

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

Réunion Publique Locale

Lisieux, le 10 novembre 2011

Commission particulière du débat public

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

Maîtrise d'ouvrage

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

La séance est ouverte à 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, qui va se dérouler de la façon suivante : Monsieur le Maire prononcera un mot d'accueil, ensuite Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la Commission particulière du débat public présentera le débat public, Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM de RFF présenteront le projet, et nous ouvrirons la discussion.

Bernard AUBRIL, Maire de Lisieux : Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, Mesdames, Mesdemoiselles et Messieurs les parlementaires, Monsieur le Président du Conseil régional qui arrivera dans quelques minutes, et du Conseil général qui arrivera aussi dans quelques minutes, Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs les élus, acteurs économiques, présidents des chambres consulaires, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Particulière du Débat Public, Messieurs les représentants de RFF, mesdames, mesdemoiselles, messieurs et chers amis,

Je suis très heureux, comme l'ensemble de mes collègues, de vous accueillir à Lisieux ce soir pour la deuxième réunion du débat public sur la Ligne Nouvelle Paris Normandie, la première s'étant tenue à Caen le 11 octobre dernier.

Je vous souhaite donc à toutes et à tous la bienvenue dans la capitale du Pays d'Auge, porte d'entrée de la Basse-Normandie, au barycentre des trois grandes agglomérations normandes que sont Caen, Le Havre et Rouen, et donc à l'interface des deux Normandie.

Vous comprendrez bien qu'au vu de cette situation géographique particulièrement avantageuse, il est naturel que nous soyons venus vraiment très nombreux dans cette salle pour échanger et dialoguer sur un sujet aussi important pour l'avenir des deux régions normandes dans le cadre du Grand Paris et de l'Axe Seine.

Merci donc à la Commission particulière du débat public venue ici pour entendre la voix du Calvados et du Pays d'Auge. Je félicite RFF pour le remarquable travail réalisé dans des délais réduits pour faire avancer ce projet dont la France et la Normandie, et donc le Calvados et le Pays d'Auge ont un besoin aussi impératif qu'urgent.

Je souhaite que cette réunion soit la plus utile et enrichissante possible et que vous soyez tous plus convainquants les uns que les autres pour que la réalisation de ce projet devienne une priorité nationale.

Bonne réunion à toutes et à tous.

(Applaudissements)

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la CPDP : Mesdames et messieurs, je suis extrêmement intéressé et satisfait de voir cette assistance. Je suis même impressionné puisque ce soir je serai l'animateur de cette réunion dans le Pays d'Auge où j'ai appris que l'on disait aussi que votre cité était la cité thérésienne.

En premier lieu, je rappellerai que le débat public en général, et donc celui-ci en particulier, est bordé sur le plan réglementaire par le code de l'environnement qui précise que la CNDP donc la Commission nationale, autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national. Elle est donc organisatrice des débats et en particulier de celui-ci.

Le débat se déroule en amont de toute décision de faire, toutes les possibilités restent donc ouvertes. Il est préparé et animé par une Commission Particulière indépendante du maître d'ouvrage (RFF) et des acteurs du projet (Etat, collectivités, organisations pro ou anti-projet). Elle est neutre puisque nous ne donnerons pas d'avis sur le projet.

La CNDP a nommé comme président Olivier GUÉRIN ici présent et, sur sa proposition, quatre membres dont trois ne sont pas présents mais vous comprendrez que cette semaine nous avons tenu trois réunions publiques et que nous nous partageons la Haute, la Basse et les Yvelines :

- Jean-Philippe BLOCH
- Marie-Françoise CORNIETI et Dominique SIMON qui sont absentes ce soir
- Moi-même

Le rôle de la CDP est multiple, elle permet au public de s'informer sur le projet et de trouver dans les dossiers ou d'obtenir du maître d'ouvrage des réponses à toutes les questions qu'il est en droit de se poser.

Elle permet aussi au public de s'exprimer par tous les moyens à sa disposition, que ce soit des critères, des suggestions, des observations ou des propositions.

Le débat se déroule pendant quatre mois. Il a démarré le 3 octobre 2011 et se terminera le 3 février 2012. La réunion de clôture aura lieu à Caen le 30 janvier.

Le débat porte en priorité :

- Sur l'opportunité du projet : faut-il oui ou non le réaliser ?

- Sur les objectifs : augmentation de fréquence, ponctualité, contraction des temps de parcours, liaisons nouvelles, locales, régionales, internationales ou interrégionales, raccordement vers les aéroports ou vers les lignes grande vitesse actuelles. Quelles améliorations attendent les usagers actuels et futurs de ce projet ? Le projet tel qu'il sera présenté par RFF répond-il à ces attentes ?
- Sur les grandes caractéristiques du projet : quels sont les grandes options de passage ? Peut-il y avoir d'autres solutions ?

La Commission veillera scrupuleusement au respect de trois principes :

- la transparence : toutes les informations concernant le projet doivent être accessibles et compréhensibles ;
- l'équivalence : quel que soit son statut, chacun peut exprimer son point de vue dans les mêmes conditions ;
- l'argumentation : la Commission veillera autant que possible à ce que les positions exprimées soient argumentées.

Pendant les quatre mois du débat, depuis le 3 octobre et jusqu'au 3 février 2012, plusieurs moyens sont disponibles pour que vous puissiez vous informer, poser les questions et donner votre avis :

- Les réunions publiques

Il en est prévu 23 en Normandie et en Ile-de-France ; Lisieux est la huitième collectivité que la Commission rencontre. Les sept premières ont permis d'ores et déjà de rencontrer plus de 1 800 personnes.

- Le site Internet

Internet est désormais un média incontournable et la Commission a souhaité qu'un site soit dédié au débat. Il connaît d'ailleurs un certain succès puisque plus de 33 000 visites ont été recensées à ce jour.

Sur ce site, 250 questions ont déjà été posées, 150 réponses apportées. RFF répond sous la responsabilité de la Commission qui veille à ce que la réponse soit complète, compréhensible et dans des délais raisonnables (actuellement une quinzaine de jours en moyenne).

On trouve aussi sur ce site un espace de discussion ou un forum dans lequel vous pouvez suivre le débat en dehors des réunions publiques. A ce jour, plus de 200 avis ont été émis dont 50 % concernent les attentes des usagers et 25 % la consistance même du projet.

Enfin, les cinq réunions thématiques qui auront lieu à la fin du débat et la réunion de clôture seront retransmises en direct sur Internet. Vous pourrez, si vous n'y assistez pas, poser des questions aux intervenants, au maître d'ouvrage et, si besoin, à la Commission.

- Les contributions écrites

Pendant toute la durée du débat et, parallèlement à Internet et aux réunions publiques, la Commission peut recevoir des avis écrits ou des contributions qui permettent d'enrichir ce débat. Ces documents peuvent nous parvenir par courrier ou par Internet.

Tous sont intégralement publiés sur le site. Certaines contributions rédigées par des personnes morales peuvent être imprimées et mises à disposition de tous lors des réunions publiques ou envoyées à ceux qui en feraient la demande. Vous les avez sur la table à l'entrée. Ce sont les cahiers d'acteur, 17 sont disponibles à ce jour.

Le débat évolue. Cette masse d'informations et de questions que nous recevons ne peut pas rester lettre morte. Aussi la CPDP fait évoluer le projet mis au débat. La CNDP a décidé de lancer d'ailleurs une étude complémentaire ou plutôt un dire d'expert portant sur une amélioration potentielle des lignes actuelles : quelle performance pour quel coût ?

Cette étude a été demandée par Europe Ecologie – Les Verts.

Je suis certain, en outre, que le maître d'ouvrage réfléchit déjà à intégrer dès maintenant des remarques récurrentes.

La Commission, à l'issue du 3 février, rédigera un compte rendu des débats et le président de la CNDP en tirera un bilan. Ensuite, le maître d'ouvrage aura trois mois pour rendre publique sa décision. Nous serons alors le 3 juillet 2012.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements).

PRÉSENTATION DU PROJET LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

Jean-Damien PONCET, Responsable de la mission Ligne Nouvelle Paris Normandie (RFF) : Avec Philippe ADAM, nous sommes responsables à Réseau Ferré de France de la mission Ligne Nouvelle Paris Normandie.

Réseau Ferré de France, c'est l'établissement public de l'Etat qui exploite, maintient et développe le réseau ferré national et, sur ce réseau, circulent les trains des entreprises ferroviaires et notamment ceux de la SNCF.

Nous allons présenter le projet en commençant par les objectifs, puis nous passerons aux solutions c'est-à-dire les différents scénarios proposés, en insistant davantage sur des questions qui concernent plus particulièrement votre territoire.

Concernant les objectifs du projet, nous avons un réseau aujourd'hui entre Paris et la Normandie au bord de la saturation. De là viennent un certain nombre de problèmes qui sont bien connus, notamment d'irrégularité des trains. En réalité, on voudrait y faire passer plus de trains qu'il ne peut en passer aujourd'hui. Aujourd'hui, nous pouvons faire passer 14 trains dans des conditions normales ; avec le prolongement du RER E à l'ouest (Eole), nous pourrions faire passer 2 trains de plus. Il faudrait, selon les inventaires de besoins auxquels nous avons procédé dans le cadre du Comité de Pilotage qui a précédé le débat public, faire passer de 22 à 36 trains.

Ce réseau présente une ponctualité insatisfaisante puisque, si l'on ne parle que des trains normands (il y passe aussi des trains franciliens) :

- 25 % des trains du matin sont en retard de plus de 5 minutes à Paris ;
- 30 % des trains sont en retard pour entrer à Rouen et au Havre le soir, 40 % sur la ligne Caen/Cherbourg (chiffres 2009).

Enfin, c'est un réseau sur lequel les vitesses plafonnent. Nous avons connu un progrès significatif en matière de vitesse en 1970 avec la mise en service du turbotrain, puis cela s'est un peu dégradé. Il y a eu à nouveau une amélioration avec l'électrification dans les années 95. Depuis, cela stagne voire régresse en termes de temps de parcours.

Nous avons affaire à un réseau hérité du 19^{ème} siècle qui est aujourd'hui utilisé à ses limites.

Nous avons à atteindre deux grands objectifs et qui président à la réflexion que nous portons ce soir devant le débat :

1. Améliorer les déplacements du quotidien en permettant des déplacements plus fluides vers les grandes villes, en permettant le développement de TER plus efficaces en Normandie, et en améliorant également la circulation des RER en Ile-de-France.
2. Contribuer au développement des territoires en établissant ou en permettant des liens plus étroits avec Paris, La Défense et Roissy, donc plus rapides, et en améliorant les connexions entre les villes normandes.

Ces deux grands objectifs se déclinent dans un cahier des charges que nous pouvons résumer en quatre points :

1. Des objectifs de desserte : trains rapides, trains semi-directs, trains locaux ? Combien de trains ? Desservant quelles gares ? Avec quelle fréquence ?
2. Des objectifs de qualité de service en termes de ponctualité, de places assises, de confort.

Derrière la ponctualité et les fréquences se cache la question de la capacité.

3. Des objectifs de temps de parcours pour améliorer l'accessibilité entre les villes.

Pour citer quelques exemples, le projet a été lancé en 2008 avec l'objectif de Paris-Le Havre en 1 h 15. Dans le cadre du Comité de Pilotage qui a réuni un certain nombre de responsables régionaux, d'élus, de responsables du monde politique, d'autres objectifs ont été définis : 1 h 15 pour Paris-Caen, 45 minutes pour Rouen-Caen et quelques autres sur lesquels je ne prolongerai pas le propos.

4. Des objectifs pour le fret.

Il s'agit de s'assurer que, dans l'hypothèse où ce projet serait réalisé, et compte tenu d'autres opérations qui sont d'ores et déjà prévues sur certains éléments du réseau en faveur du fret, on puisse disposer à la fin d'un réseau global qui permette d'assurer la circulation des trains de fret en quantité souhaitée, notamment par rapport au développement des ports, des activités portuaires, tout ce qui vient derrière, en fiabilité et en vitesse. En quelques mots, cela s'appelle des sillons de qualité.

Comment atteindre ces quatre objectifs ?

Le premier réflexe est de voir ce que l'on peut faire avec le réseau existant. Cela fait maintenant une bonne vingtaine d'années que l'on sait que certains objectifs ne peuvent pas être atteints avec le réseau existant. D'ailleurs, le projet LNPN n'est pas le premier projet d'amélioration des relations entre Paris et la Normandie.

Nous avons regardé cela de façon sincère et attentive mais, sans surprise, nous sommes arrivés à la conclusion qu'aucun des objectifs cités, a fortiori les quatre ensemble, ne pouvait être atteint avec le réseau actuel. Aussi, nous proposons de réorganiser le réseau autour d'une ligne nouvelle qui permettrait d'arriver à un dispositif global pouvant répondre aux objectifs cités c'est-à-dire aller vers de nouveaux développements des transports ferroviaires.

Je passe la parole à Philipp ADAM qui va vous présenter plus précisément le projet, les différents scénarios en Ile-de-France et en Normandie, et les options sur lesquelles il y a matière à discuter, sachant qu'il y a aussi matière à discuter sur l'ensemble du projet au sens de son opportunité.

Philippe ADAM, Adjoint au Responsable de la Mission Ligne Nouvelle Paris Normandie, RFF : Bonjour. Je vais entrer dans le vif du sujet, à la fois avec des considérations générales et des éléments qui intéressent précisément la région dans laquelle nous sommes aujourd'hui.

Ma présentation se déroulera en deux parties : un aperçu de ce qui peut se passer en Ile-de-France, puis la partie normande.

En Ile-de-France, l'objectif majeur qui sous-tend tous ces scénarios consiste à séparer les trains franciliens des trains normands entre Paris et Mantes-la-Jolie. Aujourd'hui, les trains franciliens et les trains normands circulent ensemble sur la même ligne, ils se gênent, la capacité est limitée et l'objectif ici est de construire une ligne nouvelle qui permette de séparer ces deux trafics.

Pour cela, nous avons quatre scénarios dont le coût est compris entre 4,4 Md€ et 5,4 Md€ (nous sommes dans un tissu urbain très dense avec des longueurs importantes de tunnels qui expliquent ce coût), avec une vitesse maximale en Ile-de-France de 200 km/h.

Je ne m'étendrai pas plus sur les scénarios franciliens mais nous pourrions répondre à vos questions.

Sur la Normandie, nous avons trois scénarios qui se distinguent principalement par l'endroit où les branches vers la Basse-Normandie d'une part, Rouen et le Havre d'autre part, se séparent :

- ✓ Un scénario A à la bifurcation au niveau de Louviers avec une branche vers la Basse-Normandie et une autre vers Rouen et Le Havre.
- ✓ Un scénario B où l'option de passage s'infléchit vers Evreux, et c'est sur Evreux que se fait cette bifurcation vers Rouen et Le Havre d'une part, et vers la Basse-Normandie d'autre part.
- ✓ Un scénario C très différent avec un passage proche de Rouen puis on part vers l'ouest où se situe la bifurcation avec une branche vers Lisieux et Caen d'un part, et une branche vers Le Havre d'autre part qui franchit l'estuaire par un tunnel pour arriver dans cette ville.

Ces trois scénarios sont conçus pour une vitesse maximale de 250 km/h, c'est une vitesse élevée qui est nécessaire pour atteindre les objectifs de temps de parcours qui ont été fixés. Nous verrons dans les grandes lignes comment ces trois scénarios se comparent.

Le premier point de vue que l'on peut avoir est celui des relations qu'ils offrent entre les villes normandes car les trois scénarios sont équivalents quant aux relations avec Paris.

Le scénario A permet des relations intéressantes entre Rouen et Le Havre, entre Rouen et Caen, avec un temps de parcours de 45 minutes. En revanche, il n'offre pas de performance particulièrement intéressante pour réaliser Caen-Le Havre.

Le scénario B fonctionne entre Rouen et Le Havre mais il est beaucoup plus long pour Rouen-Caen. Pour Caen-Le Havre, il ne présente pas de liaison intéressante. C'est un scénario beaucoup plus tourné vers Paris plutôt que pour les relations intranormandes.

Le scénario C permet les relations entre les trois villes normandes, raison pour laquelle il a fait l'objet de déclarations d'intérêt.

Il existe une forte différence dans les coûts puisque le scénario C qui doit franchir l'estuaire et trouver son chemin à Rouen avec des difficultés d'insertion particulièrement importantes a un coût autour de 9,5 Md€ alors que les autres ont un coût aux alentours de 6,5 Md€ c'est-à-dire une différence significative.

Il existe une différence en termes de trafic qui n'est pas significative puisque les trois scénarios sont dans un mouchoir de poche avec un trafic de 30 millions de voyageurs sur la Ligne Nouvelle Paris Normandie. Aujourd'hui, nous sommes aux alentours de 20 millions. D'ici une quinzaine d'années, en l'absence de projet, nous arriverions à 26 millions. Le projet apporte 4 millions de voyageurs supplémentaires dont les trois-quarts utilisaient une voiture et qui passeront au train par l'attractivité nouvelle des dessertes ferroviaires.

En matière de composantes environnementales, le scénario A est peut-être plus facile de ce point de vue. Il traverse moins de vallées sensibles que le scénario B ; le scénario C est plus compliqué, je citais les difficultés d'insertion au niveau du Haver et de Rouen, elles sont particulièrement difficiles pour ce scénario.

Le débat a fait évoluer le sujet et les scénarios tels que nous les avons imaginés en préparant ce débat, des idées ont émergé au cours des réunions et sur un certain nombre de blogs. Le scénario A est intéressant pour faire Rouen-Caen, le scénario B intéressent les gens de l'Eure, était-il possible de trouver quelque chose qui fasse fonctionner les deux scénarios, un scénario intermédiaire ?

Nous avons travaillé sur cette question, cela devrait marier un certain nombre d'avantages des uns et des autres. Nous devons mesurer quelles en sont toutes les conséquences, s'il n'apparaît pas des inconvénients qui viendraient contrebalancer ces avantages.

Voilà pour la présentation générale, j'en viens à la façon dont la Ligne Nouvelle Paris Normandie peut venir sur votre territoire.

Je commencerai par une description des dessertes dont une pourrait être celle de Lisieux.

Comme Jean-Damien l'a rappelé, ce n'est pas RFF qui fait circuler les trains. RFF met en place des infrastructures et ce sont les entreprises ferroviaires qui ensuite choisissent de développer les trafics. Néanmoins, nous avons travaillé avec l'idée de chercher quelles pourraient être de façon réaliste les dessertes des différents points du territoire. Nous allons vous présenter ce que nous avons imaginé. Evidemment, les choses seront peut-être différentes dans le futur mais cela nous paraît réaliste à ce stade.

