

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

**Réunion publique locale**

**Cherbourg, le 22 novembre 2011**

**Commission particulière du débat public**

- Olivier GUÉRIN, Président
- 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.

*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. Monsieur le Député-maire va nous dire un mot d'accueil, puis Jean-Philippe BLOCH, Membre de la Commission Particulière du Débat Public, présentera le débat public. Ensuite, RFF présentera le projet, et la discussion sera ouverte.

Monsieur le Député-maire, vous avez la parole.

**Bernard CAZENEUVE, Député-maire de Cherbourg :** Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs ; je voudrais tout d'abord vous remercier, Messieurs les Membres de la Commission du Débat Public pour votre présence ici, à Cherbourg, pour un événement extrêmement important pour nous, puisque c'est une occasion qui nous est donnée d'un échange et d'un débat collectif sur un sujet qui nous tient à cœur : la mise en place d'une ligne à grande vitesse entre Paris et Cherbourg, avec bien entendu une escale à Caen.

Je dis « entre Paris et Cherbourg, avec une escale à Caen » parce qu'il m'arrive très souvent de répondre à la question : « ce TGV viendra-t-il jusqu'à Cherbourg, et y aura-t-il un gain de temps entre Paris et Caen ? ». Il ira bien entendu jusqu'à Cherbourg et nous bénéficierons du temps gagné entre Paris et Caen, sur le trajet jusqu'à notre ville.

Je ne vais pas aller au-delà de ces remerciements, et de ceux que j'adresse également aux personnes qui s'associent à cette réflexion, parce que tout cela est très codifié et il y a d'abord une présentation, puis un jeu de questions-réponses et ensuite un débat. C'est à l'occasion du débat sur la ligne que je serai amené à intervenir, avec d'autres, dans la salle. Je ne veux pas outrepasser le temps qui m'est imparti.

Merci à tous de votre présence.

*(Applaudissements)*

**Olivier GUÉRIN :** Merci, Monsieur le Député-maire.

## PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

**Jean-Philippe BLOCH, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**  
 Bonjour, Mesdames ; bonjour, Messieurs ; c'est moi qui vais aujourd'hui présenter et animer le débat.

Je voudrais vous rappeler un peu ce qu'est le cadre réglementaire du débat public.

En application du Code de l'Environnement, la Commission Nationale du Débat Public organise, à la demande du Maître d'ouvrage parce que le projet est important, un débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, présenté par Réseau Ferré de France.

Une Commission Particulière du Débat Public a donc été nommée, elle est composée de cinq membres et nous sommes deux aujourd'hui : le Président et moi-même. Nous nous relayons pour les nombreuses réunions sur l'ensemble du territoire concerné.

Cette Commission Particulière du Débat Public est indépendante du Maître d'ouvrage et des acteurs du projet ; elle est neutre, à aucun moment elle ne donne un avis sur le projet.

Ce débat public permet au public de s'informer sur ce projet et d'obtenir des réponses, mais également d'exprimer des observations, critiques, et suggestions.

Ce débat a commencé le 3 octobre 2011, il se terminera le 3 février 2012.

Il porte sur trois grandes questions :

1. L'opportunité du projet : faut-il le réaliser ?
2. Ses objectifs : ponctualité, fréquence, gain de temps, transport de marchandises nouvelles ; liaisons locales, liaisons régionales, vers Roissy et vers le réseau national et européen. Quelles améliorations les usagers en attendent-ils ?
3. Ses grandes caractéristiques : suivant quels tracés ? Quelles sont les solutions de tracés proposées ? Et éventuellement, d'autres solutions.

Ce débat est organisé dans le respect de trois grands principes :

- La transparence : toute l'information est mise à la disposition du public ; vous avez pu voir à l'entrée le nombre de documents à votre disposition, les cahiers d'acteurs... ; il y en a aussi énormément sur le site Internet du débat public.
- L'équivalence : chacun peut exprimer son point de vue, dans les mêmes conditions.
- L'argumentation : les positions doivent être argumentées.

Nous en sommes à la douzième réunion publique, nous avons eu plus de 2.850 participants.

Nous allons bientôt terminer le cycle des réunions locales et aborder les réunions thématiques.

Je vous indique simplement deux nouveautés, à partir des documents que vous avez eus :

- ✓ A Bernay, il y aura la présentation du trajet dont on vous parlera tout à l'heure, entre le scénario A et le scénario B ;

- ✓ Pour ceux qui viendraient à la réunion au Havre sur la thématique « les transports de marchandises », il y a un changement de lieu : ce sera aux Docks Café, et non plus au Centre Européen du Havre.

Ces réunions thématiques sont en direct sur Internet.

La réunion de clôture est prévue le 30 janvier, à Caen.

Sur le site Internet, il est possible de donner son avis, de discuter. A ce jour, plus de 300 personnes ont donné leur avis et il y a eu plus de 350 questions ; elles reçoivent une réponse dans un délai moyen d'une quinzaine de jours. Un camembert vous indique les questions et les avis les plus partagés, ou les plus intéressants, sur le sujet. C'est quelque chose qui marche bien.

Les personnes morales peuvent rédiger un cahier d'acteur, il y en a 24 à ce jour (ils sont sur la table). Les derniers sont ceux d'Europe Ecologie - Les Verts, du groupe local Eure-Seine, de l'Association Régionale pour le Développement des Infrastructures économique et de la Sécurité du Val d'Oise, du Collectif citoyen et républicain « Bienvenue en Normandie », et de la Communauté Urbaine de Cherbourg.

Ce débat est un débat en évolution puisque suite à la demande du groupe des Elus Verts, la Commission Nationale du Débat Public a décidé de lancer une étude complémentaire portant sur une amélioration de la ligne actuelle, c'est-à-dire le coût des travaux et l'amélioration des performances.

Cette étude complémentaire sera restituée début janvier, dans une réunion.

A l'issue du débat, donc après fin janvier, la Commission Particulière publie un compte rendu, et le Président de la Commission Nationale présente un bilan. A la suite de cela, le Maître d'ouvrage, dans les trois mois, rend publique sa décision.

Voilà les principes du débat public.

Je vais laisser la parole, à Jean-Damien PONCET, Chef de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie, et à Philippe ADAM, son Adjoint, qui vont vous présenter le projet du Maître d'ouvrage.

### PRESENTATION DU PROJET

**Jean-Damien PONCET, Chef de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF** : Bonsoir à toutes et à tous. Nous avons été présentés, nous sommes responsables de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à Réseau Ferré de France, qui est un Etablissement public de l'Etat, qui s'occupe de la maintenance, de l'exploitation et du développement du réseau ferré national, sur lequel roulent les trains des entreprises ferroviaires.

