

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

Dieppe, le 15 novembre 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN
- Jean-Philippe BLOCH

Maîtrise d'ouvrage

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

(Début de la réunion à 19h00)

Mot d'accueil de la localité hôte du débat public

Sébastien JUMEL, Maire de Dieppe, souhaite la bienvenue aux membres de la Commission et se félicite que la CPDP ait acté le principe d'une réunion à Dieppe. Il est convaincu qu'une vision globale et cohérente s'impose sur le sujet des infrastructures de transport et plus particulièrement des infrastructures ferroviaires, afin de tenir compte des réalités et de l'ensemble des territoires qui composent la région. Il estime que le fer constitue l'une des réponses les plus appropriées, en intégrant la dimension environnementale, susceptible de permettre au pays de répondre aux objectifs de Kyoto.

Présentation du débat public

Jean-Philippe BLOCH, Membre de la CPDP, indique que ce débat public s'inscrit dans un cadre réglementaire parfaitement défini, en application du Code de l'Environnement que la CPDP est indépendante du maître d'ouvrage, qu'elle est neutre et ne prend pas position. Ce débat public porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques. Dans les deux mois suivant la clôture du débat, la commission rédigera un compte-rendu. Le maître d'ouvrage décidera ensuite des suites à donner au projet. Il rappelle que, suite à une demande du groupe Europe Ecologie – Les Verts, la CNDP a décidé de lancer une étude complémentaire sur une amélioration potentielle des lignes actuelles concernant la performance et le coût.

Présentation du projet

Jean-Damien PONCET, Chef de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF, rappelle le rôle de RFF et passe en revue les grands objectifs de ce projet, qui doit répondre aux problèmes d'un réseau entre Paris et la Normandie marqué par une ponctualité insatisfaisante et un plafonnement des vitesses et aujourd'hui au bord de la saturation, tout en réorganisant le réseau existant autour d'une ligne nouvelle.

Philippe ADAM, Adjoint au Chef de la Mission Ligne Nouvelle Paris- Normandie à RFF, évoque un aperçu de ce qui est prévu en Ile-de-France, puis il décrit les trois scénarios concernant la partie normande, en expliquant leurs avantages respectifs et leurs composantes environnementales :

- Le Scénario A, avec une la bifurcation au niveau de Louviers, comprend une ligne qui traverse la Seine à Rouen continue sur le Plateau de Caux jusqu'au Havre et une ligne vers l'Ouest, jusqu'aux portes de Caen (coût : environ 6,5 Md€).
- Le Scénario B, avec la possibilité d'une gare nouvelle proche d'Evreux où se situe la bifurcation, avec un tracé plein Ouest vers Caen, et un tracé plein Nord vers Rouen ; là encore, traversée de la Seine au niveau de Rouen et un tronçon sur le Plateau de Caux jusqu'au Havre (coût : environ 6,3 Md€).
- Le Scénario C, commence son trajet comme le A, passe près de Rouen, puis se poursuit vers l'Ouest ; la bifurcation se situe à l'Ouest de Rouen avec d'une part un tracé vers Lisieux et Caen, et d'autre part un tracé vers Le Havre, avec franchissement de l'estuaire par un ouvrage souterrain (coût : environ 9,5 Md€).

Il ajoute que le débat a fait émerger l'idée d'un scénario supplémentaire, intermédiaire entre le scénario A (qui permet de créer une relation Rouen-Caen très performante) et le scénario B (moins cher, qui passe près d'Evreux et a donc un certain nombre d'avantages).

Principales caractéristiques du projet :

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

Caractéristiques spécifiques pour Dieppe :

Dieppe n'est pas sur le tracé de la ligne nouvelle mais la ligne Paris-Dieppe sera connectée au niveau de Rouen qui deviendra un nœud de correspondances, permettant ainsi d'améliorer fortement la mobilité de l'ensemble des Normands, et des Franciliens. L'ensemble de ces circulations a été modélisé pour imaginer le futur du service ferroviaire, en prenant en compte les trains rapides comme les TER et les trains de la grande couronne parisienne.

Il présente les temps de parcours obtenus pour Paris-Dieppe : 1 h 45 à 1 h 48 (aujourd'hui 2h05) pour des trains directs sans arrêt à Nanterre – La Défense.

La gare à Nanterre – La Défense permettra une desserte directe sans changement à Saint-Lazare et des correspondances avec le réseau local et Roissy.