✓ Avec le scénario A

Plusieurs types de dessertes intéressent Lisieux. La première, ce sont des trains Paris-Trouville comme aujourd'hui mais qui pourraient être très rapides jusqu'à Lisieux et

poursuivre jusqu'à Trouville-Deauville en s'arrêtant à Pont-l'Évêque. Ce sont les trains les plus rapides qui, dans ce scénario A, mettraient 58 minutes pour venir jusqu'ici et poursuivraient jusqu'à Trouville.

Des trains semi-directs, un peu comme aujourd'hui mais accélérés, desserviraient les villes du territoire (Evreux, Bernay, Lisieux) et pourraient mettre 1 h 23 pour arriver jusqu'à Lisieux.

Les trains sans arrêt permettraient d'atteindre le temps de parcours objectif fixé pour Caen aux alentours de 1 h 15.

✓ Avec le scénario B

Les choses sont relativement similaires. Le train Paris-Trouville dessert Lisieux de façon rapide et continue vers Trouville-Deauville. On retrouve le train semi-direct et le train direct.

✓ Avec le scénario C

Le train s'arrêterait à Lisieux pour Trouville-Deauville, tandis que le train semi-direct desservirait Evreux, Bernay et Lisieux avant de terminer sur Caen.

Comment cela se traduit-il en termes de temps de parcours pour les différents scénarios ?

Vers Paris, sur un temps de parcours aujourd'hui de 1 h 39, celui-ci serait de 0 h 58 avec le scénario A, de 1 h 03 avec le scénario B et de 1 h 04 avec le scénario C si les entreprises ferroviaires choisissaient de faire des trains directs jusqu'à Lisieux. Ce serait la performance possible pour la ligne.

Si les entreprises ferroviaires choisissaient un arrêt intermédiaire à Bernay, le temps de parcours serait un peu plus long. Ce sera au choix des entreprises ferroviaires qui feront la desserte.

Sur Nanterre/La Défense, nous pouvons avoir une desserte intéressante. Nous envisageons que la ligne desserve au passage Nanterre/La Défense avant d'aller à Paris, ce qui permettrait d'avoir pour l'ensemble de la Normandie un lien avec ce pôle d'emploi et ce lieu d'intermodalités, de connexion avec des lignes très importantes du réseau parisien, notamment le futur métro du Grand Paris Express qui permettrait, depuis La Défense, d'aller rapidement à Roissy/Charles-de-Gaulle.

Depuis Lisieux, dans l'hypothèse que l'on ne dessert pas Bernay de façon intermédiaire, la Ligne Nouvelle Paris Normandie permettrait de diviser par deux le temps d'accès à ce pôle important de l'Ile-de-France.

Vers Rouen, sur un temps de parcours de 1 h 03, les trains avec cet arrêt à Bernay pourraient avoir des temps de 41 minutes pour le scénario A, 49 minutes pour le scénario B. En fonction d'un arrêt ou pas dans cette ville de l'Eure, les temps seraient de 39 ou 55 minutes, autour de 40 minutes pour Rouen. Je ne montre pas ce qui se passe sur Caen et Cherbourg, cela reste inchangé, mais toutes les dessertes existent, elles peuvent perdurer et même se développer.

Sur Trouville-Deauville, pour un temps de 2 heures aujourd'hui, on pourrait descendre aux alentours de 1 h 20 à 1 h 30 en fonction des scénarios.

Je vais essayer de vous expliquer comment nous avons imaginé les scénarios autour de Lisieux, où passe cette ligne et pourquoi. Nous avons la volonté de vous apporter cette

information mais aussi de vous montrer comment nous avons travaillé de manière que vous compreniez bien pourquoi nous sommes arrivés à ces scénarios.

Qu'en est-il des vitesses actuelles entre Mantes et Caen ? Nous avons une première section de Mantes à Bernay sur laquelle on roule à des vitesses au maximum de 160 km/h, parfois moins (140, 150), c'est une section très limitante pour la vitesse sur la ligne.

Aux alentours de Lisieux, les vitesses sont relativement faibles pour le ferroviaire d'aujourd'hui mais deux sections sont à 200 km/h, de Bernay à Lisieux et de Lisieux à Caen.

Pourquoi ne pas profiter de ces sections rapides et faire le nécessaire pour aller plus vite là où la vitesse est faible aujourd'hui ?

C'est ce que nous avons regardé et qu'il a été possible de faire dans ce scénario B : une ligne nouvelle jusqu'à Bernay puis la ligne actuelle puis une ligne nouvelle qui passe au sud de Lisieux, puis la ligne actuelle jusqu'à Caen de manière à atteindre le temps de parcours objectif de 1 h 15. Ce sont les infrastructures nécessaires et suffisantes pour atteindre les objectifs de temps de parcours.

Sur le scénario A qui est moins performant parce qu'on fait plus de kilomètres, la ligne nouvelle pour atteindre l'objectif fixé doit aller jusqu'à un point situé entre Lisieux et Mézidon et ne peut pas utiliser la ligne actuelle.

Voilà les grands principes de dessin de l'infrastructure.

Je vous présente le résultat du recensement des contraintes environnementales :

- des contraintes humaines autour du bâti, de l'industrie, de l'agriculture,
- des contraintes naturelles : la biodiversité, les rivières, les eaux souterraines.

Nous les avons recensées, hiérarchisées, nous avons regardé quels étaient les enjeux les plus importants :

- les grandes zones inondables de la vallée de la Dives
- certaines zones naturelles au nord de Lisieux
- des sites inscrits, classés

En fonction de ces différents enjeux forts, nous avons cherché des itinéraires de passage qui, au niveau de Lisieux, peuvent être par le nord mais cela impose de traverser les zones très importantes de la vallée de la Dives et de faire une ligne qui arrive près de Caen c'est-à-dire un linéaire important.

Nous avons un tracé sud qui permet d'avoir un linéaire et un impact environnemental moindres. C'est la raison pour laquelle nous sommes partis sur ce tracé au sud de la ville.

Un autre intérêt est fonctionnel c'est-à-dire la qualité des dessertes. Avec un tracé nord, pour aller vers Trouville-Deauville, nous sommes amenés soit à imaginer une gare nouvelle soit à desservir Pont-L'Evêque. Est-ce que l'on fait les deux ? Est-ce que la gare de Lisieux est à Pont-L'Evêque avant d'aller jusqu'à Trouville-Deauville alors que l'on a par ailleurs des trains qui prennent la ligne actuelle pour aller jusqu'à Caen, donc deux points d'arrivée dans Lisieux ?

Au sud, les trains vers Trouville-Deauville desservent la gare centrale de Lisieux, ils continuent ensuite vers Pont-L'Évêque et vers Trouville-Deauville. Cela permet un arrêt dans cette gare urbaine au même titre que les trains qui ont pris la ligne actuelle en venant de Paris et d'Évreux.

Toutes ces raisons nous ont conduits à conserver ce tracé au sud de Lisieux.

Jean-Damien PONCET : Je rappelle les grandes ambitions du projet :

- Contribuer au développement du territoire dans une organisation assez exceptionnelle pour le développement de la vallée de la Seine, qui fait bouger beaucoup de monde en ce moment, et en améliorant l'accessibilité c'est-à-dire en augmentant les facilités pour que les entreprises rencontrent les actifs qui cherchent du travail et, réciproquement, pour que les entreprises puissent coopérer, que les universités travaillent ensemble. Il existe des millions d'exemples possibles.
- Répondre aux besoins de déplacement du quotidien. Il ne s'agit pas des déplacements du quotidien d'aujourd'hui, il faut aussi penser à ceux de demain dans un contexte énergétique lourd d'incertitudes sinon de menaces. Essayons de ne pas être demain les otages du prix du carburant en ayant prévu suffisamment à l'avance de pouvoir nous déplacer autrement.

Pour atteindre ces deux grandes ambitions, nous ne proposons pas une ligne nouvelle sur laquelle des trains font des navettes d'une extrémité à l'autre, c'est une ligne nouvelle qui s'insère et redessine l'ensemble du réseau et, sur ce nouveau réseau, pourront circuler des trains qui peuvent desservir finement et faire bénéficier de l'effet vitesse l'ensemble des villes de différentes tailles des deux régions Normandie et en particulier de la Basse-Normandie.

C'est aussi proposer un projet adapté au territoire et le premier facteur de différenciation est la cohérence et l'approche globale du sujet ; le deuxième facteur de différenciation par rapport à des projets antérieurs qui n'ont pas réussi, c'est que celui-ci est né dans la concertation avec les principaux élus et responsables économiques mais maintenant aussi avec le public dans le cadre de ce débat, et il se poursuivra dans la concertation puisque, même après le débat, lorsqu'il s'agira de discuter de façon plus précise des fuseaux de passage et un jour des tracés qui seront mis à l'enquête publique, cela se fera dans une concertation de plus en plus détaillée.

La bonne illustration de ce projet adapté au territoire, c'est que nous n'avons pas pris un produit sur étagère pour le plaquer à la Normandie. Notamment à travers la notion de vitesse à 250 km/h qui implique aussi des choix de matériels spécifiques, nous avons conçu un projet qui nous semble adapté à la géographie de la Normandie et notamment au semis de villes grandes, moyennes ou petites qu'il convient de desservir.

Nous arrivons, nous RFF, maître d'ouvrage, mais surtout porteur d'un certain nombre d'objectifs, en situation de proposer des solutions grâce à notre expertise et à celle du monde de l'ingénierie qui nous accompagne. Mais nous venons sans certitude et nous souhaitons que le débat puisse nous permettre d'enrichir notre réflexion. Nous nous efforcerons de répondre à vos questions ce soir mais aussi dans les jours et les semaines qui viennent par le site Internet.

Nous vous remercions de votre attention.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Je rappelle, comme cela a été dit tout à l'heure, pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, qu'aujourd'hui aucune décision n'a été prise et que ce qui est projeté dans le futur dépend de la première décision : faudra-t-il ou non réaliser cette ligne ? Pour l'instant, c'est d'abord l'opportunité qui est en débat et les caractéristiques de la ligne.

Pierre-Gérard MERLETTE : L'assistante est nombreuse et, pour une bonne organisation des prises de parole, pour qu'il y en ait le maximum, je vous propose dans un premier temps des prises de parole rapides afin que RFF puisse répondre rapidement ; dans un second temps, s'il y a des contributions, le temps de parole sera limité à trois minutes.

Je vous demande de vous présenter puisque tout est enregistré.

Les hôtesse ont des papiers pour les gens qui souhaiteraient nous transmettre des questions écrites, on y répondra automatiquement. Toutes ces questions seront sur le site Internet et, si la réponse n'a pas été donnée en séance, elle le sera sur le site ou vous sera adressée personnellement.

M. BRUNDOS, Herminal-les-Vaux : Vous parlez d'une bifurcation nord et d'une bifurcation sud pour Lisieux, d'une zone à 150 km/h sur Lisieux, mais vous n'avez pas parlé du projet de rénovation de cette zone pour monter à 200 km/h, pourquoi ?

Philippe ADAM : Parce que la géométrie de la ligne dans cette traversée ne permet pas d'avoir une vitesse supérieure à 150 km/h. La vitesse est limitée en premier lieu par la géométrie de la voie c'est-à-dire les courbes : plus la courbe est serrée, plus la vitesse est faible. Les tunnels sont également parfois un facteur limitant. Ce sont les facteurs principaux.

Ensuite, des facteurs comme la signalisation, la présence ou non de passages à niveau peuvent facilement être changés.

A certains endroits, il a été possible de relever la vitesse ; à d'autres, les courbes ne permettent pas de le faire.

Jacques SAUTEREAU de CHAFFE, Marolles : Vous avez parlé du tracé sud, avez-vous déjà le tracé sur les communes, le nom des communes ?

Le Pays d'Auge est très vallonné, c'est un peu de la tôle ondulée, des collines, des vallées, des rivières, avez-vous prévu des viaducs, des ponts, des tranchées, des tunnels ? Passer à travers le Pays d'Auge sans toucher trop à l'impact de la nature...

Je rappelle que la vallée de la Courtonne, de la Marolles et de l'Orbiquet sont en ZNIEFF, surtout la Courtonne et la Marolles. Vous avez tenu compte de la ZNIEFF du côté de Manerbe et de Pré-d'Auge ; sur le tracé sud, est-il tenu compte de la ZNIEFF sur ces petites vallées ?

Philippe ADAM : Il ne nous a pas échappé que le Pays d'Auge était extrêmement vallonné. Nous sommes sur des ouvrages relativement plus compliqués qu'ils ne peuvent l'être sur d'autres secteurs de la ligne, notamment sur les plateaux du Neubourg ou d'autres endroits qui n'ont pas la même complexité.

Oui, la topographie est chahutée et les réponses techniques sont complexes.

Nous avons tenu compte des grands enjeux environnementaux dont les ZNIEFF et un ensemble de paramètres environnementaux. C'est dans ce cadre que nous avons conçu des options de passage. Cela génère toujours un peu de frustration au niveau du débat public et

nous le comprenons. Le débat public se tient très en amont de la vie d'un projet et, à ce stade, nous ne connaissons pas le tracé exact. Nous ne savons pas sur quelle commune la ligne passera. Nous avons délimité des options de passage qui sont des bandes relativement larges, de quelques kilomètres à une douzaine, dans lesquelles nous inscrirons les futurs tracés si le projet se poursuit à l'issue du débat public.

C'est bien à l'étape ultérieure, ce que nous appelons les études préalables à l'enquête publique, que nous réfléchirons sur des tracés précis et il y aura, en continu, des phases de concertation au cours desquelles nous viendrons rendre compte des études et des tracés plus précis que nous envisageons pour faire passer l'infrastructure.

Jean-Claude DESCHAMPS, Courtonne-la-Meurdrac : Dans les vallées dont on vient de parler, tout le monde ici comprend très bien l'intérêt du projet mais chacun pense à sa petite commune et les tracés sont d'une largeur inquiétante.

Vous avez parlé d'un moment où les tracés seraient affinés, à quel moment pensez-vous que nous connaîtrons le tracé exact de chaque projet ?

Philippe ADAM : Cette phase d'étude préalable à l'enquête publique peut durer quelques années, quatre ou cinq ans avant d'arriver à l'enquête publique. C'est bien au cours de cette phase que les choses se décanteront mais ce sera progressif. Il s'agit de quelques années après la décision de poursuivre le projet, si décision il y a.

Philippe HUGO, Hermival-les-Vaux : Je suis usager quotidien du train, que ce soit TER ou Corail, le dossier qui nous est soumis aujourd'hui n'aborde quasiment pas la question du choix des matériels ferroviaires. Vous me direz que cela revient aux opérateurs, notamment la SNCF, mais il est dommage que nous n'ayons pas un éclairage. On entend beaucoup parler d'engagement d'Alstom vers des matériels de type pendulaire assez innovants, qui sont déjà en fonctionnement dans certains pays européens, qui rejoignent l'infrastructure dans les choix et les options.

Pouvons-nous avoir des éclairages complémentaires par rapport à cette problématique ?

Philippe ADAM : Le choix du matériel roulant reviendra effectivement à l'entreprise ferroviaire. Nous avons pris un certain nombre d'hypothèses qui nous permettent de vous dire des choses avec une certaine assurance par rapport à certaines caractéristiques du matériel, notamment ses caractéristiques d'accélération, de freinage, de vitesse, mais aussi ses capacités en voyageurs.

Vous avez parlé du matériel pendulaire. Je ne sais pas si tout le monde est familier de ce concept. Un train est limité par la vitesse qu'il peut atteindre dans les tracés sinueux, là où il y a des courbes. Pour que les trains puissent rouler à une vitesse relativement élevée, les voies sont penchées dans les courbes, comme dans un vélodrome, et l'idée est que le matériel se penche un peu plus pour passer dans les mêmes courbes à une vitesse supérieure à celle d'un matériel classique.

On peut imaginer aller plus vite sur les lignes existantes, c'est bien l'objectif du pendulaire.

C'est quelque chose qui était en vogue dans les années 90 en France, cela a été étudié pour la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et pour les lignes bretonnes, mais ce sont des projets qui n'ont pas vu le jour pour des raisons qui tiennent à un équilibre financier.

L'apport du pendulaire en France est relativement faible, il s'agit d'un gain de temps, en fonction des lignes et de la configuration, de 5 % à 10 %. Nous sommes très loin de pouvoir

atteindre les sauts de performance attendus aujourd'hui, notamment en Normandie. On peut gagner quelques minutes, au prix d'un matériel plus complexe qu'un matériel classique et donc plus coûteux à la fois à acquérir et à maintenir.

Par ailleurs, vous avez dit que, dans les pays étrangers, cela fonctionnait. Effectivement mais les normes sont différentes ; un train français peut rouler plus vite dans la même courbe qu'un train allemand ou italien, et si là-bas cela a du sens car on peut avoir une augmentation de vitesse importante, elle est moindre en France, et l'intérêt du pendulaire est moindre en France.

Enfin, sur un certain nombre de relations, nous aurons besoin d'un matériel très capacitairé donc qui pourrait être à deux niveaux, et l'on ne sait pas faire du matériel pendulaire à deux niveaux.

Tous ces éléments font que nous n'avons pas retenu cette technique pour la Ligne Nouvelle Paris Normandie.

Olivier GUERIN : C'est une question qui revient au cours des débats, sur laquelle la Commission organisera une présentation pour avoir des éléments plus précis. Ce sera précisé ultérieurement.

Christian FOUGERAY, Président de la CCI : Le monde économique est très présent ce soir, nous sommes très intéressés par la LNPN. Nous avons déjà loupé le raccordement avec l'A13, l'A28.

J'ai vu la carte à l'instant avec votre tracé qui passe au sud de Lisieux, cela signifie que beaucoup de trains rejoindront directement Caen pour faire 1 h 15, pouvons-nous connaître le nombre de trains qui s'arrêteraient à Lisieux dans la mesure où l'on veut desservir la côte, d'autres communes ? Est-ce un train par jour ou un sur deux ?

Il est bien d'avoir une LNPN mais si le train ne doit pas s'arrêter, je n'en vois pas l'intérêt.

(Applaudissements)

Philippe ADAM : Je vous ai montré les différentes dessertes possibles sur la ligne. Aujourd'hui, un train sur deux s'arrête, un train sur deux ne s'arrête pas et va à Caen puis Cherbourg. L'idée est de conserver cette proportion.

Nous avons travaillé sur une grille horaire de très long terme. La ligne actuelle a tenu 150 ans, nous essayons de viser au moins quelques dizaines d'années. Nous sommes sur un ouvrage nouveau et il faut le penser pour le futur.

Dans cette grille horaire, nous avons la possibilité de faire à chaque heure un train direct, un train qui pourrait venir de Trouville-Deauville puis direct jusqu'à Paris, et un train qui suivrait les différentes villes de la vallée. C'est le possible. Le service qui sera offert sera celui que les entreprises ferroviaires pourront mettre en place en fonction de l'équilibre économique qu'elles trouveront. Pour la desserte de Lisieux, nous ne serons pas en dessous d'un train par heure à la mise en service voire plus ultérieurement si la montée en puissance de la ville se fait conformément à ce que l'on peut imaginer.