Il y a donc une distinction à faire entre le gestionnaire de l'infrastructure, RFF, que nous représentons, et les activités qui se déroulent sur ce réseau, qui sont le fait d'entreprises ferroviaires.

Nous allons vous présenter le projet qui fait l'objet du débat public, en commençant par les objectifs du projet, qui découlent du constat de la situation actuelle : le réseau ferroviaire entre Paris et la Normandie présente un certain nombre de causes d'insatisfaction :

- Ce réseau ferroviaire est au bord de la saturation : il n'est pas à même de répondre à la croissance des trafics.

Aujourd'hui, circulent sur ce réseau, entre Paris et Mantes, par heure de pointe et par sens, 14 trains dits « normands » (nous verrons plus loin ce que l'on entend par trains « normands »).

Un progrès pourra être fait à l'occasion de la mise en service du projet de prolongement du RER E à l'ouest (l'opération Eole), alors on pourra avoir 2 trains de plus pour la desserte des régions normandes, mais les expressions de besoins que nous avons recueillies à l'occasion de ce projet montrent qu'il en faudrait entre 22 et 36.

La fourchette est large mais cela montre qu'avec le réseau d'aujourd'hui, compte tenu de ce qu'est le système ferroviaire et de la capacité à faire se suivre des trains sur un réseau, on est assez loin de ce qu'il faudrait pouvoir faire.

- Une ponctualité insatisfaisante – c'est la deuxième faiblesse de ce réseau, qui est un peu une conséquence de la question de saturation :

Pour les trains « normands », 25 % des trains du matin sont en retard de plus de 5 minutes à Paris ; 30 % des trains du soir sont en retard à Rouen et au Havre ; et 40 % des trains du soir sont en retard à Caen et par voie de conséquence, à Cherbourg.

- C'est un réseau sur lequel les vitesses plafonnent.

Aujourd'hui, la vitesse moyenne est inférieure à ce qu'elle a pu être. Il y a eu plusieurs étapes : le TurboTRAIN dans un premier temps, l'électrification dans les années 95. Depuis l'électrification on a tendance à stagner, voire à régresser un peu.

Voilà la situation actuelle de ce réseau, qui date du XIX<sup>e</sup> siècle, et qui est selon nos analyses utilisé à ses limites.

- Les objectifs du projet :

On peut regrouper les objectifs du projet en deux grands objectifs (il n'y a pas d'ordre entre les deux mais il faut bien commencer par l'un) :

1. Améliorer les déplacements du quotidien, donc rendre les déplacements plus fluides vers les grandes villes ; avoir des Transports Express Régionaux plus efficaces et plus nombreux, et des RER améliorés en Ile-de-France.

J'ai fait une incise au sujet du projet du RER E à l'ouest de la Région Ile-de-France : aujourd'hui sur le même réseau, c'est un cas particulier, circulent les trains « normands » de grande ligne et les trains franciliens, c'est-à-dire les trains SNCF qui n'ont pas le même régime de marche que les trains « normands » qui eux, ne s'arrêtent pas entre Paris et Mantes.

2. Contribuer au développement des territoires en permettant des liens plus étroits, en rapprochant la Normandie de Paris, et dans la région parisienne un certain nombre de pôles d'intérêt majeur, notamment La Défense ou Roissy, et en permettant des connexions plus faciles entre les villes normandes elles-mêmes, par exemple entre Caen et Rouen qui sont les capitales régionales, et par conséquent également entre Cherbourg et Rouen.

Ces deux grands objectifs ont été pris en charge par un Comité de pilotage, qui a réuni les élus des grandes collectivités normandes, notamment les élus de la région de Cherbourg, de la Basse-Normandie, du département de la Manche.

Ce Comité de pilotage s'est réuni un certain nombre de fois pour préparer le dossier qui est proposé aujourd'hui au débat public et il a transcrit les objectifs dont j'ai parlé, en quatre « sous-objectifs » :

- Des objectifs de desserte, c'est-à-dire par exemple : à telle échéance, on voudrait avoir tant de trains ; de quel type (des trains rapides, ou semi-directs, ou de desserte locale) ? Desservant quelles gares ? Avec quelle fréquence ?
- Des objectifs de qualité de service, en termes de ponctualité et de places assises, ainsi que de confort.

Derrière ces deux premiers objectifs que sont la desserte (donc finalement les fréquences) et la ponctualité, se pose vraiment de façon cruciale la question de la capacité, déjà évoquée.

- Des objectifs de temps de parcours ; le premier qui a été cité était Paris-Le Havre en 1 h 15. Le Comité de pilotage a élargi à : Paris-Caen en 1 h 15, Paris-Cherbourg en 2 h 15, Paris-Rouen en 45 minutes, Evreux-Rouen en 30 minutes. Je pense avoir dit l'essentiel concernant les objectifs de temps de parcours que nous poursuivons. C'est très structurant parce que bien sûr si l'on dit que c'est 1 h 15 il faut faire certaines choses ; si l'on dit que c'est 1 h 45 ce ne sont plus les mêmes choses.
- Enfin, des objectifs pour le fret. Le fait de pouvoir s'appuyer sur un fret ferroviaire compétitif est une condition de développement des ports. Pour être compétitif vis-à-vis de la route, le fret ferroviaire a besoin lui aussi de capacité, de fiabilité et de vitesse (au moins de vitesse moyenne) ; il faut que les trains de fret puissent circuler par des parcours qui ne sont pas forcément directs, mais au moins sans devoir s'arrêter X fois pour laisser passer les trains de voyageurs.

Voilà les objectifs poursuivis par ce projet.

Pour atteindre ces objectifs, RFF a travaillé en parallèle du Comité de pilotage, et ensuite a poursuivi les études jusqu'au démarrage du débat. Encore aujourd'hui, des réflexions se poursuivent puisque le débat permet d'enrichir la réflexion, de poser des questions. Nous sommes amenés à y répondre, et même à faire évoluer nos approches.

Notre analyse est que le réseau actuel ne permet d'atteindre aucun des quatre objectifs que j'ai cités, et que pour y arriver il faut compléter et réorganiser le réseau autour d'une ligne nouvelle.

Le projet soumis au débat est précisément cette ligne nouvelle, en ayant bien en tête qu'elle ne va pas fonctionner toute seule mais qu'elle va permettre d'élever d'un cran la performance d'ensemble du réseau nouveau et du réseau existant.

Je vais passer la parole à Philippe pour qu'il vous présente le projet de façon un peu plus détaillée, y compris dans les différents scénarios qui doivent faire l'objet de discussions et éventuellement d'un choix à la fin du débat public.

