

## **Débat public Ligne Nouvelle Paris-Normandie**

### **Synthèse de la réunion publique de Cherbourg, le 22 novembre 2011**

Bernard CAZENEUVE, député-maire de Cherbourg, ouvre le débat en rappelant l'importance de l'événement pour Cherbourg, qui selon lui bénéficiera avec la LNPN du temps gagné entre Paris et Caen.

#### Présentation du débat public et de ses modalités

Jean-Philippe BLOCH, membre de la Commission Particulière du Débat Public et animateur de cette réunion, présente le débat public, ses modalités et les outils d'information et de participation mis en place par la CPDP. Les 10 réunions tenues à ce jour ont rassemblé au total 2850 participants. Le site Internet a reçu plus de 300 avis et 350 questions, lesquelles concernent pour moitié le thème « attentes des usagers ». 24 cahiers d'acteurs sont publiés à ce jour.

Le maître d'ouvrage présentera le scénario AB à l'occasion de la réunion locale du 6 décembre (diffusée en direct sur internet). La phase des réunions locales se clôturera prochainement pour laisser la place aux réunions thématiques. Celles-ci seront diffusées en direct sur Internet. Le lieu de la réunion thématique prévue au Havre le 10 janvier a évolué. Cette réunion se tiendra aux docks café.

#### Présentation du projet LNPN

Jean-Damien PONCET, chef de la mission LNPN, et son adjoint Philippe ADAM, présentent le projet, ses objectifs et les scénarios envisagés. Constitué des élus des grandes collectivités normandes, le comité de pilotage du projet a défini quatre types d'objectifs permettant de répondre à la saturation de la ligne et aux insuffisances constatées actuellement en termes de régularité et de vitesse, tout en favorisant le développement des territoires desservis. Ces objectifs concernent les dessertes, la qualité du service, les temps de parcours et le fret, et ne peuvent être atteints selon RFF que par la construction d'une ligne nouvelle.

Entre Paris et Mantes, le projet vise à séparer les trafics normands des trafics franciliens, pour une meilleure régularité et une performance accrue du réseau (capacité, fiabilité). Cette section représente un investissement de 4 à 5 milliards d'euros, sur un coût total du projet de 10 à 13 milliards. En Normandie, les scénarios varient en fonction du lieu où la ligne bifurquera. Le scénario A présente selon le maître d'ouvrage le meilleur compromis entre la rapidité, les possibilités de liaison entre les villes normandes, le coût et la maîtrise des impacts. Le scénario C est plus performant en termes de liaisons entre les capitales régionales (il permet un lien direct Caen-Le Havre), mais représente un surcoût de 3 milliards dû principalement au passage sous l'estuaire de la Seine, pour des prévisions de trafics inférieures aux scénarios A et B. Un scénario alternatif visant à tirer le meilleur parti des options A et B est en cours d'études par RFF et sera présenté le 7 décembre à Bernay.

Concernant plus particulièrement Cherbourg, M. ADAM précise que la ville bénéficiera d'un nœud de correspondances performant à Caen. De multiples destinations seront ainsi accessibles moyennant une correspondance où le temps d'attentes sera dans tous les cas inférieur à 20 minutes. Les temps de trajet Cherbourg-Paris seront de 2h13 à 2h19 selon les

scénarios (pour les trains directs), contre 2h46 actuellement dans le meilleur des cas, plus généralement 3 heures. De même, les Cherbourgeois gagneront 45 à 50 minutes vers La Défense, 1 heure vers Rouen (sauf scénario B : 40 minutes) et de 30 minutes à 1 heure vers Le Havre (cas des scénarios A et B nécessitant une correspondance à Rouen ; le scénario C permet un trajet direct économisant 2h10 par rapport au temps de trajet actuel).

A propos du fret enfin, RFF estime que le trafic est aujourd'hui surtout concentré sur les ports de la Basse-Seine. La LNPN ouvre une réflexion sur les trafics de marchandises, qui inclut également la place de ces trafics sur la ligne actuelle et les autres projets permettant un meilleur maillage.

M. PONCET conclut la présentation en rappelant que la LNPN s'inscrit dans un projet plus vaste mené par le Commissariat au développement de la vallée de la Seine et permet de s'affranchir des énergies fossiles. Il insiste sur l'adaptation de la ligne nouvelle au territoire, la vitesse envisagée de 250 km/h s'expliquant par des distances plus faibles que dans le cas d'une ligne à grande vitesse (LGV) et la desserte de plusieurs villes intermédiaires. Cette adaptation est favorisée par la concertation menée d'abord dans le comité de pilotage, puis au cours du présent débat public.