Les nœuds de correspondances systématiques offriront de meilleurs temps de parcours tout au long de la journée, non seulement vers Paris mais aussi vers le reste de la Normandie.

Il précise que deux emplacements sont envisagés pour la gare Rouen (St-Sever, juste au Sud de la Seine et Sotteville, à 4 kilomètres du centre-ville).

Avec la gare à St-Sever : les trains arrivant de Dieppe continueront à desservir la gare rive droite, puis iront à Saint-Sever, où se feront les correspondances. Les trains en provenance du Havre arriveront directement à St-Sever avant de poursuivre vers Paris.

Avec la gare à Sotteville : de même, les trains arrivant de Dieppe, desserviront la gare rive droite puis poursuivront leur parcours jusqu'à la gare de Sotteville. Mais un train venant du Havre pourra se raccorder sur la ligne actuelle, probablement au niveau de la gare de Malaunay et poursuivre jusqu'à Sotteville sur la ligne actuelle puis vers Paris.

Il ajoute que le fret aussi est un élément crucial dans le projet LNPN, car en Normandie, le fret repose surtout sur les trafics issus des ports, principalement du Havre et de Rouen, assez peu de Dieppe. Il explique que les trains rapides de voyageurs circuleront sur la ligne nouvelle et libéreront donc de la place sur la ligne actuelle pour les trains de marchandises et les TER, permettant plus de rapidité, de fiabilité et de capacité. De façon complémentaire, il sera nécessaire de réhabiliter un itinéraire, via Forges-les-Eaux et Gisors. Toutes les possibilités de lignes transversales resteront ouvertes pour les trains qui n'auraient pas à passer par l'Ile-de-France et pourraient passer soit par l'Ouest, soit par l'Est.

Echanges avec le public

Un ancien cheminot voudrait savoir qui va payer pour le projet. Jean-Damien PONCET indique que le financement du projet est assuré par RFF pour partie et ensuite par l'Etat, les collectivités locales et, le cas échéant, par l'Union Européenne. Il ajoute qu'une Mission a été nommée par le Gouvernement pour réfléchir à la répartition du financement – elle remettra ses conclusions en février – et que la CPDP a prévu une réunion thématique sur le financement.

Gérard PICARD, Président du Syndicat mixte Pays dieppois Terroir de Caux, demande si, pour l'interconnexion avec la ligne Dieppe-Rouen, des travaux sont prévus, et de quel type. Philippe ADAM répond qu'une modélisation de l'ensemble des circulations qui doivent emprunter la ligne a été réalisée et qu'elle n'a révélé aucun besoin de doubler la ligne. Il précise que par contre des points de croisement supplémentaires pourraient s'avérer nécessaires.

Valérie DOUSTEYSSIER, Saint-Aubin-sur-Scie, s'interroge sur l'ancienneté de la ligne Dieppe-Rouen.

Sophie POIREY, habitante de Dieppe, est d'accord. Elle estime que la vétusté de la ligne et des connexions cadre mal avec le projet LNPN, si utile qu'il soit, et que ce problème doit être réglé, sinon le projet risque de n'être qu'une utopie. Philippe ADAM indique que des actions sont prévues sans attendre la LNPN : le matériel va être remplacé d'ici 2 à 3 ans et la ligne va faire l'objet d'un nettoyage régulier.

Guillaume BLAVETTE, Europe Ecologie Haute-Normandie souligne le Conseil Régional a déjà fait un énorme effort d'investissement avec le matériel Bombardier mais que la ligne est nettement inadaptée aux besoins humains et sociaux. Il regrette que seul le maître d'ouvrage soit en tribune. Olivier GUÉRIN rappelle que chacun peut prendre la parole, tant dans les réunions publiques que par des cahiers d'acteurs et que toutes les contributions sont publiées sur le site Internet. De plus la CNDP a accepté qu'une expertise complémentaire soit effectuée, pour qu'il y ait une vision pluraliste des solutions qui peuvent être apportées au problème.

Didier MARCHAND, Association des Voyageurs Usagers du Chemin de fer (AVUC), demande si le projet prévoit le doublement de la ligne entre Dieppe et Rouen et l'électrification nécessaire. Pourquoi ne pas refaire la ligne entre Dieppe et Serqueux et améliorer les liaisons avec le Nord ? Jean-Damien PONCET répond que l'origine du projet est le renforcement de l'Axe Seine et du Bi-pôle Paris/ouverture sur la mer mais que cette logique ne ferme pas la porte à des évolutions ultérieures sur certains éléments du réseau qui ne sont pas pris en compte aujourd'hui.