Je parlais des heures de pointe. Pendant les heures creuses, cela dépendra de la demande.

Patrick COMET, Lisieux, Saint-Germain-de-Livet : Il existe un projet de nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie avec une bifurcation à hauteur de la Haute-Normandie. Ce

projet de ligne est-il un et indivisible ou est-ce que la ligne Paris-Rouen-Le Havre peut être réalisée sans celle allant vers Lisieux et Caen ?

Effectivement, ma question est un peu malicieuse.

Jean-Damien PONCET : RFF a été missionné pour étudier un projet qui soit utile aux deux régions. Pour nous, il y a un projet, il est global, d'autant plus que tout ce que l'on a dit sur l'Ile-de-France est commun aux deux Normandie et tous les investissements en amont sont d'autant plus justifiés qu'ils concerneront plus de trains.

Par ailleurs, il existe une logique dans le système consistant à dire que l'on débloque en augmentant la capacité en Ile-de-France et ensuite on développe en offrant des temps de parcours meilleurs. Cette logique n'a pas de raison géographique, elle s'applique partout. Elle répond par exemple aux objectifs du Grenelle de l'environnement parce qu'en ayant des temps de parcours meilleurs, on est plus compétitif vis-à-vis de l'automobile.

Elle répond tout à fait aux logiques d'accessibilité que j'évoquais. D'ailleurs, la mission du commissaire général au développement économique de la vallée de la Seine ne se limite pas à l'Axe Seine, c'est bien une approche globale.

Enfin, concernant les usagers, les avantages de temps de parcours intéressent aussi bien les Bas-Normands que les Normands.

Pour nous, c'est un projet global, nous le conduirons globalement tant que les autorités compétentes nous diront de le faire. Derrière, des questions de financement se poseront à un moment, nous pourrons les aborder plus tard.

Camille PUJOL, Le Pin : Je suis utilisateur du train quotidiennement entre Lisieux et Caen. Vous évoquiez le fret mais, quand on connaît son état actuellement, comment faire pour le booster et qu'il soit utilisé en pleine possession de ses moyens, comment activer le fret entre notre région et Paris par le train et non pas par le transport automobile ?

Jean-Damien PONCET : C'est une question presque en dehors du champ de compétence de RFF mais sur laquelle je me risquerai à répondre.

Il y avait du fret, il y en a moins, pourtant le réseau n'a pas changé. Il n'y a pas eu de dégradation du réseau qui aurait pu générer cette baisse du fret significative.

Le transport routier est très compétitif et trouve toujours de nouvelles solutions pour l'être encore plus et les termes de cette concurrence sont depuis un certain nombre d'années constamment en défaveur du fret ferroviaire. La SNCF qui est responsable au sens où elle a été, jusqu'en 2006, la seule entreprise à transporter du fret au niveau national, n'a pas manqué de chercher différentes solutions pour maintenir le fret à un certain niveau.

Des réorganisations ont été mises en place, des simplifications, de sorte qu'aujourd'hui ce qui se porte le mieux et qui a de bonnes chances de se porter encore mieux, ce sont principalement les navettes point A et point B c'est-à-dire des choses simples à organiser, dont les origines et les destinations sont principalement les grands ports pour la Normandie. Effectivement, sur ce type de service, on voit apparaître des concurrents de la SNCF qui s'en sortent plus ou moins bien.

Dans le cas général, ce n'est pas tant un sujet de réseau qu'un sujet d'économie de la concurrence entre la route et le ferroviaire. On peut imaginer qu'à l'avenir soit des dispositifs

réglementaires relatifs à des questions de taxe soit le prix de l'énergie pourraient contribuer à rétablir un certain équilibre.

Philippe ADAM : Je compléterai le propos pour dire que, dans certains cas, le réseau joue un rôle dans la compétitivité du fret lorsque le réseau est saturé et qu'il n'est plus possible de faire passer du fret avec une quantité et une qualité de sillons donc de cheminement du train suffisante. C'est le cas aujourd'hui entre Le Havre et Paris.

L'idée sur ces axes saturés est que le réseau puisse être développé de manière à offrir à la fois de la vitesse, de la capacité et de la qualité, éléments importants dans les facteurs de compétitivité dont Jean-Damien PONCET vient de vous faire part.

Pierre-Gérard MERLETTE : Une réunion sera dédiée au fret au Havre au mois de janvier.

Jincheng NI, Directeur aux Affaires Territoriales des Régions SNCF de Paris Saint-Lazare et Haute et Basse-Normandie : En effet, nous sommes pour le projet parce qu'il permettra d'avoir la capacité complémentaire pour réactiver le fret, surtout des sillons de qualité dans l'avenir.

Actuellement, il convient de massifier les flux pour transporter du fret ferroviaire et les trains sont compétitifs pour les ports du Havre et de Rouen. En Basse-Normandie, les clients fret préfèrent utiliser les camions plutôt que le ferroviaire, sauf les trains militaires ou les trains nucléaires.

Ce n'est pas forcément la SNCF qui transporte les marchandises, c'est en concurrence.

Philippe BONNIEUX, Le Mesnil-Guillaume : J'aurais voulu connaître le gain de temps sur Mantes-Paris.

Philippe ADAM : C'est une question importante car elle permet de comprendre comment s'articulent les différentes parties du projet.

Entre Mantes et Paris, l'objectif n'était pas de gagner du temps mais de gagner de la capacité et de la fiabilité. C'est là que beaucoup de problèmes de ponctualité des trains se produisent et où nous avons un vrai problème de capacité, à la fois pour les trains normands mais aussi pour les trains franciliens.

Entre Mantes et Paris, l'objectif était de séparer les trafics « normands », des trains qui ne s'arrêtent pas entre Paris et Mantes, pour laisser la ligne actuelle libre pour le développement des RER.

Cela signifie que, sur cette ligne nouvelle, circuleront des trains qui quitteront la ligne au niveau de Mantes-la-Jolie et qui desserviront ensuite des communes de la grande couronne parisienne, et ces trains ne rouleront pas à des vitesses élevées, aujourd'hui à 60 km/h et dans un futur à définir à 200 km/h.

Or, si l'on veut que la ligne soit capacitaire, il faut que tous les trains roulent à la même vitesse. Si un train va vite au milieu de trains lents, vous cassez la capacité et inversement.

C'est pour cette raison que nous avons fixé la limite de vitesse entre Paris et Mantes-la-Jolie à 200 km/h, sachant que les temps de parcours que nous avons indiqués là sont calculés avec une vitesse de 160 km/h. Dans ces conditions, le gain est faible, de 4 minutes. Le vrai gain de temps vers la Normandie se fait au-delà de Mantes, sur les sections nouvelles où nous roulons à 250 km/h.

Pierre LEVASSEUR, Deauville - Lisieux : J'ai noté que le meilleur temps de parcours pour Lisieux–Paris était de 1 h 21, lorsqu'un train vient de Cherbourg et s'arrête exceptionnellement à Lisieux. Par rapport à 1 h 33, une correction doit être apportée.

Par ailleurs, vous parlez de réseau, de maillage, mais de Deauville à Rennes, qu'est-ce que la ligne apporte ? De Deauville à Rouen, qu'est-ce que la ligne apporte ? De Deauville à Argentan, qu'est-ce que la ligne apporte ?

Philippe ADAM : Un train met 1 h 26, c'est le train qui part à 20h49 de Lisieux, un train un peu atypique dans le paysage des trains au départ de Lisieux. Il est très tard, il ne s'arrête pas dans les gares, mais, sur l'ensemble des trains, les meilleurs temps sont situés autour de 1 h 40, notamment aux heures de pointe.

Sur le deuxième point, vous mettez le doigt sur quelque chose d'important dans la façon dont nous avons conçu le projet parce que nous ne nous sommes pas contentés de calculer des temps de parcours. Nous avons imaginé l'ensemble des trains qui circulent sur l'ensemble du réseau normand, à la fois les trains rapides mais aussi des trains TER, des trains inter-villes, de manière à créer un réseau complet qui permette à tous les besoins de mobilité, qu'ils soient de courte ou de longue distance, de trouver des solutions.

Nous avons réfléchi à cela avec l'idée qu'il pourrait y avoir des gares de correspondance, des hubs performants dans lesquels on pourrait faire différentes correspondances de façon rapide : Caen, Rouen mais aussi Lisieux dans lequel on a organisé un certain nombre de correspondances.

Deauville-Rennes nécessiterait de faire deux correspondances, une à Lisieux et l'autre à Caen. Nous avons imaginé Deauville-Rouen avec correspondance à Lisieux mais Deauville-Argentan avec un train qui circulera peut-être si les autorités organisatrices de transport veulent bien le mettre en place. Ce sont aussi des potentialités que nous proposons, elles devront trouver leur expression, mais il est imaginé d'avoir un train qui fasse Rouen-Lisieux-Argentan-Le-Mans-Tours qui permette d'accéder aux TGV vers la Bretagne ou le Sud-Ouest. Si ce train existe, il sera possible d'aller de Deauville à Argentan.

Joachim HERTZOG, Beuvillers : J'habite Beuvillers et je travaille à Caen. J'utilise le train tous les jours. Actuellement, l'accès aux quais de la gare de Lisieux est impossible en arrivant du côté du Tanit Théâtre. Quand ferez-vous un aménagement pour que les piétons puissent accéder du côté du Tanit Théâtre ?

Philippe ADAM : Cela dépasse la LNPN, c'est quelque chose que l'on peut faire plus vite. Monsieur le Maire pourrait en dire un mot, il existe un projet autour de la gare de pôle multimodal avec l'idée de faciliter les cheminements, le parking, l'accès des taxis, des vélos, etc.

Je ne connais pas personnellement le cheminement dont vous parlez mais nous pouvons le noter, cela peut être pris en compte, si cela ne l'est pas déjà, dans le cadre de ce projet qui n'a pas à attendre la LNPN pour voir le jour.

Jean-Paul SOULBIEU, élu de la Ville de Lisieux, adjoint aux finances : J'ai vu des projets de lignes qui nécessiteraient une nouvelle gare autour de Lisieux. Pourquoi ne pas optimiser nos moyens dès maintenant plutôt que de construire une nouvelle gare alors que nous avons un outil avec un foncier important qui répond totalement à la problématique du secteur ?

Philippe ADAM : Il n'est pas prévu de nouvelle gare à Lisieux. La desserte de Lisieux dans le projet que nous avons construit se ferait par la gare actuelle. C'est quelque chose que nous avons recherché de façon générale dans ce projet, faire en sorte que les trains desservent le cœur des villes parce que c'est là que sont les gens, les emplois, et d'éviter des gares à l'extérieur. Cela n'a pas toujours été possible, il existe des projets de gares nouvelles plutôt situées dans le département de l'Eure. Pour Lisieux, il s'agit bien de desservir la gare centrale.

Je vous montrais tout à l'heure ce qui se serait passé si l'on avait fait un tracé nord, auquel cas on aurait été conduit à avoir une gare nouvelle en dehors de la ville.

Francis GRAIN, Président de l'Association des habitants du quartier du Stade : Avez-vous prévu l'importance du trafic dans vingt ans quand le prix de l'immobilier jouera sur la desserte entre les Parisiens et le Pays d'Auge ? Actuellement, le mètre carré sur Paris est de 10 000 € contre 1 500 € ici, on imagine l'effet que cela peut avoir au niveau de la fréquentation en direction de La Défense.

Avez-vous prévu la saturation de l'autoroute A13 à cette période ? Elle est déjà saturée, il faut parfois quatre heures pour rentrer sur Paris. Le week-end, il faudra sûrement prévoir sur la desserte de Lisieux un grand nombre de trains pour aller sur Deauville-Trouville.

Pierre-Gérard MERLETTE : Je vous préviens qu'une réunion sur l'aménagement du territoire abordera cette question sur les transferts potentiels.

Jean-Damien PONCET : Le succès du train peut passer par les encombrements routiers, ce n'est pas très glorieux mais c'est toujours bon à prendre. S'il y a des gens à transporter, on peut faire confiance aux opérateurs ferroviaires pour leur proposer un service adéquat. Je suppose que Monsieur le Maire de Deauville a demandé qu'un train parte un peu plus tard, peut-être que d'ores et déjà la SNCF pourrait l'imaginer.

Sur la première question, vous parlez des effets sur le foncier, cela rejoint le questionnement sur les effets des lignes nouvelles et des gains d'accessibilité sur le développement des territoires. Beaucoup d'études ont été faites, il n'existe pas de réponse univoque. La réponse est presque une lapalissade : si les territoires s'organisent pour tirer le meilleur parti de la nouvelle accessibilité permise par un projet, il existe toutes les chances pour que quelque chose se passe.

Tirer le meilleur parti signifie faire un projet réaliste, qui corresponde à une certaine situation en termes de bassin d'emploi par exemple, faire des projets dimensionnés au nombre d'actifs et à leur qualification plutôt que quelque chose qui ne soit pas cohérent par rapport à ce genre de critère.

Il appartient d'une façon générale aux responsables locaux, les élus, les collectivités, de concevoir ces plans et, dans leur réflexion, doivent entrer en ligne de compte y compris les considérations sur les effets sur le prix du foncier.

D'une façon générale, sur les villes ayant connu des gains de temps de parcours très significatifs, des phénomènes de boum sont localisés dans le temps et dans l'espace. Sur une ville importante, il n'y aura pas de bouleversement radical des choses mais il peut y avoir dans les quartiers proches des gares une création de valeur qui fasse que les prix augmentent.

Dans le cas de Reims, nous avons constaté que c'était beaucoup les entreprises déjà sur la ville qui venaient s'installer dans ces nouveaux quartiers. Cela signifie que, tout en étant déjà dans la ville, elles viennent dans ces nouveaux quartiers à la fois parce qu'elles sont proches

de la gare mais aussi parce que les nouveaux quartiers correspondent à des normes, des standards plus conformes à leurs attentes, et elles acceptent de payer plus cher.

Quand le foncier augmente, c'est aussi un signe de prospérité. Il ne faut pas que cela aille vers des déséquilibres trop importants mais ce n'est pas forcément un signe négatif. Certains édiles sont très fiers d'avoir des villes dans lesquelles l'immobilier est cher et les citoyens ne s'en plaignent pas nécessairement.

Sabine MICHAUX, Conseillère municipale à Lisieux Europe Ecologie – Les Verts : Nous avons exprimé notre position par rapport à ce projet de LNPN dans un cahier d'acteur pensé et rédigé par les trois régions concernées. Vous nous parlez du projet techniquement mais vous mettez totalement à part la partie financement. Je pense que la viabilité du projet ne peut se concevoir en dehors du financement.

La dernière fois, vous l'aviez évoqué sans parler de cette possibilité que nous craignons qui est le partenariat public/privé. Aujourd'hui, cet aspect financement n'a pas du tout été présenté à Lisieux. Je m'en étonne. Ce projet ne se fera qu'avec l'accord de tous les acteurs locaux, est-ce que tous les élus, notamment les conseillers régionaux, sont prêts à financer un tel projet en partenariat public/privé ?

Pierre-Gérard MERLETTE : Si je comprends bien, la question s'adresse plus aux élus qu'à RFF. Une réunion spécifique sur le financement se tiendra à Paris, elle sera entièrement filmée pour que vous puissiez intervenir par Internet.

Jean-Damien PONCET : Il n'a été dit nulle part, et personne ne sait aujourd'hui s'il sera question de partenariat public/privé dans ce projet. On ne peut pas l'exclure mais, aujourd'hui, on n'en sait rien.

Vous venez de montrer que vous portez sur le projet que nous présentons des appréciations qui ne correspondent pas au projet. Je l'ai remarqué dans votre lettre d'acteur.

Olivier GUERIN : Pouvez-vous donner des précisions sur les modalités de financement envisagées ?

Jean-Damien PONCET : Les modalités de financement ne sont pas précisées aujourd'hui. Nous pouvons juste dire qu'une mission a été nommée par le ministre des Transports pour y réfléchir, elle doit livrer ses conclusions au mois de février. C'est exceptionnel parce que, habituellement, au stade du débat public qui est très en amont, il n'est jamais question de réfléchir au financement mais, sur ce projet qui s'inscrit dans une certaine urgence, c'est néanmoins le cas.

Un certain nombre d'élus responsables, notamment régionaux, ont fait part de leur première position sur cette question.

RFF peut recourir à différentes formules. La formule standard historique est que RFF est maître d'ouvrage de l'infrastructure, il la finance. Il emprunte et se rembourse à la fois sur les péages et les subventions de l'Etat et des collectivités locales qui voudront bien investir dans ce projet. C'est une maîtrise d'ouvrage directe.

Deuxième formule qui a déjà été pratiquée sur Sud Europe Atlantique, c'est celle de la concession. C'est une formule très classique, très pratiquée pour les autoroutes. Le concessionnaire construit et exploite l'ouvrage. La concession est déjà une formule dite PPP.

La troisième formule qui est aussi une formule de PPP, c'est le contrat de partenariat : le partenaire construit, maintient et finance l'ouvrage, il le met à disposition de RFF à travers un loyer. Ensuite, RFF l'exploite et perçoit des péages.

Les trois formules existent, la première a été utilisée très souvent, les deux suivantes plus rarement, une seule fois concernant le contrat de partenariat. Sur le projet dont nous parlons, en tout état de cause, les contrats de partenariat ne peuvent être passés qu'après des audits extrêmement précis qui impliquent les ministères qui s'assurent que l'intérêt général est sauvegardé.

Olivier GUERIN : Pouvez-vous préciser quels seraient les financeurs ?

Jean-Damien PONCET : J'en suis incapable.

Olivier GUERIN : A quelle hauteur RFF serait susceptible de financer le projet ?

Jean-Damien PONCET : RFF est sollicité d'ores et déjà par la Mission de Financement pour répondre à cette question. La Mission de Financement doit se charger de boucler le plan de financement.

La règle inscrite dans le décret de création de RFF est que RFF n'a le droit d'investir dans un ouvrage comme celui-ci qu'à hauteur des perspectives de péages supplémentaires que l'infrastructure générerait.

Un calcul très savant consiste à regarder quels sont aujourd'hui les comptes d'exploitation des entreprises ferroviaires compte tenu des services offerts sur le réseau actuel, quels seraient demain les comptes d'exploitation en question. Comme les trains seront plus fiables, plus rapides, plus fréquents, il y aura plus de monde dedans, on peut supposer que les entreprises en question feront un chiffre d'affaires plus important. De la même manière, puisqu'il y aura plus de train, elles auront des charges plus importantes. Il faut calculer tout cela, ce sont des modalisations complexes qui impliquent un certain nombre d'hypothèses.

Ensuite, on regarde la différence entre l'excédent brut d'exploitation après et avant, et la règle pratiquée jusqu'à maintenant, c'est que RFF récupère cette différence, c'est ce qui se traduira en recettes de péages supplémentaires et qui lui permettra d'investir une certaine part dans l'ouvrage.

