent BEAUVAIS est présent, c'est une décision des deux Conseils Régionaux, et de la SNCF.

Les réponses qui ont été données sont tout à fait compréhensibles. Et on peut toujours réserver les places.

Jean-Damien PONCET : Philippe me confirme que les trains Téoz qui doivent desservir Orléans... Il y a aujourd'hui des trains classiques, sur les lignes classiques, qui sont à réservation. Il ne faut pas assimiler réservation avec projet neuf, ni réservation avec tarification.

Jérôme VIRLOUVET, Conseiller Régional, Membre du Groupe Ecologie Les Verts : Vous nous avez présenté, sur une diapositive, la promesse d'un développement économique plus soutenu. J'aimerais savoir sur quelle expertise, sur quelle base, vous pouvez nous promettre un développement économique plus intéressant qu'aujourd'hui.

Une autre question : je crois savoir que RFF est endetté à hauteur de 30 milliards d'euros ; dans quelle mesure RFF peut-il s'engager sur un projet aussi coûteux ? Je crois savoir que ce n'est pas le seul projet en France.

Jean-Damien PONCET : Sur la question du développement économique, j'ai déjà apporté des éléments de réponses. Je suppose que vous aurez, si ce n'est déjà fait, des débats dans les assemblées dont vous faites partie.

On a parlé d'accessibilité. Il est difficilement contestable que le fait d'être plus proches, pour deux villes, permet plus d'échanges. Je prends des exemples terre à terre mais la vie est faite de cela : dans un couple chacun peut travailler dans une ville s'il y a moins d'une heure entre les deux, s'il y a deux heures cela ne se fera pas. Cela modifie les comportements, inévitablement. Pour les entreprises, ou dans le domaine universitaire, de la même façon, des partenariats peuvent exister seulement si des conditions d'accessibilité sont rassemblées.

Le projet crée un potentiel, en permettant de se déplacer plus facilement vers des destinations, et les projets de développement qui en résulteront seront le fait des responsables de l'Aménagement du Territoire et du Développement Economique, mais aussi de chaque individu qui, à un moment donné, fera un arbitrage en décidant de prendre le train, parce que cela devient possible.

RFF est endetté de 30 milliards d'euros, cela ne change pas grand-chose à la question que vous posez, d'abord parce qu'il faudrait reconstituer d'où vient cette dette pour bien savoir de quoi on parle.

C'est écrit dans le décret de création de RFF de 1997 : « vous avez une grosse dette ; il ne s'agit pas de l'augmenter, mais de la réduire », donc l'article 4 de ce décret dit que RFF n'investira dans des décrets de développement qu'à hauteur des perspectives de péages supplémentaires que cela lui procure.

Donc, un projet comme la LNPN et tous les projets de lignes nouvelles dont on parle aujourd'hui, sont par définition neutres sur la question de l'endettement de RFF et sur la capacité de RFF à maintenir son réseau (les projets ne se vampirisent pas les uns les autres), ou par exemple sur la capacité de RFF à faire des projets d'amélioration du réseau localement, éventuellement en partenariat avec des cofinanceurs locaux.

La dette est un vrai sujet pour RFF, mais c'est un sujet étanche par rapport à nos projets.

Olivier GUÉRIN : Sur les péages, pouvez-vous préciser, pour ce projet si vous avez les chiffres, ou pour d'autres projets en cours d'investissement, quelle est la part de RFF ?

Jean-Damien PONCET : Nous n'avons pas de chiffres aujourd'hui. Monsieur le Président, vous me donnez l'occasion d'expliquer qu'une mission de financement a été mise en place par le Gouvernement ; elle doit rendre ses conclusions ou propositions en février, bien sûr après avoir réfléchi et discuté avec un certain nombre de cofinanceurs possibles.

Nous avons tenté de mesurer quelle serait la capacité contributive de RFF sur ce projet particulier, pour pouvoir répondre aux questions de la commission de financement, mais cela ne peut se faire qu'à l'issue d'une étude approfondie, impliquant des optimisations qui ne sont pas du même niveau ou de la même nature que celles auxquelles nous avons procédé jusqu'à présent dans les études que nous avons faites.

En effet, les études que nous avons faites nous ont permis de vérifier que les trains qui sont souhaitables pouvaient circuler (les fréquences, les arrêts, etc.) et elles ont par ailleurs l'objectif de dégager l'évaluation socioéconomique du projet, qui n'a que des rapports très éloignés avec la question du financement.

Donc, dans cette affaire, on a pris les hypothèses de trafic et les hypothèses de tarification, qui étaient très « standard » et même un peu conservatrices.

Par rapport aux études dont nous disposons déjà, pour pouvoir répondre à cette question il faut approfondir et cela va prendre plusieurs mois. On a tenté de faire un dégrossissage, mais cela n'a pas fonctionné car les optimisations dont je viens de parler n'ont pas pu être faites dans des délais courts.

Philippe ADAM : Je voudrais juste ajouter que dans la plupart des projets cela se fait à des étapes bien ultérieures à celle où nous en sommes : c'est après la déclaration d'utilité publique ; nous sommes donc très en amont par rapport à ces questions, que l'on se pose beaucoup plus tard dans tous les projets.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous donner, pour les projets en cours dont nous parlons, la part de RFF ? Une indication sur Tours – Bordeaux, ou Le Mans – Rennes ?

Jean-Damien PONCET : Je risque de dire des bêtises, je n'ai pas les données.

Ce qui est très structurant dans cette affaire, c'est l'importance du temps de parcours. Cela rejoint à nouveau la question de la tarification ; quand vous êtes sur une destination à 500 kilomètres pour laquelle on met 4 heures, et le lendemain on met 2 heures, a fortiori si les flux sont très importants, vous augmentez les tarifs de façon significative, parce que les gens sont prêts à payer pour cela. Il y a beaucoup de monde, beaucoup d'argent qui se dégage pour l'exploitant ferroviaire, qui est ensuite en capacité de payer des péages élevés à RFF.

J'ai cité l'exception nationale : la ligne Paris – Lyon, qui s'est payée toute seule ; les voyageurs ont payé, la capacité contributive a donc été sur cette affaire de 100 %. Il y avait ce facteur distance, et également ce projet a été réalisé à une époque où les règles d'insertion environnementales n'étaient pas tout à fait celles d'aujourd'hui, les coûts de l'énergie et des matériaux n'étaient pas ceux d'aujourd'hui, et les coûts de revient kilométriques étaient très en-deçà de ceux que l'on constate sur des projets plus récents.

A part cette exception, on constate depuis une vingtaine d'années que projet après projet, la capacité contributive de RFF a tendance à décliner. Un représentant d'un projet est au fond de la salle, mais je ne pense pas qu'il soit venu pour s'exprimer... Sur les derniers projets on doit être à entre 15 et 30 %. Des projets sont d'ores et déjà à 15 %.

Olivier GUÉRIN : Merci. Nous prenons une question écrite.

Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la CPDP : Une question écrite de M. Gérard TETREL*, de Saint-Lô : « *Quand aura lieu la liaison Saint-Lô – Paris, ainsi que la liaison Saint-Lô – Roissy en direct ?* ».

C'est donc une question de date d'exécution.

Jean-Damien PONCET : Il y a plusieurs façons de comprendre la question, parce que j'ai entendu de la bouche de mon collègue que la liaison Saint-Lô – Paris avait existé et avait cessé d'exister. Elle pourrait à nouveau exister. Il y a là une équation économique de ce service-là, qui relève de l'entreprise ferroviaire ici présente. Indépendamment du projet LNPN, il n'est pas impossible que l'équilibre puisse être à nouveau envisagé, obtenu, voire même que cette liaison puisse être mise en place dans le cadre d'une convention, avec une autorité organisatrice de transports. Il n'y a pas de liens fixes entre le projet et l'existence de cette liaison.

Ensuite, une fois le projet LNPN réalisé, la question se pose de la même manière. Le projet LNPN est un projet d'infrastructure qui permet de faire un train de ce genre, encore faudra-t-il qu'une entreprise ferroviaire décide de le faire.

Je pense que le projet LNPN ayant comme finalité d'augmenter le niveau général d'utilisation du réseau ferroviaire, il y a lieu de penser que des services qui aujourd'hui ne sont pas tout à fait rentables puissent le devenir, parce que ce niveau général aura augmenté.

Donc, il y a plus probablement plus de chances que ce service existe avec la LNPN que sans la LNPN. Je ne peux pas être beaucoup plus précis.

Sur la liaison Saint-Lô – Roissy : c'est la question que se posent tous les Normands, puisque dans les premières discussions du Comité de pilotage le fait d'accéder directement à Roissy était apparu comme très important. Simplement, une fois que l'on a pénétré dans la région Ile-de-France, l'accès à Roissy nécessite des infrastructures très coûteuses. On est déjà, dans la variante la moins chère de LNPN, à 10,7 milliards, et il aurait fallu en rajouter 3 ou 4.

Le Comité de pilotage a donc admis que dans un premier temps, l'accès à Roissy se ferait via une correspondance à La Défense. Philippe en a parlé en évoquant les correspondances avec le métro automatique du Grand Paris. Je vais passer la parole à Philippe, pour donner des précisions là-dessus.

Concernant la question « quand la LNPN pourrait-elle être réalisée ? », même si tout cela n'est pas complètement lié d'une façon mécanique (mais vous m'avez amené sur ce terrain), deux grands paramètres interviennent.

Le premier paramètre est celui du financement, puisque pour la réaliser il faut que les financements soient réunis ; c'est une discussion qui reste à venir. En supposant (c'est mon hypothèse) que ce financement soit trouvé, grâce à un consensus qui serait maintenu sur le projet, et grâce à l'enthousiasme suscité par ce projet, en supposant que ce financement puisse être trouvé rapidement, ce qui devient le chemin critique, ce sont les études et les procédures.

Ensuite, jusqu'à présent, on n'a jamais fait de ligne à grande vitesse (au sens classique du terme, mais on peut considérer que notre projet est tout à fait assimilable en termes de procédures et d'études, à un projet de LGV classique) en moins de 10 ans, mais dans ce cas particulier la mission du Commissaire Général au Développement Economique de la Vallée de la Seine porte notamment sur les voies et les moyens pour accélérer la réalisation de ce projet, donc on aura aussi des discussions avec le Commissaire Général pour voir dans quelle mesure on peut imaginer des délais plus courts.

Si vous le permettez, Monsieur le Président, pour détailler l'accès à Roissy...

Philippe ADAM : M. TETREL* a posé une question précise portant sur des liaisons directes et je crois qu'il est important de comprendre ce que pourrait être la qualité d'une liaison directe par rapport à celle d'une liaison avec une correspondance.

Vous avez ici deux schémas : à gauche, un accès direct ; à droite, un accès par correspondance.

Lorsqu'on a un accès direct, cela ne fait que très peu de trains dans la journée et la chance que ces trains correspondent avec un avion est relativement mince. Des villes comme Nantes ou Rennes ont aujourd'hui quatre relations régulières par jour avec Roissy. Comme Jean-Damien l'a dit, il ne faut pas fermer la porte à la possibilité pour de telles liaisons d'exister dans le futur ; la solution avec une correspondance présente un intérêt certain, à notre sens, parce que si tous les trains s'arrêtent à La Défense, tous ces trains peuvent donner une correspondance avec le futur métro automatique, vers Roissy. C'est bien un système très fréquent, avec de grandes chances de trouver le transport qui convient, pour l'avion que l'on veut prendre à Roissy.