**Philippe ADAM, Adjoint au Chef de la Mission Ligne Nouvelle Paris- Normandie à RFF :** Bonjour. Il est important de noter que les infrastructures nouvelles que je vais vous présenter s'insèrent dans un réseau, et pour ce qui est de Cherbourg, elles permettent de gagner au niveau de Caen la ligne actuelle ; les trains peuvent donc ensuite poursuivre jusqu'à Cherbourg sur la ligne actuelle. C'est le parti qui a été pris dans ce projet, et qui est nécessaire et suffisant pour atteindre les objectifs ambitieux de temps de parcours donnés au départ, que Jean-Damien PONCET a rappelés, il s'agit donc de 2 h 15 pour Paris-Cherbourg.

Je vais vous dire un mot de ce qui se passe entre Paris et Mantes, ensuite je parlerai de ce qui se passe en Normandie, de façon plus approfondie bien sûr. Nous pourrions toujours revenir dans la discussion sur la question essentielle Paris-Mantes, qui est importante notamment du point de vue de son coût.

Vous avez peut-être tous en tête que le coût total de l'ordre de 10, 11, 13 milliards d'euros. Une bonne moitié de ce coût est en Ile-de-France, et ce coût est là pour assurer la capacité des lignes. On est donc bien là sur une partie importante du projet, dans laquelle l'objectif est de séparer les trains franciliens des trains « normands ».

Aujourd'hui, les trains franciliens et les trains « normands » circulent sur la même ligne, les uns derrière les autres. Certains s'arrêtent : les trains « Transilien » ; certains voudraient ne pas s'arrêter (parfois ils s'arrêtent de façon imprévue). Donc, tous ces trains se suivent sur la même ligne et tout cela crée des problèmes.

On est donc à la limite de capacité et l'idée en Ile-de-France est de les séparer, d'avoir une ligne nouvelle permettant aux trains « normands » de rouler seuls, et une ligne actuelle qui permette aux Franciliens de voir leur desserte se développer, de nouveaux arrêts, de nouvelles correspondances, pour qu'à la fois les Franciliens et les Normands trouvent leur compte dans le projet de Ligne Nouvelle Paris Paris-Normandie. C'est important.

Sur la Normandie nous avons trois scénarios, que je vais vous décrire.

Ils se distinguent principalement par le lieu de la bifurcation : une branche vers la Basse-Normandie d'une part, et une branche vers Le Havre d'autre part.

- Dans le premier scénario, appelé « A », cette bifurcation se situe au niveau de Louviers, et permet vers l'Ouest d'aller vers Caen, et vers le Nord de rejoindre Rouen, de franchir la Seine au niveau de Rouen et de gagner Le Havre, ensuite, sur le Plateau de Caux.
- Le scénario B est assez différent puisque la ligne s'infléchit vers Evreux, on part vers l'Ouest vers Caen, et vers le Nord, Rouen et Le Havre. Le tracé vers la Basse-Normandie est un peu plus tendu, donc pour atteindre les objectifs de temps de parcours, la ligne « reprend » la ligne actuelle au niveau de Bernay ; on l'utilise entre Bernay et Lisieux, puis il y a un petit morceau de ligne nouvelle au niveau de Lisieux, et on arrive à Caen. De ce fait, on a un peu moins de ligne nouvelle à faire vers la Basse-Normandie.
- Le scénario C est très différent puisque la ligne passe à proximité de Rouen, un peu comme le fait l'autoroute A13 ; la ligne poursuit vers l'Ouest jusqu'à une bifurcation et là, soit on va vers Lisieux et Caen, soit on franchit l'estuaire au niveau du Havre et on atteint Le Havre par ce franchissement souterrain.

Vous avez donc ici ces trois scénarios, rassemblés.

Nous avons défini une vitesse maximale, relativement élevée, au-delà du train classique : on doit rouler à 250 km/h pour atteindre les temps de parcours ambitieux demandés au projet.

Nous allons comparer ces scénarios.

➤ Leurs caractéristiques :

Puisqu'ils ont été définis en fonction de grandes caractéristiques : Paris-Cherbourg, Paris-Caen, Paris-Le Havre ; sur ces caractéristiques-là les trois scénarios répondent peu ou prou aux besoins. Par contre, leur différenciation est notamment sur les relations intra-

normandes. C'est un élément important dans ce projet et qui est différent par rapport à des projets de TGV dont vous avez pu entendre parler, où l'on est sur des relations radiales Paris-province.

Il y a des objectifs ambitieux dans ce projet de relations intra-normandes.

De ce point de vue, le scénario A permet, comme les deux autres, des relations Rouen-Le Havre performantes, des relations Rouen-Caen performantes (45 minutes) ; par contre, dans ce scénario, entre Caen et Le Havre il faut une correspondance à Rouen.

Le deuxième scénario est performant entre Rouen et Le Havre, par contre le détour par Evreux fait que la relation Rouen-Caen n'est pas performante, et la relation Caen-Le Havre, de même que dans le premier cas, suppose le passage par Rouen.

Le troisième est celui qui permet les meilleures relations entre les trois villes normandes puisque grâce au franchissement de l'estuaire au niveau du Havre il permet également de créer une relation Caen-Le Havre.

➤ Les coûts, les trafics :

Les coûts des deux premiers scénarios sont de 6,5 et 6,3 milliards d'euros. Je parle des coûts à l'Ouest de Mantes-la-Jolie, il faut y ajouter les coûts entre Paris et Mantes-la-Jolie.

Le troisième scénario est plus cher de 3 milliards d'euros, du fait de la complexité de la traversée de l'estuaire au niveau du Havre, mais aussi de la complexité du passage au niveau de Rouen (nous pourrions y revenir si vous le souhaitez).

En face du surcoût qui est le fruit de cette complexité, on ne voit pas apparaître des trafics qui pourraient véritablement justifier ce troisième scénario, puisque les trafics des trois scénarios sont tous les trois aux alentours de 30 millions de voyageurs par an.

Aujourd'hui nous sommes aux alentours de 20 millions. Sans le projet, à un horizon de référence, en 2025, on atteindrait 26 millions de voyageurs annuels ; le projet apporte 4 millions de voyageurs supplémentaires, dont les trois quarts aujourd'hui utilisent leur voiture et viendraient au train du fait de cette offre nouvelle beaucoup plus performante.

➤ Les risques d'impact environnemental.

Nous avons fait la première chose à faire dans ce genre de projet : un recensement des enjeux environnementaux. Nous avons cherché des scénarios ayant le moindre impact environnemental possible.

Malgré tout, il reste des impacts ou des risques d'impacts résiduels, et de ce point de vue le scénario A est plutôt un peu plus favorable que les autres, car il franchit moins de vallées sensibles dans le département de l'Eure.

