

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

Rouen, le 8 novembre 2011

Commission particulière du débat public

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

Maîtrise d'ouvrage

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

(Début de la réunion à 19h10)

Mot d'accueil de la localité hôte du débat public

Valérie FOURNEYRON, Députée-maire de Rouen, remercie les membres de la Commission et se réjouit du public nombreux et de la quantité croissante de cahiers d'acteurs. Elle note l'émergence d'un consensus dans les débats précédents : celui d'une Ligne Nouvelle qui soit adaptée à son territoire, caractérisé par des distances courtes, une densité urbaine forte, des voyages quotidiens importants et des espaces naturels à préserver. Elle passe en revue les enjeux pour Rouen : l'amélioration de la desserte ferroviaire, la fiabilisation de la ligne Rouen (connectant Rouen aux réseaux européens et aux futurs axes structurants franciliens), l'amélioration de la liaison avec les métropoles normandes ainsi que l'enjeu du nœud rouennais, avec le positionnement d'une nouvelle gare.

Présentation du débat public

Dominique SIMON, Membre de la Commission Particulière du Débat Public, rappelle que ce débat public se tient en application du Code de l'Environnement, que la CPDP est indépendante du maître d'ouvrage, qu'elle est neutre et ne prend pas position, que ce débat porte sur l'opportunité du projet (faut-il le réaliser ou non ?), ses objectifs et ses caractéristiques et que dans les deux mois suivant la clôture du débat, la commission rédigera un compte-rendu et le maître d'ouvrage décidera ensuite des suites à donner au projet (poursuite, modification ou abandon...).

Présentation du projet

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission LNPN - RFF, explique le rôle de RFF, soulignant la distinction qui existe entre les infrastructures que gère RFF et les entreprises ferroviaires, dont la SNCF, qui font circuler les trains. Il rappelle que le réseau entre Paris et la Normandie est au bord de la saturation, que la ponctualité des trains est insatisfaisante et que les vitesses plafonnent. Il expose les objectifs du projet, ses principales caractéristiques et les choix à opérer, soulignant la nécessité, de réorganiser le réseau autour d'une ligne nouvelle.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission LNPN, explique les trois scénarios retenus :

- Scénario A (6,5 milliards d'euros) : Point de bifurcation dans la zone de Louviers. La ligne va ensuite au nord vers Rouen, puis sur le Plateau de Caux jusqu'au Havre et à l'ouest vers Caen.
- Scénario B (6,3 milliards d'euros) : Inflexion de la ligne vers Évreux, où se fait la bifurcation au nord vers Rouen, puis Le Havre par le Plateau de Caux et à l'ouest, vers Caen, avec l'emprunt d'une partie de la ligne actuelle.
- Scénario C (9,5 milliards d'euros) : La bifurcation se situe au-delà de Rouen, avec la branche de Caen qui traverse l'estuaire par un tunnel.

Après avoir comparé leurs mérites respectifs, tant du point de vue fonctionnel que de celui de leur impact environnemental, il indique qu'une évolution dans le débat a fait émerger la possibilité d'un scénario intermédiaire entre le A et le B, sur lequel la maîtrise d'ouvrage a engagé des réflexions.

Il mentionne quatre scénarios pour l'Ile-de-France, qui visent à séparer les « trains normands » (sur une ligne nouvelle) des « trains franciliens », avec un accent particulier sur le rôle de La Défense.

Caractéristiques spécifiques à Rouen

Philippe ADAM commence par présenter les objectifs de temps de parcours au départ de Rouen en fonction des scénarios et aborde la question de la nouvelle gare, estimant que la situation capacitaire du nœud ferroviaire rouennais impose – si l'on veut développer les trafics – d'avoir une nouvelle gare à Rouen positionnée sur la rive gauche. Une étude réalisée de 2003 à 2009 par la communauté d'agglomération de Rouen avait situé le meilleur lieu à Saint-Sever. Mais RFF a souhaité réaliser, dans le cadre de la LNPN, d'autres études portant sur le site de Sotteville. Philippe ADAM présente le résultat des études comparatives du point de vue ferroviaire, exposant les coûts et les temps de parcours (y compris de centre ville à centre ville).