Avant que vous ne me posiez la question suivante sur le pourcentage, nous n'avons pas fait les calculs en question. Au fil des années, parce que les ouvrages sont de plus en plus chers, parce que les lignes les plus rentables ont été faites en premier (Paris-Lyon est une ligne qui s'est payée seule au sens où les voyageurs ont payé la ligne, c'est la seule en France), les lignes plus récentes sont progressivement descendues à des taux d'autofinancement en dessous de 30 %. S'agissant de la LNPN, nous serons très certainement en dessous de ce montant. Sur d'autres lignes, nous avons eu des estimations de l'ordre de 15 %.

Pierre-Gérard MERLETTE : Si j'ai bien compris, RFF ne peut investir qu'une somme qu'il peut récupérer et qui n'augmente pas sa dette ?

Jean-Damien PONCET : C'est tout à fait cela.

Jean-Luc HILLION, Hermival-les-Vaux : Qu'en est-il du billet de train ? Quelles observations a-t-on fait auparavant sur les augmentations de billets de train ?

Jean-Damien PONCET : C'est une question qui vient fort à propos, elle rejoint la précédente. Les recettes des entreprises ferroviaires dépendront du tarif du billet. Nous sommes sur ce projet dans un cas innovant puisque l'ensemble des lignes à grande vitesse réalisées jusqu'à maintenant voient circuler des trains à grande vitesse, marque déposée par la SNCF, que la SNCF exploite à risques et périls. La SNCF est libre d'augmenter les tarifs dans une certaine mesure. Un équilibre entre le prix du billet, le prix des péages et le financement de l'infrastructure se fait dans ces conditions de tarifs non conventionnés.

Sur la Normandie, aujourd'hui, vous savez peut-être que ne circulent pratiquement que des trains qui font l'objet de conventions de service public, c'est-à-dire qu'ils sont mis en place par la volonté des autorités organisatrices de transport. C'est le cas des transports express régionaux (TER) pour lesquels l'autorité organisatrice est la Région. C'est le cas en Ile-de-France où l'autorité organisatrice est le Syndicat des Transports d'Ile-de-France. C'est le cas également des trains Intercités pour lesquels l'autorité organisatrice est l'Etat, c'est-à-dire que c'est l'Etat qui équilibre les comptes lorsque c'est nécessaire ou qui subventionne les acquisitions de matériel.

La seule exception aujourd'hui sur le réseau normal, ce sont les TGV inter-secteurs c'est-à-dire les trains qui faisaient Caen-Dijon.

Demain, sur le réseau nouvellement constitué de la LNPN et sur le réseau existant, il y aura comme aujourd'hui des trains conventionnés et des trains non conventionnés sur le modèle des TGV d'aujourd'hui.

Selon les cas, s'agissant des trains conventionnés, ce seront les autorités organisatrices qui décideront le niveau de tarification. Nous entrons dans un système complexe car le niveau de tarification induira lui-même les recettes de l'opérateur ferroviaire qui elles-mêmes conditionneront la capacité...

Olivier GUERIN : Peut-on savoir quelle augmentation ?

Jean-Damien PONCET : Non, on ne peut pas le savoir car ce sont les autorités organisatrices de transport qui en décideront.

Prenons le cas de trains exploités comme le sont aujourd'hui les TGV sur le réseau à grande vitesse, c'est-à-dire hors convention avec une quelconque autorité organisatrice (c'est un parallèle qui vaut ce qu'il vaut, le projet LNPN est différent), sur Paris-Reims, la SNCF-Voyages, filiale de la SNCF, a répercuté la minute gagnée à hauteur de 17 centimes en 2^{ème} classe plein tarif. Si on l'appliquait à la liaison Paris-Caen, aujourd'hui, le prix est de 33 €, on gagne une demi-heure soit 5,10 € c'est-à-dire 15,4 % de 33 €.

Si l'on veut faire ce parallèle, on trouve 15,4 %. J'ai fait le même calcul sur Rouen et Le Havre, j'ai trouvé des choses un peu différentes mais cela donne un ordre de grandeur de 20 %.

Une nouvelle fois, je vous explique comment les choses s'organisent et j'illustre par un exemple qui vaut ce qu'il vaut ce qui pourrait se passer, une augmentation de prix de l'ordre de 20 % seulement sur certains trains c'est-à-dire les plus rapides.

Xavier CHARLES, Conseiller général du Calvados : J'ai une question sur les scénarios que vous nous avez présentés.

Le dossier remis au débat public comporte trois scénarios A, B et C. Le Département du Calvados, la Région Basse-Normandie et toutes les grandes collectivités normandes ont opté pour le scénario A qui présente pour nous le plus grand nombre d'avantages.

La nouveauté ce soir, c'est que vous venez de présenter un scénario mixte entre le A et le B qui aurait l'avantage de concilier les positions de la Basse-Normandie et du Département de l'Eure.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur ce scénario mixte AB en termes de temps de parcours, de gain de parcours, de coût du projet et pouvez-vous nous dire si ce scénario sera inscrit au débat public pour que nous puissions nous prononcer avant la fin du débat public sur cette éventualité, un scénario qui aurait l'avantage de rassembler toutes les positions pour qu'un consensus dans le projet puisse déboucher sur un consensus dans le financement ?

Merci.

Philippe ADAM : Sur la première question, je serai un peu décevant parce que c'est quelque chose qui est apparu très récemment, sur lequel nous travaillons et dont nous ne voulons pas forcément parler tant que nous n'avons rien de stabilisé. Cela paraît à ce stade assez encourageant sur la possibilité de trouver un compromis.

Nous y travaillons jusqu'à début décembre et nous envisageons de donner de plus amples informations sur le sujet à ce moment-là.

Olivier GUERIN : La Commission veillera à ce que l'information soit parfaitement diffusée sur le site et à pouvoir en débattre lors d'une réunion.

Philippe ADAM : C'est un sujet qui doit encore être approfondi.

Sylvain HERVIEU, Lisieux : On parle de ligne nouvelle et d'infrastructures nouvelles, pourquoi se limiter à 250 km/h alors que l'on sait faire techniquement du 320 km/h aujourd'hui ?

Pierre-Gérard MERLETTE : On sait même faire du 500 km/h !

Philippe ADAM : Effectivement, on sait faire plus de 250 km/h mais de quoi avons-nous besoin ? Nous avons regardé ce que serait l'apport d'une vitesse plus élevée pour conclure que ce n'était pas nécessaire. Sur la branche haut-normande, ce serait un gain nul. Un train qui va vite est un train qui accélère de façon plus médiocre. Les distances étant ce qu'elles sont sur cette ligne (c'est en cela qu'elle est spécifique), le fait de rouler à 320 km/h n'apporterait rien sur Rouen-Le Havre. Cela apporterait quelques minutes sur Caen mais ce serait marginal.

En regard, rouler à 250 km/h apporte un certain nombre d'avantages qui nous paraissent intéressants en termes d'inscription dans le territoire. Lorsque l'on roule à 250 km/h, les courbes sont plus prononcées, les pentes sont différentes, tout cela permet une inscription dans le territoire beaucoup plus facile.

Par ailleurs, nous en attendons des avantages en termes de coût, que ce soit des coûts d'infrastructure, de matériel roulant ou d'exploitation, des coûts en termes d'énergie. Nous avons aussi des problématiques énergétiques devant nous, c'est une ressource qui deviendra rare et sur laquelle nous devons être très vigilants.

Un train qui roule à 250 km/h fait moins de bruit qu'un train qui roule à 300 km/h.

Le fait que cela ne soit pas nécessaire entraîne que nous avons choisi de rouler à la vitesse juste nécessaire pour atteindre les performances demandées.

Elie CHAMBRUN, Saint-Pierre-sur-Dives, membre de l'Association de défense de la gare : Est-ce que les erreurs des lignes TGV des autres provinces ne sont pas répétées c'est-à-dire faire une ligne, un point c'est tout, à part l'embranchement vers Deauville ? Je ne vois pas l'intérêt d'arriver un quart d'heure plus tôt à Caen.

Il faudrait prendre en compte en même temps l'aménagement du territoire c'est-à-dire la ligne de Mézidon vers Tours et les autres lignes qui vont vers le sud Manche et le mettre dans l'enveloppe de cette construction de ligne pour que ce soit réellement fait. Dans les autres régions, les lignes TGV ont été faites, il n'y avait plus d'argent et on n'a rien fait d'autre.

On relie Paris aux grandes métropoles de province et c'est tout, toutes les zones rurales sont oubliées.

Un voyageur qui vient pour travailler à Caen ou pour une journée dans une entreprise, c'est très bien, mais pourquoi n'irait-il pas entre Mézidon et Argentan dans une entreprise qui se serait créée pour y travailler aussi la journée ?

Tous les contribuables mettront la main au porte-monnaie mais je ne vois pas le retour sur investissement.

Par ailleurs, la gare de Saint-Pierre-sur-Dives est prévue par vos soins à la démolition, je crains qu'il n'y ait pas beaucoup plus d'aménagement.

Jean-Damien PONCET : Le projet a un certain périmètre qui correspond à son cahier des charges qui a été élaboré en concertation avec un certain nombre de responsables régionaux. Il existe une réalité du territoire en France aujourd'hui qui est ce qu'elle est, on peut en faire la critique mais le fait est que l'on a une capitale forte autour de laquelle les provinces s'organisent en étoile. Les flux aujourd'hui sont là.

Il me semble assez dans l'ordre des choses de faire des investissements ferroviaires là où y a beaucoup de monde avant d'en faire là où il y a moins de monde. Vous me direz que les investissements ne sont pas du même ordre, vous n'avez pas tort.

Enfin, la logique du projet dont nous parlons est de restructurer le réseau ferroviaire pour arriver à un renouveau dans le développement du ferroviaire et à une élévation générale des niveaux de fréquentation du ferroviaire. Dans cette logique, après avoir réalisé ce projet majeur, puisqu'il y aurait plus de monde, le train étant plus attractif, il deviendrait assez logique de poursuivre en allant au-delà de cette colonne vertébrale que constitue la LNPN.

Nous avons expliqué tout à l'heure que RFF payait en fonction des retours de péages, le fait d'investir dans un grand projet comme celui-ci est neutre sur la capacité de RFF à investir sur d'autres projets, y compris d'ailleurs sur sa capacité à renouveler le réseau et à l'entretenir. A titre d'exemple, RFF, dans la période de dix ans dont l'année 2011 serait à peu près le centre, investit en moyenne 1 Md€ par an dans les lignes à grande vitesse et 2 Md€ par an dans le renouvellement du réseau. Nous ne sommes pas dans une logique où nous ne nous intéressons qu'à la grande vitesse, qu'aux lignes nouvelles et où nous laissons tomber le reste.

Pierre-Gérard MERLETTE : Si j'ai bien compris, actuellement, toutes les dessertes existantes resteront et bénéficieront de la vitesse élevée et de la capacité plus grande.

Jean-Damien PONCET : De la vitesse élevée sur la ligne nouvelle.

Florence GAUDILLIERE, Ouilly-du-Houley : Lorsque Monsieur MERLETTE a pris la parole, il a évoqué le fait que la Commission avait fait évoluer le projet, notamment par la contribution d'une demande d'études complémentaires sur la ligne existante.

Je voulais savoir dans quel délai cette étude complémentaire serait à disposition et si ce délai nous permettrait de débattre à nouveau sur ce point. Pourrions-nous savoir à qui cette étude est confiée et dans quelle mesure nous pourrions en débattre comme nous débattons aujourd'hui des trois lignes indiquées ?

Olivier GUERIN : Le principe de cette étude a été décidé, le contractant n'a pas encore été choisi, il doit l'être dans les jours qui viennent. L'étude devrait être connue début janvier et fera l'objet d'une part d'une diffusion sur le site Internet et surtout lors d'une réunion que nous organiserons en plus de celles qui ont déjà été programmées.

Florence GAUDILLIERE : Si j'ai bien compris, les cahiers d'acteur doivent être déposés avant le 12 janvier 2012. Si cette étude est remise mi-janvier, cela ne permettra pas le cas échéant de pouvoir en débattre, en tout cas de manière écrite.

Olivier GUERIN : Pour les cahiers d'acteur diffusés lors des réunions, nous avons des délais de mise en page et d'impression. En revanche, toutes les contributions peuvent continuer à être diffusées sur le site Internet qui est un lieu de débat et ces contributions seront connues.

Encore une fois, la réunion publique de restitution de cette expertise permettra à chacun d'intervenir. Elle sera aussi diffusée sur Internet.

Pierre-Gérard MERLETTE : Nous sommes contraints par le code des marchés publics. La Commission nationale ajoute une autre contrainte qui est que le prestataire choisi n'ait pas participé à des travaux pour la SNCF et pour RFF, ce qui n'est pas évident.

Mickaël MARIE, Conseiller régional de Basse-Normandie Europe Ecologie – Les Verts : Ma question est une sorte de droit de suite à la question posée par Monsieur GUERIN sur le financement qui est un sujet important.

Vous avez dit que l'investissement de RFF dans la LNPN n'impactait pas sa capacité à s'engager sur les réseaux secondaires ou les autres projets, c'est tout à fait juste pour RFF puisque c'est la réglementation qui le veut, ce n'est pas nécessairement le cas pour les collectivités.

Ma question est simple puisque, pour ma part, je ne crois pas que les ressources budgétaires soient infinies, c'est comme les ressources naturelles, ce n'est pas renouvelable. Vous avez très discrètement évoqué l'hypothèse que ce ne soit pas tout à fait 30 % de la contribution de RFF à la LNPN mais peut-être un peu moins. Vous avez dit que, dans d'autres réalisations (je n'ai pas bien entendu lesquelles), cela pouvait être 15 %.

J'imagine que les études financières de RFF sont aujourd'hui relativement bien avancées, je relance la question déjà posée : est-ce que l'on sera plutôt autour d'un engagement de RFF à 30 %, 15 % ou 20 % voire 10 %, auquel cas quelles en seraient les conséquences pour les collectivités locales appelées à subvenir à ce retrait de RFF ?

Olivier GUERIN : RFF vous a donné les indications qui étaient en sa possession actuellement. Cette question de financement est importante, elle fera l'objet d'une réunion où seront invités tous les financeurs potentiels, le 17 janvier à Paris. C'est un sujet qui sera

approfondi à cette occasion. Les indications générales ont été données, RFF vous a indiqué en même temps qu'il n'était pas mesure aujourd'hui de donner une fourchette plus précise.

Je propose que cette question soit plus approfondie le 17 janvier à Paris.

Alain LE RENARD, Lisieux : Qu'est-ce qui vous permet d'affirmer que le coût final de ces travaux sera évalué entre 10 Md€ et 14 Md€ sachant qu'après dix ans d'étude les tarifs ont tendance à doubler ?

(Applaudissements)

Jean-Damien PONCET : L'affirmation que vous venez de faire n'est pas systématiquement vérifiée. En tout cas, sur les projets de RFF, elle ne l'est pas en général.

Nous avons des marges de provision. A ce stade des études, nous ne sommes pas à un degré de finesse suffisant pour prétendre avoir des chiffres très précis et nous appliquons des majorations de l'ordre de la prudence comptable, pour être certains que ce dont nous parlons risque d'être à peu près dans l'ordre de grandeur ou dans la fourchette que nous indiquons et non pas, comme vous le craignez, finisse par des chiffres beaucoup plus élevés.

D'une façon générale, dans les grands projets, on ne connaît le prix qu'au moment où on lance les marchés et, à ce moment-là, il y a des questions sur les conditions de concurrence du moment parce que, sur des opérations énormes comme celle-là, il faut rassembler beaucoup d'entreprises. Cela dépendra de la conjoncture, également du prix des matériaux. Il peut y avoir de dérives sur le prix des métaux, de l'acier, en fonction de la marche du monde.

Nous ne sommes pas dans l'ordre de la précision scientifique mais nous employons, pour évaluer des projets de ce genre, des méthodes qui ont fait leurs preuves. Nous ne nous trompons pas beaucoup. Il peut y avoir des risques d'erreur plus forts sur des ouvrages plus complexes. Nous avons pas mal de tunnels, quand nous aurons fait les sondages géologiques dans les zones de tunnel, nous pourrions mieux valider les montants mais je pense que nous sommes dans les ordres de grandeur, nous ne nous trompons pas beaucoup.

Selon que le projet soit réalisé dans 5 ou 25 ans, les marges d'évolution peuvent être très différentes.

Pierre-Gérard MERLETTE : Ce sont des euros 2010 ou 2011 ? Qu'avez-vous pris comme base ?

Jean-Damien PONCET : Nous sommes en euros 2010. Vous faites allusion à l'inflation, il peut y avoir d'autres facteurs.

Aude BUROT, Rumesnil : Je parle au nom de mes voisins dont certains sont présents.

Est-ce que vous pouvez nous confirmer que le tracé Lisieux nord est totalement abandonné, qu'il ne reviendra plus sur le tapis, que nous pouvons dissoudre les associations de voisinage, brûler les banderoles et passer à d'autres sujets de préoccupation parce qu'il y en a suffisamment ?

Dans le cadre de Lisieux sud, pour prolonger la question de Monsieur FOUGERAY, j'ai bien compris le principe du semi-direct puisque l'on évite Lisieux, pouvez-vous nous confirmer qu'un quidam qui prend le train à Lisieux, quelle que soit l'option A, B, C ou un mélange choisi, peut-être pas sur tous les trains mais avec une statistique raisonnable, gagnera du temps, qu'il aille vers Caen, Rouen ou Paris, de façon significative ?

Pierre-Gérard MERLETTE : Comme je l'ai dit en préambule, le projet n'est pas acté pour le moment. Le débat public porte sur l'opportunité. Eliminer a priori quelque chose, c'est peut-être aller un peu vite.

Jean-Damien PONCET : J'aurais plutôt envie de vous dire oui parce que je sens que cela vous fait plaisir mais je vous propose d'attendre la fin de cette réunion pour voir s'il y a éventuellement des gens qui auraient les mêmes craintes que vous sur le tracé sud. A la fin de la réunion, vous pourrez mieux juger.

J'aurais tendance à vous demander d'oublier ce sujet pour le moment, vous verrez bien s'il doit ressortir un jour mais cela ne doit pas être un sujet de préoccupation.

Philippe ADAM : Sur votre deuxième question, les temps de parcours sont ceux que je vous ai donnés tout à l'heure : vers Rouen, vers Paris oui. Vers Caen depuis Lisieux, non, ou marginalement puisque la ligne nouvelle s'interrompt entre Lisieux et Mézidon, très proche de Lisieux.

Georges SOLO, Lisieux : Je reviens sur le financement et surtout sur les priorités des différentes phases de l'aménagement de la LGV. Une phase me paraît importante, celle qui pourrait réunir la Basse et la Haute-Normandie, celle de Mantes-la-Jolie–La Défense ou Paris Saint-Lazare. Depuis au moins trente ans c'est déjà dans les projets SNCF.