Le scénario C est plutôt plus défavorable, pour un certain nombre de raisons, notamment les franchissements de vallées sensibles.

Monsieur BLOCH a parlé dans l'introduction d'un scénario supplémentaire. En effet, en exposant les scénarios auxquels nous étions parvenus, le débat a fait apparaître l'idée que l'on pourrait peut-être essayer de tirer le meilleur des scénarios A et B et de bâtir un scénario complémentaire, intermédiaire, entre ces deux scénarios. Nous y travaillons, avec l'idée qu'entre ce scénario A (de façon très schématique) on est vraiment dans l'Eure : Mantes, Bernay, Evreux, Rouen ; et le scénario B, on pouvait construire quelque chose d'un peu

intermédiaire, avec des différences qu'il faudra expliciter et qui pouvaient permettre de synthétiser un peu les éléments les plus positifs de ces deux scénarios.

Ce sera présenté à la réunion de Bernay, le 6 décembre.

Ce sont donc les éléments généraux sur les scénarios.

Je passe maintenant à ce que cela signifie, vu de Cherbourg.

La première idée est que nous avons bâti le projet non seulement pour aller le plus vite possible à Paris, mais aussi de manière à multiplier les possibilités de déplacement, la fluidité des déplacements, vers l'ensemble des destinations offertes par le ferroviaire.

Cela veut dire aller plus vite dans certaines relations, mais cela veut dire aussi construire dans les gares principales des nœuds de correspondance performants qui permettent d'aller d'un point à un autre, peut-être pas de façon directe, mais en ayant des correspondances réduites.

Je vous donne un exemple de ce que nous avons imaginé. Ce ne sont pas les futurs horaires ; nous avons modalisé des horaires mais ce serait un peu présomptueux de dire que c'est la grille horaire qui sera mise en service.

L'idée est : des trains qui viennent de Saint-Lô, de Coutances, de Cherbourg, qui arrivent avant l'heure, par exemple avant 8 heures. Ces trains repartent ensuite, l'un vers Paris, l'autre vers Rouen, l'autre vers le Sud, donc dans la vingtaine de minutes autour de 8 heures on a pu faire, entre tous ces trains, toutes les correspondances, de Cherbourg vers Argentan, de Saint-Lô vers Rouen, etc. L'idée est de multiplier les destinations possibles vers l'ensemble du territoire.

Concernant le deuxième point, les temps de parcours, nous avons atteint les objectifs.

Aujourd'hui, le temps de parcours minimal entre Cherbourg et Paris est 2 h 46 – il faut chercher ce train mais il existe, je l'ai vu dans les horaires, c'est le train de 17 h 00 qui permet d'être à Paris à 19 h 46. Les autres sont plutôt aux alentours de 3 heures de temps de parcours.

L'idée est qu'un certain nombre de trains (peut-être pas tous car il y aura peut-être des gares intermédiaires à desservir) permettent de mettre entre 2 h 13 et 2 h 19 – on est dans un mouchoir de poche – pour aller jusqu'à Paris ; sachant que l'on aura peut-être des petits points de détails sur la desserte de La Défense. Là, il s'agit des temps de parcours sans desserte intermédiaire de La Défense.

Un certain nombre de trains pourront desservir La Défense au passage. Là, pour La Défense, on peut gagner à peu près une heure, c'est vraiment un gain de temps important. Evidemment, si le train s'arrête à La Défense avant d'aller jusqu'à Paris, le temps vers Paris est un petit peu allongé.

J'ai parlé des correspondances pour aller vers Rouen, cela veut dire aussi des gains de temps importants pour aller vers Rouen, à peu près une heure dans le premier cas, sensiblement moins dans le deuxième cas puisque comme je l'ai expliqué, la relation Rouen-Caen est moins performante dans ce deuxième scénario. Dans le troisième, on retrouve la performance.

Enfin, le meilleur temps aujourd'hui est 3 h 56 pour aller de Cherbourg au Havre ; demain ce sera moins, mais le passage par Rouen des scénarios A et B fait que les temps de parcours restent quand même relativement longs. Il est clair que c'est le scénario C qui répondrait à cette demande.



Pour terminer, un point autour du fret.

Le fret en Normandie est surtout axé autour des ports, notamment ceux de la Basse-Seine.

En Basse-Normandie, aujourd'hui, il y a des trafics importants autour des matériaux de carrière, mais il est vrai qu'autour des ports, autour de Cherbourg, aujourd'hui nous serions heureux de pouvoir recevoir sur nos voies un peu plus de trafics. Malheureusement, pour plusieurs raisons, ce n'est pas le cas. En tout cas, le réseau est prêt à le faire s'il devait y avoir des opportunités.

Pour le fret, l'idée de la LNPN est principalement de travailler sur ces trafics importants qui sont ceux des ports de Basse-Seine, en faisant en premier lieu de la place sur la ligne actuelle pour que depuis Le Havre et depuis Rouen les trains de marchandises puissent trouver de la place. C'est complémentaire d'autres projets qui permettent d'obtenir un maillage du réseau et donc de résoudre les problèmes de fiabilité et de capacité, qui sont importants.

Bien sûr, il y a les questions des transversales, dont celle qui passe par la Basse-Normandie, qui peut aussi jouer un rôle important dans l'écoulement de flux qui n'auraient pas vocation à traverser l'Île-de-France.

**Jean-Damien PONCET** : Nous arrivons à la fin de la présentation.

Je voulais simplement rappeler les deux grandes ambitions initiales :

- Contribuer au développement des territoires.

Vous savez que tout un mouvement s'organise, avec un dispositif exceptionnel : la création du Commissariat au Développement de la Vallée de la Seine, ce qui veut dire que ce projet s'inscrit dans un ensemble plus vaste, qui est un projet d'avenir globalement, pour les Normandie.

- Répondre aux besoins de déplacements du quotidien ; ceux d'aujourd'hui, mais aussi ceux de demain.

Vous connaissez le contexte énergétique. Dans ce contexte il serait préférable de ne pas se retrouver à l'avenir otages des énergies fossiles et de l'automobile. Je pense que le projet contribue à apporter une diversité de réponses.

Pour parvenir à ces deux grandes ambitions, nous avons redessiné le réseau, c'est ce que nous avons essayé de montrer et que nous pourrions continuer de développer si vous le souhaitez ; et surtout, nous avons proposé un projet adapté au territoire.