Il aborde ensuite la question du fret, comme élément majeur du projet LNPN, en expliquant qu'il s'agit principalement de dégager de la capacité sur la ligne actuelle. Il ajoute que la LNPN n'est pas seule dans le paysage du fret et souligne l'importance d'avoir un réseau plus maillé. Par exemple, le segment Gisors-Serqueux, doit ouvrir un itinéraire parallèle dans l'Est de la Haute-Normandie. Ce sont ces nouveaux itinéraires, ainsi que des itinéraires de contournement du bassin parisien, qui permettront de répondre à l'ensemble des besoins du fret, notamment celui des ports.

Jean-Damien PONCET réitère les deux grandes ambitions du projet (contribuer au développement des territoires et répondre aux besoins de déplacements du quotidien à l'avenir dans un contexte énergétique lourd d'incertitudes). Il rappelle qu'il n'est pas simplement question de créer une ligne nouvelle fonctionnant sur elle-même, mais de redessiner le réseau et de penser l'ensemble des services qui l'utiliseront (marchandises, voyageurs), le réseau étant constitué de l'ensemble ligne nouvelle/réseau existant.

Le projet de nouvelle gare à Rouen

Agnès GRANDOU, Chef de Projet à la CREA, souligne que la nouvelle gare devra non seulement être un pôle de développement économique, mais aussi répondre à des enjeux globaux de mobilité, assurer un meilleur accès vers l'Ile-de-France et permettre le développement des transports périurbains et des transports régionaux immédiatement autour de Rouen.

Elle indique qu'à partir de 2003, des études d'opportunité et de faisabilité avaient étudié sept possibilités d'implantations de la gare dans l'agglomération rouennaise. Cette analyse multicritères a mis en évidence que Saint-Sever est le seul site qui répond réellement aux

attendus et qu'il devait être accompagné d'un tunnel le reliant à la ligne Paris-Le Havre. Ce site a donc été retenu pour un approfondissement dans le cadre de pré-études fonctionnelles menées à partir de 2006.

A partir de 2008, une concertation a été engagée avec les acteurs socio-économiques et institutionnels, puis avec les associations et les conseillers de quartier et l'ensemble de la population. Elle a démontré un fort intérêt pour le projet et une adhésion au principe d'une gare située en centre-ville, mais également un certain scepticisme vis-à-vis du coût et des délais.

Le projet de LNPN a apporté de nouveaux éléments de contexte, comme le maintien d'une option de gare à Sotteville. Cela a suscité un approfondissement des études de la part de la Crea, notamment au regard de la desserte en transports en commun et du projet de développement économique. Le site de Saint-Sever permet de créer plusieurs lignes de transport structurantes autour de la gare, de maintenir les différents modes actuels d'accès à la gare et d'envisager un développement économique important du fait de cette centralité. Le site très excentré de Sotteville ne pourrait pas quant à lui jouer le rôle de nœud et engendrerait de nombreux déplacements en véhicules individuels. Son potentiel en terme de développement économique est assez limité.

Echanges avec le public

Gilbert RENARD, Maire de Bois-Guillaume, demande quelles sont les origines/destinations des voyageurs de la gare Rive Droite actuelle.

Philippe ADAM répond que le centre-ville, c'est-à-dire entre la gare et la Seine, constitue la principale origine/destination des voyageurs utilisant la gare de Rouen. Ensuite, ce qui se trouve au Nord et au Sud de cette zone constituent des origines/destinations à peu près équivalentes.

Antoine JOURDAN, de l'Eure, souhaite connaître le pourcentage d'augmentation des coûts pour un tunnel par rapport à une ligne en surface.