Philippe ADAM précise quelques éléments techniques. La desserte pour Dieppe, dans une heure de pointe, a été définie ainsi : un train rapide avec peu d'arrêts, un train avec un peu plus d'arrêts jusqu'à Clères, et à partir de Clères une desserte locale vers Rouen, de deux trains par heure. Le travail de modélisation a étudié les possibilités de circulation sur la ligne et en a conclu que le doublement de la ligne n'était pas nécessaire, sauf un point de croisement entre Saint-Aubin-sur-Scie et Anneville.

Concernant l'électrification, il précise que les matériels diesel qui arrivent sur le marché seront complétés par des matériels Alstom qui arriveront d'ici deux ans et permettront de faire disparaître le matériel ancien de la ligne de Dieppe. Il s'agit de matériels bi-mode, bi-courant, capables de circuler avec l'électricité et en diesel.

Bernard ANDRIEUX, Dieppe, demande au maître d'ouvrage ce qu'il pense de l'interruption de la liaison directe Paris-Dieppe, interrompue à partir de Serqueux en 1988. Philippe ADAM répond que l'objectif est de pouvoir aller de Paris à Dieppe de façon performante. Mais que les trains doivent être pleins, et pour cela, il faut desservir des villes importantes. Un passage par Serqueux, donc par des territoires peu peuplés, ne permettrait sans doute pas d'avoir la même qualité de desserte qu'un passage par Rouen.

Ghislain LEROUX, Jeune Agriculteur, demande si un scénario D moins impactant sur l'espace agricole a été envisagé. Jean-Damien PONCET répond que le prélèvement foncier, pour un projet de cette nature, est nécessairement important, quel que soit le scénario. Il est évalué à une moyenne de l'ordre de 80 à 100 mètres de large sur le linéaire et se fait principalement sur les terres agricoles ainsi que sur des forêts et des milieux humides protégés pour lesquels interviennent des « compensations ». Une réunion est prévue pour approfondir ces sujets.

Lucien LECANU, Adjoint au Maire de Dieppe, demande pourquoi il n'a pas été envisagé de raccordement de la ligne de Dieppe directement sur la ligne nouvelle. Il souligne que selon lui le temps de parcours entre Dieppe-St Sever sera plutôt de 1h45 à 2h pour les trains omnibus. Philippe ADAM : répond que les temps évoqués s'appliquent aux trains directs, les plus performants.

Jean-Marcel PIETRI, CCI de Dieppe, demande si le raccordement de la ligne Dieppe-Rouen à la ligne nouvelle, après le tunnel, représenterait une impossibilité technique ou un surcoût très important. Philippe ADAM explique que cela impliquerait de faire un tronçon de ligne nouvelle vers Dieppe et que cela ne rentre pas dans les objectifs initiaux du projet.

Françoise KOBYLARZ, Dieppe, estime que les sommes sont astronomiques, sans répondre réellement aux problèmes entre Dieppe et Rouen. Elle demande s'il est possible d'évaluer le prix d'un nouveau billet de train. Elle souhaite savoir si des études ont été faites pour essayer de réduire les coûts en s'occupant d'abord des points noirs. Elle souligne que le partenariat public/privé, mutualise les surcoûts et privatise les bénéfices. Jean-Damien PONCET rappelle que c'est aux autorités organisatrices de transport que reviendra la décision de déterminer les prix. Sur la base de ce qui s'est passé sur d'autres lignes nouvelles, il estime que l'augmentation serait de l'ordre de 20 % pour les liaisons les plus longues et les trains les plus rapides. Il confirme que les points noirs se situent au niveau de Mantes et de Rouen mais que pour atteindre les temps de parcours définis par le Comité de pilotage une ligne nouvelle est nécessaire. Et rappelle les différentes formules possibles (maîtrise d'ouvrage directe, partenariat public/privé et concession) mais que le choix n'est pas encore arrêté pour la LNPN. Olivier GUÉRIN ajoute qu'une réunion sur le financement est prévue.