Le projet que nous vous présentons, avec sa vitesse de 250 km/h (c'est un peu le symbole de ce que je veux dire) s'applique à un territoire qui est ce qu'il est, avec des distances qui sont ce qu'elles sont, il ne s'agit pas par exemple des 500 kilomètres de Paris-Lyon. Les distances sont plus courtes et en plus, il y a des villes intermédiaires à desservir.

On a donc fait un projet adapté, qui d'ailleurs a démarré avec un processus de concertation (un Comité de pilotage, je l'ai évoqué), qui se poursuit maintenant dans la concertation avec le débat public.

Donc, ce projet a des chances d'être en effet bien adapté au territoire et aux attentes des habitants de ce territoire.

Nous sommes, Philippe et moi, et notre petite équipe, vos interlocuteurs pendant cette soirée et pendant la suite du débat public, y compris dans le système de questions/réponses dans lequel vous pouvez poster des questions. Nous serons toujours très heureux de pouvoir vous

apporter des réponses, d'autant plus heureux quand il s'agit d'une question originale qui nous oblige à réfléchir encore un peu plus.

Merci de votre attention, nous allons poursuivre.

**Jean-Philippe BLOCH** : Je vais vous préciser maintenant comment va se passer le débat. Pour les interventions orales, il sera en deux parties.

Dans la première partie, ce seront des questions courtes et des réponses courtes. Le temps de parole est limité à une minute, mais vous verrez que cela marche bien, cela permet de poser toutes les questions.

Dans la deuxième partie, ce seront plutôt les interventions, puisque le temps sera d'au moins trois minutes ; en trois minutes on peut dire beaucoup de choses.

Les hôtesse, avec les micros, vont se répartir pour essayer de tourner dans tous les secteurs de la salle.

Je vous demanderai de bien vouloir vous présenter, pour le verbatim, pour que l'on sache qui a posé la question, et éventuellement de vous lever pour que tout le monde puisse voir qui pose la question.

Je vous rappelle que vous pouvez poser des questions par écrit, certaines reviendront à la table et on pourra y répondre tout de suite ; celles auxquelles on ne peut pas répondre seront transférées sur le site Internet, où vous trouverez leurs réponses. Il faut donc bien préciser votre adresse sur les documents, et votre adresse mail éventuellement, si vous voulez recevoir la réponse.

Je vous rappelle que nous commençons par des questions courtes et des réponses courtes.

**Yves LOIR, Cherbourg** : Il faut rappeler que l'origine du projet LNPN est une décision de Nicolas SARKOZY en 2009 : le Grand Paris, puisqu'en fait la LNPN est le corollaire du Grand Paris.

C'est donc un projet associé au Président de la République, à mon avis la LNPN ne sera réalisée que si le Grand Paris est réalisé ; en cas d'alternance politique l'année prochaine, a-t-on une idée de la position de certains candidats sur ce choix du Grand Paris, et donc de son corollaire, la LNPN ?

**Jean-Damien PONCET** : Vous parlez des candidats, il y a une seule personne dont on soit sûr aujourd'hui qu'elle défend le projet, mais on ne sait pas si elle sera candidate ; en tout cas ce n'est pas à moi de le dire.

Je pense que les objectifs du projet résistent à l'alternance ; je me mêle un peu de ce qui ne me regarde pas mais vous m'y obligez, je pense que le projet a suscité une adhésion quand même un peu transverse, par rapport aux questions d'orientations politiques. Il me semble que les présidents des Conseils Régionaux sont très motivés par le projet.

Nous, l'équipe LNPN, sommes assez rassurés sur le fait que quoi qu'il advienne, quelque chose se passera après les élections. Donc, nous travaillons sur ce projet vraiment comme s'il allait se poursuivre sans hésitation après les élections ; bien entendu si le débat public permet de conclure à son opportunité et éventuellement d'orienter déjà les choix vers tel ou tel scénario, ce qui ne ferait qu'accélérer la suite.

**Françoise DUFOUR, retraitée de France Télécom, Octeville** : Bonsoir, la remise en cause du nucléaire dans notre région peut-elle altérer votre projet ?

**Jean-Damien PONCET** : La réponse est « non ».

**Dominique LOUZEAU, Elu à la Chambre de Commerce de Cherbourg Cotentin** : Bonjour. Nous parlons de la LNPN, nous ne parlons pas de la LNPC : la ligne actuelle Paris-Cherbourg.

Y a-t-il des enjeux divergents entre le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie et la réhabilitation actuelle de la ligne Paris-Caen-Cherbourg ?

**Jean-Damien PONCET** : La ligne Caen-Cherbourg a fait l'objet d'une rénovation, je ne sais plus quel était le terme consacré mais il s'agissait aussi d'électrification et d'augmentation de la vitesse, dans les années 1995. Aujourd'hui, elle ne fait pas l'objet d'un programme d'amélioration important ; en revanche, il y a une réflexion sur l'amélioration de la régularité des trains, qui relève un peu de Réseau Ferré de France, mais beaucoup de la SNCF.

Je crois que l'amélioration de la régularité des trains est un objectif qu'il faut poursuivre en permanence, qui trouve des limites, dans la mesure où dans certaines parties du parcours des manques de capacité génèrent des irrégularités : le moindre incident sur un train va impacter ceux qui viennent derrière, donc la fréquence de dérangement vue des usagers est très supérieure à la réalité des incidents. Les origines des incidents sont de toute nature, mais en gros l'infrastructure représente peut-être 20 % et il y a également des causes auxquelles ni la SNCF, ni RFF, ne peuvent quoi que ce soit : les signaux d'alarme, des accidents qui arrivent aussi.

Donc, à mon avis, cette amélioration de la régularité, dans la limite de ce qui est possible compte tenu du réseau aujourd'hui, est un objectif qui n'est pas moins susceptible d'être poursuivi sous prétexte qu'un projet LNPN se dessine à un certain horizon.

**Jean-Philippe BLOCH** : Le représentant de la SNCF qui est dans la salle peut-il ajouter quelque chose ?

**Michel KNIPPER, Directeur Délégué des Lignes Intercités Normandie et Nord - SNCF** : Bonjour, tout d'abord une petite remarque. Je trouve cela formidable qu'un prestataire de service des entreprises ferroviaires fasse des commentaires et des remarques sur la qualité de ce que font ses clients ; je ne sais pas si Areva accepterait, si Bouygues lui construisait une tour, des remarques de Bouygues sur sa qualité de service.

J'ai vu tout à l'heure des chiffres sur la régularité, ils sont de 2009 ; on aurait pu aussi prendre ceux de 1972, je ne sais pas pourquoi on a pris cette année-là.

Je voudrais simplement dire qu'en effet, Paris-Caen-Cherbourg est l'une des 12 lignes sensibles de la SNCF, c'est pourquoi il y a un plan d'action à court terme.