Y aura-t-il une priorité, si le projet se concrétise, par rapport aux différentes phases de construction ? Je pense aux salariés qui sont toujours pénalisés sur la Basse-Normandie, qui n'arrivent pas aujourd'hui à une ponctualité au niveau de leurs horaires de travail.

Jean-Damien PONCET : La réponse à cette question appartient aux cofinanceurs potentiels qui, dans le cadre de la Mission de Financement dont je parlais tout à l'heure, ou après que celle-ci aura rendu ses conclusions et esquissé des propositions, se réuniront pour en parler. Vous aurez autour de la table RFF, l'Etat, des collectivités, ce seront à eux de décider le budget qu'il souhaite consacrer et éventuellement en une ou plusieurs fois. Je ne peux pas répondre à cette question.

Sur le plan technique, il nous paraît cohérent, à RFF, de commencer par débloquent le système avant d'améliorer les temps de parcours. Améliorer les temps de parcours à la vertu de rendre le train plus attractif, donc plus de monde dans les trains, sachant qu'il existe une relation entre le temps de parcours et la fréquence. Mais si on ne peut pas faire rouler plus de trains et que les quelques trains ne sont pas fidèles à leur promesse en rencontrant des problèmes à l'entrée sur l'Île-de-France, ce n'est pas très cohérent.

Il serait assez logique de commencer par les points où cela coince.

Olivier GUERIN : Cela coince où ?

Jean-Damien PONCET : Paris-Mantes notoirement. Nous avons expliqué que nous allions séparer les flux.

Béatrice HERMILLY, maire de Saint-Laurent-du-Mont : N'est-on pas en train de nous faire un remake de l'Arlésienne ? Quand vous dites que RFF ne pourra pas financer plus de 15 % à 30 %, qui paiera le reste ?

Monsieur le Préfet, lors de la réunion des maires lundi, nous a bien dit que la priorité était de rembourser la dette (nous l'entendons tous), que les collectivités locales devraient elles aussi se serrer la ceinture, qui paiera ?

Pourquoi nous faire croire à ce magnifique projet et pourquoi ne pense-t-on pas à rénover totalement la ligne actuelle ?

(Applaudissements)

Philippe ADAM : Une étude est en cours à la demande d'Europe Ecologie – Les Verts sur ce qu'il est possible de faire sur les lignes actuelles.

La ligne sur laquelle vous êtes en Basse-Normandie entre Mantes et Caen a été rénovée dans les années 90, la mise en service a eu lieu en 1996. A cette occasion, on a tiré parti de tout ce qu'il était raisonnablement possible de faire sur cette ligne.

Je vous ai montré tout à l'heure les différentes vitesses possibles sur la ligne. Nous avons ces zones à 200 km/h sur lesquelles il a été possible d'augmenter la vitesse et toutes les autres zones sur lesquelles il y a des courbes, un ensemble de points qui font qu'on plafonne aujourd'hui entre 130 km/h et 160 km/h, et rénover cette ligne apporterait peu de gain du point de vue du temps de parcours et de la capacité. Nous verrons ce que l'étude en cours apportera.

La question qui se pose aujourd'hui est de savoir si nous souhaitons ou non faire un saut de qualité sur les relations vers la Basse et la Haute-Normandie. Ce saut ne peut se faire que par une ligne nouvelle. C'est le projet que nous vous proposons aujourd'hui.

Karine DIENIS, élue de Lisieux : La fréquentation actuelle de cette ligne Paris–Cherbourg est de 5 % ; 95 % des lignes sont au niveau régional. Les voyageurs auront l'obligation de réserver. Quelles sont les solutions pour la population locale actuellement de prendre le train sans cette réservation, sans ce coût, surtout pour l'abonnement travail ?

Jean-Damien PONCET : Rien ne dit aujourd'hui qu'il faudra réserver. J'expliquais tout à l'heure qu'il y aurait des trains de différents types. Il y aura sur la LNPN des trains relevant d'autorités organisatrices différentes, il pourra y avoir des TER, éventuellement des trains d'équilibre du territoire. Il ne faut pas faire le lien entre le projet et l'hypothèse d'une réservation. La meilleure preuve, c'est que récemment il a été question de réservation alors que ce n'était pas du tout lié au projet.

La réservation est un moyen pour optimiser les trains en ne surdimensionnant pas le parc et le réseau pour répondre à des pointes très marquées. La réservation a pour but de lisser les pointes de façon que les gens qui le peuvent, parce que leur obligation de se déplacer à telle heure n'est pas si forte que cela, puissent différer leur départ.

Cette réservation peut avoir un coût de gestion et peut aussi s'accompagner de modulation sur les prix puisque c'est en cela que réside l'argument de régulation. Il ne faut pas hâtivement penser que, sur la LNPN, il y aura un système de régulation sur tous les trains comme celui observé aujourd'hui sur les lignes à grande vitesse.

Nous ne serons pas dans ce schéma, en tout cas pas sur tous les trains.

Au demeurant, je ne suis pas aujourd'hui en mesure d'en parler, nous avons bien dit que les trains rouleraient pour la plupart dans le cadre de conventions d'autorités organisatrices de transport.

Denis FLEURET, vallée de la Paquine, Marolles : Vous avez indiqué que vous répondiez à un besoin capacitaire et de vitesse à 250 km/h. Quelle est la différence en matière de nuisance, notamment de bruit, entre 250 km/h et 300 km/h ?

Par ailleurs, le réseau qui sera construit répondra-t-il aux exigences d'une vitesse supérieure à 250 km/h ou sera-t-il limité, tant en termes d'infrastructures que de coût, à cette vitesse ?

Philippe ADAM : Nous souhaitons dimensionner l'infrastructure pour 250 km/h. Ce n'est pas une infrastructure qui, a priori, pourrait circuler à une vitesse supérieure puisque c'est quelque chose qui n'apporterait que très peu, deux ou trois minutes entre Paris et Caen. Il ne nous apparaît pas nécessaire de dimensionner cette ligne pour une vitesse supérieure à 250 km/h.

Par ailleurs, vous parliez de bruit, le fait de pouvoir faire une ligne à une vitesse plus réduite permet de mieux s'insérer c'est-à-dire de s'éloigner davantage des habitations existantes, des zones à enjeu environnemental, que ne le fait une ligne à 300 km/h sur laquelle le tracé est beaucoup plus rectiligne.

Il est proposé de dimensionner la ligne pour 250 km/h sans envisager d'aller plus vite.

Il peut y avoir des trains qui partent de Normandie et qui ensuite vont sur le reste du réseau ferré national, donc sur des lignes sur lesquelles on roule à des vitesses plus élevées.

Sur ces trains, il faudra que circule un matériel à 250 km/h en Normandie mais qui sera capable de rouler à 300 km/h voire 320 km/h sur les lignes vers l'est, le nord et le sud de la France.

Jean-Jacques AMELINE, Lisieux : N'aurez-vous pas l'opportunité de développer avec cette nouvelle voie le multimodal ? Lisieux étant au barycentre de la Normandie, et pour redonner de l'oxygène à l'économie, pourquoi ne pas faire un hub logistique comme le font beaucoup de pays ?

Jean-Damien PONCET : Le projet LNPN est un projet de transport de voyageurs. Il a un effet positif sur le transport de marchandise dans la mesure où il déleste les voies existantes de leur trafic.

Aujourd'hui, mis à part un certain nombre de points et certaines heures, le réseau est capable de faire passer des trains de marchandise. La LNPN va dans le sens d'améliorer encore la situation. Je ne suis pas sûr que cela doive être le déclencheur d'une réflexion ou d'une opération d'aménagement de type hub. L'opération pourrait d'ores et déjà être imaginée. D'ici à ce que le nombre de trains de cette opération aboutisse à des problématiques de saturation, cela veut dire beaucoup de trains.

François-Xavier LEBON, chef d'entreprise en Pays d'Auge et à Paris : Je voudrais poser une question théorique puisque les problèmes de financement semblent être reculés systématiquement : quelle est la pertinence d'un investissement qui a une valeur actualisée nette à 50 ans négative ?

(Applaudissements)

Jean-Damien PONCET : Le résultat de l'étude socioéconomique produite dans le dossier du maître d'ouvrage montre une valeur actualisée nette qui correspond à la somme des coûts, notamment d'investissement, et des avantages monétarisés actualisés sur 50 ans qui s'établit proche de zéro. Le scénario B est à l'équilibre, le scénario A est assez proche et le scénario C est forcément beaucoup plus négatif puisque le coût d'investissement est beaucoup plus élevé.

Ces évaluations socioéconomiques sont faites avec un certain nombre d'hypothèses, notamment sur la croissance de la population, des emplois, qui sont des hypothèses standards fixées dans une circulaire ministérielle et que l'on applique à tous les projets pour que la méthode permette de faire des comparaisons entre les projets.

Ces hypothèses ne correspondent pas forcément à la réalité de ce qui se produira et ce qui se produira dépendra notamment des plans de développement économique et des plans d'aménagement qui seront mis en place pour tirer le meilleur parti de l'infrastructure.

Quand on regarde le montant par rapport au montant d'investissement, on peut considérer que la valeur actualisée nette est nulle, ce qui signifie qu'il y a équilibre entre les dépenses et les avantages retirés du projet. Cet équilibre ne tient pas compte des perspectives de développement liées à l'amélioration de l'accessibilité qui sont une grosse motivation du projet.

A l'origine, le démarrage de ce projet s'inscrit dans le mouvement de réflexion sur le Grand Paris et dans son volet « ouverture » de Paris sur la mer ; il y a derrière cette idée un enjeu stratégique qui n'est pas traduit par la méthode, une ambition qu'il n'est pas possible de traduire dans cette méthode.

Par ailleurs, la méthode en question ne tient pas compte des avantages pour le fret parce que, du point de vue méthodologique, c'est difficile à prendre en compte pour des raisons sur lesquelles je ne m'étendrai pas mais je vous suggère de poser une question sur Internet et j'y répondrai.

Enfin, les avantages en termes de régularité qui concernent des dizaines de millions d'usagers, notamment dans la partie francilienne, n'ont pas pu être pris en compte pour des questions de méthodologie.

Le projet du Grand Paris ne fait pas l'objet d'une telle évaluation de par la complexité et la logique des transports en Ile-de-France, pour des questions de méthodes et des questions diverses.

C'est un éclairage mais qui est largement incomplet.

Jean-Louis GOUF, Lisieux : Vous avez envisagé de rouler à 250 km/h, avez-vous demandé à la SNCF s'ils envisageaient d'avoir du matériel pour rouler à cette vitesse ?

Jean-Damien PONCET : Le projet, c'est le mariage d'une infrastructure et d'un matériel. Selon RFF, il existe des enjeux suffisamment forts pour retenir le choix d'un matériel à 250 km/h qui, en contrepartie, présentera des capacités notamment d'accélération supérieures à ce que connaissent aujourd'hui les TGV. Il appartiendra aux entreprises ferroviaires, et pas seulement à la SNCF, de tirer le meilleur parti de ces infrastructures. Il n'y aurait pas de logique à y mettre des trains qui pourraient rouler aussi bien sur l'ancienne ligne à 160 km/h.

Philippe ADAM : J'en profite pour répondre par rapport au bruit entre 250 km/h et 320 km/h. L'augmentation du bruit entre ces deux vitesses est de l'ordre de 3 décibels, ce qui correspond à un doublement de la puissance acoustique. C'est relativement important.

Jacques SCHIEB, CCI du Pays d'Auge : Peut-on savoir à quelle date on pourra aller sur Paris en 54 minutes au départ de Lisieux ?

Concernant les lignes actuelles, nous avons été avisés par la SNCF qu'ils avaient identifié 12 lignes malades dont la ligne normande. D'après le courrier que nous avons reçu, entre 18 et 24 mois des efforts considérables auraient été faits. Je peux vous dire que ce n'est pas le cas.

Par ailleurs, en Normandie, Port 2000 se développera de façon très importante. Si l'on fait des comparaisons avec le port de Hambourg qui affrète 750 trains par semaine, il semblerait que ce projet soit presque prioritaire.

Jean-Damien PONCET : Sur la date, il existe deux conditions pour que le projet puisse se réaliser, l'une est de réunir un financement et l'autre de procéder aux études de plus en plus précises impliquant des concertations de plus en plus détaillées et se prolongeant par une procédure de déclaration d'utilité publique qui permet d'acquérir le foncier, même si la plupart du temps le foncier est acquis à l'amiable mais la procédure est néanmoins indispensable. Ensuite, il y a une phase de travaux.

Au plus court, un peu avant 2020, quelque chose pourrait être mis en service mais je ne peux pas être plus précis aujourd'hui.

Pierre-Gérard MERLETTE : Sur le fret, Port 2000 et la comparaison avec Hambourg ?

Jean-Damien PONCET : Dans le cadre du projet LNPN, le fret est une dimension très importante parce que la logique de l'ouverture de Paris sur la mer, c'est quelque part d'accéder au reste du monde par les voies maritimes qui transportent les flux de marchandise autour desquels de la valeur ajoutée peut se créer. Il faut que les ports se portent bien, donc qu'ils puissent desservir des interlands plus profonds et ils ont besoin du ferroviaire, on ne peut pas le faire autrement.

Il s'agit bien là d'aller concurrencer les ports du nord avec la Suisse, le sud de l'Allemagne et même l'Italie parce que les ports du nord traversent toute l'Europe.

Il faut donc plus de trains.

Les autorités portuaires nous ont fait part de leurs prévisions de trains qui sont cohérentes avec les investissements qu'elles-mêmes font à l'intérieur de leur périmètre pour permettre de fabriquer ces trains. Il existe tout un enjeu d'efficacité dans la formation des trains à l'intérieur d'un port qui leur appartient et dont elles s'occupent.

Sur la base de ces hypothèses, on a appliqué des coefficients majorateurs parce qu'il faut plus de sillons ferroviaires que de trains réels, il y a des phénomènes de saisonnalité. Nous avons vérifié qu'avec l'opération dite Serqueux/Gisors qui est plus géographiquement destinée à transporter les trains du Havre et l'allègement de trafic sur l'itinéraire historique par la vallée de la Seine qui serait plus disponible pour faire passer les trains de Rouen, on pourra faire passer tous ces trains à des horizons de long terme qui sont ceux auxquels on peut raisonnablement faire des prévisions.

Tous ces trains pourront passer et le développement du port du Havre pourra se poursuivre tout en ne multipliant pas à l'excès les poids lourds sur les routes.

Il y avait un point de vérification à faire concernant la possibilité pour des trains de passer dans un certain nombre de nœuds aux heures de pointe voyageurs. Si l'on veut que les sillons soient de bonne qualité pour le fret, il faut que les trains ne s'arrêtent pas. Quand on est dans des ordres de grandeur tels que ceux des grands ports, on doit pouvoir inévitablement faire passer des trains aux heures de pointe voyageurs et le projet LNPN résout ce problème sur le

nœud de Rouen et sur le nœud de Mantes. Par conséquent, concernant la garantie que les ports pourront développer le nombre de trains dont ils ont besoin, le projet LNPN répond bien.

Nelson FIGUEIREDO : Je voudrais savoir si l'on connaît le nombre de victimes de ce projet c'est-à-dire le nombre de foyers qui seront expropriés, qui perdront leur habitation, notamment pour le Pays d'Auge.

(Applaudissements)

Jean-Damien PONCET : Bien entendu, on ne le connaît pas mais il sera réduit dans toute la mesure du possible. J'ai dit tout à l'heure que nous avons besoin d'une déclaration d'utilité publique qui permettait les expropriations mais il faut savoir que la quasi-totalité des acquisitions se font à l'amiable.

Ces questions ne se posent pas uniquement dans le cadre de projets de ligne nouvelle à grande vitesse, elles se posent dans le cadre de la réalisation d'un tramway en ville également ; chaque fois que l'on fait une grande infrastructure, il y a des impacts. On cherche à les éviter au maximum. Quand on est obligé de se rapprocher d'un enjeu naturel ou humain, on cherche à minimiser l'impact et, en dernier ressort, il y a des compensations. En environnement, cela revêt certaines formes et, dans le domaine de l'habitation, cela prend la forme d'une acquisition, souvent amiable, qui se traduit ensuite par le fait que les gens iront habiter ailleurs. C'est la forme de compensation.

Tout le sujet est là. S'il était facile de faire passer une infrastructure dans un territoire sans que cela n'atteigne personne, il n'y aurait pas besoin de débat public.

Olivier GUERIN : Merci, nous avons compris que vous ne pouviez pas répondre exactement à la question.

Je propose une dernière question avant de passer aux interventions plus longues. Je précise pour ceux qui ne pourront pas rester qu'ils peuvent poser des questions écrites et que, si nous ne pouvons pas y répondre ici, nous le ferons directement aux personnes. La réponse sera aussi postée sur le site Internet.

Christine SAUTEREAU de CHAFFE, Marolles : Je voudrais comprendre comment vous avez pu établir des coûts de vos différents scénarios alors que vous nous annoncez que vous n'avez pas de tracé. Nous ne sommes pas dans un pays plat, le Pays d'Auge est une tôle ondulée, je suppose que le budget n'est pas le même selon le nombre d'infrastructures, de ponts, de souterrains, etc.

Dans le scénario B où vous traversez trois vallées, merci de nous en donner le nom.

(Applaudissements)

Philippe ADAM : Nous avons des bureaux d'études aguerris à cet exercice très en amont. Ils savent prendre en compte la difficulté et la topographie d'un territoire. Une estimation est donnée des longueurs de tunnels, de viaducs, qui repose sur le savoir-faire de ces bureaux d'études et de celui du maître d'ouvrage que nous sommes.

Cette estimation est faite sur ces hypothèses. Nous avons une certaine confiance dans ces méthodes qui généralement ont donné de bons résultats.

Le scénario A traverse deux fois la vallée de l'Eure et une fois la vallée de la Risle. Ce sont les vallées principales mais d'autres mériteraient d'être citées.

Le scénario B traverse cinq fois ces vallées, il est plus péjorant en termes environnementaux puisqu'il traverse trois fois la vallée de l'Eure, une fois la vallée de l'Iton et une fois la vallée de la Risle. Je parle des vallées principales, d'autres plus proches d'ici sont aussi impactées, mais je parle de celles où il y a de grands ouvrages.

Pierre-Gérard MERLETTE : Nous sommes très en amont et c'est la difficulté. Je comprends tout à fait votre frustration.

Après les questions, nous passons aux interventions.

Bernard AUBRIL, maire de Lisieux et président de la Communauté de communes Lisieux Pays d'Auge : Depuis son origine, tous les élus et acteurs économiques et socioéconomiques du Pays d'Auge sont mobilisés pour soutenir ce projet. Ce soir, je ne peux donc que confirmer le caractère impérieux et urgent de cet investissement structurant global dont l'opportunité est évidente :

- pour mettre en œuvre le Grand Paris et le programme Axe Seine,
- pour dynamiser le potentiel de développement des deux régions normandes,
- pour améliorer la qualité du service ferroviaire (régularité, fréquence),
- pour encourager le développement du fret,
- pour rendre le train plus compétitif dans le respect des principes du développement durable.