Henry GAGNAIRE, Chambre de Commerce de Dieppe, Directeur de Sodineuf Habitat Normand, demande si un décrochage sur Yvetot - Motteville serait envisageable et si une desserte nouvelle serait possible au nord du département. Philippe ADAM répond que cela ne fait pas partie du cahier des charges du projet et n'a donc pas été étudié.

Henry GAGNAIRE demande si des trains directs Dieppe-Paris sont prévus et rappelle qu'il existait à Dieppe une liaison avec l'Angleterre. Philippe ADAM rappelle qu'une liaison directe Paris-Dieppe existe actuellement le week-end. Pour une desserte au quotidien, il faudrait une ligne électrifiée, or l'équilibre sur l'électrification d'une ligne exige 50 à 60 trains par jour et ce n'est donc pas prévu, à ce stade, pour cette liaison.

Un intervenant demande où se situerait le franchissement de la Seine dans le cas du choix de Saint-Sever pour la gare de Rouen. Philippe ADAM répond que le franchissement se ferait au droit du Pont Flaubert, avec un tunnel sensiblement plus court à la traversée de la Seine, puis aérien sur le reste du parcours.

Un intervenant demande si la liaison actuelle entre Rouen et Serqueux est une ligne à deux voies et si elle ne pourrait résoudre le problème d'étranglement au niveau du tunnel sur la ligne Dieppe-Rouen. Philippe ADAM répond qu'il n'y a pas de problème pour relier Dieppe à Rouen. Seul serait nécessaire un point de croisement supplémentaire du côté de Saint-Aubin-sur-Scie.

Christine ELLISON, Varengeville, demande à quel moment interviennent les études d'impact sur l'environnement et s'il est prévu que les transports de déchets nucléaires fassent toujours étape en gare de Sotteville, comme c'est le cas actuellement. Philippe ADAM explique que les étapes d'un projet sont nombreuses, et que c'est durant la phase d'études préalables à l'enquête d'utilité publique que le tracé sera déterminé, en proposant à la concertation plusieurs options dans la bande de passage qui sera éventuellement retenue au terme du débat. Ces options feront l'objet de concertations et d'études d'impacts, y compris une phase préalable de recueil d'éléments environnementaux. Il ajoute que les transports de matières dangereuses en général, et de déchets nucléaires en particulier, sont encadrés par des réglementations mises en place par l'Etat.

Myriam TOULOUSE, Fécamp, regrette l'absence de réunions dans le Pays de Caux et demande s'il est prévu de relier la ligne Bréauté-Yvetot à la ligne nouvelle Paris-Normandie. Philippe ADAM indique que cette question va lui permettre de parler de ce qui est prévu dans le Pays de Caux, et qui varie fortement en fonction des scénarios. Dans le cadre des scénarios A et B, les trains directs de Paris au Havre utiliseront la ligne nouvelle jusqu'au Havre. Un raccordement permettra à d'autres trains de quitter la ligne nouvelle au niveau d'Yvetot et de desservir Yvetot, Bréauté-Beuzeville et Le Havre, avec une desserte qui évoluera en fonction des besoins de clientèle. Pour Yvetot, les temps de parcours seraient 1 h 05 ou 1 h 08 dans les scénarios A et B, comparés à 1 h 31 aujourd'hui. Le scénario C ne passant pas par le Pays de Caux, la desserte se ferait via Rouen, avec la ligne existante. Le temps de parcours pourrait être de 1 h 22. Il n'y aurait pas de changement de gare à Rouen

Ugo BOURRIGAN demande dans quelle mesure une traversée de la Seine en zone urbaine à Rouen pourrait être moins chère qu'une traversée de la Seine à l'estuaire du Havre. Philippe ADAM explique qu'un arrêt à Rouen est nécessaire pour la rentabilité du Paris-Le Havre et que la zone de Rouen présente de nombreuses contraintes en termes d'environnement et d'occupation de l'espace, ce qui implique des ouvrages souterrains importants et très longs pour le scénario C, qui amène à réaliser une boucle au sud de Rouen. De plus le franchissement de l'estuaire au Havre est conçu pour être également utilisé pour les marchandises et cela impose une pente plus faible, donc un tunnel plus long.

Dominique GARÇONNET, CCI de Dieppe, se demande pourquoi on perd encore du temps à travailler sur le scénario C, puisqu'il ne présente que des inconvénients. Philippe ADAM répond qu'il est important de présenter toutes les options.