Gérard CADIN, de Paris et Saint-Lô : Vous avez presque anticipé une question que je me pose : le problème des interconnexions. Cela n'a pas été évoqué clairement, mais vous avez répondu en partie. On a l'impression que le projet est « centré ouest » : sur Saint-Lazare, La Défense et la Normandie, mais on ne voit pas les interconnexions avec le reste du réseau TGV, qui se développe et va encore s'accroître.

J'ai bien compris que les liaisons interrégionales avaient un intérêt « contradictoire » puisque vous avez dit qu'il y avait peu de potentiels de liaisons directes, par exemple Cherbourg – Lyon, ou Cherbourg – Strasbourg.

Olivier GUÉRIN : S'il vous plaît, posez votre question, Monsieur.

Gérard CADIN : Quelles sont les interconnexions physiques en région parisienne, les barreaux éventuels qui pourraient lier cette ligne nouvelle, dans les autres directions ?

Jean-Damien PONCET : Le système d'interconnexions répond au problème : les flux allant d'une région de province à une autre sont faibles. On peut dans certains cas imaginer des trains allant directement (sans changer de train) de l'une à l'autre, mais ce ne sera jamais fréquent, il n'y aura jamais beaucoup de trains. D'où l'intérêt de passer par Paris.

A Paris, tout converge, et il y a soit des correspondances assurées dans les gares intra-muros, soit le système d'interconnexion périphérique, qui a ses avantages, notamment celui de délester les gares intra-muros.

Mais finalement, sur ce système d'interconnexion périphérique, qui demande des investissements considérables, roulent des trains avec des fréquences relativement faibles, car pour des raisons de saturation, les trains que l'on peut insérer dans les grilles et qui feront ensuite de l'inter-secteur, sont toujours sur des fréquences faibles. Donc, ce sont de gros investissements pour des fréquences faibles.

Un jour peut-être, les conditions seront réunies pour qu'un barreau d'interconnexion (qui n'a donc pas été pris en compte immédiatement dans le projet LNPN) devienne réellement intéressant et envisageable. D'ailleurs, une étude à l'initiative des Conseils Régionaux est en cours sur cette question, nous verrons ce qu'il en sera.

Ne perdons pas de vue que les correspondances entre gares intra-muros, et surtout vu de la Gare Saint-Lazare, sont particulièrement performantes : la Gare Saint-Lazare est très bien

reliée à toutes les autres gares de Paris ; et qu'avec le projet LNPN, ce que l'on a dit pour Roissy s'applique aussi pour la gare d'interconnexion de Roissy. Pour n'importe quel train normand s'arrêtant à La Défense, dans les 2 minutes qui suivent un métro automatique du Grand Paris vous amène à la gare d'interconnexion de Roissy, où vous pouvez prendre des TGV vers différentes destinations. C'est donc un « avantage fréquence » que l'on n'aura jamais avec des trains directs d'une région à l'autre.

Bien sûr, il faut descendre d'un train pour monter dans un autre, mais grâce à la fréquence, en termes de temps de parcours, de temps d'attente et d'efficacité, cela tient largement la comparaison.

Olivier GUÉRIN : Merci. Nous passons à la deuxième phase de ce débat, avec des interventions qui peuvent être plus longues, de 3 minutes.

Vous pouvez présenter des observations, développer votre avis sur ce projet et je le répète, la Commission rendra compte de tous les avis qui s'expriment ce soir, comme ceux qui ont été précédemment exprimés dans les réunions ou sur le site Internet.

Qui souhaite intervenir ?

Antoine AUBRY, Communauté d'Agglomérations de Saint-Lô : Avec entre 10 et 14 milliards d'investissement, on est passé d'une ligne à grande vitesse à une ligne nouvelle, donc on a dû perdre un peu de vitesse par rapport à ce qui était prévu. La ligne actuelle suffirait peut-être à atteindre cette vitesse.

On a bien compris que le gros problème était plutôt Paris – Mantes, 4 milliards d'investissement. Si 4 milliards d'investissement suffisaient à améliorer le temps de parcours, pourquoi ne pas en rester là ? Pourquoi ne pas se poser la question : « que fait-on des 6 à 10 milliards qui restent, investit-on tout dans la ligne nouvelle ou améliore-t-on les dessertes locales ? ».

Olivier GUÉRIN : Villes nouvelles contre dessertes locales.

Philippe ADAM : Vous avez dit qu'entre LGV et ligne nouvelle on avait perdu de la vitesse, certes, mais le temps de parcours est le même et c'est ce qui compte pour le voyageur. On l'assure avec cette ligne nouvelle.

Vous avez dit « Paris – Mantes, 4 milliards d'euros », les 4 milliards d'euros de Paris – Mantes font gagner marginalement du temps de parcours, il s'agit de quelques minutes. L'intérêt de ce qui se passe entre Paris et Mantes-la-Jolie, c'est surtout le gain de capacité, pouvoir faire rouler plus de trains, à la fois des « trains normands » sur la ligne nouvelle, mais aussi des « trains franciliens » sur la ligne classique.

Il ne s'agit pas là de gagner du temps, ces 4 milliards sont bien pour des questions de capacité.

Pourrait-on gagner la même chose sur la ligne existante ? Nous pouvons revenir sur ce point. Une expertise est en cours, il en sera rendu compte en janvier. Nous pouvons présenter quelques éléments, sous réserve de ce que donnera l'étude en cours.

Il est important de comprendre quelles sont les limites de la vitesse sur une ligne ferroviaire.

- La première limite, sauf si l'on modifie la ligne, est la courbe : plus la courbe est serrée, moins le train peut rouler vite.
- Les tunnels sont aussi un facteur limitant dans certains cas.

- Les systèmes de sécurité, la signalisation : au-delà de 160 km/h il faut une signalisation particulière, qui n'est pas forcément très chère ; au-delà de 220 km/h il faut une signalisation encore plus particulière, les signaux ne sont plus sur le côté parce que le conducteur du train n'aurait pas le temps de les voir, donc tout est en cabine, c'est sensiblement plus complexe.
- La présence de passages à niveaux, puisqu'au-delà de 160 km/h il est interdit d'avoir des passages à niveaux sur les lignes.
- Enfin, le fait qu'il existe des trains lents et des trains rapides ; si l'on veut avoir des trains rapides sur une ligne, leur coexistence avec des trains plus lents sera beaucoup plus difficile, chacun aura moins de possibilités de trouver sa place.

Je vais passer sur Mantes – Le Havre et aller directement sur Mantes – Cherbourg. Voilà une carte avec l'ensemble des vitesses limites sur la ligne.

En vert, on est à 160 km/h, et les portions en vert sont celles où l'on a réussi à amener cette vitesse à 160 km/h. Entre Mantes et Bernay, vous voyez tout un ensemble de sections de lignes sur lesquelles on n'a pas réussi à amener la vitesse à 160 km/h, à cause des courbes, donc la vitesse est de 130, 140, 150 km/h, selon les cas.

Sur certaines sections, à la fin des années 90 – grâce aux investissements qui ont été faits à l'époque, portés en partie par les régions – la vitesse a été portée à 200 km/h, la configuration de la ligne le permettant.

Au-delà de Caen, c'est la même chose, des zones à 160 km/h et une zone à 200 km/h entre Carentan et Valognes ; là, on plafonne à 160/150 km/h.

Nous considérons aujourd'hui que la vitesse a déjà été amenée à son potentiel sur la ligne existante, lors de l'électrification en 1996.

Olivier GUÉRIN : Un nouveau matériel permettrait-il d'aller plus vite ?

Philippe ADAM : Un nouveau matériel pourrait avoir des capacités d'accélération et de freinage plus performantes que celles des matériels d'aujourd'hui, donc il y a certainement quelques minutes à gagner, mais les objectifs qui sont là doivent permettre de franchir des seuils, ce qui suppose de faire 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 ne permet pas de franchir ces seuils. Il faut bien avoir cela en tête. On sait sans doute faire de petites choses qui permettent d'accélérer, mais on ne saurait pas franchir un pas important, celui qu'il est proposé d'apporter au travers de la LNPN.

Ce pas, Jean-Damien l'a abordé, ce sont des seuils de temps de parcours qui permettent d'envisager des déplacements qui aujourd'hui ne sont pas envisageables. Si quelqu'un habite à Caen et trouve un travail à Rouen, faire le trajet chaque jour n'est pas possible. Les temps de parcours visés par la LNPN permettent bien de passer en-dessous de seuils et d'envisager des déplacements qui ne sont pas envisageables aujourd'hui.

Par ailleurs, les vitesses et les temps de parcours sont aujourd'hui trop peu différents de ceux de la voiture pour que l'on envisage un report modal de la voiture vers le train. L'idée est là aussi 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 : Je voudrais faire connaître ici brièvement, en trois points, la position du Havre sur ce dossier.

Sur le tracé, Le Havre ne prend pas position, dans la mesure où les trois tracés répondent à l'objectif de 1 h 15, ce qui nous satisfait pleinement. Je n'insisterai pas là-dessus, beaucoup de choses ont été dites, c'est une grosse amélioration par rapport aux 2 h 10 d'aujourd'hui.

En dehors de celui-ci, il y a un enjeu très important pour Le Havre : le fret ferroviaire. J'ai été frappé par quatre chiffres dans le dossier que j'ai pris à l'entrée. Le nombre de trains de fret ferroviaire au départ des quatre grands ports : 42 au départ du Havre, 137 au départ d'Anvers, 261 au départ de Rotterdam et 750 au départ d'Hambourg.

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 il est hors de question que ce doublement s'accompagne d'un doublement du transfert de ces conteneurs par la route.

D'ailleurs, aujourd'hui, les trois principaux accès du Havre (je devrais dire « les trois octrois du Havre ») sont l'A29, le Pont de Tancarville et le Pont de Normandie. Le plus ancien, le Pont de Tancarville, est complètement saturé. Il suffit de sortir du Havre à 17 heures par là, pour constater une queue de deux kilomètres, essentiellement de poids lourds.

Donc, l'enjeu pour nous est de libérer les sillons ferroviaires de la ligne actuelle pour permettre d'y faire circuler très majoritairement des trains de fret ; c'est pourquoi il est indispensable d'avoir une ligne nouvelle.

C'est un enjeu non seulement pour Le Havre, mais pour tout l'Axe Seine, pour toute la Normandie, pour la France. Le Havre est le premier port français pour le trafic des conteneurs, très loin aujourd'hui derrière nos concurrents, or qui dit « containers débarqués » dit « emplois créés ».

Le troisième point sur lequel je voudrais insister est : on a parfois parlé de phasage, c'est vraiment ce dont nous ne voulons pas entendre parler. Le schéma consisterait à commencer par le Mantois, puisque c'est là où le bât blesse le plus, puis on ferait ensuite sûrement la Gare de Rouen, et s'il reste de l'argent, peut-être un jour, on ferait Rouen – Le Havre. C'est impensable pour nous.

Quand on fait un réseau de tramway, comme c'est notre cas en ce moment au Havre, il y a sept chantiers différents sur la totalité du trajet. Nous souhaitons que cette ligne nouvelle soit réalisée de la même façon, en attaquant simultanément sur tous les points.

Voilà les quelques points que je voulais souligner, Monsieur le Président. Merci de votre attention.

Olivier GUÉRIN : Merci. Donc, pouvez-vous donner des indications sur le fret, en précisant les points de blocage actuels ? Est-ce à cause de l'insuffisance des sillons qu'il n'y a pas assez de trains de fret ?

Jean-Damien PONCET : Aujourd'hui, les trains de fret qui souhaitent passer y arrivent (pas toujours dans les conditions optimales, mais ils y arrivent). La question qui est devant nous est le développement de ces trains de fret, qui devrait être plus que proportionnel au développement des conteneurs.