### Questions de la salle

Yves LOIR considère que la LNPN est le corollaire du Grand Paris, né d'une volonté présidentielle exprimée en 2009. Il s'interroge dès lors sur la poursuite du projet e cas d'alternance politique en 2012. Jean-Damien PONCET se dit sans crainte à ce sujet, d'autant que l'adhésion au projet LNPN dépasse les orientations politiques, comme en témoigne le soutien des conseils régionaux de Haute et Basse Normandie.

Françoise DUFAU demande si une remise en cause du nucléaire dans la région peut être de nature à altérer le projet. Jean-Damien PONCET estime que ça n'est pas le cas.

Dominique LOUZEAU, élu à la Chambre de commerce et d'industrie, tient à rappeler l'importance de la ligne actuelle Paris-Cherbourg. Il demande si les enjeux de la LNPN sont contradictoires avec la réhabilitation de cette ligne. Jean-Damien PONCET rappelle que la ligne actuelle a fait l'objet d'une rénovation et d'une électrification en 1996, si bien qu'aucun projet d'infrastructure important n'est à l'ordre du jour actuellement sur cette ligne. Une réflexion sur la régularité est néanmoins en cours, ce sujet concernant selon lui davantage la SNCF que RFF (seuls 20% des retards ayant une cause liée à l'infrastructure).

Michel KNIPPER, Directeur délégué des lignes SNCF-Intercités Normandie et Nord, reconnaît que la ligne Paris-Cherbourg, qui fait partie des 12 lignes sensibles évoquées par le Président de la SNCF Guillaume Pépy, connaît encore des retards. Néanmoins, de réels progrès ont été entrepris, qui ont permis un gain de ponctualité, de 87% des trains en 2009 à 90% en 2010. Un plan d'action a été mis en place à court terme, auquel participe RFF.

Lionel LEROGÉRON, Union départementale CGT, estime que la séparation entre RFF et la SNCF est à l'origine des problèmes actuels. Il s'enquiert par ailleurs du financement de la LNPN. Jean-Damien PONCET explique que RFF financera le projet, mais seulement dans une certaine mesure : l'établissement public est règlementairement tenu de n'investir qu'à hauteur des perspectives de recettes correspondantes. Le reste sera le fait de l'Etat et des collectivités territoriales, voire de l'Union européenne sous certaines conditions. Le gouvernement a mis en place une mission destinée à élaborer le modèle de financement partenarial du projet ; celle-ci rendra ses conclusions fin février. A la demande d'un ordre de grandeur du taux de financement par RFF, M. PONCET compare la LNPN avec d'autres

projets pour lesquels l'analyse a été menée, et a abouti à un financement de l'ordre de 30 %. Néanmoins, le coût des projets s'accroissant et compte tenu d'incertitudes liées à la rentabilité, ce taux devrait être inférieur en ce qui concerne la LNPN. Des éléments plus précis pourront être portés à la connaissance du public après la publication des conclusions de la mission de financement.

Olivier GUERIN, Président de la CNDP, regrette que des informations essentielles ne soient rendues publiques qu'après la clôture du débat.

Michel LERENARD, Conseiller général, demande si le projet se traduira par un accroissement du prix du billet de train.

Jean-Damien PONCET explique que le supplément de péage que RFF peut recevoir est en effet lié aux tarifs pratiqués par les entreprises ferroviaires. Plus l'utilisateur financera l'infrastructure, moins le contribuable sera sollicité. Dans le cas des LGV classiques, l'utilisateur paie une part significative, mais qui tend à se réduire au fil du temps (à l'origine, la LGV Paris-Lyon a été intégralement financée par le prix du billet). Toutefois, la LNPN ne fonctionnera pas sur le modèle des LGV : les trains y circuleront dans le cadre de conventions passées avec les autorités organisatrices de transports (les régions pour les TER et l'Etat pour les trains d'équilibre du territoire), qui ont donc une voix en matière tarifaire. Or, Etat et régions sont également des partenaires financeurs : ils se trouveront donc en situation de définir l'équilibre entre la contribution de l'utilisateur et celle du contribuable au paiement de l'infrastructure. A la demande d'exemples de hausses du prix du billet pratiquées sur d'autres lignes, Jean-Damien PONCET déclare ne pas disposer d'exemples strictement comparables à la LNPN. L'exemple de Reims (+0,17€ par minute gagnée) transposé à Caen et le Havre laisserait présager des hausses de 16 à 24 %.