Monique BULLOZ, Dieppe, souhaiterait avoir plus de renseignements sur le type de matériel roulant. Philippe ADAM indique que des essais ont eu lieu pour plaquer un système TGV en Normandie, et cela n'a pas marché, car les distances sont trop faibles et que la région

comporte beaucoup de villes moyennes qui demandent une amélioration de desserte. Le train pendulaire n'a pas été retenu, car le gain de temps est relativement faible par rapport aux investissements en matériel et aux coûts de maintenance.

Martine OHAYON, Dieppe, souhaite savoir dans combien de temps les projets seront réalisés. Jean-Damien PONCET répond que le délai habituel des études et procédures jusqu'à obtention de la déclaration d'utilité publique est de 6 à 7 ans, auquel s'ajoute la période de travaux qui peut durer 4 à 5 ans, qui ne démarreront que si le plan de financement est réuni, soit un ordre de grandeur de 10 à 12 ans. Il estime que dans le cas du projet LNPN, la durée des études et procédures ne pourra pas être en-dessous de 3 ou 4 ans.

Interventions

Jean-Baptiste GASTINNE, Conseiller Municipal du Havre, Conseiller Régional, souligne que le projet LNPN est l'épine dorsale d'un projet global de développement économique et d'aménagement du territoire, qui consiste notamment à mieux relier Paris à sa façade maritime. Il estime que le territoire de Dieppe peut et doit en profiter et ajoute que le développement économique passe aussi par le développement des grands ports de l'Axe Seine (Paris, Rouen, Le Havre) qui doivent travailler ensemble et avec les ports normands associés, de Cherbourg jusqu'à Dieppe, en passant par Caen, pour rivaliser avec leurs concurrents du Nord.

Guillaume BLAVETTE rétorque que les attentes des Normands se portent surtout sur une amélioration des liaisons régionales. Il estime que les milliards devraient être investis pour reconnecter toutes les villes qui font la région, et non pas seulement des métropoles soi-disant européennes ou internationales. Il attend des études qui répondent aux besoins des contribuables.

Sébastien JUMEL, Maire de Dieppe, déclare que ce projet vise à améliorer significativement les dessertes de l'ensemble de la Normandie, tout en rattachant la région aux grandes métropoles françaises et européennes, en complémentarité du projet Axe Seine, et que le transport ferroviaire est peut-être le mieux à même de concilier développement économique essentiel et respect de l'environnement, sans les opposer. Il souligne le désintérêt que subit le Nord du département et rappelle qu'il est nécessaire que la ligne nouvelle soit irriguée par des réseaux secondaires. Il estime que des améliorations doivent être apportées en amont (doublement de la voie entre Dieppe et Rouen, électrification de la ligne, amélioration des correspondances et autour du fret). Enfin, il espère que la construction d'une nouvelle gare rive gauche à Rouen n'implique pas une régression pour les usagers et que la politique tarifaire soit plus cohérente et plus égalitaire.

Christine BERT, Chambre de Commerce, Commission Tourisme, se réjouit du fait que la nouvelle ligne permettra de gagner au moins 15 minutes par rapport au temps actuel entre Paris et Dieppe. Elle rappelle toutefois que ce sera le même temps de parcours qu'en 1930. Elle s'inquiète de la suppression des trains directs entre Paris et Dieppe et souligne que si l'on électrifiait cette ligne, beaucoup plus d'usagers l'emprunteraient, notamment les touristes qui actuellement utilisent leur voiture. Cela permettrait en outre de reprendre le Paris-Dieppe-Londres via le bateau.

Stéphane BEAUFILS, Secrétaire Général du Syndicat des Cheminots - Dieppe, Secrétaire Général de l'Union locale CGT de la Région dieppoise, déclare que le projet LNPN se pose comme un enjeu vital pour le développement de la région dieppoise et qu'il ne doit pas porter uniquement sur l'Axe Seine, ce qui amènerait une mutation de l'économie locale, avec des conséquences en pertes d'emplois et des fermetures d'entreprises dans la région dieppoise. Il réclame une réflexion pour les usagers dieppois sur l'adaptation de la ligne aux besoins de la population actuelle et future, et demande dans un premier temps un développement des infrastructures existantes. Il estime qu'il est urgent de décongestionner le tronçon Paris-

Mantes, de moderniser le réseau et d'investir dans le matériel ferroviaire et surtout dans son entretien.