Si l'on admet, ce qui est cohérent, qu'avec les investissements faits sur le Port du Havre, le trafic du Port du Havre est multiplié par trois (c'est compliqué car il y a le trafic de transbordement et le trafic destiné à l'approvisionnement de l'arrière-pays), si l'on veut que le fret ferroviaire soit dans une proportion plus importante, il faudrait transporter entre 5 et 10 fois plus de conteneurs par le rail.

Fort heureusement, il y a des dispositions pour que cela ne génère pas entre 5 et 10 fois plus de trains, parce qu'on peut envisager des trains plus longs et des trains mieux remplis. C'est en train de se mettre en place.

Néanmoins, entre le nombre de trains qui sortent et qui rentrent sur le Port du Havre et ceux qui sont attendus demain, l'augmentation est significative, puisque les prévisions du Port du Havre, à horizon un peu prédictible, sont de 45 trains, deux sens, par jour, alors qu'aujourd'hui ils sont 30 trains.

Vous me direz que l'augmentation n'est pas si considérable que cela, mais c'est parce que dans les 30 il y a une base de trains industriels qui, elle, n'évolue pas. Aujourd'hui, ce sont 20 trains industriels et 10 trains de conteneurs ; demain ce seront 20 trains industriels, 25 trains de conteneurs. Ces trains de conteneurs seront plus longs et mieux remplis.

En accord avec les ports (nous avons fait le même exercice pour Rouen et par ailleurs, nous n'avons pas négligé les autres sources de fret), cela nous donne un ordre de grandeur du nombre de trains qu'il faudrait faire passer sur le réseau ferroviaire en 2030 et au-delà.

Cet ordre de grandeur étant 45 trains pour Le Havre et 30 trains pour Rouen, on entre dans le problème de la circulation des trains de fret aux heures de pointe.

Quand un train de fret doit passer, par jour, il n'y a pas de problème, on le fait passer lorsqu'il n'y a pas de trains de voyageurs. Cela devient un problème quand le nombre de trains quotidiens est tel que l'on ne peut plus dire qu'aucun ne passera aux heures de pointe.

Philippe en a un peu parlé, à l'occasion du projet LNPN, nous avons d'abord vérifié que nous avions, aux horizons éloignés, la capacité de faire passer chaque jour le nombre de trains nécessaires.

Une deuxième amélioration est apportée par le projet LNPN : parmi ces trains, un certain nombre pourront passer en des endroits qui sont aujourd'hui saturés aux heures de pointe, c'est notamment le cas à Rouen et à Mantes.

Le projet LNPN, parce qu'il réorganise ces nœuds de circulation ferroviaire, permet le passage de trains de fret aux heures de pointe ; donc le projet LNPN a fait le travail que l'on attendait de lui en ce qui concerne le fret.

Beaucoup de trains souhaitent converger vers la région parisienne, soit parce que c'est leur destination, soit parce que c'est là où se trouvent des installations de tri ou les bases des entreprises ferroviaires qui s'en occupent, ou l'accès à d'autres lignes pour aller plus loin, donc il en reste dans la région parisienne pour l'accès à la grande ceinture qui est spécialisée dans le ferroviaire. Quelques difficultés seront à résoudre, auxquelles le projet LNPN ne peut rien, puisque cela ne se situe pas sur notre périmètre d'étude. Ces problèmes ne sont pas pour autant en jachère, puisqu'ils sont en cours d'examen. On parle notamment de l'augmentation de capacité entre Conflans et Argenteuil, puisque Conflans – Argenteuil est le tronçon sur lequel débouche l'opération Serqueux – Gisors, qui est déjà en cours de programmation financière...

Olivier GUÉRIN : Nous passons au phasage...

Jean-Damien PONCET : Le fret est un sujet qui me passionne, sur lequel je suis intarissable.

Sur le phasage, RFF se fera une joie de réaliser ce projet globalement, mais une fois je renvoie la question au sujet du financement. Si vous le permettez, Monsieur le Président, je vais me livrer un peu ; j'ai pris ce poste avec l'intention de faire ce projet, et le plus gros possible.

Olivier GUÉRIN : J'ai cru comprendre que ce n'était pas vous qui le financiez.

Jean-Damien PONCET : Non, donc j'attends avec impatience que l'on me donne les moyens de faire toutes les études, et ensuite les moyens de tout réaliser.

Olivier GUÉRIN : Merci. Il y avait dans l'intervention précédente une question sur les transports régionaux. La LNPN n'est-elle pas au détriment des investissements qui pourraient être réalisés ou des améliorations qui pourraient être faites sur ces transports régionaux ?

Jean-Damien PONCET : J'ai dit tout à l'heure que les projets d'investissements, vus de RFF, sont étanches. Pour être intellectuellement tout à fait honnête, vu des autres cofinanceurs ils ne sont pas forcément étanches. Concernant RFF, c'est étanche, parce que dans les décrets de création de RFF, on met un euro si l'on a un retour en péage. Par contre, il appartient aux autres cofinanceurs qui décideront d'accompagner RFF pour payer la LNPN, de dire s'il leur restera de l'argent pour faire autre chose. Je pense qu'il leur en restera, parce que si l'on prend le cas des régions, dans leurs compétences il n'y a pas que le transport, il y a aussi l'enseignement supérieur, le développement de l'emploi, et bien d'autres choses. C'est à eux de faire les arbitrages et je ne peux pas répondre à leur place.

Je peux dire que l'on ne fait pas des projets d'infrastructures ferroviaires, quelle que soit leur dimension, sans avoir de bonnes raisons de les faire.

Donc, si aujourd'hui on constate qu'à tel endroit il y a tel problème sur le réseau et que l'on tarde à y remédier, c'est probablement que la solution à apporter à ce problème est un peu chère par rapport au problème en question, par rapport par exemple à la fréquentation de la ligne. Ce n'est pas insultant pour les usagers d'une ligne de constater qu'ils sont peu nombreux et que les investissements sur cette ligne doivent être proportionnés.

Avec la LNPN, vous dopez tout le réseau, vous dopez le trafic ferroviaire partout et des opérations qui ne sont pas envisageables aujourd'hui peuvent le devenir demain.

Philippe ADAM : Je voudrais compléter et dire que le projet tel que nous l'avons conçu apporte en lui-même un certain nombre de réponses régionales également. On a parlé de la création de liaisons performantes entre Rouen et Caen (45 minutes pour le scénario le plus ambitieux), c'est une relation aujourd'hui régionale, qui trouve au travers du projet LNPN une forte amélioration.

Il y a également, en Haute-Normandie, la création d'une liaison entre Rouen et Evreux, qui aujourd'hui n'existe pas en termes ferroviaires et qui serait possible si l'on réalisait la ligne telle qu'on l'a prévue.

Egalement, au travers de la réalisation de la LNPN, des dégagements de capacité sur les lignes actuelles permettent d'envisager des développements du TER. C'est particulièrement vrai autour de Rouen qui est un nœud fortement saturé, sur lequel il n'est presque plus possible de faire rouler des trains supplémentaires, en tout cas en nombre important, mais cela peut être vrai aussi vers la Basse-Normandie. Ce sont des choses plus complexes, par le fait que la réorganisation des trafics telle qu'on l'a imaginée permet d'organiser les trains les uns par rapport aux autres, et donc de mieux organiser les trafics TER par rapport aux trafics grandes lignes.

J'ai montré tout à l'heure, dans la présentation initiale, l'organisation du nœud de correspondance de Caen tel que nous l'avons imaginé, cela va bien dans le sens de l'amélioration des trafics régionaux.

Tout cela, ce sont des effets directs du projet LNPN.

Anne HEBERT, Présidente de la Communauté de Communes de Périers : Je préside la Communauté de Communes de Périers, donc un territoire rural, centre du département de la Manche.

Je voulais témoigner en tant que territoire rural, puisqu'il n'y a pas de gare à Périers (il y en a eu une il y a longtemps), mais le souci n'est pas là. Cette nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie est pour nous, les territoires ruraux, un enjeu très important de développement. Je pense que nous ne devons pas hésiter à soutenir ce projet.

Pour nous, c'est un véritable outil d'aménagement. Nous pourrions accueillir mieux nos habitants. Aujourd'hui, à Périers, nous sommes à un quart d'heure de la gare de Carentan, nous sommes aussi bien servis qu'à Saint-Lô, et nous arrivons à accueillir des habitants puisque justement nous ne sommes pas très loin d'une desserte ferroviaire efficace ; mais cette nouvelle ligne sera encore plus efficace.

Donc, si demain nous voulons continuer à accueillir des gens dans nos territoires, si nous voulons encore accueillir des jeunes, leur offrir de la mobilité, pour moi c'est un projet indispensable à mettre en œuvre.

Aujourd'hui, ce n'est pas une question de kilomètres, mais de temps de déplacement. A nous ensuite, les Communauté de Communes rurales, de faire ce qu'il faut, en partenariat avec le Conseil Général, pour relier les gares à nos villes.

Je le vis quotidiennement, Périers est à la limite est du Pays de Coutances ; je peux vous dire que Coutances nous envie nos capacités d'accessibilité. Si cette ligne nouvelle peut apporter et améliorer cette accessibilité, il y a en effet un coût, mais ce coût va générer de l'économie et l'arrivée d'habitants.

En matière touristique, nous sommes regardés de près par Paris, qui commence à saturer au niveau de la Bretagne ; il y a des enjeux économiques aussi à développer.

Donc, c'est plus un témoignage qu'une question.

Olivier GUÉRIN : Merci pour votre témoignage.

Un intervenant : Je ne suis pas tout à fait comme Madame, je ne suis ni Parisien, ni Normand...

Olivier GUÉRIN : Votre nom, s'il vous plaît ?

Un intervenant : Vous ne connaissez pas mon nom, mais il figure sur ma Carte Senior d'abonnement, avec ma photo. Je le donnerai volontiers à tous ceux qui me le demanderont.

Olivier GUÉRIN : Je vous demande de le dire pour le compte rendu.

Jean-Louis ATTARD : ATTARD, c'est marqué là-dessus, avec ma date de naissance.

Je suis un usager. Je voulais arriver à Bayeux, dans ma famille, vendredi dernier. Je venais de Mont-de-Marsan, qui est quand même un chef-lieu d'Aquitaine. J'ai mis 9 heures, c'est beaucoup, pourtant je trouve cela bien et je ne viens pas pour militer pour faire le trajet en 8 heures et demie ou en 7 heures trois quarts.

En revanche, pour faire Mont-de-Marsan – Bayeux, le site Internet « voyages-sncf.com » m'a fait passer par Paris. Je suis content de savoir qu'un représentant de la SNCF est dans cette salle, parce que je n'aime pas accuser les gens sans qu'ils puissent se défendre. C'est donc le site de la SNCF qui m'a obligé à passer par Paris, tout simplement parce que de Mont-de-

Marsan à Bayeux, il y a trop de changements pour que depuis mon ordinateur, chez moi, je puisse commander mon billet SNCF.

Pourtant, l'alternative existe, il suffisait que je descende du TGV à Saint-Pierre-des-Corps et que je me raccorde ensuite à la voie Tours – Caen, et j'arrivais à la même heure ici.

Donc, j'ai saturé des gares parisiennes, pour rien, tout cela parce que le site de la SNCF est mal fichu.

Autre chose : cette possibilité de faire Bordeaux – Saint-Pierre-des-Corps – Caen, n'existe qu'une fois par jour. Il ne faut pas la rater !