Michel MAUGER, Maire-adjoint de Barfleur, s'étonne du faible trafic prévu dans le cas du scénario C, alors que celui-ci permet les temps de trajet les plus faibles. Philippe ADAM précise que le scénario A est meilleur que le scénario C en matière de temps de parcours, certes de quelques minutes seulement. D'après les modélisations effectuées par RFF, le scénario C permettrait au trafic Caen-Le Havre de passer de 4000 voyageurs par an actuellement à 20000 voyageurs par an : une telle augmentation est jugée trop modérée pour valoir les 3 milliards d'investissements supplémentaires.

Pascal FEUARDENT, CFDT, souhaite savoir pourquoi l'amélioration de la liaison Caen-Cherbourg n'a pas été étudiée dans le cadre du projet LNPN. Il regrette que les contribuables du Nord-Cotentin participent à l'investissement sans en bénéficier. Jean-Damien PONCET conteste une telle analyse, puisque Cherbourg bénéficiera des mêmes apports que Caen en matière de gain de temps. Philippe ADAM précise que l'objectif de relier Paris à Cherbourg en 2h15 n'exige pas une amélioration de la section Caen-Cherbourg, qui a déjà subi une amélioration conséquente en 1996.

Sylvain NEELZ considère que, si le surcoût du scénario C est injustifié par rapport aux prévisions de trafic de voyageurs, il n'en crée pas moins une liaison Le Havre-Lisieux-Caen qui pourrait offrir un débouché Sud pour le port du Havre en termes de fret. Philippe ADAM explique qu'une partie des coûts du scénario C est en effet constituée des adaptations de la ligne au gabarit du fret (qui impose des pentes plus douces, d'où des entrées de tunnel plus longues). Rien ne dit cependant que cette ligne soit appelée à constituer un débouché majeur pour les marchandises débarquées au Havre : vers le Sud-Ouest, le bateau concurrence fortement le train. En outre, précise Jean-Damien PONCET, il est déjà possible aux trains de fret de se rendre du Havre à Bordeaux ou en Basse-Normandie. Le coût du scénario C pour la

traversée de l'estuaire par le fret paraît disproportionné aux retombées attendues, et même au coût total de l'opération « Port 2000 » (1,5 Mds€).

Une représentante de la fédération d'associations de protection de l'environnement CREPAN, évoque le problème de la consommation de terres agricoles par le projet. Jean-Damien PONCET convient d'une emprise moyenne de 80 m de large pour la ligne ferroviaire, un peu davantage pendant le chantier. La LNPN prélèverait ainsi 700 hectares dans le département de l'Eure, soit l'équivalent du foncier agricole utilisé chaque année dans ce département pour des aménagements de toute sorte.

Daniel BOSQUET, ancien vice-président du Conseil régional, juge l'échéance de 2020 irréaliste compte tenu des contestations et recours inévitables, et demande quelle date de mise en service il est raisonnablement possible d'escompter. En général, répond Jean-Damien PONCET, les travaux s'achèvent 10 ans après le débat public. Néanmoins, le commissaire général au développement de la vallée de la Seine est chargé de définir des pistes d'accélération des procédures, de même que l'effort porté par RFF sur la concertation post-débat devrait permettre de limiter les recours en anticipant les sujets délicats. Philippe ADAM précise que le tronçon Mantes-Paris ne pourra être réalisé qu'après la fin des travaux de prolongement du RER E, laquelle interviendra en 2020.

Louis AVOINE s'enquiert du devenir des gares intermédiaires de Valognes, Carentan et Lison. Philippe ADAM confirme que la ligne verra circuler des trains directs et des trains desservant des gares intermédiaires (le cas de Lison se discutant), la proportion de tels trains restant à définir.

Jeannine FLEURY demande combien de temps sera gagné une fois la section Mantes-Paris réalisée. Ce gain sera minime (4 min.) répond Philippe ADAM, cette section de la LNPN ayant surtout un objectif de fiabilité et de régularité. Il rappelle la nécessité de convaincre la région Ile-de-France de participer au financement de ce tronçon, dans la mesure où les trains franciliens en tireront également un bénéfice.