Guillaume BURAL, Jeunes Agriculteurs de Seine-Maritime, indique que le projet LNPN représente au moins 1.500 à 1.800 hectares qui seront pris sur les réserves agricoles, pour gagner 15 minutes, soit 100 hectares par minute et s'inquiète de l'avenir des agriculteurs dans l'Eure ou en Seine-Maritime. Il doute que la LNPN soit prête avant 2025, indique que la mise en réserve des terres pour d'éventuelles compensations risque de geler tout l'ensemble du territoire et de créer de nouvelles zones enclavées.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement, relève que le rapprochement de Roissy et du Havre ne concerne qu'une infime partie des usagers et préférerait un projet qui assurerait un maillage fin, de la fréquence et de la connectivité, dans le confort et à un prix correct, comme en Suisse. Elle plaide pour un type de fonctionnement économique ayant recours davantage aux ressources du territoire qu'à l'acheminement de choses venues de très loin et souhaite un service ferroviaire de fret à la hauteur.

Philippe ADAM se dit d'accord avec Madame BARBIER sur de nombreux points et admet que le projet conçu pour la Normandie est inspiré du réseau suisse. Il rappelle que sur les lignes actuelles, le temps n'est pas compétitif, ne pourra pas être sensiblement amélioré sur et permettre un saut de performance. Or c'est précisément ce que la LNPN propose de faire. Il souligne que l'enjeu n'est pas uniquement de gagner des minutes, mais d'avoir des temps de parcours faisant en sorte que les gens aient de nouvelles possibilités de vie.

Bernard ANDRIEUX souligne l'importance du débat pour la région de Dieppe et pour l'ex-ville nouvelle de Cergy-Pontoise, afin d'ouvrir leurs territoires sur la Normandie et au-delà vers Londres. Il regrette la disparition de la ligne Paris- Pontoise -Gisors-Dieppe depuis 1998 et estime que son rétablissement, qui représenterait 40 km, pourrait résoudre de nombreux problèmes.

Agnès GRANDOU, Communauté d'agglomération de Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA), souligne l'implication de l'agglomération dans le projet de réorganisation du nœud ferroviaire rouennais et présente les avantages du site de St-Sever.

Annie LEROY, Ecologie pour Le Havre, souhaite savoir quelle sera la fréquence de la desserte à Bréauté et s'inquiète des temps de parcours, qui sauf pour un ou deux trains par jours, risquent d'être très longs à cause des correspondances. Elle souligne que les budgets, pourtant importants des scénarios A et B, ne prévoient pas toutes les améliorations nécessaires.

Lucien LECANU trouve que l'on a peu parlé du fret. Il demande si la baisse du trafic fret au Havre et à Rouen est due à la saturation de l'infrastructure ou à la politique des entreprises ferroviaires. Il regrette que la ligne Serqueux-Gisors ne soit pas électrifiée, estimant l'électricité est plus fiable et moins polluante que le thermique et que l'électrification de la ligne pourrait redonner une compétitivité au transport ferroviaire. Philippe ADAM indique que l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors n'est pas différée, une rénovation de la voie est prévue en 2013 et l'électrification pourrait être en 2017. Il reconnaît que la desserte fret de Dieppe est très faible et souligne que RFF essaye de développer les trafics.

Jean-Damien PONCET ajoute que le transport de marchandises dépend de la performance du maillon mais également de celle des trains (s'ils sont plus ou moins longs) et note l'importance des points d'origine, comme par exemple les ports. Il identifie les points de blocage pour le fret : en premier lieu des sujets d'entretien assez lourds comme certains tunnels puis, à plus longue échéance, des problèmes de capacité absolue dans le cadre des prévisions d'augmentation du fret ferroviaire issu des ports de Rouen et du Havre. Il souligne

que le projet LNPN permettrait d'assurer un trafic journalier performant. Et note qu'il pourrait être intéressant d'améliorer l'interface entre les bateaux et les trains à Dieppe.

Alain PLANTAZ, habitant de Fécamp : souligne le coût et l'impact foncier du projet pour offrir un gain de temps réduit à peu de personne sur l'axe Paris-Le havre, via Rouen. Et il souhaite avoir plus de précisions sur le fret.

Olivier GUÉRIN rappelle qu'une réunion spécifique au fret est prévue. Il clôt le débat, remercie les participants et rappelle la date de la prochaine réunion en Haute-Normandie à Vernon, le 29 novembre.

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