Après tout, il faut être égoïste, je parle pour moi : je souhaiterais qu'au lieu d'un train par jour pour quitter le TGV et arriver à Caen, sans passer par Paris, il y ait au moins deux trains. Donc, je demande une intensification et que l'argent, au lieu de servir aux lignes nouvelles, serve à une augmentation des trafics inter-régions, liaisons de Tours.

C'était vendredi dernier. Lundi prochain, toujours avec ma Carte Senior, j'irai à Paris, pour aller voir à Bruxelles une autre partie de ma famille. Quand on va arriver aux premières maisons de Paris, le train va ralentir et s'arrêter. Dans le haut-parleur, j'entendrai une voix disant « Mesdames, Messieurs, le train est arrêté en pleine voie, vous êtes priés de rester à votre place ». Cela se passe régulièrement ainsi. Là, mon cœur va battre la chamade, parce que j'ai une correspondance, il faut que j'aille à la Gare de Paris-Nord, et si je rate la correspondance mon voyage est fichu, ma journée est fichue.

Donc, parmi tout ce que j'ai entendu ce soir, une chose me paraît importante : l'amélioration de l'entrée sur Paris.

Je termine simplement en disant que tout à l'heure...

Olivier GUÉRIN : Vous avez dépassé votre temps, Monsieur. Rapidement.

Jean-Louis ATTARD : Vous avez appelé une formation politique, qui avait demandé à ce qu'au lieu de parler de A, B, C, on pose d'abord la question : a-t-on besoin d'une ligne nouvelle ? J'ai trouvé que c'était une bonne chose. Je ne connais pas ce parti politique, je ne connais pas tous les sigles...

Olivier GUÉRIN : Terminez rapidement.

Jean-Louis ATTARD : C'était bien présenté. Je crois qu'en effet, avant de voter pour A, B ou C, il faut se poser la question : a-t-on 15 milliards aujourd'hui à dépenser alors que pour ma part, je veux simplement aller de Mont-de-Marsan à Bayeux ?

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN : Merci. Je ne sais pas si dans cette salle il y a beaucoup de personnes qui souhaitent aussi aller de Mont-de-Marsan à Bayeux. Monsieur LI, pouvez-vous nous donner des indications sur le fonctionnement du site « voyages-sncf.com » qui oblige à passer par Paris ?

Jincheng NI : Je pense que c'est là un cas très particulier. En effet, le train entre Tours et Caen : il y a une fréquence, donc pour aller à Roissy, comme on l'a dit tout à l'heure, c'est peut-être mieux de s'arrêter à la Défense pour prendre le futur train automatique.

Donc, là, le système de réservation vous a donné la meilleure possibilité, mais si vous connaissez votre propre itinéraire vous pouvez le choisir aussi. Il n'y a pas d'obligation de prendre la solution proposée.

En revanche, la solution proposée correspond peut-être mieux à votre horaire, parce qu'il y a plus de correspondances.

Olivier GUÉRIN : Mais vous confirmez que le site Internet de la SNCF oblige à passer par Paris alors qu'il y a des alternatives ?

Jincheng NI : Il n'oblige pas à passer par Paris.

Olivier GUÉRIN : Il ne propose pas d'alternatives.

Jincheng NI : Il propose d'abord l'option où il y a le plus de correspondances.

Jean-Louis ATTARD : J'ai utilisé mon temps de parole, mais je pourrais répondre quand même...

Olivier GUÉRIN : Merci. Nous prenons une autre question.

Erick BEAUFILS, Vice-président du Conseil Général, Chargé des Transports et de l'Aménagement du Territoire : C'est bien que des personnes aient un peu de temps, les seniors entre autres, qui peuvent avoir un avis sur la construction des lignes. Toutefois, nous sommes dans un système économique où les gens sont particulièrement pressés. J'entendais tout à l'heure le représentant du Havre, qui disait : « si l'on fait cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie, il faut qu'elle se fasse tout entière ». Je militerai dans le même sens que le représentant du Havre.

C'est la ligne Paris-Normandie, alors j'espère qu'elle se fera vers Le Havre, bien entendu, mais si Le Havre avait été pris un peu comme tête de ligne au départ, je pense que Caen doit avoir le même traitement, à la même vitesse, et surtout dans le même cadencement, car la Normandie doit se développer ensemble, à la même vitesse. Je crois que sans ligne nouvelle, nous aurons du mal à faire venir des entreprises dans notre région bas-normande.

La réponse a déjà été à moitié donnée, mais il serait bien qu'elle soit plus affirmative, car il y aura peut-être des financements, peut-être pas, mais s'il n'y a pas de financements il n'y en aura pour personne, et s'il y a des financements il serait bon qu'ils soient pour la Normandie en général.

Olivier GUÉRIN : Merci, c'est un témoignage.

Arnaud DAVY, habitant de Saint-Lô : Bonsoir, je voudrais faire quelques brèves observations.

D'abord, il faut réaliser ce que représente la forte somme de 200 millions d'euros par minute gagnée.

Ensuite, il est illusoire de croire que la LGV amènera la prospérité en Normandie ; en somme, que La Défense va se déplacer, car si Rennes va avoir le TGV c'est que sa prospérité, construite avant, l'impose.

Enfin, il faut songer à la blessure que représente dans un paysage et une nature précieuse la construction d'une ligne à grande vitesse, avec le bouleversement des équilibres naturels que cela amène ; la menace que cela constitue sur de très intéressants vestiges archéologiques, nombreux dans le département de l'Eure, ne pouvant être également ignorée. Merci.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous préciser les dispositifs sur l'environnement ?

Philippe ADAM : Sur l'environnement, une ligne nouvelle est un objet nouveau qui vient bien sûr dans le paysage et dans un environnement, aujourd'hui agricole ou naturel.

Tout ce débat est : cette atteinte au territoire est-elle en relation avec les apports pour le territoire ? C'est à vous d'en débattre. Nous essayons au maximum de minimiser cette atteinte au territoire.

J'en ai parlé rapidement, la première chose que nous avons faite, déjà au stade de l'étude, a été de recenser les territoires où les enjeux environnementaux étaient les plus forts. Les scénarios que nous vous avons présentés aujourd'hui tiennent compte de ces enjeux environnementaux les plus forts.

La ligne nouvelle doit passer quelque part, elle ne passe pas où les enjeux sont forts, mais dans d'autres endroits. Ensuite, nous essayons (c'est plutôt pour les phases d'étude ultérieures) de minimiser l'impact là où la ligne doit passer, et il restera sans doute des endroits où l'on doit traverser une vallée Natura 2000. Dans ce cas, des processus de compensation sont mis en œuvre et contrebalancent les effets de cette ligne sur le territoire.

Je pense que les archéologues seraient plutôt satisfaits que la ligne se fasse, parce que quand ces grandes infrastructures se font cela permet aux archéologues de travailler et de découvrir les vestiges qui, sinon, resteraient enterrés. Je pense qu'ils seraient plutôt de notre côté ce soir, s'il y en avait dans la salle.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous préciser un peu plus les mesures de concertation prises par RFF pour la réalisation des lignes ?

Philippe ADAM : On sera dans un processus de concertation permanent, cela commence maintenant. Cela me donne l'occasion de rentrer dans les différentes phases du projet.

Nous vous avons montré aujourd'hui ce que nous appelons dans notre jargon des « options de passages », c'est-à-dire que l'on ne connaît pas les tracés, nous sommes sur des bandes qui vont, en fonction des contraintes, de quelques kilomètres à une dizaine de kilomètres. Le futur tracé, si l'opportunité du projet est déclarée au terme de ce débat, se situerait dans cette bande.

La phase suivante est de rechercher plusieurs tracés possibles au sein de cette bande, de les expliciter, de les chiffrer, de vérifier quels tracés ont plus ou moins d'impacts sur l'environnement, sur l'agriculture, par rapport à tous les éléments d'environnement qui peuvent être jugés importants. Egalement, de débattre de tous ces sujets, du tracé, très localement cette fois, avec l'ensemble des populations, et donc de poursuivre cette concertation jusqu'aux travaux.

Olivier GUÉRIN : Je précise aussi que si la position de RFF est positive actuellement, il n'y a pas de décision prise, elle le sera à l'issue du débat public : réaliser ou non la ligne.

Souhaitez-vous compléter ?

Jean-Damien PONCET : Oui, sur la question précédente : vous avez parlé de prospérité en utilisant le terme « illusoire », et vous avez cité le cas de Rennes.

On a entendu l'expression pour le projet LNPN consistant à dire « Normands, faisons comme les Bretons ! », vous dites que Rennes était déjà prospère, la question est : pourquoi Rennes était-elle prospère ? Il y a sans doute des questions d'accessibilité aussi là-dedans, car Rennes était peut-être suffisamment loin de Paris pour drainer autour d'elle (à l'époque c'était peut-

être la formule qui marchait). Je constate que les Bretons ont obtenu un réseau très dense d'autoroutes gratuites, ce qui à mon avis entre en ligne de compte dans leur prospérité, et qu'aujourd'hui les Bretons demandent une ligne à grande vitesse : Bretagne – Pays-de-Loire.

Si Rennes est prospère parce qu'elle a su trouver les ressorts de sa prospérité, on peut aussi s'inspirer des Bretons et faire comme eux. Il ne faudrait pas que l'on se dise encore dans 20 ans « ils étaient prospères avant, ce n'est pas dû aux infrastructures ». Je serai plus circonspect sur ce genre d'articulation.

Je voudrais rebondir aussi sur le propos de Madame, tout à l'heure. Le problème dans cette matière, c'est que l'on n'aura jamais la comparaison entre ce qui se serait passé sans le projet et ce qui s'est passé avec le projet, donc quand on voit des théories et des études à n'en plus finir pour expliquer les effets des lignes nouvelles, on ne sait pas comparer avec ce qui se serait passé sans la ligne.

Il y a des effets qui peuvent être microscopiques, mais qui sont majeurs. Dans une commune, soit vous perdez des habitants et des maisons se vident – il suffit d'un demi-pourcent par an – les écoles se vident, les artisans et les commerces disparaissent ; soit vous êtes à plus un demi-pourcent et des maisons se construisent, des artisans restent, des écoles également, et c'est ce que l'on appelle « la prospérité ». Cela se joue donc sur des petits phénomènes, je pense qu'il ne faut pas trop rapidement juger la manière dont le projet pourrait incliner dans un sens ou dans l'autre les phénomènes en question.

Remettons-nous en aux actions des élus. Je suis pour cette approche.

Olivier GUÉRIN : Donc, la prospérité, pour 10 à 15 milliards.

Jean-Damien PONCET : Ah non, Monsieur le Président, parce qu'il y avait aussi le slogan des 200 millions par minute gagnée. C'est un slogan, parce que 200 millions par minute gagnée, si c'est une minute pour une personne, ce n'est pas la même chose qu'une minute pour un million, et si c'est sur une année ou sur 150 ans, c'est encore différent.

Les voies ferroviaires sont construites sur de très longues périodes et sont utilisées par beaucoup de monde, donc on ne peut pas dire « 200 millions par minute gagnée », cela ne veut rien dire.

Jean-Karl DESCHAMPS, Vice-président du Conseil Régional, Elu saint-lois : Je voudrais intervenir au titre de ma citoyenneté manchoise. Je suis un partisan de l'aménagement de cette ligne, pour de nombreuses raisons. Je ne vais pas rentrer à nouveau dans les détails qui ont été exposés ; le débat montre un certain nombre de ces éléments.

Je voudrais pointer une chose et en même temps interpeller à mon tour la SNCF.