Ce projet est donc d'abord stratégique pour l'avenir de la France et de la Normandie. Néanmoins, le Pays d'Auge a tenu à souligner ses propres enjeux dans un cahier d'acteur commun élaboré par l'ensemble des acteurs de ce territoire, élus et acteurs sociaux économiques.

Comme vous le savez, le Pays d'Auge est depuis longtemps connu pour être la carte postale de la Normandie avec un développement exemplaire basé sur une agriculture de la qualité, l'agroalimentaire, la filière équine (c'est d'ailleurs la première région de France), le tourisme (Lisieux est la deuxième ville de pèlerinage de France), le Cerza (deuxième site visité payant du Pays d'Auge).

Aujourd'hui, à l'heure du rapprochement des deux régions normandes et de l'accélération des déplacements, le Pays d'Auge devient l'interface et le carrefour de la Normandie, au cœur du tripode Caen/Le Havre/Rouen, et Lisieux au centre du Pays d'Auge joue ainsi son rôle très important de trait d'union. Et ce n'est pas un hasard si notre ville compte de nombreux pôles structurants : hôpital de recours, établissements d'enseignement supérieur avec 650 étudiants.

Ce n'est pas un hasard si Lisieux bénéficie de nombreux équipements rayonnants sportifs et culturels, et des taux de fréquentation largement supérieurs à ceux des villes de même strate.

Ce n'est pas un hasard si Lisieux dispose d'une zone de chalandise étendue et donc d'un tissu commercial particulièrement dense.

Ce n'est pas un hasard sur Lisieux accueille plusieurs entreprises de dimension internationale et plusieurs entreprises de logistique et de distribution.

Ce n'est pas un hasard non plus si la DTA a capitalisé sur les atouts, les disponibilités de Lisieux, pour préconiser la réalisation d'une nouvelle zone d'activité de 95 hectares en cours d'aménagement.

Ce n'est pas un hasard si les orientations du SCOT du Pays d'Auge sud consolident l'armature urbaine de la ville et de sa première couronne.

Ce n'est pas un hasard non plus si la gare actuelle de Lisieux, dont la rénovation est prévue ainsi que les accès, joue un rôle pivot en matière de trafic ferroviaire.

Tous ces exemples, et il y en a d'autres, prouvent bien le potentiel de notre ville et de son bassin de vie.

Ce positionnement exceptionnel est un atout plus considérable encore aujourd'hui avec l'émergence de nombreuses dynamiques d'avenir, la Pays d'Auge étant inclus dans la DTA de l'estuaire de la Seine et participant activement aux travaux du Comité des élus de l'estuaire.

C'est donc conscients de ces dynamiques que l'ensemble des acteurs locaux œuvrent au quotidien pour que leurs projets s'inscrivent toujours dans une stratégie globale et préparent leur avenir. Ainsi, la réalisation de cette LNPN sera un formidable catalyseur s'inscrivant parfaitement dans notre projet de territoire.

Alors, oui à ce projet pour bénéficier d'une liaison de qualité vers Paris en moins d'une heure mais également vers Roissy et vers le réseau grande vitesse national et européen.

Oui à ce projet pour développer les dessertes quotidiennes en Normandie comme la liaison Caen-Lisieux-Rouen que le scénario A améliore réellement.

C'est pourquoi, avec l'ensemble des élus et les acteurs du Pays d'Auge, nous privilégions le scénario A devant utiliser au maximum l'existant pour préserver l'espace rural malgré tous les avantages de ce scénario C mais des contraintes environnementales et financières qui le rendent irréaliste.

Enfin, oui à ce projet pour considérer le rôle central de la gare actuelle de Lisieux et sa vocation de hub ferroviaire permettant de desservir la Côte Fleurie, l'Orne mais également Le Mans et tout le Sud-Ouest français, ce qui nécessite des arrêts fréquents à Lisieux.

Alors, pouvez-vous nous apporter à ce propos des précisions sur la fréquence de la desserte en gare de Lisieux et confirmer ce rôle de hub ?

Oui enfin à ce projet pour activer la dynamique et le potentiel de développement économique touristique et d'attractivité territoriale de notre ville, de notre Communauté de communes et du Pays d'Auge.

Merci de votre écoute.

(Applaudissements)

Pierre-Gérard MERLETTE : Je précise que DTA signifie directive territoriale d'aménagement et que SCOT signifie schéma de cohérence territoriale.

Laurent BEAUVAIS, président de la Région : D'abord, je voudrais vous féliciter d'être venus très nombreux, dix fois plus qu'à Saint-Lô et deux fois plus qu'à Caen, bravo !

(Applaudissements)

Le Conseil régional, avec les trois départements, les cinq agglomérations dont Flers et Alençon soutiennent le scénario A dont les avantages et les fonctionnalités ont été présentés, je n'y reviens pas. J'insiste sur le fait que cette position permet de développer l'ensemble du réseau ferroviaire régional : Cherbourg mais aussi Grandville, Alençon, Saint-Lô.

C'est pour cette raison que nous soutenons ce scénario qui a une cohérence générale sur le plan de la région. Deauville et Rouen ont été citées, je n'entends pas beaucoup de choses à propos des liaisons entre Caen et Rouen qui sont très importantes, c'est du TER actuellement, c'est donc la Région à 100 % et nous avons intérêt à développer les liaisons avec Caen et Rouen, notamment pour les étudiants.

Par ailleurs, il ne faut pas caricaturer les problématiques ou les questions posées. Aujourd'hui, nous discutons de l'opportunité, pas du fuseau, pas du détail où passera ou ne passera pas la ligne au plus tôt dans dix ans, nous sommes en train de savoir si, par exemple, le train doit être avantagé aujourd'hui et demain encore plus par rapport à la voiture, à la route. C'est une vraie question ! Aujourd'hui, il est parfois plus intéressant de prendre sa voiture de Caen à Paris plutôt que de prendre le train, ce n'est pas normal. Il faut que nous portions ce projet dans cette perspective, je crois.

En outre, il ne faut pas laisser entendre comme c'est le cas parfois que si l'on fait cela, on ne fera rien pour aujourd'hui. Ce n'est pas vrai. Le 11 décembre, nous ouvrons une nouvelle ligne entre Caen et Rennes. J'ai inauguré une nouvelle gare à Carentan voici quelques jours et la gare de Lisieux, dans sa modernité, sera aménagée avant même que cette ligne soit réalisée. Aujourd'hui, la Région, sans perdre ses forces et ses moyens pour demain, investit pour le ferroviaire, sans oublier les problèmes d'aujourd'hui des usagers. Je voulais l'indiquer, c'est important.

Enfin, ce n'est pas du LGV ici mais de la vitesse moyenne à 250 km/h, on n'est pas à 300 km/h. Ce n'est pas parce que sur les TGV il y a du partenariat public/privé et des prix TGV qui sont ceux que nous connaissons que demain, dans ce modèle, nous serons dans la même réplique. Nous pouvons peut-être espérer que le modèle ferroviaire français évoluera dans quelque temps et que l'on pourra trouver sur cette ligne qui ne restera qu'une ligne d'équilibre du territoire (TET) un modèle qui est celui d'aujourd'hui sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg.

Ne vendons pas les difficultés d'aujourd'hui pour demain, peut-être que les élus, et j'en serai s'il le faut, porteront un autre modèle, y compris dans la détermination du prix et y compris dans le modèle de financement.

Dernière chose très importante, évoquée de façon indirecte, le phasage. J'entends dire qu'il pourrait y avoir une phase 1 qui serait Mantes-Paris, une phase 2 qui serait la gare de Rouen, et qu'après on verrait. Sachez que la Région Basse-Normandie ne soutiendra jamais un tel scénario. Mettre 4 Md€ pour gagner cinq minutes entre Mantes et Paris, c'est intéressant, mais si ce n'est que cela, moi, président de Région, je ne mettrai pas d'argent dans un tel projet.

En revanche, si nous avons dans un phasage intelligent un investissement qui permettra, sur la Basse-Normandie, de gagner ce temps et cette fiabilité, la Région participera au tour de table. Il était important de le préciser et je viens de le faire à l'instant.

Merci à vous tous.

(Applaudissements)

Jean-Léonce DUPONT, président du Conseil général du Calvados : Je voudrais en premier lieu vous remercier d'organiser pour la deuxième fois dans ce département, ici à Lisieux, une réunion de ce type. La présence des participants montre bien que c'est un sujet d'une extraordinaire importance.

Je voulais vous dire, et vous nous avez rassurés sur ce point, que l'un des points sur lesquels nous sommes extrêmement fixés, c'est le caractère global de ce projet, non divisible. Je pense que les réponses apportées étaient de ce point de vue extrêmement intéressantes car certains, à un moment, avaient pu considérer qu'une sorte de séquençage voire même un arrêt d'une première séquence pourrait être l'aboutissement du projet. Nous souhaitons que ce projet soit global, que Le Havre et Caen soient desservis à l'horizon et dans les temps de 1 h 15, avec une liaison Caen-Rouen de l'ordre de 45 minutes. C'est pourquoi nous aussi nous sommes absolument pour le scénario A.

En outre, nous avons plutôt tendance à considérer que ce projet est une fantastique opportunité pour la Normandie en général et pour le Pays d'Auge en particulier. Je comprends légitimement toutes les questions qui peuvent être posées, toutes les prudences qu'il faut étudier. Il faut aussi se demander ce qu'il en serait si ce type de projet n'existait pas. Je le répète, je pense que c'est véritablement une chance pour notre région et pour le Pays d'Auge.

Mettre une ville comme Lisieux à moins d'une heure de Paris, la mettre dans la catégorie des villes en France qui sont à moins d'une heure de Paris, c'est une chance absolument fantastique. Il y aura des conséquences, cela peut être aussi quelquefois un risque et il nous faut raisonnablement les étudier mais, globalement, je suis convaincu que la somme des avantages est supérieure à la somme des inconvénients.

De plus, cela vient conforter un grand débat qui aujourd'hui agite l'ensemble de notre région (je suis heureux qu'il y ait des débats de ce type parce que c'est notre avenir qui est en question), qui tourne autour de l'estuaire, l'organisation d'un certain nombre de pôles dans ces régions géographiques qui nous concernent tous.

Le 21 prochain, nous aurons un vrai débat au Conseil général du Calvados. Les simples précautions qu'il nous faut prendre, c'est que nous sommes vigilants à garder l'unité du Pays d'Auge, à garder l'unité du département du Calvados, et nous souhaitons regarder la nécessité d'associer Caen et le pôle caennais de la même manière qu'il nous faut travailler en partenariat avec Le Havre, la géographie comme le pont de Normandie nous impose d'aller dans l'ensemble de ces directions.

(Applaudissements)

Mathias DUBOURGUAIS, secrétaire général du syndicat CGT des cheminots de Lisieux : Vous êtes usagers de la SNCF, salariés, citoyens, membres d'associations politiques, vous êtes donc concernés à plusieurs titres par les décisions qui impactent le service public ferroviaire et l'aménagement des territoires.

Il est dans les habitudes de la CGT de défendre les intérêts généraux et de veiller à répondre aux réels besoins de la population. C'est l'essence même du service public ferroviaire que nous défendons. C'est précisément la raison pour laquelle le syndicat CGT des cheminots de Lisieux et environs intervient ce soir.

Le projet de la Ligne Nouvelle Paris Normandie actuel est focalisé sur le temps de parcours. Cela nous interpelle car le gain de temps envisagé laissera une grande partie de la population à l'écart du ferroviaire. Un train qui roule vite ne s'arrête pas. Qu'en sera-t-il de la desserte de Lisieux et du Pays d'Auge ?

Il serait préférable d'investir dans la ligne actuelle, la priorité serait de relever la vitesse à 200 km/h sur la majorité de la ligne. Si la LNPN se réalise, cela créera des inégalités entre usagers.

La priorité semble focalisée sur les trajets Paris alors qu'actuellement 80 % du trafic voyageurs de Lisieux emprunte le TER.

Le dédoublement des voies sur la zone de Mantes nous semble impératif pour gagner en régularité et fluidifier le trafic entre Transilien et Corail. La régularité est une aspiration forte des usagers. Un investissement dans un matériel apte à 200 km/h avec une capacité en adéquation avec les besoins et un confort au moins équivalent au matériel Corail actuel est indispensable et répond à la demande des usagers.

Moins de trains sur la ligne actuelle entraînera des hausses de prix des sillons et donc l'augmentation du prix du billet.

Moins de circulation, c'est aussi moins de sécurité dû à une sous-exploitation des installations.

RFF, par la LNPN, ne tente-t-il pas de faire financer le super poste d'aiguillage de Mantes-la-Jolie dont le rayon d'action serait étendu de Paris-Le Havre et Paris-Cherbourg ? Les Régions financeraient donc les suppressions d'emplois.

Comment le projet sera-t-il financé ? Tel qu'il est présenté, cela ne pourra pas être totalement financé par la puissance publique, ce qui laisse une large part au partenariat public/privé présenté comme la solution économe et innovante. A termes, cela mettrait la gestion du réseau ferré sur le principe du réseau autoroutier. Pour nous, seul le financement public garantirait la capacité des élus à agir pour répondre aux besoins de la population et des acteurs économiques.

Merci.

(Applaudissements)

Claude LETEURTRE, député : Je voudrais apporter deux témoignages parce que Laurent BEAUVAIS rappelait bien que nous étions actuellement au stade de l'opportunité.

Hier, le Paris-Lisieux avait 55 minutes de retard ; 40 % des trains sur cette ligne ne sont jamais à l'heure. Vous mesurez la difficulté de pouvoir faire un trajet régulier et programmé.

Un rappel historique : je connais bien Falaise, voici 150 ans, lors du tracé de cette ligne, le premier Paris-Cherbourg passait par Falaise, Argentan, L'Aigle. Sous la pression de François Guizot qui était mon prédécesseur, il est passé par Mézidon et Lisieux. Les conséquences sont simples : Falaise était la deuxième ville du département avec 15 000 habitants à la Révolution ; cent ans après, il n'y a plus que 5 000 habitants.

Le train est un facteur de développement fondamental. Actuellement, le train arrive à Lisieux mais il doit être modernisé et adapté. Il faut impérativement que cette ligne arrive dans des délais raisonnables et le plus vite possible.

A ce propos, je rappellerai une chose importante. Actuellement, la Basse-Normandie a accepté le nucléaire et il serait peut-être temps que la collectivité nationale ait un retour vis-à-vis de cette tolérance et de cette acceptation.

La question et le souhait que j'exprime, c'est que non seulement cette ligne nouvelle voie le jour mais que ce dossier soit la priorité par rapport à tout ce qui est demandé à RFF.

(Applaudissements)

André LUCAS, président de Lisieux Avenir, club de réflexion de la société civile :
Nous avons réfléchi à ce projet de ligne nouvelle, nous y sommes favorables car la ligne actuelle arrive à bout de souffle mais, pour ne pas répéter les ratés de l'A13 et de l'A28, nous avons quelques conditions à poser.

Premièrement, le tracé qui contourne Lisieux par le sud avec une bretelle de raccordement nous inquiète un peu, cela nous rappelle des souvenirs.

Deuxièmement, nous demandons que les arrêts à Lisieux soient au moins aussi nombreux qu'actuellement voire plus et bien cadencés. En 1996, j'ai le souvenir que la ville avait participé à l'électrification mais que la SNCF avait supprimé la moitié des arrêts à Lisieux. A l'époque, la maire, Madame ROUDY, avait mis tout son poids politique et toute son énergie pour les récupérer.

Troisièmement, la vitesse, c'est bien mais ce n'est pas tout, il y a aussi le cadencement et les tarifs parce que cet investissement sur fonds publics avec les collectivités n'est pas pour quelques cadres pressés qui veulent gagner quelques minutes mais pour les milliers de salariés, d'étudiants, de jeunes, de scolaires qui se déplacent tous les jours.

A ces conditions, nous sommes très favorables à ce projet qui est très structurant.

Concernant le coût qui paraît très élevé, ce n'est pas plus dispendieux que l'EPR de Flamanville ou le projet d'aérodrome de Notre-Dame-des-Landes en Bretagne. C'est un projet structurant à un siècle, il faut penser à l'avenir. Quand je vois ce que le 19^{ème} siècle a réalisé avec le fer, on peut se demander pourquoi nous serions si frileux par rapport à ce financement qui est important, mais l'Etat doit continuer à jouer son rôle même si, en ce moment, il a quelques problèmes avec les finances.

Par rapport au tracé, nous n'en sommes qu'à la phase de réflexion mais pourquoi faire les choses à moitié ? Le tracé C nous séduit pas mal même s'il est très coûteux parce que c'est le seul qui ouvre vraiment des perspectives importantes par rapport à Port 2000. Port 2000, c'est un potentiel colossal. La différence avec Anvers, c'est que Port 2000 est facilement accessible de la mer mais l'arrière-pays est totalement sous-équipé et sous-développé avec des possibilités énormes, alors qu'Anvers est difficile d'accès mais avec un interland très développé.

Pour toutes ces raisons, il faut se poser la question, si cela coûte cher, de ce que cela peut rapporter.

Je terminerai par une note d'humour : au train où vont les choses à Lisieux depuis dix ans et vu le poids politique de la ville, j'ai quelques appréhensions. Bien que je sois agnostique, comme nous sommes à Lisieux, je mettrais volontiers un cierge à Sainte-Thérèse pour nous aider à faire un miracle et essayer d'avoir ce projet, et que Lisieux reste la grande gare pivot à l'interface de la Haute et de la Basse-Normandie, sinon nous serons obligés de faire comme les vaches du Pays d'Auge, regarder passer les trains sans pouvoir monter dedans.

(Applaudissements)

Nicole AMELINE, députée du Calvados et du Pays d'Auge : Je voudrais revenir un instant sur l'ampleur de ce projet. Je crois que la participation ce soir est l'illustration de la mobilisation de notre région, ce qui est formidable.

L'ampleur du projet, c'est que nous sommes face à un choix stratégique qui emportera l'avenir de notre région pour les décennies à venir. C'est un choix stratégique qu'il faut obtenir car, aujourd'hui, bien au-delà du financement, bien au-delà des questions de tracé, c'est la décision de principe qu'il faut obtenir.

Cette décision de principe est légitime parce que ce projet nous situe aujourd'hui sur un arc européen qui rejoint Paris et Londres et nous place véritablement dans une interface entre les deux pôles de l'Europe de l'Ouest qui seront les deux pôles majeurs de l'avenir : Londres et Paris. Echapper à cela, ce serait à l'évidence manquer une marche considérable pour l'avenir de notre région.