Lucien RABAUILLE considère que le surcoût du scénario C est acceptable, s'agissant d'un investissement à très long terme.

Marine LEMASSON, Conseillère régionale Europe-Ecologie-Les Verts, doute de la faisabilité financière d'un tel projet. Pour elle, la priorité devrait être donnée aux trains de proximité.

Yves MARIE rappelle les problèmes vécus par les usagers de la ligne Can-Cherbourg et s'enquiert du matériel roulant qui sera utilisé sur la LNPN. Il s'agira d'un matériel inédit en France, répond Philippe ADAM, mais déjà utilisé en Allemagne. Ces rames automotrices, capables d'accélération performantes, s'avèrent plus économes que les TGV et plus adaptées à ce type de projet.

Yves-Marie BOSSE s'étonne de la possible suppression de la desserte de Lison, qui est un point d'ancrage vers Rennes, et soutient la possibilité de relier directement Caen au Havre. Philippe ADAM signale l'existence de lignes Caen-Rennes, dont la rénovation est programmée.

Nicolas VIVIER s'interroge sur le coût des rames. Leur achat par les entreprises ferroviaires est-il garanti ? Jean-Damien PONCET estime les investissements en matériel roulant à 1 Md€ (dont une grande partie devrait être réalisée même en l'absence de LNPN). La présence des AOT garantit selon lui la bonne cohérence du projet d'infrastructure avec le projet d'exploitation.

Roselyne BOUST rappelle son attachement à la liaison vers Lison.

Jérôme DELOBEL, Conseiller régional EELV, souhaite savoir comment les résultats de l'expertise complémentaire seront intégrés au débat public. Olivier GUERIN explique que ces résultats seront communiqués sur le site et feront l'objet d'une réunion publique vers le 20 janvier. Il précise que cette étude ne se base pas sur les objectifs définis par le comité de pilotage qui s'imposent au projet de LNPN. A ce sujet, Philippe ADAM considère que la ligne existante a déjà fait l'objet de plusieurs améliorations, et qu'il n'est désormais guère possible de progresser encore sans grands travaux.

Claude CRESLEY demande si le projet créera de nouveaux emplois, notamment dans le domaine de l'entretien et de la maintenance des trains, dont il juge l'état actuel déplorable. Michel KNIPPER, de la SNCF, juge un tel constat exagéré et fait part de la réflexion entreprise par la SNCF sur « l'après-Corail ».

Lionel LEROGERON fait état d'exigences des usagers en matière de confort dans les trains, et notamment d'accès aux réseaux téléphoniques et wifi.

### Interventions

Bernard CAZENEUVE, député-maire de Cherbourg, exige que les engagements de la SNCF sur la ligne actuelle soient tenus. Celle-ci est l'une des plus rentables de France, malgré ses problèmes de qualité et de ponctualité. Par ailleurs, il fait état de son entier soutien à la LNPN, l'amélioration des temps de parcours étant selon lui une condition du développement économique et universitaire du Cotentin. La Normandie et ses 4 ports constituent l'émissaire maritime du Grand Paris, d'où la nécessité d'un lien performant. Le financement de la ligne nécessitera selon lui une ingénierie financière subtile.

Un représentant du Conseil régional fait part de son soutien au projet et plus particulièrement au scénario A. Une alternative consistant en des améliorations de la ligne existante ne permettrait pas selon lui une économie substantielle, par rapport à un investissement plus lourd mais dans un équipement durablement performant.

Catherine MARAIS, EELV, cite plusieurs études qui contestent tout effet mécanique d'une LGV sur le développement économique. Les retombées socio-économiques d'une infrastructure dépendent du tissu existant et de la volonté des acteurs.

Michel LERENARD, Conseiller général, considère que l'effort de désenclavement de Cherbourg doit porter sur les transports collectifs plus que sur la voiture. Outre les bénéfices pour les usagers et le lien avec les grands centres de décision, il attend de la LNPN un effet sur le tourisme, particulièrement de croisière.

Jeannine FLEURY craint le risque de voir le Cotentin devenir un désert, si Cherbourg est exclue de la LNPN.