Ce plan d'action porte ses fruits, on a travaillé – avec RFF d'ailleurs – sur l'amélioration du réseau, on a travaillé sur du clôturage parce qu'il y a des divagations d'animaux, sur du débroussaillage parce que des arbres tombent sur la chaussée ; on a travaillé sur la polyvalence de nos conducteurs pour qu'ils puissent être aptes à conduire toutes sortes d'engins, sur la maintenance du matériel pour que nos mainteneurs aient une maintenance plus souple, plus agile.

Les premiers chiffres sont d'ailleurs plutôt encourageants : l'année dernière, nous étions à 87 % de régularité, aujourd'hui à 90 % de régularité, et les chiffres montrent trois points de régularité... Je ne suis pas en train de dire « cocorico » et que tout va bien ; j'entends des rires et je comprends tout à fait. Je veux bien faire un débat avec vous.

Je vous donne juste des chiffres objectifs, après en effet je ne suis pas dans le train à 6 heures du matin qui a pris 25 minutes de retard. Quand je dis qu'il y a 10 % des trains en retard, il y a de vrais retards et on le reconnaît, je ne suis pas en train de masquer la vérité ; mais, qu'au moins, on donne des chiffres objectifs.

On a progressé, certes pas assez, loin s'en faut, j'en suis bien d'accord, mais on a progressé déjà en mettant ce plan en place.

C'est ce que je voulais dire pour ce premier point. Merci.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Lionel LEROGÉRON, Union Départementale CGT de la Manche** : Bonsoir, d'abord un petit commentaire sur ce que je viens d'écouter.

Je pense que le problème du train aujourd'hui est justement la séparation que l'on a faite entre la SNCF, le réseau ferré, le transport de fret, etc. L'éclatement fait que l'on voit toutes les difficultés auxquelles cela conduit aujourd'hui.

On interviendra sans doute ensuite pendant les trois minutes, mais j'ai une question parce que dans votre présentation vous avez parlé de coûts, mais pas de financement. Qui financera ce projet ? L'Etat va-t-il jouer son rôle plein et entier ? Ou est-ce que ce sera le contribuable normand ?

**Jean-Damien PONCET** : Nous avons un schéma qui permet de soutenir un peu le propos suivant.

Le financement d'un projet « de ce type » (on a expliqué que ce n'était pas tout à faire un projet classique de LGV comme on en a fait depuis 30 ans), c'est d'une part RFF, dans une certaine mesure.

RFF a été créé en prenant la part de la dette de la SNCF correspondant aux infrastructures (nous ne reviendrons pas sur les raisons pour lesquelles cette dette s'était accumulée) et le décret de création interdit à RFF de s'endetter plus qu'il ne l'est déjà, donc chaque investissement doit donner lieu à des recettes de péages supplémentaires.

Réciproquement, RFF ne peut payer un certain montant dans l'investissement pour un projet neuf qu'à hauteur des perspectives de péages supplémentaires qu'il percevra.

Cela procède d'un calcul très compliqué, qui n'est pas encore fait ; le reste du coût du projet est généralement payé à la fois par l'Etat et les collectivités, donc par les contribuables, nationaux ou régionaux.

Quand on dit « les collectivités », toutes les formules ont existé pour les différents projets, cela peut être la Région qui est chef de file et se charge de collecter à l'intérieur de son périmètre les contributions des agglomérations, des départements, ou cela peut être chaque collectivité qui intervient séparément.

Enfin, l'Europe peut apporter une part, dans certaines conditions, pour certains projets.

Voilà le schéma de principe. Il n'est pas interdit d'innover, aucune règle ne dit que cela doit toujours être fait de telle façon, la seule règle vraisemblablement immuable est celle qui fixe la contribution de RFF.

Sur ce projet, une Mission de financement a été mise en place par le Gouvernement, elle travaille depuis plusieurs semaines et doit remettre ses conclusions à la fin du mois de février.

Il y aura d'ailleurs une réunion thématique du débat public sur la question du financement et aujourd'hui, je ne suis pas en mesure d'en dire plus que ces grands principes.

**Olivier GUÉRIN** : On aimerait quand même que vous en disiez un peu plus, c'est-à-dire l'ordre de grandeur du financement qui peut être envisagé par RFF.

**Jean-Damien PONCET** : Je ne peux pas répondre à cette question puisqu'on n'a pas fait les analyses un peu compliquées dont je parlais tout à l'heure ; je peux donner des éclairages mais la dernière fois que vous m'avez poussé dans mes retranchements, Monsieur le Président, le lendemain dans la presse on a dit des choses qui n'étaient pas exactement celles que j'avais dites.

Donc, je m'en tiendrai à ce que j'ai déjà dit : d'ores et déjà sur des projets pour lesquels l'analyse complète a été faite, on est descendu en-dessous des 30 %. Il est vraisemblable que pour ce projet-là on sera en-dessous du seuil un peu symbolique des 30 % parce que c'est un peu l'évolution des choses, qui est liée à la rentabilité intrinsèque des projets, mais aussi au fait que les coûts des projets sont de plus en plus élevés (c'est lié aux coûts de construction, aux problématiques d'insertion environnementale).

**Olivier GUÉRIN** : Merci. Pouvons-nous savoir quand les calculs que vous faites seront terminés ?

**Jean-Damien PONCET** : Je pense qu'ils seront susceptibles d'être rendus publics lorsque la Mission de financement décidera de le faire, vraisemblablement elle ne le fera pas avant la date à laquelle elle est censée rendre son rapport au Ministre, fin février.

**Olivier GUÉRIN** : Je rappelle qu'une réunion sur le financement aura lieu le 17 janvier. Je crois que c'est une question importante, qui est posée au cours de chaque réunion. On comprendrait difficilement que certaines données soient diffusées après la fin du débat public alors qu'elles seraient connues avant.

En tant que président de la Commission du Débat Public, je me dois d'attirer l'attention sur le fait que dès que les chiffres peuvent être connus, ils doivent être soumis au débat.

Encore une fois, ce sont des questions importantes et je pense que la transparence sur laquelle nous avons insisté tout à l'heure suppose que le public soit parfaitement informé, et non pas que quelques jours après la clôture du débat on sorte des chiffres qui n'auraient pas été discutés.

**Jean-Philippe BLOCH** : Nous continuons avec les questions.

**Michel LERENARD, Conseiller Général à Cherbourg** : Toujours concernant la tarification, pour les usagers cela se traduira par une augmentation de combien ? Avez-vous un ordre de grandeur ?

**Jean-Damien PONCET** : Nous parlions du financement et j'ai expliqué la règle d'intervention de RFF, qui repose sur un calcul un peu sophistiqué, mais vous me donnez l'occasion de compléter, j'avais oublié de le faire.