Philippe ADAM répond qu'un kilomètre de ligne nouvelle coûte en surface entre 15 et 20 millions d'euros et en tunnel entre 75 et 100 millions d'euros.

Pierre LOUVARD, Conseiller Municipal Europe Ecologie – Les Verts à Rouen, souhaite des détails supplémentaires sur les contraintes que pose la traversée de la Seine en tunnel et sur les raccordements ultérieurs sur la bifurcation de Malaunay et en direction de Dieppe. Et qu'en est-il des possibilités de développement de la ligne qui dessert le port de Rouen ?

Philippe ADAM répond qu'un tunnel représente moins de contraintes qu'un passage en surface, mais qu'il faut être vigilant vis-à-vis des nappes phréatiques. Par ailleurs, il n'est pas prévu que la ligne nouvelle permette de rejoindre la ligne de Dieppe. Cette desserte s'effectuera via une correspondance à Rouen et la ligne actuelle Rouen – Dieppe.

Didier CORPET, Chef d'entreprise, Le Havre, veut savoir s'il est question de mettre un phasage en place. Il demande pourquoi le temps de parcours initialement fixé à 1h15 est aujourd'hui de 1h17 à 1h21 selon les scénarios et si des améliorations sont prévues concernant les retards subis actuellement.

Jean-Damien PONCET admet que la présentation a pu donner l'impression qu'un phasage était prévu, mais que ce n'est pas le cas, à moins que des éléments nouveaux interviennent. Concernant le rallongement du temps de parcours, il souligne qu'il ne s'agit que de 2 à 6 minutes, qui pourraient être effacé en cas de circulation à 200km/h en Ile de France. Pour ce qui est des retards, il indique que la régularité est à la base du projet, en soulignant que derrière les notions de qualité de service et de fréquence, il y a des questions de capacité que le projet permettra de traiter.

Jean-Jacques BRIFAULT, CESER Haute-Normandie, demande si la maîtrise d'ouvrage a des retours d'expérience sur l'aménagement de quartiers d'affaires autour des gares en France.

Jean-Damien PONCET précise qu'il appartient aux collectivités d'exploiter les opportunités que le projet va créer. Le retour d'expérience d'autres gares nouvelles comme Reims montre néanmoins que quand les collectivités conçoivent un projet de développement global cohérent qu'elles tiennent sur la durée, les résultats sont au rendez-vous.

Grégoire CARRIER, Directeur Général délégué à la CREA, ajoute que son organisme a fait une recherche comparée de ce qui s'est passé à Reims, Strasbourg, Lille-Europe et Rennes, où l'on constate un effet vitesse. L'étude comprenait la compréhension des clés du succès, de ce qui faisait que tel ou tel avait davantage profité de l'arrivée d'une ligne ou d'une gare nouvelle et de la manière dont la construction des quartiers s'était faite. Il s'agissait aussi de voir quels projets étaient prévus dans les années à venir pour appréhender le contexte de concurrence.

Bruno DEVAUX, Conseiller Municipal de Rouen, Président de l'Association Le Pommier, demande ce qui va se passer si l'on n'a pas les financements pour la gare de Saint-Sever, projet sensiblement plus cher ? Abandonne-t-on le projet ou se replie-t-on sur Sotteville ?

Philippe ADAM estime qu'à l'échelle du projet, le coût de la nouvelle gare n'est pas important, et que la question ne se pose donc pas en ces termes-là.

Maurice TALBOT, Retraité, demande si, dans le contexte d'un scénario desservant à la fois Evreux et Rouen, le trajet C serait modifié pour ménager une voie directe entre Caen et Le Havre ? Est-il question de marier les deux ?

Philippe ADAM répond que non. Un mariage entre les tracés A et B serait plus probable.