Tout à l'heure, Monsieur le Maire Adjoint du Havre regrettait, à propos du fret ferroviaire, le peu de fréquence dans la liaison du Port du Havre par rapport à d'autres ports. Il a certainement raison pour Le Havre, mais nous Bas-Normands, si nous regardons par rapport au Port de Cherbourg, les choses sont encore plus rapides puisqu'à Cherbourg aujourd'hui il y a zéro train de fret. L'enjeu est aussi ici.

Nous avons sur le Port de Cherbourg un certain nombre d'enjeux économiques extrêmement lourds, portés communément par le Conseil Général, les collectivités locales, et même de manière transversale sur le plan politique – je pense à tout ce qui touche aux énergies renouvelables, par exemple. Cette nécessité-là nous imposera soit d'investir sur la possibilité de transporter par le fret, soit d'accepter que ce soit par la route.

L'enjeu, pour moi, est de trancher. Je souhaite un développement par le fret. Cette nouvelle ligne, parce qu'elle libèrera des sillons, nous permettra peut-être – ce n'est pas gagné – d'espérer pouvoir utiliser du fret ferroviaire revenu en Basse-Normandie.

Monsieur PONCET, je suis très heureux d'apprendre à travers votre présence qu'il y a encore des défenseurs du fret ferroviaire dans les services de la SNCF.

Olivier GUÉRIN : M. PONCET n'est pas à la SNCF, mais à RFF.

Jean-Karl DESCHAMPS : RFF, c'est vrai.

En ce qui concerne mon deuxième point, je me tourne vers la SNCF, mais aussi vers RFF.

Nous avons beaucoup parlé du coût de cet investissement. Je ne veux pas rentrer dans les échanges que vous avez eus, nous savons tous que ce coût est monumental, c'est une réalité. La question ne se pose pas comme cela, elle se pose sur la durée, elle se pose à travers un certain nombre d'éléments, objectifs, mais il n'empêche qu'à la fin on parle de milliards d'euros et que ni pour vous, ni pour moi, cela ne se représente facilement.

Néanmoins, vous avez à plusieurs reprises interpellé les collectivités, en renvoyant vers les collectivités la nécessité d'investir. Je voudrais simplement rappeler qu'il y a peut-être ce soir un absent, de taille, qui doit être le premier investisseur : l'Etat.

Lorsqu'une région a été considérée par la SNCF et par RFF comme le triangle de l'oubli ferroviaire, pendant des années...

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Jean-Karl DESCHAMPS : C'est peut-être un juste retour que l'investissement soit aussi lourd de la part de l'Etat.

Enfin, il me semble que cela nécessitera de la clarté dans nos échanges, de la transparence, Monsieur le Directeur.

J'attends de la SNCF des réponses plus claires et plus franches aux usagers, et j'attends aussi de sa part une intervention financière clarifiée, sur des coûts qu'un élu comme moi, de base, peut comprendre, ce qui n'est pas toujours le cas.

Olivier GUÉRIN : Merci. Je rappelle que sur les problèmes de financement, une réunion se tiendra au mois de janvier. Cette réunion permettra d'approfondir le sujet, sachant que la mission qui travaille sur ces problèmes de financement devrait exposer l'état de ses réflexions ; elle n'aura pas encore conclu. Nous pouvons espérer que l'Etat soit représenté. J'absous par avance la SNCF qui est l'exploitant, mais qui n'est pas le financeur de la ligne.

Autre débat : l'ouverture à la concurrence de cette ligne pourrait être envisagée.

Marine LEMASSON, Conseillère Régionale et Vice-présidente du Groupe Europe Ecologie Les Verts : Bonsoir, je suis également habitante de Cametours, non loin de la gare de Carantilly, sur la ligne Coutances – Saint-Lô.

Le projet est en effet séduisant. Si seulement on pouvait tout financer... Ce n'est actuellement pas le cas, dans un monde où le modèle économique est en crise.

Comment financer dans ce cas plusieurs projets ? On peut prendre l'exemple donné tout à l'heure, pour le valider, du développement économique du territoire. On sait que Caen (pour prendre comme exemple notre capitale régionale) est la 35^{ème} ville en termes de population

en France, alors qu'elle est la 10^{ème} ville la plus éloignée de Paris. En ce sens, il est difficile de prendre le critère de l'enclavement comme celui d'un facilitateur ou d'un limitateur du développement économique.

Je reviens également sur la question de mon collègue : « que sait-on du fait que cela puisse faciliter ou pas le développement économique ? ». Je connais personnellement une étude à ce sujet, je ne dis pas que c'est la seule et que toutes vont dans ce sens, mais Marie DELAPLACE, de l'Institut Français d'Urbanisme, a montré que l'on allait plutôt vers une délocalisation des entreprises au sein du territoire, et non pas venant d'un territoire autre : venant par exemple de petites zones urbaines, suburbaines, pour aller vers des villes dont l'attractivité est plus grande.

Donc, on va plutôt vers une concentration économique dans quelques grands pôles, au sein de ce territoire-là. Est-ce vraiment ce que l'on souhaite ? Est-ce ce que l'on souhaite ici, si l'on veut un développement égal du territoire ?

Ensuite, je pense qu'il faut répondre aux besoins du quotidien, et encore plus aux besoins de demain.

Nous savons que 80 % des déplacements sont des trajets domicile-travail. Le deuxième poste de dépense des ménages est le transport. Actuellement, le litre de gas-oil est à 1,35 euro ; qu'en sera-t-il demain, alors que son prix ne cesse d'augmenter ? C'est encore plus vrai sur un territoire comme la Manche, qui est moins bien desservi au niveau ferroviaire que d'autres territoires, parce que ce n'est pas forcément évident et ce n'est pas forcément la solution.

Il a été dit tout à l'heure que les gens étaient prêts à payer plus cher pour gagner du temps ; jusqu'à quel point ?

Je voudrais donner un autre exemple. Paris – Lille, qui en termes de distance est la même chose que Paris – Caen, mais forcément beaucoup plus rapide puisqu'il y a une ligne à grande vitesse ; le prix du billet avec réservation est : entre 45 et 50 euros, quand entre Paris et Caen on est à 32 euros. S'adressera-t-on à l'ensemble de la population de manière égalitaire ?

Je reprends aussi la phrase : « Je suis prêt à faire le plus gros projet ». Je me demande : pour répondre à quel besoin égal ?

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Marine LEMASSON : Egalement, la question du financement : l'objectif d'un projet étant un développement plus égalitaire du territoire, en termes de fréquence, d'amplitude (on sait quels besoins il y a sur la ligne Saint-Lô – Caen), quand on a un projet de 10 à 14 milliards d'euros, sachant que la dette du Portugal (qui fait hurler tout le monde) est de 145 milliards d'euros, c'est un projet 10 à 15 fois plus grand que cela. Qui va financer ? Sur quel mode ? Le partenariat public/privé sera-t-il la solution ?

Olivier GUÉRIN : Merci. Je rappelle que sur les problèmes d'aménagement du territoire, de développement économique, mais aussi de financement, nous aurons des réunions qui seront diffusées sur internet et qui permettront à tous de suivre immédiatement et d'intervenir éventuellement au cours de la réunion.

On n'a pas encore parlé de partenariat public/privé, pouvez-vous donner quelques indications à ce sujet ?

Jean-Damien PONCET : Il y a différentes façons de financer un projet de ce type. Les dispositifs de partenariat public/privé existent depuis fort longtemps, puisque dans cette catégorie entrent toutes les concessions, par exemple, qui sont utilisées dans plusieurs

secteurs : les transports, avec les autoroutes, mais aussi les délégations de service public, pratiquées énormément dans les collectivités.

Ce qui est un peu plus nouveau, c'est le contrat de partenariat. C'est moins utilisé parce que c'est plus récent, néanmoins c'est examiné. Notamment, dans le cadre du projet de ligne à grande vitesse BPL (Bretagne – Pays de Loire), c'est la formule qui a été retenue. Concernant la LNPN, on ne peut pas dire aujourd'hui quel dispositif sera retenu.

On peut constater que RFF réalise ses projets selon les différentes formules qui existent, soit en maîtrise d'ouvrage directe, soit en concession (c'est le cas de Sud Europe Atlantique), soit en contrat de partenariat (c'est le cas de BPL comme je viens de le dire). Il n'y a pas de préférence, ni de rejet particulier vis-à-vis de telle ou telle formule. La formule sera retenue au cas par cas et en fonction d'un examen attentif.

Le contrat de partenariat présente des avantages, sinon on ne l'aurait pas retenu pour BPL. Il présenterait sans doute des risques s'il était mal utilisé, mais il peut difficilement être mal utilisé puisqu'on ne peut y recourir qu'après une analyse a priori très approfondie.

Quoi qu'il en soit, tout réside dans l'équilibre du contrat et il n'est évidemment dans l'intérêt de personne, ni des cofinanceurs, ni de RFF, de négocier des mauvais contrats avec des partenaires privés.

Olivier GUÉRIN : Merci. Nous prenons d'autres questions.

Eric LECLER, Agriculteur, Elu de la Chambre Départementale d'Agriculture de la Manche et de la Chambre Régionale : Au-delà des considérations financières ou économiques, un projet structurant comme la Ligne Nouvelle Paris-Normandie est un investissement à long terme, voire à très long terme.

En ce sens, la Chambre Régionale a apporté sa contribution dans le cahier d'acteur. Néanmoins, dans tous ces projets structurants (ligne nouvelle ferroviaire, autoroute, ligne à grande vitesse ou THT), l'agriculture paie souvent un lourd tribut en termes de pertes d'espaces, certes compensées, mais malgré tout disparaissant inéluctablement à tout jamais pour sa mission première : la production agricole, donc la production alimentaire.

Sur les trois scénarios qui nous ont été présentés, entre 1.600 et 1.750 hectares sont concernés, certes plus majoritairement dans la région Haute-Normandie, mais je suis élu à la Chambre Régionale de Normandie, donc des cinq départements. C'est globalement 6 hectares par kilomètre de tracé qui s'envolent de l'agriculture. On sait parfaitement que ces 6 hectares consommés sont souvent dans les meilleures terres et sur les topographies les plus avantageuses, et il est bien évident que l'impact est fort.

J'ai bien entendu tout à l'heure l'observation concernant les espaces naturels protégés. Il est évident que les agriculteurs ne devront pas (je parle plus particulièrement de l'agriculture bas-normande ou de la Manche) être les seuls à apporter la compensation environnementale, puisque dans la région Normandie peu d'hectares et de kilomètres seront consommés, donc on considèrera peut-être que la Manche devra apporter sa compensation environnementale, au détriment finalement de grands avantages de la desserte.

Donc, quels sont réellement les enjeux et considérations que RFF prend en compte, concernant cette consommation d'espace ?

Olivier GUÉRIN : Merci. Je rappelle qu'une réunion aura lieu le 12 janvier à Evreux, sur les impacts sur l'agriculture, mais vous pouvez donner quelques informations.

Confirmez-vous le chiffre : 1.500/1.750 hectares, qui seraient consommés par cette ligne ?

Jean-Damien PONCET : C'est en effet l'ordre de grandeur.

Je voulais justement donner une information à titre comparatif, parce que nous sommes tous d'accord sur le fait que nous parlons d'un très grand projet, et les ordres de grandeur d'un très grand projet sont de très grands ordres de grandeur. Il faut donc regarder à quoi cela peut être comparé.

Nous avons un chiffre, dans le cahier d'acteur du département de l'Eure : dans ce département, on consomme chaque année 700 hectares de terres agricoles. Cela veut dire que les aménagements périphériques, les lotissements, etc., des villes et des villages, font disparaître chaque année 700 hectares.