Le supplément de péage que RFF peut recevoir du fait de la mise en service de ce projet avec des trains qui rouleront sur ce projet, est notamment lié au tarif que paieront les usagers de

ces trains. Il y a un intermédiaire, qui est l'entreprise de transport ferroviaire, mais il est vrai que la question des tarifs est directement en relation avec la part que peut apporter RFF.

Finalement, on peut dire de façon simple que plus l'utilisateur paiera une partie de l'infrastructure, moins le contribuable aura besoin de la subventionner. Donc, c'est toujours un équilibre entre les deux.

Dans le cas des LGV classiques, l'utilisateur de la LGV paie une part significative de l'infrastructure.

Paris-Lyon a été un cas unique : c'était la première ligne que l'on a faite, au niveau de l'insertion environnementale on n'avait pas les exigences d'aujourd'hui, les coûts au kilomètre étaient relativement faibles et les gains de temps étaient très importants sur une distance de 500 kilomètres ; cela permettait donc de légitimer une augmentation des tarifs, qui a fait que non seulement l'exploitation des trains, mais aussi la ligne elle-même a été payée par les voyageurs.

Au fur et à mesure des nouveaux projets de lignes à grande vitesse, la part de l'infrastructure payée par les voyageurs est devenue moins grande.

Le problème sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie est différent de celui des lignes à grande vitesse parce qu'en Normandie, tous les trains qui circulent aujourd'hui – ce sera aussi le cas demain vraisemblablement – circulent dans le cadre de Conventions de service public avec des autorités organisatrices de transport ; dans le cas des TER, les Régions ; dans le cas des Trains d'Équilibre du Territoire, l'État. On a donc un partenaire supplémentaire ; il y avait les voyageurs, l'entreprise ferroviaire, RFF, les cofinanceurs et au milieu de tout cela, il y a aussi les autorités organisatrices de transport, qui sont un peu les mêmes que ceux qui financeront l'infrastructure puisqu'on retrouve les Régions et l'État.

Les Régions et l'État sont concernés par la question du financement de l'infrastructure, et par celle du subventionnement des services qui circuleront sur l'infrastructure.

Donc, finalement, ce sont l'État et les Régions qui devront procéder à cet arbitrage consistant à dire soit « j'élève un peu plus le prix du billet et j'ai donc moins à subventionner l'ensemble (que ce soit l'exploitation des trains ou l'infrastructure) », soit « je maintiens le prix actuel du billet mais il y a moins de ressources pour financer l'infrastructure et donc je dois m'attendre à devoir payer plus pour l'infrastructure ».

Cet arbitrage-là, c'est ce qui fait aussi que la communication sur cette question de participation de RFF, qui est liée aussi à ces décisions sur les tarifs, paraît ne pas pouvoir être faite sans qu'il y ait eu un début de formation d'une approche un peu commune entre l'État et les Régions, sur tout cela. C'est le travail compliqué de la Mission.

**Olivier GUÉRIN** : Pouvez-vous donner les éléments de référence sur la hausse habituelle constatée sur d'autres lignes ?

**Jean-Damien PONCET** : On peut citer ce qui s'est passé pour des lignes à grande vitesse, mais il s'agissait en l'occurrence de services qui ni avant, ni après, n'étaient régis par des Conventions d'autorités organisatrices de transport.

Il s'agissait de grandes lignes exploitées par la SNCF dans un cadre économique sous sa propre responsabilité, sans subvention d'équilibre, et les trains à grande vitesse sur la ligne nouvelle sont toujours exploités par la SNCF dans des conditions tarifaires qui sont commerciales, c'est-à-dire libres – dans une certaine limite puisqu'on ne peut pas augmenter indéfiniment les prix des billets de train, sinon il n'y a plus personne dans les trains.

Une nouvelle fois, le cas des lignes normandes n'est pas comparable avec d'autres cas. Simplement pour illustrer un peu, on peut dire que sur la ligne du TGV Est, si l'on prend le cas de Reims qui est à une distance comparable à Caen, ou entre Caen et Rouen, l'augmentation de tarif a été de 17 centimes par minute gagnée, en deuxième classe plein tarif.

Je ne sais pas si le raisonnement est valable, mais si l'on applique cela à Caen on gagne 30 minutes et cela fait 5,10 euros. Le tarif aujourd'hui est 33 euros, cela fait donc 16 %. En faisant le même calcul pour Le Havre, on arrive à 24 %.

Après, les entreprises ferroviaires et les autorités organisatrices de transport décideront si elles s'inspirent de cela ou pas ; si elles le font, en admettant que ce soit l'Etat pour les Trains d'Equilibre du Territoire, j'imagine qu'il ne va pas augmenter Caen de 15 % et Le Havre de 24 %, il fera peut-être un moyen terme sur l'ensemble des destinations.

C'est pour illustrer, mais du fait de ses caractéristiques géographiques, du fait du type d'usagers de ces trains avec notamment entre Rouen et Paris un nombre d'usagers quotidiens très important, du fait (c'est la conséquence des deux premiers points) de la présence d'autorités organisatrices sur ces lignes aujourd'hui et demain, ce projet n'est pas comparable aux lignes à grande vitesse faites jusqu'à présent.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci. Y a-t-il d'autres questions ?

**Michel MAUGER, Maire Adjoint de Barfleur** : Bonsoir, si vous ne connaissez pas Barfleur, c'est un petit village à 25 kilomètres d'ici.

Vous avez montré une planche tout à l'heure qui fixait des chiffres en termes de fréquentation selon les trois scénarios, on était environ à 30 millions de passagers, je crois, avec un chiffre légèrement inférieur pour le scénario C.

Je voudrais savoir comment vous arrivez à ces conclusions, parce que si j'ai bien compris le scénario C est celui qui présente les temps de trajet les plus faibles au niveau de la Normandie. Il me semble que si entre Caen et Le Havre le temps de parcours est inférieur, on risque d'avoir une fréquentation supérieure de passagers.

Quelle démarche vous a conduits à cette conclusion ?

**Philippe ADAM** : Je ne suis pas rentré dans le détail des temps de parcours pour l'ensemble des villes. Malheureusement, le scénario C n'est pas celui qui présente les meilleurs temps de parcours pour l'ensemble des destinations.

Voici un tableau, j'espère qu'il sera lisible. Sur Caen avec le scénario A il faut 1 h 13, avec le C plutôt 1 h 19 ; sur Le Havre également 1 h 17 - 1 h 20.

Il s'agit donc d'un certain nombre de minutes, mais ces minutes font qu'il y a une érosion par rapport au scénario le meilleur, qui est plutôt le scénario A.