Frédéric TOUSSAINT, Directeur d'une Agence de communication à Paris, souhaite savoir pourquoi le site classé du Manoir du Catel ne figure pas sur les cartes et tracés. Il demande aussi pourquoi le patrimoine bâti n'est pas pris en compte, au même titre que les espaces naturels. Enfin il demande si la ligne sera vraiment nouvelle, dans le sens d'une exemplarité d'intégration dans l'environnement et sans nuisances pour les riverains.

Philippe ADAM répond que le Manoir du Catel devrait bien figurer sur les cartes. Il vérifiera. Par ailleurs, il explique les équilibres qui existent au regard des divers enjeux (grandes surfaces, enjeux locaux, patrimoniaux, environnementaux). Il s'agit en premier lieu d'éviter l'enjeu si possible, sinon de réduire l'impact, par exemple enterrement de la ligne). Le dernier stade, c'est la compensation : recréer ailleurs un milieu naturel équivalent.

Dominique SIMON demande si les coûts liés au respect de ces impacts ont été pris en compte.

Philippe ADAM répond que c'est bien le cas par le biais de ratios déterminés grâce à l'expérience acquise par RFF lors des derniers projets de ligne nouvelle. Il souligne qu'on ne fait pas la même chose maintenant qu'il y a 30 ans.

Yves GUERMOND, Géographe, indique qu'il a fait une proposition par Internet pour le scénario C.

Pascal DAUVEL, Syndicat Sud Rail, souhaite savoir ce que M. PÉPY avait pensé du site de Saint-Sever lors de sa visite. Il demande aussi si la nouvelle ligne sera un service public et qui va en assurer l'exploitation et la maintenance.

Jincheng NI, Directeur aux Affaires Territoriales des Régions SNCF de Paris Saint-Lazare et Haute et Basse-Normandie, précise que M. PÉPY a indiqué que la gare Saint-Sever était une bonne option.

Jean-Damien PONCET explique que l'exploitation et la maintenance de la ligne seront assurées sous la responsabilité et l'autorité de RFF. Il évoque les différents régimes qui existent (concession, contrat de partenariat, maîtrise d'ouvrage directe). A ce stade, le régime prévu pour la LNPN reste inconnu. Il précise que RFF a recours à différents dispositifs et, au cas par cas, choisit le meilleur.

Olivier GUÉRIN demande quels sont les trains qui circuleront sur la LNPN. Des trains de la SNCF ou d'autres trains ?

Jean-Damien PONCET répond que le trafic de fret est déjà ouvert à la concurrence et que vraisemblablement, à l'échéance du projet LNPN, des entreprises autres que la SNCF pourront faire rouler des trains de voyageurs.

Jean-Michel CLEMENCEAU, de Rouen, demande s'il est possible d'envisager le principe d'une ligne ferroviaire aérienne pour les passages à niveau de Rouen et de l'agglomération. Il demande si la maîtrise d'ouvrage a pensé aux inévitables hausses de coûts à prévoir pour ce projet à très long terme.

Philippe ADAM estime que la traversée de l'éco-quartier Flaubert serait probablement assez incompatible avec le passage d'une ligne ferroviaire aérienne. Il ajoute que la complexité du site de traversée de la Seine a conduit au choix d'un projet souterrain à cet endroit. Pour ce qui est du chiffrage, il espère avoir pris un certain nombre de garanties adéquates. Il faudra tenir compte l'inflation jusque-là.

Dominique SIMON demande quels sont les types de risques de dépassements auxquels le projet est exposé.

Jean-Damien PONCET répond qu'indépendamment de l'inflation, il y a la qualité de l'insertion environnementale par rapport à l'environnement naturel et humain. Il ajoute que plus on attache de soins à la réalisation d'un projet, plus il coûte cher. Il y a aussi les cours mondiaux de certains matériaux. Il déclare que pour vraiment se prémunir contre ces évolutions, le mieux serait de faire le projet le plus vite possible.

Une intervenante demande pourquoi on ne fait pas un scénario qui passerait par le Vexin ?