En gros, le prélèvement foncier d'un projet comme LNPN, qui se fait tous les 150 ans, c'est une année de consommation dans un département. Si je prends l'hypothèse que dans le département de l'Eure il y aurait 100 kilomètres de ligne, on est dans ces ordres de grandeur.

Une fois cela dit, ce n'est pas satisfaisant ; il faut effectivement essayer de minimiser autant que possible.

Sur la question des systèmes de compensation, je ne sais pas si c'est clair pour tout le monde. Je cours le risque de commencer à répondre à la question. On pourrait se dire que l'on peut faire un arbitrage entre les terres agricoles et d'autres milieux. Il faut savoir que dans les milieux naturels, plus le temps passe, plus des systèmes de protection sont mis en place, avec des espèces protégées. On essaie bien sûr de les éviter, mais quand on ne peut pas et donc on passe dedans, il faut adopter des mesures de compensation.

Nous entrons là dans un domaine compliqué, mais si l'on regarde simplement le résultat tout à la fin : dans un certain nombre de cas, en voulant éviter l'agriculture on a pris un hectare sur les espaces naturels et donc, on est obligé de trouver 10 hectares de compensation ailleurs, que l'on va chercher dans l'agriculture. A la fin, on a consommé plus de terres agricoles. C'est un cas extrême, mais il faut vraiment regarder ce sujet très attentivement pour savoir quelle est la stratégie qui minimise le prélèvement sur les terres agricoles.

Philippe ADAM : En complément, je peux dire que RFF a une expérience assez importante de ces projets qui s'inscrivent beaucoup dans des terres agricoles. On travaille aujourd'hui avec les Chambres d'Agriculture, c'est sans doute ce vers quoi nous irions si le projet se poursuivait, avec l'idée que c'est en amont qu'il faut travailler.

Pour que ce soit le plus indolore possible, il faut pouvoir constituer des réserves le plus rapidement possible, et travailler sur ces réserves au travers des SAFER et des Chambres d'Agriculture.

Vous avez parlé du prélèvement de surfaces, mais il faut aussi être très vigilant concernant le fonctionnement des exploitations agricoles ; il faut que les agriculteurs puissent continuer à exploiter les terres, même si la ligne est présente. On cherchera à faire en sorte d'être proche des infrastructures existantes, ce qui permet de limiter : là où il y a une coupure, on n'en crée pas une deuxième. Ce sont des choses que nous pourrions rechercher.

Les compensations, c'est un sujet très difficile, et très important pour la profession agricole. On comprend parfaitement le sentiment qui fait dire que l'on prend sur des terres agricoles et que l'on traite différemment l'agriculture et les espaces naturels.

Le problème des compensations apparaît surtout quand il y a des zones humides (des fonds de vallées par exemple), et on ne va pas rechercher des compensations dans des zones très fertiles de plateaux, la question est plutôt de rechercher des terres permettant de reconstituer des zones humides, donc il s'agit de fonds de vallées, de terres de moindre qualité agricole.

Nous pourrions revenir sur des exemples, il y a matière à un peu dédramatiser ce sujet. Nous savons qu'il est important pour la profession agricole.

Olivier GUÉRIN : Donc, on l'approfondira.

Monsieur le Président, vous êtes financeur, vous êtes aussi autorité organisatrice des transports au niveau régional...

Laurent BEAUVAIS, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie : Merci. Je voudrais à mon tour ajouter quelques éléments.

Le Conseil Régional de Basse-Normandie soutient le projet de ligne nouvelle, il le soutient d'ailleurs avec tous les autres exécutifs que sont les trois départements de la Manche, de l'Orne et du Calvados, et les cinq agglomérations, dont celle de Saint-Lô.

Du côté de ceux qui ont des responsabilités, nous qui sommes confrontés chaque jour aux plaintes des usagers, voire des cheminots, sur l'état catastrophique du réseau ferroviaire, n'avons pas eu à réfléchir longtemps pour essayer de saisir cette opportunité et nous engager dans son soutien. Cela ne veut pas dire que ce projet est réalisé, mais il faut aller vers cette réalisation.

Je voudrais ajouter que nous le soutenons parce que c'est un projet normand, cela n'a pas été beaucoup évoqué. Je remercie le Maire Adjoint du Havre qui est là. Il faut que l'on prenne aussi en compte cette réalité, il n'y a pas beaucoup de projets normands en ce moment.

Nous devons soutenir ce projet normand qui apporte des choses à ce territoire normand.

Nous soutenons ce projet parce qu'il faut bien comprendre que pour investir sur le ferroviaire, il faut arrêter de faire du rafistolage. Il faut contribuer par ce débat à faire savoir à tous qu'il faut faire de gros investissements, qui coûtent très cher, parce que l'on travaille aujourd'hui pour les 50 ans, les 60 ans qui viennent, ou au-delà. En investissant des sommes aussi importantes dans des délais aussi longs, quand on rapporte la somme au temps, les chiffres n'ont peut-être pas tout à fait la même valeur.

Il y a encore sur le réseau bas-normand des lignes, des rails, qui datent du XIX^e siècle. Pourquoi avoir des états d'âme ? Il faut se dire que l'on investit sur l'avenir, avec du temps (le projet ne se réalisera pas avant 10 ou 15 ans) ; c'est important.

Je passe sur les fonctionnalités qui ont été développées dans les différents scénarios. Je ne soutiens pas les scénarios, mais les fonctionnalités. L'une d'elles est importante : Caen – Rouen en 45 minutes ; je n'en entends pas beaucoup parler.

Il faut arrêter de galvauder, voire de trop caricaturer les choses. On ne va pas opposer un schéma national à des aménagements régionaux ; cela n'empêchera pas la Région de changer la passerelle à Lison, cela n'empêchera pas la Région d'investir entre Avranches et Pontorson, cela n'empêchera pas la Région d'ouvrir une nouvelle ligne entre Caen et Rennes ; cela, c'est tout de suite. Là, on raisonne à dix ans, et ces investissements sont absolument nécessaires pour tout le réseau, directement ou indirectement. C'est très important.

Je ne sais pas si l'on fera venir de nouvelles entreprises, en revanche je sais comment on fait partir des sièges sociaux. J'ai l'exemple chez moi d'un siège social qui est arrivé depuis 5 ans, qui commence à s'interroger, parce que la vie économique aujourd'hui oblige les chefs d'entreprise – j'aimerais qu'ils prennent la parole dans les débats publics – à préserver les communications, les relations ; c'est très important.

Les étudiants que l'on veut faire aller davantage entre Le Havre, Rouen et Caen, dans le cadre du pôle régional, auront besoin d'une liaison beaucoup plus rapide.

Voilà quelques éléments que je voulais indiquer.

Une dernière chose : solidarité dans le projet et solidarité dans le financement, car le phasage est important. La Région Basse-Normandie n'investira pas s'il s'agit simplement d'investir sur Mantes – Paris, je suis désolé.

Olivier GUÉRIN : Monsieur le Président, vous avez oublié le chronomètre.

Laurent BEAUVAIS : Je le répète, nous investissons pour l'infrastructure sur notre territoire. C'est très important.

Excusez-moi d'avoir été un peu plus long que prévu.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Jean-Yves COLAS, Association de Défense et de Promotion de la ligne ferroviaire Caen – Rennes (ADPCR) : La transversale Caen – Rennes est très dépendante de la qualité des dessertes des lignes en correspondance, notamment Paris – Cherbourg, Caen – Rouen, Paris – Granville, et le hub de Rennes.

La ligne passant à proximité du Mont Saint-Michel, l'association se préoccupe beaucoup de la desserte de ce site qui accueille chaque année plus de 3 millions de visiteurs, dont une partie pourrait utiliser les liaisons ferroviaires si elles étaient plus performantes.

Dès aujourd'hui, dans les trains directs entre Paris et la Normandie, de nombreux usagers (environ 200.000) voyagent debout. La croissance attendue du trafic laisse penser qu'à l'horizon 2025 ils seront six fois plus nombreux, et encore trois fois plus nombreux vers 2040.

Si l'on garde les infrastructures actuelles, aucune évolution ne sera possible.

Voici donc nos attentes et nos exigences, concernant ce nouveau projet.

Nous savons que la réalisation, qui prendra malheureusement plusieurs années, nous obligera à accepter un phasage, après le bouclage de la totalité du financement. La priorité devra être donnée à la désaturation de l'axe Paris – Mantes. Avec Paris – Caen en 1 h 15, le meilleur trajet actuel étant de 1 h 47, le gain serait ainsi de 30 %. De ce fait, la voiture ne sera plus compétitive et l'assistera à un report modal important.

Il faudra aussi que la demi-heure gagnée ne profite pas seulement aux villes situées sur la radiale Paris – Cherbourg, mais à l'ensemble de la Basse-Normandie, donc à Saint-Lô et à Coutances.

Le Pays de Coutances et le Pays de Saint-Lô doivent profiter de ces gains de temps, d'une fréquence accrue, de relations directes. Il faut que des trains Caen – Paris aient leur origine à Morsan, à Coutances, voire à Granville. Il faut au minimum que trois relations directes journalières soient mises en place. Ceci nécessitera l'électrification de la section Saint-Lô – Coutances – Granville.

Nous sommes également favorables à la circulation de quelques trains rapides via la ligne nouvelle, pour atteindre Granville et le Mont Saint-Michel. La desserte du Mont Saint-Michel s'insère donc dans ce projet.

L'ADPCR demande la création de trains rapides Paris – Caen – Saint-Lô – Pontorson ; Paris – Lisieux – Argenton – Folligny – Pontorson.

Le point de vue que nous avons jusqu'alors était la venue du TGV à Pontorson, via Rennes ; mais au fil du temps, en raison du comportement de la Région Bretagne, notamment sa réticence à financer la rénovation de la section Pontorson – Dol, nous privilégions maintenant l'accès par la LNPN. Avec entre 45 minutes et une heure pour Caen – Rouen, le meilleur temps de trajet actuel étant 1 h 33, le gain serait de 35 à 51 %. L'autoroute ne sera plus compétitive pour relier Caen à Rouen. De centre à centre, ce sera par le train en moins d'une heure, alors que le trajet autoroutier demande au minimum 1 h 20. Cela entraînera aussi un report modal important, et optimisera les nœuds de correspondance de Caen et de Rouen.

Nous serions favorables aussi à la création de trains reliant le Nord de la France à l'Arc Atlantique. Il serait intéressant de profiter de la construction de la ligne nouvelle entre Caen et Rouen pour créer des relations entre le Nord de la France et Sud-ouest, Lille – Amiens – Rouen – Caen – Rennes – Nantes – Bordeaux.

Concernant le développement du fret ferroviaire, avec la libération des sillons sur les réseaux classiques, on peut espérer le développement du transport par fer à partir des grands ports normands : Rouen, Le Havre et Caen, et en tant que Bas-Normands, nous ajouterons le Port de Cherbourg, dont les installations performantes, eaux profondes et embranchements ferroviaires, sous-utilisés, présentent de grands atouts, à proximité du rail d'Ouessant sur lequel circule environ 25 % du trafic mondial.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Jean-Yves COLAS : Concernant le matériel roulant, nous demandons des rames comme il en circule à l'étranger : des rames sécables, permettant de se séparer et d'avoir par exemple des Paris – Coutances avec des Paris – Cherbourg.

Concernant les infrastructures, nous demandons s'il est possible de porter la vitesse de 160 à 180 km/h, entre Caen et Cherbourg.