Il serait important que nous soyons dans les priorités nationales pour RFF et plus généralement pour la France. Nous avons décidé de créer un suivi législatif qui devrait nous permettre d'obtenir une loi permettant d'acter l'importance nationale de ce projet.

Cela me paraît essentiel si nous voulons le réaliser dans des délais assez brefs, ce qui me paraît résulter d'ailleurs des observations ce soir au cours de cette discussion.

Par ailleurs, je ne sous-estime pas du tout les questions d'environnement, bien au contraire. Nous devons aux considérations légitimes exprimées ce soir mais, plus généralement, au devoir qui est le nôtre, de réaliser des infrastructures qui ont un impact le plus limité possible sur l'environnement. C'est dire que les tracés qui l'impactent directement sont exclus. Je vous rappelle que sur les infrastructures récentes que nous avons réalisées, qu'il s'agisse du Pont de Normandie ou de l'A29 sud, nous avons toujours réussi à parfaitement concilier les exigences environnementales et les besoins de réalisation d'infrastructures.

Il y a là un enjeu d'exemplarité que nous devons préserver.

S'agissant du financement, il faut voir cet investissement précisément comme une chance et un réel investissement en termes d'emploi, de modèle économique durable et autre, beaucoup plus qu'en un simple coût de valorisation ou de rénovation d'une ligne. Dans cet esprit, il faut intégrer le modèle économique de développement durable qui est totalement lié à cet investissement pour les décennies à venir.

C'est ainsi que nous allons véritablement en optimiser le coût.

Merci.

(Applaudissements)

Jean-Yves RIOULT, syndicat CGT des cheminots : Je voulais vous faire part de nos propositions car cela fait déjà pas mal de temps que nous étudions la question et que nous y réfléchissons.

Voici nos propositions :

- Dans un premier temps, fiabiliser Paris, Caen, Cherbourg déjà aptes à V200, notamment en augmentant les portions de voies V200 et en y mettant

systématiquement du matériel apte à 200 km/h. Aujourd'hui, s'il y a des retards, c'est parce que certains trains sont équipés de matériel V160. Aujourd'hui, trois parcours de 30 kilomètres à 200 km/h sur la totalité de la ligne qui fait 370 kilomètres.

- Mise en œuvre d'IPCS.
- Installation permanente de contresens supplémentaires pour fluidifier et fiabiliser les circulations, particulièrement entre Caen et Cherbourg.

S'agissant du tronçon Mantes-Paris :

- Création d'une nouvelle gare grandes lignes à La Défense Grand Arche prenant en compte les évolutions des transports franciliens, en particulier le prolongement de la ligne Eole et le futur Grand Paris Express, avec des trains terminus depuis la Normandie et une correspondance assurée par Eole.
- Maintenir alternativement le terminus à Saint-Lazare située en centre-ville et très bien connectée avec les autres gares parisiennes.
- Réalisation d'un tronçon de ligne nouvelle entre Paris et Mantes-la-Jolie pour fluidifier le trafic transilien et grandes lignes.
- Le raccordement au réseau européen à grande vitesse par le sud, la création d'un barreau Mantes-Versailles-Massy.
- Le raccordement rapide avec l'accès vers l'ensemble des lignes à grande vitesse au niveau de la gare TGV européenne de Massy par le nord, avec le projet de La Défense, desserte Eole, Grand Paris Express.

Pour le maillage régional et interrégional indispensable à moderniser :

- Réouverture des lignes fermées pour que des territoires entiers retrouvent une desserte ferroviaire : Caen-Flers, Pont-l'Évêque-Honfleur, Briouze-Bagnoles.
- Electrifier les axes Serquigny-Oissel et Paris-Granville.
- Poursuivre la modernisation de Trouville-Deauville-Dives-Cabourg, Caen-Rennes, Caen-Tours, Rouen-Caen.

Pierre-Gérard MERLETTE : Je pense que 90 % de vos propositions sont explicitées dans le dossier du maître d'ouvrage.

Jean-Yves RIOULT :

- Remise en double voie de Paris-Deauville.
- Rénover et réhumaniser les gares de la ligne Paris-Cherbourg.
- Investir dans du matériel, mettre des TER à V200, et rénover et investir dans des matériels Intercités aptes à V200.

Philippe AUGIER, maire de Deauville, président de la Communauté de communes Cœur Côte Fleurie : Je voudrais dire à quel point la mise en place de cette

ligne est une formidable opportunité pour notre économie et je ne parlerai que d'une filière qui est une filière majeure pour notre territoire, la filière touristique.

D'ores et déjà, cette filière représente 17,5 % des emplois pour le Pays d'Auge, et je ne parle pas de la Côte Fleurie pour laquelle c'est 70 % ou 80 % des emplois et, dans les dix dernières années, les emplois y ont progressé de près de 20 %. Peu de filières créent cela.

Pourquoi ? Parce que nous avons un tourisme d'excellence sur ce territoire, sauf qu'il est menacé aujourd'hui parce qu'il y a saturation. Quelqu'un rappelait tout à l'heure qu'il fallait quatre heures ou quatre heures et demie les jours de grands week-ends. Nous avons tous les équipements susceptibles d'attirer les populations touristiques, que ce soit les équipements sportifs, culturels, religieux. Ne serait-ce que Sainte-Thérèse, ce sont 700 000 visiteurs ; si nous avons une ligne rapide, vous imaginez à quelle vitesse on peut améliorer ce score et faire vivre tout le territoire.

Il est démontré aujourd'hui que, dans les quinze ans qui viennent, la filière touristique doublera ses flux dans le monde. Evidemment pas en France parce que nous avons de l'avance mais nous pourrions compter sur 20 % à 30 % de touristes supplémentaires. Notre territoire a là une opportunité extraordinaire à la condition d'avoir l'accessibilité et cette accessibilité aujourd'hui est plutôt en régression qu'en progression.

Simplement pour cette seule filière formidablement créatrice d'emplois et de développement économique, cette ligne vaut la peine.

(Applaudissements)

Ambroise DUPONT, Sénateur : Je voulais apporter ma voix à tous ceux qui ont soutenu la nécessité de réaliser ce projet.

Sans confondre SNCF et RFF, je crois qu'il ne faut pas oublier ce que disait Monsieur PEPY, à savoir que la SNCF a une dette à l'égard de la Basse-Normandie. Je pense que le moment est venu de reprendre ce réseau que nous avons créé au 19^{ème} siècle. Ce n'est pas abusif de penser que, 150 ans après, il faille le reprendre.

Je voudrais dire, parce que cela a été évoqué mais peut-être pas plus, que si nous n'avons pas cette voie, le projet de l'aménagement Seine Estuaire de la ville monde Paris sera hémiplegique ; autrement dit, l'estuaire sera hémiplegique si nous n'avons pas une ligne ferroviaire suffisante pour irriguer tout ce territoire qui fait partie de la lettre de mission qu'a obtenue Monsieur RUFENACHT.

Je pense aussi que le tourisme est un réservoir fantastique de voyageurs. Je n'oublie pas pour autant le fret.

Il me semble qu'aujourd'hui il faut non seulement poursuivre les études mais aboutir à les faire mettre en priorité parce que c'est le moment venu pour la Basse-Normandie de profiter de cette opportunité qui s'ouvre avec le projet de la ville monde.

Christopher STOCKWELL, OUILLY-DU-HOULEY : J'habite la vallée de la Paquine à OUILLY-DU-HOULEY, nous avons créé une petite association de défense de la vallée de la Paquine parce que nous sommes extrêmement préoccupés par les conséquences des tracés A et C sur notre vallée et d'autres vallées. Je crois qu'il ne faut pas minimiser l'impact et les conséquences environnementales et humaines de ces tracés.

Vous avez des projets qui sont d'ordre national, d'ordre interrégional, c'est très bien, mais je pense qu'il faut vraiment aller au bout de l'étude concernant le tracé existant et le tracé B de manière à minimiser l'impact environnemental qui sera considérable sur des petites vallées qui risquent d'être éventrées, défigurées.

Il est bien joli de vouloir avoir des touristes, encore faut-il protéger l'environnement avant tout.

Nous allons créer un cahier d'acteur, nous avons des arguments à faire valoir tant sur le plan environnemental, biologique que de l'activité humaine. Ruralité ne veut pas dire défaut d'activité, défaut de PME. Nous allons faire valoir ces arguments et j'espère que nous aurons raison.

(Applaudissements)

Bruno de SIVRY, chef d'entreprise à Lisieux : Je dirige une entreprise industrielle à forte vocation internationale qui exporte une grande partie de sa production et qui a des clients dans vingt pays dans le monde, je voudrais revenir sur trois points sur lesquels nous n'avons pas eu l'éclaircissement voulu.

Première question, l'accès aux aéroports. Vous indiquez à juste titre page 21 de votre ouvrage que les lignes aériennes au départ de la Normandie sont fragilisées par la proximité des aéroports franciliens et que l'accès aux aéroports franciliens nécessite des transferts compliqués avec double correspondance à Paris.

Cependant, page 52, vous indiquez que pour aller à Roissy dans le cadre de la future ligne Paris Normandie, à l'horizon de la réalisation de la LNPN, cet accès direct ne sera possible comme aujourd'hui que par l'emploi des lignes actuelles dont la grande ceinture de fret de Paris aux heures creuses.

Pour Orly, vous indiquez que la ligne 14 de métro, si elle est prolongée jusqu'à l'aéroport, sera accessible par correspondance à Paris.

Je constate donc que la demi-heure que l'on gagnera au départ de Lisieux sera perdue dans toutes ces connexions et qu'aujourd'hui le projet, en l'état actuel, ne prévoit aucune interconnexion rapide et directe vers les aéroports parisiens. Pouvez-vous me confirmer ce point ?

Deuxième question, l'interconnexion avec le réseau TGV national et européen. Vous indiquez que le TGV est un facteur de développement des villes qu'il dessert en les rapprochant de Paris mais également en les interconnectant entre elles, sans passer par Paris. Des exemples actuels : Lille-Lyon, Lille-Bordeaux, Nantes-Lyon, Reims-Lyon, etc.

Dans votre projet, il n'est prévu aucune interconnexion avec le réseau TGV existant. Vous indiquez que les TGV pourront rouler sur la voie Paris Normandie mais pas le contraire. En tout état de cause, ces TGV devront également emprunter cette fameuse grande ceinture de fret de Paris aux heures creuses, ce qui annulera totalement la demi-heure gagnée par la ligne LNPN.

On a cité tout à l'heure les essais de TGV précédents, l'absence de connexion par la voie rapide au réseau TGV a tué les tentatives précédentes des années passées : Cherbourg-Lille et Cherbourg-Dijon. Pouvez-vous me confirmer ce point ?

Pierre-Gérard MERLETTE : Je représente la Commission, c'est RFF qui vous répondra sur les interconnexions.

Bruno de SIVRY : Troisième question, les trois scénarios A, B et C prévoient tous un barreau qui évite Lisieux par le sud pour se diriger directement vers Caen sans passer par Lisieux. Pouvez-vous me dire quel est le coût de ce barreau ? Quel est le gain de temps pour Caen et pour Cherbourg par rapport au passage par la gare de Lisieux et la voie existante ?

Merci.

Pierre-Gérard MERLETTE : Je pense que RFF peut vous répondre sur les trois questions : l'accès aux aéroports, l'accès au réseau international et le coût du barreau.

Philippe ADAM : Sur l'accès aux aéroports, vous avez indiqué à juste titre que le projet LNPN ne prévoit pas la réalisation d'une ligne nouvelle qui permette d'aller jusqu'à Roissy. A chaque projet sa charge, il ne nous a pas échappé que c'était quelque chose d'important pour l'ensemble des acteurs.

Il y a cette réflexion LNPN dont le cahier des charges est bien la liaison vers Paris et il existe d'autres réflexions en cours pour imaginer une rocade ouest, celle que vous appelez de vos vœux pour rejoindre directement les aéroports.

Néanmoins, je voudrais vous faire part d'une réflexion sur la qualité de ces dessertes et peut-être comparer ce que peut être une liaison directe pour accéder aux aéroports et ce que le projet LNPN, couplé au projet du métro de Grand Paris Express, peut apporter.

Les TGV inter-secteurs sont des TGV province-province, ils ne desservent pas Paris mais des gares en Ile-de-France où il se charge de nombreux voyageurs. Ces dessertes n'ont pas une fréquence très élevée en général. Nantes ou Rennes ont des trains inter-secteurs vers Roissy mais à une fréquence de quatre trains par jour, ce n'est pas forcément adapté au départ et à l'arrivée de chaque avion.

En revanche, ces dessertes inter-secteurs permettent d'aller plus loin sur le territoire, de relier Nantes à Lille, Nantes à Strasbourg, Nantes à Lyon, etc.

Une solution pour les aéroports qui apporte à notre sens un certain intérêt, c'est la correspondance à Nanterre/La Défense vers le métro du Grand Paris où l'on a non seulement une desserte d'une certaine qualité puisque l'on a le gain de temps vers Paris et le transport rapide en environ 30 minutes jusqu'à Roissy. On a également l'avantage de la fréquence c'est-à-dire que si à chaque train correspond un métro, puisque ce métro aura une fréquence très élevée, on peut avoir très régulièrement répartie dans la journée la possibilité de faire de manière performante Lisieux-Roissy par ce moyen, même s'il y a une correspondance à faire à La Défense.

Cela nous semble pouvoir constituer une réponse et celle-ci peut être apportée dès la réalisation de la LNPN et du métro Grand Paris Express.

Par ailleurs, les liaisons inter-secteurs qui ont existé n'ont pas rencontré le succès espéré. Les temps de parcours et le positionnement horaire n'étaient pas forcément adéquats. Une partie du sujet temps de parcours est améliorée par la LNPN puisque, même si en Ile-de-France on n'a pas de gain de temps puisque l'on prend les mêmes voies, une partie du gain est faite en Normandie et permet d'espérer que la liaison remporte un meilleur succès.

Tant que nous n'aurons pas une rocade de l'Ile-de-France, ce type de relation n'aura pas l'essor qu'il aurait si l'on faisait cette ligne nouvelle. Mais la LNPN permet déjà de poser un premier jalon qui pourrait être complété plus tard sur ce sujet.

Sur le gain de temps, nous avons travaillé sur l'objectif d'aller de Paris à Caen en 1 h 15, nous avons besoin de cet investissement pour réaliser cet objectif. La question posée ici peut être posée ailleurs, il ne s'agit pas ici de détricoter l'ensemble du sujet. Si nous voulons réaliser ces objectifs, nous avons besoin de l'ensemble du dispositif.

Par ailleurs, le barreau sud de Lisieux n'a pas seulement un intérêt en termes de gain de temps, il a aussi un intérêt en termes de réalisation d'un hub à Lisieux. Ce barreau nous permet d'organiser la circulation des différents trains de sorte que l'on parvienne à faire arriver sur la gare de Lisieux un certain nombre de trains qui permettent d'y établir des correspondances.

Ce barreau a un intérêt pour organiser la circulation des différents trains, des trains rapides et des trains lents. Pendant qu'un train rapide passe sur le barreau, des trains plus lents peuvent arriver à Lisieux sans que le train rapide ne les rattrape. Il est utile pour l'organisation du trafic mais ce n'est pas seulement un intérêt de temps de parcours, c'est aussi un barreau utile pour la circulation des TER et des trains inter-villes.

Le gain de temps est de l'ordre de cinq minutes. Je n'ai pas le coût ici mais je propose de répondre à cette question.

Olivier GUERIN : Vous avez déjà répondu sur le site, c'est de l'ordre de 800 M€.

Christophe RIDEAU, Biologiste : J'interviens notamment suite à l'intervention de Madame AMELINE et je rebondis sur l'aspect exemplarité environnementale.

Dans l'analyse qui a été faite par RFF pour envisager les différents tracés ne ressortent pas clairement les enjeux en termes de conservation du patrimoine naturel sur la zone à l'est de Lisieux, c'est-à-dire sur les fuseaux des tracés A et C qui seraient susceptibles d'emprunter la vallée de la Paquine, la vallée de la Courtonne, la vallée de Courtonnel, la vallée de la Marolles notamment.

Malheureusement, les inventaires disponibles actuellement ne montrent pas cet intérêt parce qu'ils ne sont pas exhaustifs, ils sont toujours réactualisés. Ces vallées sont en ZNIEFF de type 2. De récentes ZNIEFF de type 1 viennent d'être validées par le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel et qui concernent notamment pas mal d'espèces remarquables, protégées au niveau national mais surtout d'intérêt international, protégées au niveau européen.

Ce sera le cas de plusieurs espèces de chauves-souris, presque une vingtaine d'espèces, presque toutes les espèces présentes en Normandie actuellement, pas mal d'espèces d'oiseaux. Ces espèces sont inscrites à l'annexe 1 de la directive Oiseau, aux annexes 2 et 3 de la directive Habitat. Ce sont des espèces pour lesquelles il existe des plans nationaux d'action qu'il convient de préserver.

Si les tracés envisagés et retenus passent dans ces secteurs, l'impact sera considérable. Malheureusement, des infrastructures de ce type ont des conséquences irrémédiables et qui ne pourront être compensées. Bien que RFF s'efforce depuis de nombreuses années à améliorer la perméabilité pour la faune, cela pose d'énormes problèmes.

D'ailleurs, ce genre de projet de ligne nouvelle va à l'encontre des projets de trames vertes et bleues (loi Grenelle) avec la mise en place de schémas régionaux de cohérence écologique. Cela va bien entendu à l'encontre de la directive Habitat Faune Flore lorsque des espèces inscrites à cette directive sont directement impactées, notamment des espèces à grand rayon d'action.

Les inventaires seront complétés dans ces zones.

Si des tracés sont retenus dans ces secteurs, il y aura de gros problèmes d'incompatibilité environnementale et sans doute pas mal de recours déposés par des associations de protection de la nature, notamment des associations de niveau régional et j'en fais partie.

A priori, afin d'améliorer le transport ferré, il faudrait au moins pour la partie est de Lisieux, dans le secteur Pays d'Auge, réemprunter la voie la plus rapide (tronçon à 250 km/h) entre Lisieux et Bernay, donc soit envisager et étudier très finement la réhabilitation de la ligne actuelle, soit s'orienter plutôt vers un tracé B ou un tracé hybride A ou B afin qu'il n'y ait pas de gros problèmes en termes d'impact environnemental.

Pierre-Gérard MERLETTE : Je pense que RFF pourrait nous donner simplement la méthodologie qu'ils suivent pour prendre en compte les problèmes environnementaux.

Corinne ROECKLIN, responsable des études environnement, RFF : Nous avons fait un recensement bibliographique de tous les inventaires dont vous parlez pour les cartographier. Ces recensements ont également été enrichis par des groupes de travail avec l'ensemble des acteurs du projet dont le monde associatif.

Sur la base de ces inventaires qui ont été tous cartographiés, nous accordons un niveau d'enjeu. Quand je dis « nous », ce n'est pas RFF unilatéralement mais avec les groupes de travail, mais aussi parce que ce sont des méthodes pratiquées et approuvées par les services de l'Etat pour réaliser des projets d'aménagement.