Philippe ADAM répond que cette option avait été envisagée et abandonnée car avec un tel tracé, on ne pouvait pas permettre à l'ensemble des territoires traversés de tirer profit de la LNPN. La desserte de Mantes-la-Jolie, incompatible avec un tracé par le Vexin sur l'autre rive de la Seine, est notamment indispensable pour que le projet profite à l'Ile-de-France mais aussi à Vernon ou à Evreux.

Gérard ROMEDENNE, Chambre de Commerce de Rouen, demande si, pendant les travaux de la LNPN, une solution est prévue pour éviter de pénaliser le transport de marchandises du port de Rouen.

Philippe ADAM répond que cela montre la nécessité d'avoir un réseau maillé pour assurer le passage du fret. Mais il ajoute qu'il faudra faire avec le réseau actuel.

Alain PATRIZIO, Chambre de Commerce de Rouen, demande s'il y aurait des incidences sur la durée de trajet et sur les coûts présentés dans le dossier si la ligne était mixte. Et si la ligne nouvelle était dédiée aux voyageurs, l'actuelle ligne Le Havre-Rouen-Paris serait-elle essentiellement dédiée au fret ?

Philippe ADAM explique quelques éléments sur la mixité des lignes, qui présentent une complexité très sensiblement supérieure aux lignes dédiées.

Jean-Damien PONCET ajoute qu'avec le projet LNPN et le projet Serqueux-Gisors, il est prévu que la totalité du trafic fret soit assumée par le réseau existant. Il insiste sur le fait que

l'on pourra faire passer des trains de fret aux heures de pointe voyageurs. Il ne sera donc pas nécessaire d'avoir recours à la mixité.

Pierre BOURGUIGNON, Maire de Sotteville-lès-Rouen, développe la question du choix entre Saint-Sever et Sotteville pour la gare nouvelle et explique pourquoi Sotteville n'est pas le bon site.

François FIHU, Président de la Chambre d'Agriculture de la Seine-Maritime, indique que les Chambres normandes d'agriculture sont favorables au projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et veilleront à ce que ses emprises foncières soient limitées. Elles ne souhaitent pas que le projet fasse l'objet de compensations environnementales.

Jean-Damien PONCET estime que cette remarque concerne le bilan d'une période passée, dans laquelle les enjeux de l'environnement naturel ont fait l'objet d'une défense toujours plus forte. Il pense que cela va continuer, mais que l'on constate aujourd'hui une sensibilité de plus en plus grande à la préservation des terres agricoles. Il faudra regarder de très près de quelle manière optimiser les tracés pour ne pas prélever sur les meilleures terres. Il ajoute que cette question est le sujet d'une réunion thématique.

Edgar MENGUY, Conseiller Municipal de la Ville de Rouen, demande si les différents scénarios ont été étudiés en fonction de la possibilité de cadencement des trains. D'autre part, y a-t-il une différence pour le coût supporté par les usagers entre les différents scénarios ? Il voudrait aussi savoir si des éléments concrets concernant la nouvelle gare, notamment sur les possibilités de desserte, pourraient être mis au débat public d'ici décembre.

Jean-Damien PONCET rappelle les exigences de fiabilité et de fréquence attenantes au projet. Il souligne que tous les scénarios répondent très exactement aux mêmes schémas de desserte. Quant au coût supporté par les usagers selon les scénarios, il estime que s'il devait y avoir une différence, elle serait très minime.

Grégoire CARRIER, CREA, développe certains points sur la nouvelle gare : des réseaux virtuels ont permis de comparer les niveaux d'accessibilité et les coûts, tant à Saint-Sever qu'à Sotteville. Il précise que l'ensemble des contenus et des réseaux proposés vont être intégrés aux discussions sur le Plan de déplacement urbain. Il ajoute que le prochain groupe de travail se réunira le 30 novembre, et il estime que c'est dans le cadre du Plan que la discussion précise pourra avoir lieu.