Olivier GUÉRIN : Merci. Cela fait beaucoup de questions.

Puisque le sujet a déjà été abordé par ailleurs, je note en particulier Paris – Granville par Caen : est-ce envisageable ?

Philippe ADAM : Il faudrait électrifier la ligne de Saint-Lô jusqu'à Granville. Techniquement, on peut envisager beaucoup de choses, après, il y a une ligne Paris – Granville qui permet des relations en 3 heures, qui dessert tout un ensemble de villes intermédiaires, dont la desserte est importante.

Je crois savoir que la Région Basse-Normandie va investir dans du matériel roulant performant, qui permettra d'améliorer fortement la desserte sur cette ligne, donc des choses se font déjà sur Paris – Granville. Une desserte Paris – Caen – Granville est-elle nécessaire ? En tout cas, cela ne fait pas partie des objectifs que nous avons poursuivis jusque là.

Olivier GUÉRIN : La desserte du Mont Saint-Michel, par Granville ?

Philippe ADAM : Là aussi, avec la ligne Paris – Granville rendue performante, une correspondance à Folligny, et je crois aussi un troisième aller-retour entre Caen et Rennes qui sera mis en place (je parle sous le contrôle de la Région Basse-Normandie), c'est une possibilité. Après, on a vu dans la présentation initiale que des correspondances à Caen, vers la ligne Caen – Rennes, seront possibles.

Nous avons cherché à faire en sorte que les correspondances soient les meilleures possibles dans le nœud de Caen, pour permettre des trajets de ce type, comme Paris – Caen jusqu'à Contorson.

Le projet y répond, par correspondances. La ligne entre Lison et la Bretagne est progressivement rénovée. C'est un exemple assez intéressant, c'est une ligne qui elle aussi date du XIX^e siècle, il y a encore des rails assez anciens (qui vont être changés). Grâce au soutien financier de la Région Basse-Normandie, la ligne est peu à peu modernisée. On lance des travaux sur la section Folligny – Avranches. Cette ligne sera modernisée et poussée au bout ; mais elle connaît ses limites : elle est relativement sinueuse. On fera ce que l'on pourra sur cette ligne.

On peut pousser au bout ces lignes du XIX^e siècle, on peut atteindre des choses, en améliorer. Sur l'ensemble de ces lignes normandes, si l'on veut vraiment franchir des pas il faut passer à une vitesse supérieure et c'est ce qui est proposé au travers de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Olivier GUÉRIN : Monsieur PONCET, voulez-vous compléter rapidement ?

Jean-Damien PONCET : Le projet LNPN a un motif, un périmètre, et l'on s'efforce de faire un projet qui s'inscrive le mieux possible dans un réseau et qui permette la meilleure valorisation possible de l'ensemble du réseau.

Le périmètre du projet : il faut se souvenir d'où c'est parti ; cela rejoint plusieurs questions qui ont été posées sur la concentration des trafics, qui est un peu antinomique quelque part des liaisons interrégionales directes, ne passant pas par Paris. Nous sommes là dans une notion de hub qui est assez généralisée pour tous les systèmes de transport, dans le monde entier, donc cette formule ne doit pas être si mauvaise.

Nous avons aujourd'hui une capitale forte, et de gros flux allant vers la capitale. Le projet LNPN est parti de l'idée qu'il faut encore renforcer cette capitale, mais d'une façon très intéressante pour la Normandie : en l'ouvrant sur la mer.

Tout le dispositif est parti de cette intention, cette ambition d'assurer l'avenir de la région capitale en l'ouvrant sur les Normandie. De là, a découlé un cahier des charges, dont nous avons parlé et auquel le projet s'efforce de répondre.

Sur le réseau national, il y a de nombreux autres sujets ferroviaires, mais ils ne sont pas dans le projet LNPN. On peut donner des éléments de réponse...

Olivier GUÉRIN : Nous allons nous arrêter là, si ce n'est pas le projet LNPN.

Jean-Damien PONCET : Je voudrais quand même dire qu'un certain nombre de besoins qui ont été exprimés peuvent être satisfaits sur le réseau existant. Il faut toujours faire la part entre « de telle ville à telle ville le service n'est pas très fréquent, pas très pratique » et le fait que le réseau existe, et permettrait de le faire.

Il y a ensuite la notion de rentabilité du service lui-même, des trains, de l'exploitation commerciale, qu'il faut toujours distinguer des problématiques d'infrastructure.

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 ambitions présentés.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Isabelle ATTARD, Porte-parole du Groupe Europe Ecologie Les Verts, à Bayeux : Bonsoir ; quand on fait une ligne, on s'adresse à des gens ; à qui s'adresse-t-on exactement aujourd'hui avec cette ligne nouvelle ? A moins de 5 % des Bas-Normands et à moins de 6 % des Hauts-Normands.

Effectivement, 95 % des Bas-Normands travaillent ici, dans notre région, avec des liaisons entre l'Orne, la Manche, le Calvados. Sur ces 5 % qui vont vers l'extérieur, tous ne vont pas à Paris, certains travaillent en Bretagne, d'autres en Haute-Normandie, et tous ne prennent pas le train.

Donc, ce sont 13 à 15 milliards investis, pour moins de 5 % des Bas-Normands. Est-ce vraiment ce que nous voulons aujourd'hui alors que le prix de l'essence augmente et que nous cherchons à favoriser le développement, le trajet, le transport, de tous les gens qui ont à travailler au quotidien ? Cela fait très cher du kilomètre, très cher de la personne.

On a parlé d'un train qui serait peut-être pour cadres supérieurs. Savez-vous réellement ce que cherche un cadre supérieur en allant à Paris ? J'en fais partie, je me déplace régulièrement à Paris et ce que je cherche, c'est un train ponctuel, pour pouvoir prendre des rendez-vous et être fiable dans mon travail, quand j'arrive à Paris.

Gagner un quart d'heure en arrivant à La Défense ne m'intéresse pas spécialement ; être ponctuelle, oui.

Je vais reprendre rapidement le cahier d'acteur, qui n'est pas celui d'Europe Ecologie, mais celui du Conseil Economique, Social et Environnemental de la Région, où l'on pointe déjà que le problème est : une ponctualité déficiente, un engorgement constaté à l'ouest de Paris (Mantes-la-Jolie – Paris).

Notre combat est là, l'investissement est là, et en tant qu'écologistes, nous en sommes tous conscients. Si nous sommes ici dans cette salle, c'est parce que nous aimons tous le train et les déplacements en train.

S'il y a de l'argent à investir, nous considérons que c'est sur l'amélioration de la Gare de Rouen, l'amélioration du trajet entre Mantes-la-Jolie et Paris, c'est-à-dire le Plan Bussereau.

Un autre exemple : je viens de la Région Centre et plus particulièrement de deux gares situées à une heure de Paris, alors je n'ai pas vraiment vu le développement économique. Par contre, j'ai constaté le développement de Saint-Pierre-des-Corps et d'Orléans, et plus particulièrement de Fleury-les-Aubrais, devenant des villes dortoirs pour Parisiens, ainsi que la hausse de l'immobilier autour de ces deux gares. Ce sont des faits chiffrés.

Les études complémentaires qui ont été demandées par Europe Ecologie Les Verts, sont nécessaires, car 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. D'ailleurs, vous ne nous avez pas donné les chiffres.

Merci.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN : Je rappelle que cette question sera approfondie lors des réunions à Caen et à Rouen sur l'aménagement du territoire et sur le développement économique. Des études à ce sujet seront présentées.

Francis SATELLIER*, **Association pour la Promotion de la LNPN** : Cette association a été créée il y a deux ans, elle s'appelait dans un premier temps « Association pour la Promotion du TGV » ; lors d'une Assemblée Générale récente, elle a été débaptisée.

Qui cette association regroupe-t-elle ? Je réponds là en partie à une interpellation de Laurent BEAUVAIS. Elle regroupe les sept Chambres Régionales Consulaires : Métiers, Commerce, Industrie, des trois régions Ile-de-France, Haute et Basse-Normandie. Idem pour l'Artisanat, idem pour l'Agriculture.

Elle regroupe aussi les trois présidents de CESER de l'ensemble de ces trois régions, plus des syndicats de salariés, des syndicats patronaux, et un certain nombre d'entreprises. Elles se sont regroupées pour faire la promotion de cette région, car la réalisation de cette ligne nouvelle est fondamentale, pour trois raisons :

Premièrement, le développement de l'Axe Seine est une chance historique pour l'ensemble de nos régions, mais il faut le concevoir de manière beaucoup plus large ; ce n'est pas seulement Caen, ce n'est pas seulement Paris – Le Havre, c'est Paris – Le Havre et sur le plan de la largeur, Dieppe – Caen – Cherbourg.

Deuxièmement, pour le développement économique, il faut faciliter les relations entre les points stratégiques d'un territoire. Sur ce territoire, les points stratégiques essentiels sont Cherbourg, Caen, Rouen, Le Havre, Paris. Dès lors qu'il y aura un raccourcissement des temps entre ces villes stratégiques, le développement économique sera facilité.

Je voudrais donner deux exemples. On sait que des territoires, des régions, se développent, grâce au développement de l'économie et de la connaissance. Ce sera demain l'Université normande, qui ne comptera dans le domaine de la connaissance que s'il y a des masters spécialisés, des écoles doctorales. Cela veut dire que l'on pourra avoir des spécialités au Havre, à Rouen, à Caen. Des étudiants auront des cours le matin à Rouen, et peut-être des cours l'après-midi à Caen. Idem en matière de recherche ; plus vous développerez la recherche par des synergies entre les capitales régionales, plus ces régions connaîtront des développements.

Je voudrais citer un autre argument. Je crois qu'il y a une sous-évaluation de RFF dans le cadre de ce cahier des charges. Quand on parle de report modal... Vous avez dit que nous en étions à 20 millions de personnes transportées et que l'on en serait à 26 millions à l'horizon 2025 si l'on ne faisait rien, et à 30 millions si demain la LNPN est réalisée. Nous pensons que nous serons bien au-delà de 30 millions, car nombre d'entre nous qui prenons notre voiture pratiquement une fois par semaine pour aller à Paris...

Olivier GUÉRIN : Veuillez conclure, s'il vous plaît.

Francis SATELLIER* : Demain, s'il y a fiabilité, régularité, nous accepterons de prendre beaucoup plus fréquemment le train.

Tous ces arguments font que nous sommes très, très favorables à la réalisation de cette LNPN.

Olivier GUÉRIN : Monsieur le Maire, êtes-vous sur l'Axe Seine ?

François DIGARD : Merci. A ceux qui sont sceptiques sur l'impact pour le développement économique d'un tel projet, je voudrais dire que, comme je l'ai évoqué tout à l'heure, un territoire qui n'est pas désenclavé est condamné au déclin, de façon sûre.

Un territoire désenclavé n'est pas sûr de connaître un développement, parce qu'il faut que les acteurs locaux soient porteurs de projets, mais dans un cas il n'y a aucune chance et dans l'autre cas ce sont des opportunités à créer et à saisir.

Nous sommes au siècle de la vitesse ; nos territoires iront-ils à la vitesse de notre siècle ?

Dans la présentation faite tout à l'heure, c'est peut-être anecdotique mais j'y attache un certain prix, concernant l'illustration du temps entre Saint-Lô et Paris, vous avez indiqué comme heure hypothétique (nous n'en sommes pas à indiquer les horaires) : un départ par exemple à 7 h 25 de Saint-Lô, Caen 8 h 10 et Paris 9 h 25. Surtout pas cela ! Par pitié ! Je demande à la SNCF de le noter dès maintenant. C'est exactement l'horaire qui a généré un fiasco de l'expérience menée pendant deux ans, car il faut que le train au départ de Saint-Lô arrive (même via Caen) à la Gare Saint-Lazare entre 8 h 30 et 9 h 00, si l'on veut qu'il y ait un vrai intérêt pour les acteurs de l'économie.