Nous hiérarchisons l'ensemble de ces enjeux identifiés, ensuite nous pouvons chercher des options de passage et évaluer leur risque d'impact sur l'environnement.

On parle bien de risque d'impact parce que nous sommes sur des fuseaux particulièrement larges, on ne peut pas évaluer l'impact précis du projet, on évalue uniquement le risque d'impact qui réside à l'intérieur de cette bande de passage.

Si nous sommes amenés à poursuivre ces études, nous préciserons tous ces inventaires, nous enverrons des gens sur le terrain faire des recensements écologiques plus précis et des recensements qui porteront sur tous les domaines qui composent l'environnement. Tous ces inventaires viendront enrichir et préciser le risque d'impact jusqu'à déterminer l'impact précis du projet, toutes les mesures de réduction dont il devra faire l'objet, éventuellement les mesures de compensation auxquelles vous avez fait mention. Les associations, tous les acteurs de l'environnement et du projet continueront à être associés à la définition du tracé, de ses impacts et des mesures nécessaires à mettre en œuvre.

Christophe RIDEAU : Vous avez dit que les associations avaient été consultées. En l'occurrence, c'est le monde associatif généralement qui possède la connaissance sur le patrimoine naturel et l'Etat s'appuie sur ces associations.

A titre professionnel, je suis coordinateur scientifique et technique du Groupe Mammalogique Normand, nous n'avons jamais été consultés ni par RFF ni par la DREAL ni au niveau ornithologique.

Ce n'est pas grave, cela peut être fait a posteriori mais cela pourrait aider à proposer des tracés, cela ferait avancer plus rapidement le débat public, ce qui permettrait de faire des choix beaucoup plus opportuns et de ne pas rencontrer des points de blocage en aval.

(Applaudissements)

Christian HELAINE, membre de la CCI de Lisieux : La CCI confirme son soutien sans faille à la réalisation rapide de ce projet. Il s'agit d'un investissement d'avenir pour les entreprises et les territoires normands. C'est une chance pour Lisieux d'avoir ce projet. Nous sommes favorables à 100 % sur ce dossier.

(Applaudissements)

Fabienne FERREY, Chambre d'agriculture régionale et départementale : La chambre d'agriculture a largement contribué au travers d'un cahier d'acteur et donne son accord potentiel à cet investissement car la profession qui sera la plus impactée, c'est l'agriculture.

L'agriculture, c'est le territoire, mais s'opposer à un tel projet serait irréaliste dans le dynamisme dont nous avons besoin en Normandie.

En revanche, je vous demande d'être très vigilants sur les besoins de compensation car chaque fois que vous retirez un hectare dans des zones très précises, on nous demande des compensations. Les règles écrites pour travailler sur ces zones de compensation font que bien souvent les agriculteurs n'ont qu'un objectif : ne plus les exploiter. Car les règles sont tellement strictes, tellement doctrinaires, qu'elles n'intéressent plus l'agriculture.

Ici, vous avez la chance d'avoir en Pays d'Auge un territoire qui a été préservé, ne nous mettez pas des contraintes supplémentaires car nous avons déjà du mal à installer des jeunes agriculteurs. Plus nous mettons des contraintes, plus nous risquons de ne plus avoir d'agriculteurs du tout.

Nous avons une agriculture de qualité, les AOC. Le Livarot ne peut être fait que dans le Pays d'Auge. Si demain on ne peut plus travailler, vous verrez un certain nombre d'entreprises disparaître.

Soyez vigilants sur tout cela car, la contribution réelle, c'est l'agriculture qui la donnera. Mais nous sommes favorables au projet.

(Applaudissements)

Pierre-Gérard MERLETTE : Le 12 janvier à Evreux, une réunion sera spécifiquement consacrée à l'agriculture et à l'environnement. Nous avons voulu coupler les deux.

Benoît HORVAIS, Pont-l'Évêque, militant Europe Ecologie : J'ai lu le dossier entièrement, de la page 15 à 50 de votre dossier, votre analyse de la situation du ferroviaire en Normandie semblait cohérente, c'est ce que j'ai en tête, ce que je vis, cela me paraissait bien.

Subitement, aux alentours de la page 50, la conclusion est que l'on a besoin de la LNPN et d'aller plus vite. Je dois vous dire que je n'ai pas du tout compris pourquoi.

Pierre-Gérard MERLETTE : Monsieur ADAM, quelques mots sur les objectifs, je pense que c'est cela.

Benoît HORVAIS : On parle d'une ligne qui va vite mais, dans l'analyse de la situation, on parle de desserte de petites gares, d'amélioration des temps de parcours, de la régularité, au besoin de la mise en place de lignes antérieurement supprimées, nous n'avons pas de réponse. Il existe un décalage entre l'analyse et une solution apportée qui est purement politique.

Philippe ADAM : L'analyse que vous citez porte sur les trois points principaux que nous avons présentés tout à l'heure : les problématiques de capacité, les problématiques de régularité et les problématiques de vitesse. Nous avons fait cette analyse sur les carences de l'offre actuelle, sur leurs causes et nous avons un certain nombre d'objectifs qui ont été discutés au sein du Comité de Pilotage qui a permis la constitution du projet. La confrontation du réseau actuel et des objectifs assignés au projet nous a amenés à proposer ces solutions.

Il existe une logique dans le déroulement du projet, c'est celle que nous avons mise en exergue dans le document.

On peut discuter des objectifs. Vous avez mis l'accent sur le temps de parcours, nous souhaitons rappeler que le projet, c'est aussi de la capacité pour développer l'ensemble des trafics, y compris le TER, les RER en Ile-de-France. C'est la ponctualité. C'est vraiment l'ensemble des problématiques qui sont prises en jeu.

Sur le temps de parcours, il existe deux grands enjeux. Il s'agit de concurrencer la voiture. Aujourd'hui, le train est insuffisamment concurrentiel par rapport à la voiture. Quand on est dans un train, il faut ajouter le temps d'approche qui fait que l'on est sur des temps de parcours relativement proches pour toutes ces destinations. L'idée, avec la LNPN, c'est d'avoir une différence suffisante de manière que les gens puissent préférer le train à la voiture, économiser du gaz carbonique, etc.

Un autre élément de réflexion sur l'apport de ce temps de parcours sur la ligne nouvelle : il ne s'agit pas seulement de gagner des minutes. Gagner des minutes, est-ce un objectif ? Je ne sais pas mais l'idée qui est derrière cet objectif de temps de parcours est de faire passer des temps en dessous d'un certain seuil, et quand on passe ces seuils, des choses nouvelles deviennent possibles, des étudiants peuvent aller étudier dans d'autres villes, des gens qui malheureusement n'ont pas trouvé de travail là où ils vivent peuvent aller en chercher un. Ils élargissent le champ de leur possible grâce à ces nouvelles possibilités d'accessibilité.

Je prends à dessein l'exemple d'un couple, quand les deux cherchent un travail, le plus simple est d'aller s'installer en Ile-de-France. Dans un lieu où la desserte n'est pas suffisante pour accéder à un bassin d'emploi suffisant, si les temps de parcours sont raccourcis, cela devient possible mais cela veut dire que les entreprises se trouvent au centre d'un bassin d'emploi qui leur permet de recruter largement.

Cette question des seuils (1 h, 1 h 15) nous paraît importante, au moins autant que les minutes gagnées.

Eric LEHERICY, conseiller général du Calvados, Directeur de la CCI : Effectivement, c'est une opportunité historique, cela a été dit à plusieurs reprises. L'assistance nombreuse que vous avez vue ce soir démontre l'intérêt pour notre territoire à désenclaver. On a souvent parlé du désenclavement routier pour Lisieux et le Pays d'Auge sud, nous le vivons depuis des années. La question a été abordée tout à l'heure par le président de la CCI avec une forme d'inquiétude.

Nous n'avons malheureusement pas beaucoup d'autoroutes qui passent à proximité de chez nous et, quand elles passent, il n'y a pas toujours de sortie. Par rapport aux questions que vous avez entendues ce soir, notamment par rapport à la problématique du barreau sud, nous ne voudrions pas revivre ce que nous avons déjà vécu sur l'autoroute avec un tracé qui ne passe pas loin mais qui ne s'arrête pas.

Aujourd'hui, les chefs d'entreprise sont totalement mobilisés sur ce projet. Une réunion avait lieu la semaine dernière à la CCI avec plus de 700 chefs d'entreprise, il ne servirait à rien de créer des zones économiques si nous n'avons pas demain les moyens d'accès pour y arriver.

Nous sommes conscients que le Grenelle 2 ne nous permettra pas de faire du tout routier dans les années à venir et, aujourd'hui, ce projet d'infrastructure LNPN, avec les liaisons qu'il permettra demain à Paris, y compris avec les aéroports, est un enjeu formidable pour tout le territoire.

Le fer au 19^{ème} et au 20^{ème} siècle a fait la fortune de ce territoire en termes industriels, nous voyons tout l'enjeu quand une ville n'est pas reliée puisqu'on en voit le déclin. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas laisser passer cette opportunité et c'est pour cette raison que l'ensemble des chefs d'entreprise rejoignent le monde politique pour se mobiliser et avoir un arrêt dans le Pays d'Auge et singulièrement à Lisieux. C'est pour nous un formidable moteur et une espérance pour l'activité économique demain.

(Applaudissements)

Isabelle LEMOULEC-DESCHAMPS, Association des amis de l'église de Courtonne-la-Meurdrac : Courtonne-la-Meurdrac est une très belle vallée qui s'inscrit dans la ligne de celle de la Paquine. On a évoqué les aspects biologiques des dangers environnementaux, je voudrais attirer votre attention sur les aspects qui concernent tous les monuments historiques.

Sur la commune de Courtonne-la-Meurdrac, nous avons un certain nombre de monuments classés, notre région est très attractive pour les touristes et elle peut l'être parce qu'elle est magnifique. Notre commune est concernée par les scénarios A et C et l'aspect environnemental concernant les monuments classés doit être aussi prise en compte par vos services. Qu'en est-il ?

Philippe ADAM : Les monuments sont recensés au même titre que l'ensemble des données environnementales au sens large qui incluent tous les aspects humains.

Oui, le patrimoine fait partie de ces recensements et nous en tenons compte dans une large mesure.

Serge LOISEAU, secrétaire de la section Pays d'Auge du PCF, conseiller municipal de Lisieux : Nous sommes favorables au projet de LNPN. Pour nous, c'est une question majeure pour l'avenir de notre région. Faire le choix du transport public écologique est un véritable choix de société. Le Pays d'Auge Sud a trop souvent été privé volontairement ou non des infrastructures nécessaires à son développement.

Le Pays d'Auge et la Basse-Normandie doivent multiplier les échanges pour dynamiser les coopérations avec les autres régions, en particulier le bassin parisien.

Cette ligne nouvelle ne doit pas servir uniquement, comme nous l'avons beaucoup entendu (les propos et la cartographie de ce soir m'inquiètent), à amener les habitants de la région capitale sur nos côtes ou déplacer notre jeunesse faute d'emploi et de formation, mais cette

ligne nouvelle de transport collectif rapide et régulière doit être le moteur du développement économique de notre Pays d'Auge si gravement sinistré.

Cette ligne nouvelle doit conforter le droit à la mobilité pour tous et devra renforcer le fret ferroviaire mis à mal depuis des années par la politique d'abandon de l'Etat et de la SNCF.

La construction de cette ligne doit s'accompagner d'une modernisation du réseau ferroviaire bas-normand existant. Il doit entraîner un report modal important pour les années futures. Il s'agit donc d'un projet global et solidaire pour notre territoire.

Bien sûr, de nombreuses questions sont sans réponse et nous l'avons vu ce soir : tracé, cadencement, financement, coût, etc. Sur le tracé, il faut rester vigilant. La gare de Lisieux semble acquise mais ce que nous avons vu ce soir nous inquiète un peu dans le sens où elle semblerait dédiée uniquement pour Deauville.

Lisieux est l'entrée en Basse-Normandie, cela doit être la plaque tournante du réseau ferroviaire bas-normand.

Sur le cadencement, il faudra veiller à un nombre d'arrêts décent. Il n'est pas question que les Lexoviens se contentent de regarder passer les trains.

La modernisation ne doit pas s'arrêter aux voies et aux gares, elle doit aussi concerner le matériel. Les usagers sont en droit d'exiger des trains modernes, confortables, fiables, à la portée du plus grand nombre.

Sur le financement, il est évident que c'est l'Etat et RFF qui devront mobiliser la majorité des fonds. Pour ma part, j'exclus d'ores et déjà, contrairement à ce que j'entends ça et là, un partenariat public/privé pour un projet public de cette importance pour les Normandie et pour le Pays d'Auge.

Jean-Pierre GOSSELIN, président de l'association des commerçants de la ville de Lisieux : Je tenais à vous indiquer mon soutien à ce projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie. Il me semble que ce projet est une opportunité qui répond aux besoins de notre région et de notre ville de mieux dynamiser leur potentiel.

Même si les utilisateurs de cette ligne nouvelle ne vont pas se déplacer spécialement pour faire des achats, ce type de projet a un impact indirect important pour le commerce local en termes de développement touristique, d'amélioration de l'image de la ville, de croissance de l'attractivité résidentielle.

Sur tous ces sujets, la ville de Lisieux a de nombreux atouts qui justifient un traitement de qualité.

Lisieux est une ville avec un nom qui porte le tourisme, cela a donc du sens à Lisieux.

Soutien à un projet qui peut permettre de mieux capitaliser l'atout touristique, de ce point de vue, cette ligne est un bon moyen de mieux capter le potentiel touristique de Lisieux et ses nombreux pèlerins. Aujourd'hui, la plupart des cars arrivent et repartent directement depuis le parking de la basilique. Si demain un nombre croissant de visiteurs arrive par le train, ils feront quelques pas supplémentaires dans la ville, ils s'arrêteront sur d'autres points d'intérêt de notre ville.

Concernant le soutien à l'utilisation de la gare actuelle, pour le commerce local, je me réjouis de son utilisation dans les trois scénarios. Je défendrai toujours cette solution qui présente de

nombreux avantages pratiques, financiers et environnementaux. Je pense qu'une desserte centrale est le meilleur moyen pour que la desserte soit rentable et que le trafic supplémentaire soit drainé vers le centre de la ville et présente donc une réelle plus-value pour l'économie et le commerce local.

Concernant le soutien à un projet qui facilite les déplacements, pour nous, ce projet a de l'intérêt non seulement pour le Paris Normandie mais également pour les liaisons intranormandes. Tout ce qui peut contribuer à faciliter les déplacements vers Lisieux, vers le cœur de la ville, ne pourra qu'être profitable à tous les acteurs locaux, la condition étant bien entendu qu'un nombre important de trains desservent la gare de Lisieux.

(Applaudissements)

Clara OSADTCHI, Conseillère régionale de Basse-Normandie : Nous sommes sur un débat d'opportunité, je ne pense pas que nous ayons un débat d'usagers mais bien un débat de citoyens bas-normands. Si je fais cette différence, c'est parce que nous sommes sur des investissements publics qui iront de 11 Md€ à 15 Md€ et cela concerne tous les citoyens.

A ce titre, si RFF demain ne peut pas prendre en charge 30 % du coût du projet comme il l'a annoncé (il semble vouloir nous montrer que ce sera sans doute inférieur à ces 30 %), est-il opportun que les collectivités locales de Basse-Normandie financent les 60 %, 70 %, 80 % voire 85 % restants ? Sommes-nous prêts, nous, collectivités locales, à investir tout cet argent dans ce projet d'envergure ?

Quand on sait qu'aujourd'hui les enjeux de mobilité sont extrêmement importants sur cette ligne, ils le sont également ailleurs dans la région. Un rapport du Secours Catholique est sorti voici quelques jours, il montre qu'un jeune sur quatre aujourd'hui est en grande difficulté sociale, en détresse. Nous avons une jeunesse bas-normande particulièrement impactée par ces problèmes d'inégalités sociales à l'accès à l'emploi et à la formation notamment, et la mobilité pour tous, c'est aussi être en capacité de répondre à ces enjeux de mobilité. Cela veut dire être en capacité de maintenir la possibilité de développer le réseau régional ferroviaire et toutes les politiques de développement régional et de mobilité alternative autres que cette ligne ferroviaire.

Si demain nous sommes en capacité de dire que nous pouvons avoir des trains réguliers, des trains qui permettent de solutionner les problèmes pointés et que je partage par RFF, si ces problèmes peuvent être résolus par un investissement sur Mantes-la-Jolie qui monte à 4 Md€ ou 5 Md€ et que l'on peut garder le reste de l'argent public, entre 5 Md€ et 10 Md€, pour tous les enjeux que j'ai mentionnés avant, c'est une question que nous devons nous poser, qui n'est pas une question d'usagers mais de citoyens et de contribuables.

(Applaudissements)

Olivier GUERIN : Pouvez-vous nous apporter une précision sur la desserte de la gare de Lisieux ?

Jean-Damien PONCET : Il n'y a pas que RFF et les collectivités, il y a aussi l'Etat. On peut aussi faire preuve d'imagination. C'est au chargé de mission à qui la réflexion a été confiée de s'en occuper.

Sur la desserte de Lisieux, il n'est peut-être pas si facile d'entrer dans un tel dossier mais retenons simplement qu'aucune gare demain n'aura moins de trains qu'aujourd'hui. Toutes les gares auront plus de trains qu'aujourd'hui, ce seront des trains plus efficaces avec de

meilleures correspondances dans certains nœuds qui seront Caen, Rouen mais aussi Lisieux, et des temps de parcours vers les principales destinations qui seront meilleurs.

Personne n'a dit ce soir qu'il ne fallait pas faire de ferroviaire, nous proposons d'en faire plus et mieux.

Olivier GUERIN : Pouvez-vous préciser par rapport à une intervention précédente où l'on a dit que c'était uniquement les trains de Deauville à Paris qui s'arrêtaient à Lisieux, est-ce exact ?

Jean-Damien PONCET : L'intervenant juste après a rectifié, c'est inexact, il n'y a pas que les trains qui vont à Trouville-Deauville qui s'arrêteront à Lisieux. Philippe ADAM a montré que certains trains qui vont à Caen s'y arrêtent aussi.

Pierre-Gérard MERLETTE : Mesdames, messieurs, ainsi se termine cette séance. Je vous rappelle que nous serons à nouveau en Basse-Normandie, à Cherbourg, le 22 novembre. Plus proche d'ici, bien que ce soit en Haute-Normandie, nous serons à Bernay le 6 décembre, à Caen le 13 décembre pour une réunion thématique qui sera filmée sur l'aménagement du territoire.

Je vous souhaite une excellente soirée.

Olivier GUERIN : Merci de votre attention et de votre présence.

(Fin à 22 h 40).