Patrick CORBINEAU, de Mont-Saint-Aignan, demande si le projet de ligne nouvelle signifie que le projet du Grand Paris sera abandonné. Y aura-t-il trois gares à Rouen ? Il souhaite connaître à quelles conclusions la continuation d'étude pour la réhabilitation de la gare Rive droite devrait arriver pour que le projet de ligne nouvelle soit abandonné. Enfin, il craint que le projet de nouvelle gare n'aggrave la circulation dans Rouen et s'inquiète de son impact sur les impôts locaux.

Jean-Damien PONCET rappelle que le projet concernant une gare à Rouen était une des propositions d'origine. Or le projet tel qu'il est aujourd'hui défini et proposé au débat public est différent du projet initial. Il n'y a donc pas de risque que trois gares soient faites sur Rouen.

Philippe ADAM ajoute que, néanmoins, d'autres gares seront possibles sur le réseau, permettant de multiplier, pour les voyageurs qui viennent des environs de Rouen, les points d'entrée dans Rouen, les connexions avec le réseau urbain, etc. Par ailleurs, il souligne que la CREA a précédemment bien entendu le besoin d'avoir une réflexion sur l'urbain et que le Plan de déplacement urbain intégrera les divers besoins exprimés.

Philippe ANNE, Urbaniste, de Mont-Saint-Aignan, se demande pourquoi un scénario de desserte en ligne de Caen-Le Havre-Rouen, n'a pas été envisagé, et il en fait une proposition détaillée. Est-il possible d'étudier un tel scénario, répondant aux objectifs de la LNPN ?

Jean-Damien PONCET rappelle que les solutions qui sont sur la table ont été proposées pour répondre à des objectifs spécifiques, dont la demande à ce que le projet profite de manière équivalente aux deux Normandie. Il en conclut que l'hypothèse présentée ici ne permettrait pas de s'inscrire dans ces objectifs.

Dominique SIMON suggère que l'intervenant argumente sa proposition par écrit sur Internet, pour permettre à RFF de réagir plus précisément.

Jean-Pierre GIROD, Président du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande, s'étonne que le projet ne comporte aucune comptabilité ou évaluation en termes d'avantages et d'impacts, ni de comptabilité environnementale ou de retours sur investissement. Il est surpris aussi que l'on puisse présenter un projet (scénario C) qui traverse la tourbière la plus importante de France. Il souligne que pour les autres scénarios, c'est une coupure supplémentaire qui est imposée, avec un impact environnemental et agricole. Il regrette que certains éléments dans le dossier ne soit pas assez développés en termes d'articulation, notamment les zones de desserte de petits bassins de vie et les zones rurales.

Dominique SIMON rappelle qu'une réunion sur le financement et la rentabilité est prévue.

Jean-Damien PONCET signale que le dossier qui est mis à la disposition du public comporte les résultats d'une « évaluation socio-économique », qui tient compte des avantages liés au report modal, chiffrés selon des ratios officiels. Il souligne que si cette évaluation ne comporte pas encore la question du financement, chacun des co-financeurs potentiels s'interrogera sur l'intérêt qu'il a à ce que ce projet existe, et par conséquent sur la participation qu'il convient qu'il apporte à sa réalisation.

Philippe ADAM ajoute qu'il existe une documentation abondante concernant l'environnement, où les questions environnementales ont été prises en compte et où les enjeux résiduels ont été mesurés. Il rappelle que dans les tourbières et la Réserve nationale, il a été prévu un tracé souterrain, qui ne devrait pas impacter le site.

Jean-Pierre GIROD aimerait bien savoir, en tant qu'agronome, comment on peut faire un tunnel sur un sol de tourbière.

Jean-Damien PONCET répond que les sondages géotechniques restent à faire, mais qu'il est prévu de passer très en profondeur.