Deux propositions :

La première concerne les matériels. Il est important de songer dès maintenant aux matériels, qui peuvent faciliter grandement le nombre de trains multidirectionnels ; des matériels automoteurs, qui peuvent s'accoupler et se désaccoupler et permettent, en utilisant un seul sillon – vous êtes des spécialistes, je ne vais pas faire de démonstration – d'avoir des trains de grande longueur, de grande capacité. Ces trains, à telle ou telle gare, peuvent se désaccoupler et aller dans d'autres directions, et utilisent ainsi un seul sillon, notamment dans la partie la plus critique, Mantes – Paris.

Je pense qu'il faut songer à cette solution technique, qui permet aussi, si ces automoteurs sont bi-mode (électrique et thermique) de poursuivre sur des réseaux qui ne sont pas forcément électrifiés, et de desservir des lignes plus loin encore que le réseau électrifié.

Enfin, un peu dans le prolongement de l'intervention de Francis SATELLIER*, qui rappelait l'existence d'une association, ce projet s'inscrivant dans la durée, il va falloir de la ténacité de la part de ceux qui le souhaitent, et cela s'exprimera en longues années.

On a vu qu'avec la DPCR il a fallu de longues années aussi pour résister aux « mauvaises intentions » de la SNCF (ne m'en veuillez pas) et encore aujourd'hui, il faut se mobiliser pour améliorer les services, encore et encore.

Pour obtenir ce projet, il faudra aussi du temps. J'espère qu'il y aura une association, qui regroupe bien sûr les acteurs économiques, comme Francis SATELLIER* l'a rappelé, mais qui s'ouvre aussi largement aux élus, aux collectivités, comme c'est le cas de la DPCR, et même aux usagers qui souhaitent véritablement que ce projet se réalise.

Olivier GUÉRIN : Merci. Pouvez-vous donner quelques précisions concernant le matériel, puisque c'est une question souvent posée ?

Jean-Damien PONCET : Soyons modestes. RFF met en place des infrastructures, sur lesquelles des entreprises ferroviaires viendront faire rouler des trains. Ce n'est donc pas à RFF de définir le futur matériel.

Toutefois, les sujets « infrastructures » et « matériels roulants » ne sont pas totalement disjoints, donc nous avons pris un certain nombre d'hypothèses sur ce futur matériel roulant, pour lequel nous avons choisi une vitesse de 250 km/h mais des accélérations et des freinages performants, pour qu'afin de desservir un certain nombre de villes on puisse accélérer et freiner rapidement, pour gagner du temps.

Le matériel roulant devra également être très capacitaire, sur un certain nombre de relations. On va chercher de la capacité, et probablement un matériel qui serait à deux niveaux.

On peut retenir pour le futur l'idée d'avoir en effet des rames plus courtes qu'un grand train en combinant deux trains à Caen, par exemple, une rame viendrait de Saint-Lô et l'autre rame de Cherbourg. C'est une idée intéressante à creuser.

Pour que tout le monde comprenne bien, un train bi-mode circule à la fois avec l'électricité (donc de la caténaire) et avec un moteur diesel qui lui permet de circuler sur les lignes où il n'y a pas d'électricité. C'est nouveau, depuis quelques années. Cela existe aujourd'hui pour les trains TER, mais pas pour les trains roulant à 250 km/h. Mais, dans une dizaine d'années, des choses auront peut-être été inventées.

Olivier GUÉRIN : Merci. Y a-t-il d'autres interventions ?

Jérôme VIRLOUVET : Je rappelle rapidement que je suis Conseiller Régional, j'ai oublié de préciser tout à l'heure que j'habitais à Saint-Lô et je prends aussi régulièrement le train.

Cela a été exprimé par plusieurs de mes collègues, nous sommes assez sceptiques, et les propos de Monsieur DIGARD ne m'ont pas forcément convaincu.

Globalement, je tiens à le préciser et ne le prenez pas comme une attaque personnelle, les représentants de RFF : il y a eu énormément de questions précises, qui vous ont été posées, et j'ai noté beaucoup d'approximation dans vos réponses. Certes, vous pouvez nous dire que c'est un projet dans les cartons, sauf que ce n'est pas une petite somme qui sera investie : entre 10 et 15 milliards d'euros, donc je pense que dans un contexte financier, économique, très contraint, on ne peut pas se permettre autant d'approximation.

Je reprendrai simplement ma question précise, qui a été reprise par mes collègues, sur le fameux développement économique dont on nous parle tout le temps – le Président de l'association aussi – mais derrière, qu'est-ce que c'est, concrètement ? D'autres lignes ont été créées, on a aussi l'exemple des autoroutes, on doit pouvoir chiffrer ces choses-là.

Une de mes collègues a parlé d'une étude qui montrait que l'on était plutôt dans du déménagement local, de territoire, une concentration de ruralité et de mini-pôles urbains vers des pôles urbains plus importants, plutôt que de faire venir des entreprises.

Donc, nous avons besoins de moins d'approximation et de chiffres plus précis.

Ensuite, nous sommes extrêmement contraints, que ce soit l'Etat, que ce soit RFF, ou nous collectivités locales : le contexte est très contraint financièrement. On investit en effet pour dans 50 ans, 60 ans, peut-être 100 ans. S'est-on posé 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 ?

Le périmètre du débat qui nous est proposé aujourd'hui n'est-il pas un peu trop restreint, vu l'investissement proposé ?

Cela a été évoqué, il y a le prix du billet. On parle de l'investissement, aujourd'hui, mais demain, le coût du billet c'est pareil : vous avez parlé d'environ 20 %, on voit que sur d'autres lignes c'est plutôt 50, 60, 70 % d'augmentation.

Au premier abord, tout le monde est d'accord pour gagner un peu de temps, mais après il faut donner la contrepartie, à la fois par les impôts que chaque Bas-Normand va payer, et par le prix du billet que les utilisateurs auront à payer demain.

Ces questions sont trop importantes pour être prises un peu à la légère.

Merci.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN : La Commission ne souhaite pas du tout que ces questions soient prises à la légère, et encore une fois elles seront examinées de façon approfondie lors de deux réunions à Caen et à Rouen. Ici, on débat et on apporte des informations, qui ne seront sans doute pas aussi précises que vous le souhaitez, mais vous pourrez approfondir ces questions.

Souhaitez-vous apporter des précisions supplémentaires, notamment sur le problème de développement économique ?

Jean-Damien PONCET : Non, pas du tout. Je réfute le terme « à la légère », je dis que ce projet va s'élaborer sur la durée, avec un certain nombre de phases, et que d'ailleurs les concertations se poursuivront. Je dis que RFF n'investira pas, et les collectivités non plus n'investiront pas dans ce projet si elles n'ont pas continué de se convaincre et de réfléchir à ce qu'elles vont en faire.

Aujourd'hui, nous n'avons pas la réponse à tout et je ne donnerai rien de plus que ce que j'ai déjà donné, sinon vous pourriez dire que j'en avais caché ; or je ne cache rien. Nous disons ce que nous savons aujourd'hui.

S'il y a des incertitudes sur l'avenir, que devons-nous faire ? Qui prétend savoir ce qui va se passer dans 50 ans en termes d'énergie, de développement économique, etc. ? Comme de toute façon on ne peut pas savoir, que fait-on ? Rien, et on attend ? Non. Si dans 50 ans on a besoin de ferroviaire, on sera très fier d'avoir été de l'aventure aujourd'hui et d'avoir fait ce qu'il fallait pour qu'il y ait du ferroviaire.

D'ici à ce que le projet soit fait, s'il y a une révolution dans le monde et si l'on s'aperçoit que tout cela ne tient pas debout, 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.

(Applaudissements)

Un intervenant : Quelque chose me chagrine. Je suis retraité, j'ai travaillé longtemps à la SNCF. Vous nous avez présenté tout à l'heure les lignes bas-normandes, entre Caen et Cherbourg, la fameuse ligne à 200, or quand je suis parti on était en train de la limiter à 160 parce qu'il n'y avait pas eu de travaux faits. Or ce n'est pas RFF qui a fait des travaux pour la mise à 200.

Ma question est : qu'avez-vous mis comme argent dans le réseau bas-normand depuis que vous existez ?

Philippe ADAM : Nous avons fait un petit calcul, qui est dans le dossier du maître d'ouvrage, sur l'argent qui a été mis sur les régions Haute et Basse-Normandie. Sur l'ensemble du périmètre normand, entre 2006 et 2014, c'est près d'un milliard d'euros.

RFF maintient les voies dans l'état où elles sont. Nous faisons des travaux importants sur les lignes entre Lison et Avranches, nous investissons sur la ligne Paris – Caen, le tunnel de Bernay va être refait dans l'année qui vient (il y aura des travaux importants), les tunnels autour d'Evreux ont également été traités, le tunnel de la Motte aussi (vous le connaissez sans doute). Tous ces travaux sont pour maintenir l'état de la ligne.

Je tiens à dire que le Président de RFF tient un discours fort en ce moment sur la maintenance des lignes et sur l'argent qui doit être mis sur les lignes, c'est bien ce qui est fait et ce n'est pas en contradiction avec le fait de développer des infrastructures nouvelles.

Jean-Damien PONCET : RFF investit chaque année deux fois plus sur le renouvellement du réseau existant que sur les lignes nouvelles.

Intervention hors micro : En Haute-Normandie !

Jean-Damien PONCET : En Basse-Normandie, l'électrification et la mise à 200 km/h ne date que de 15 ou 16 ans, heureusement que moins de 16 ans après il n'a pas été nécessaire d'y revenir lourdement, pour faire de nouveaux investissements.

Les trains en Basse-Normandie, sur le réseau existant, circulent. Les problèmes de ponctualité rencontrés ont leur origine pour ce qui concerne la Basse-Normandie, en grande partie sur la section Paris – Mantes, parce qu'elle est saturée. Sur cette section, vous pouvez faire n'importe quel bricolage, vous n'arriverez pas à faire passer plus de trains. Le projet Eole permet un progrès de deux trains par heure, on l'a dit.

Donc, il faut passer à l'étape suivante et dans le domaine ferroviaire, vous le savez mieux que personne ici puisque vous êtes de la SNCF : sur une ligne vous faites passer 16 trains (éventuellement un peu plus avec des systèmes d'exploitation beaucoup plus sophistiqués) et si vous voulez en faire passer un de plus, au-delà du premier seuil, il faut faire une ligne nouvelle. Ainsi, vous créez une capacité de 16 trains supplémentaires, vous passez de 16 à 32.

Une fois que le système est débloqué, on dit « cette capacité nouvelle créée, utilisons-la », et on a de bonnes raisons de l'utiliser puisqu'on s'efforce de faire gagner du temps aux usagers, et de faire en sorte qu'il y ait plus de monde dans les trains, qui se reportent des autres modes de transport.

Même s'il n'y a pas de loi disant « si vous avez une ligne, vous avez du développement », on sait que l'amélioration des conditions d'accessibilité aux territoires est un facteur favorable à leur développement.

Olivier GUÉRIN : Nous allons nous arrêter là. Je vous rappelle que nous tiendrons une réunion à Rouen mardi prochain et que nous reviendrons dans la Manche le 22 novembre, à Cherbourg.

Je vous remercie de votre attention.

(Fin à 22 heures).