François BOUILLAUTE, CGT-Cheminots de Cherbourg, fait état d'avis partagés chez les cheminots. L'existant doit être amélioré, principalement au bénéfice des 80% d'usagers prenant le train pour leurs déplacements quotidiens. Il déplore la déliquescence du matériel et des équipements voués au fret, et regrette que du matériel peu performant soit affecté à la ligne Paris-Cherbourg (locomotives « 16000 »), alors que des locomotives « 25000 » permettraient des gains de temps significatifs.

Jean-Claude CAMUS, Manche-Développement, rapporte le soutien total des organismes consulaires au projet, sous réserves du respect de certaines exigences : liaison directe vers Paris en 2h15, avec possibilité de se rendre à La Défense et Roissy ; cadencement avec les

TER ; renforcement de la liaison Caen-Rennes ; développement du fret ; exemplarité en matière de développement durable.

Frédéric BONNET, Centre hospitalier du Cotentin, rappelle la difficulté de recrutement des médecins et de personnel médical qualifié. Rendre la région plus attractive pour ce personnel par le biais de déplacements facilités vers Paris mais aussi à l'échelon intra-régional est donc aussi un enjeu de santé publique.

Sylvie MEUNIER, Conseillère régionale, expose le soutien de son institution au projet et au scénario A, qui répondent selon elle aux attentes et à la nécessaire ambition de la Région et du Nord-Cotentin.

Muriel JOZEAU-MARIGNE, Conseillère régionale, soutient également le projet et demande une desserte de Lisieux, Caen et Cherbourg dans les mêmes conditions que Le Havre et Rouen. Elle insiste sur l'enjeu de solidarité territoriale des deux Normandie et de leurs villes.

Stéphane CONSTANCE, Président de la Filière nautique normande, déclare que les entreprises nautiques attendent la LNPN avec impatience, pour se rapprocher de leurs marchés, y compris à l'exportation. Il déplore le déficit d'image de Cherbourg et son enclavement.

Ismaël CHEMINA, Vice-président de la Communauté urbaine de Cherbourg, insiste sur la nécessité de réduire les temps de parcours, surtout depuis la fermeture de l'aéroport. Il demande le renforcement de l'offre de trains directs, avec un seul arrêt à Caen, par l'ajout de trois liaisons quotidiennes de ce type.

Michel HOULLEGATTE, Conseiller général, rappelle que les filières nucléaire, agro-alimentaire, nautique et maritime ne se limitent pas au marché domestique mais rayonnent au niveau européen et international. Une connexion avec les grands centres de décision est donc impérative. De plus, l'importance de la recherche scientifique et industrielle, l'accueil de colloques, font de la LNPN un enjeu déterminant pour le développement scientifique et technologique du Cotentin.

Frédéric BASTIEN, Maire-adjoint de Cherbourg, confirme la situation catastrophique de la démographie médicale du Cotentin, alors que des potentiels existent à Caen et Paris. Malgré les politiques mises en œuvre par les collectivités, il reste encore à rendre le territoire attractif pour ces professions.

Gilles LECOMTE, Président de l'association des sous-traitants de Normandie, s'interroge sur la desserte de l'aéroport d'Orly, voire d'un futur aéroport à réaliser en Haute ou Basse-Normandie. Philippe ADAM explique que le Grand Paris Express assurera le lien vers les aéroports parisiens certes au prix d'une correspondance, mais avec le bénéfice de liaisons très fréquentes.

Nicolas VIVIER, EELV-Cotentin, rappelle que son groupe politique est favorable au train, mais doute des possibilités financières de réaliser ce projet. Pour lui, mieux vaut se concentrer sans attendre sur le tronçon Mantes-Paris, qui semble faire consensus.

Daniel BOSQUET rappelle que la grande majorité des usagers du train l'utilisent pour leurs déplacements quotidiens. Plus qu'un projet à un horizon de 30 ans, le besoin prioritaire consiste en une amélioration de l'existant.

Dominique LOUZEAU, CCI de Cherbourg, rappelle son entière adhésion au projet, considéré comme l'une des 4 priorités de la CCI. Celle-ci a consulté 1500 entreprises sur le thème du désenclavement : une large majorité d'entre elles se déclarent insatisfaites des infrastructures actuelles. Il demande que les liaisons Caen-Cherbourg soient mises en place dans la même

proportion que les Paris-Caen, ainsi que des « trains-drapeaux » le matin et le soir, mettant Cherbourg à 2h de Paris.

Olivier GUÉRIN clôt la réunion.

*(Fin à 22 h 20)*