Benjamin LEGRAND, Etudiant à l'Université de Rouen, déclare que le Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur Normandie Université réunit l'ensemble des capitales normandes et doit donc être pris en compte dans le projet d'éléments structurants de la ligne ferroviaire. Ainsi, il privilégie pour sa part le scénario C, malgré son coût plus élevé, car c'est le seul où les temps de parcours entre Paris et les grandes villes normandes sont plus ou moins équivalents. Il ajoute que ce scénario bénéficierait aussi au tourisme dans la région.

Christian HERAIL, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen, déclare que la LNPN est un projet important pour les régions normandes, qui doit permettre une réduction des durées de déplacement et la fiabilité de la ligne entre les villes normandes et l'Ile-de-France. Il ajoute que la région Haute-Normandie comporte également deux grands ports maritimes, Rouen et Le Havre, pour lesquels il est vital de renforcer les dessertes ferroviaires pour le transport de marchandises, et que le projet est une formidable opportunité pour le développement économique et l'emploi dans le territoire. Il rappelle aussi que la gare de Rouen Saint-Sever doit devenir un vrai hub pour toute la Normandie.

Pierre LOUVARD estime qu'une ligne nouvelle dans le Mantois est indispensable de même qu'une gare sur la rive gauche de Rouen. Il déplore les propositions concernant le triangle Mantes-Rouen-Serquigny, où quatre scénarios sont à l'étude. Il est favorable à une rénovation de la ligne actuelle dans ce secteur.

Jean-Damien PONCET affirme que le fait de débloquer le système à Mantes et à Rouen, et d'offrir des temps de parcours différents de ceux d'aujourd'hui, est un renouveau ferroviaire qui bénéficiera à l'ensemble des dessertes en Normandie.

Une intervenante demande si le fait que la ligne nouvelle passe sur les voies existantes ne va pas poser de difficultés. Elle demande pourquoi le raccordement se fait à Oissel, et non pas en amont, ou en aval.

Philippe ADAM explique qu'entre Oissel et Rouen, il y a quatre voies aujourd'hui, et que donc on est assuré de ne pas avoir de difficultés de circulation. Il indique qu'un raccordement à Oissel permettra d'attendre les objectifs souhaités.

Valérie FOURNEYRON, Députée-maire de Rouen, insiste sur le fait que la LNPN est inscrite dans l'ensemble des enjeux de l'Axe Seine et qu'il est important de ne pas dissocier l'ensemble des aspects abordés dans les différents scénarios. Il faut envisager l'ensemble de la ligne, même si des phasages interviennent, et prendre en compte le nœud rouennais et la priorité qu'il y a en matière d'augmentation de capacité, ainsi que pour le fret des deux ports et des deux agglomérations.

Jean CHANUT se dit interpellé par les caractéristiques éventuelles du tunnel sous l'estuaire. Il demande si celui-ci serait uniquement pour passagers ou aussi pour le fret.

Philippe ADAM répond que le tunnel du scénario C est bien prévu pour faire passer du fret.

Véronique BEREGOVOY, Conseillère régionale Europe Ecologie, s'inquiète de la problématique du fret, mais se dit favorable à la gare Saint-Sever. Elle demande pourquoi RFF et la SNCF ne rendent pas opérationnel l'itinéraire Mondeville-Serqueux-Gisors-Ile-de-France, qui est un vrai débouché pour le port du Havre.

Philippe ADAM indique que l'opération Serqueux-Gisors est lancée et doit se faire en deux parties, d'abord la modernisation puis l'électrification ensuite.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement plaide pour un acheminement du fret selon une articulation à la fois plus souple et plus adaptée entre le maritime, le fluvial, le ferroviaire, et même aussi le camion. Elle trouve que les solutions telles qu'elles sont envisagées actuellement avec un tunnel mixte très coûteux ne sont pas applicables.

Dominique SIMON reporte le sujet à la réunion thématique sur le fret du 10 janvier.

Olivier GUÉRIN conclut le débat en remerciant les nombreux participants, et rappelle que le prochain débat aura lieu le lendemain à Achères, avec un retour à Rouen le 15 décembre.

(Fin à 22 h 25)

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