Ce positionnement un peu moins bon du scénario C par rapport aux deux autres aurait pu être compensé par la possibilité d'avoir cette relation Caen-Le Havre. Il se trouve qu'entre Caen et Le Havre il y a aujourd'hui 4.000 voyageurs (très courageux) annuellement ; le modèle que nous avons ne fait pas apparaître une augmentation très forte, puisque c'est une multiplication par 5, mais cela reste 20.000 voyageurs annuels, donc on ne fait pas apparaître de trafic important entre Caen et Le Havre, qui soit à la hauteur du surcoût engendré par ce scénario.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Pascal FEUARDENT, Délégué Syndical CFDT, Martinvast :** Je suis un usager de la ligne Cherbourg-Paris.

Vous avez déjà un peu répondu à ma question mais il m'a fallu du temps pour avoir le micro. Pourquoi n'y a-t-il pas eu une étude de l'amélioration de la ligne Cherbourg-Caen dans le temps ? Est-ce parce que la distance, 120 kilomètres, ne suffit pas pour gagner du temps, par rapport à l'investissement ?

Juste un constat, quand même ; est-ce parce que simplement à « l'autre bout du monde » on s'en fiche un peu ? On a mis tellement de temps à avoir un bout de 4 voies qui va jusqu'à Caen ; et encore, on a toujours une partie à 70 !

Une réflexion : au début du siècle dernier, Paris Saint-Lazare – la gare maritime, c'était 3 heures ; actuellement c'est 2 h 56, parce que le train que vous avez cité de 2 h 46 est ce que l'on appelle le « train parisien », ce n'est pas pour les Cherbourgeois. Vous nous proposez une amélioration de 45 minutes, ce n'est pas mal, vers 2020 si j'ai bien compris, je trouve quand même que... Vous parliez du financement ; quand on habite dans le Nord-Cotentin on va financer à travers les impôts régionaux, les impôts nationaux, et quand on prendra le train, sauf que pour Cherbourg-Caen il ne se passe rien.

**Jean-Damien PONCET :** Cherbourg, sur la liaison Paris-Cherbourg, bénéficie des mêmes avantages que Caen, et même un peu plus si les correspondances sont un peu plus ajustées. On ne peut pas dire que le projet n'apporte rien à Cherbourg.

Sur l'aménagement éventuel de la liaison Caen-Cherbourg, je propose que Philippe en dise un peu plus.

**Philippe ADAM :** Comme nous l'avons dit tout à l'heure, nous avons travaillé sur des objectifs, c'est-à-dire que Paris-Cherbourg en 2 h 15 est un objectif ambitieux, pour lequel on n'a pas fait apparaître un besoin d'amélioration entre Caen et Cherbourg.

Maintenant, c'est vrai qu'entre Caen et Cherbourg, on a déjà travaillé sur la question au moment de l'électrification.

Vous voyez un petit schéma des vitesses pratiquées sur la ligne ; quand c'est vert c'est 160, quand c'est un peu plus jaune c'est 150/140, et quand c'est rouge c'est 200. On a déjà aujourd'hui une section de ligne à 200 km/h entre Carentan et Valognes. Les autres sections sont trop sinueuses pour pouvoir être augmentées de façon simple en vitesse, en particulier entre Valognes et Cherbourg, vous connaissez le territoire où la ligne est sinueuse, et même on est plutôt à 150 sur la partie terminale.

Donc, nous avons atteint l'objectif qui était celui du projet, avec des infrastructures qui ont déjà subi en 1996, notamment grâce au financement du Conseil Régional, une amélioration très forte de leur qualité. Ce sont des infrastructures qui ont été renouvelées à cette occasion, électrifiées, avec une signalisation performante, des installations de contre-sens, des postes de signalisation, qui sont très largement plus modernes que ce qu'il y a aujourd'hui entre Paris et Cherbourg, où dans certains cas on en est encore à tirer des leviers comme au début du siècle.

**Olivier GUÉRIN :** Le nouveau matériel qui devrait être mis en place sur la ligne nouvelle permettrait-il d'améliorer les performances ?

**Philippe ADAM :** Un petit peu. Dans la mesure où l'on ne touche pas aux vitesses limites, les gains sont évidemment modérés, mais le matériel que l'on envisage a des capacités d'accélération sensiblement meilleures que celles du matériel actuel, donc il y a un gain de quelques minutes inclus dans tout cela, mais cela reste à la marge.



**Olivier GUÉRIN** : Merci.

**Sylvain NEELZ, citoyen du Cotentin (Saussemesnil)** : Une question concernant le scénario C. Vous nous avez dit que cela coûterait à peu près 50 % de plus que chacun des deux autres. Vous nous avez dit aussi que cela ne pouvait pas être justifié par le supplément de trafics voyageurs que cela induirait.

Je rappelle que c'est le scénario qui crée la liaison ferroviaire entre Le Havre, Lisieux et Caen. Sera-t-il exclu de faire circuler des trains de marchandises à partir du port du Havre par cette ligne, en direction de Lisieux, de Mézidon, du Mans et de Tours, en offrant donc un débouché Sud au port du Havre ? Je pense que c'est une question pertinente, ici, à Cherbourg.

**Philippe ADAM** : Je réponds juste du point de vue technique. Nous avons défini le scénario C pour qu'en effet le tunnel puisse recevoir également des trains de marchandises, cela fait une partie du surcoût de ce scénario, puisque lorsqu'on veut faire passer des trains de marchandises les conditions techniques sont différentes, notamment les pentes, donc dans un ouvrage souterrain, le moment où l'on arrive à la surface est beaucoup plus loin puisqu'on doit monter plus lentement.

Dans ce scénario C, nous avons donc en effet envisagé la possibilité pour des trains de fret d'utiliser l'ouvrage.

Après, il y a des questions sur l'opportunité.

Aujourd'hui, nous n'avons pas d'éléments permettant de dire que ce nouveau débouché du fret sous l'estuaire soit un élément majeur, à hauteur de l'investissement. Lorsqu'on va vers les régions de l'Ouest de la France et de l'Europe, il y a d'autres moyens techniques, il y a aussi le bateau. Vous savez que dans les grands ports maritimes il y a une part importante de transbordements, c'est-à-dire de containers qui font juste un transit et sont rechargés sur des bateaux pour aller dans d'autres ports. C'est aussi quelque chose qui en allant vers l'Ouest et le Sud-ouest, est fortement en concurrence avec le train. Nous n'avons donc pas d'éléments montrant que ces trafics pourraient être très importants.

**Olivier GUÉRIN** : Ce qui exclut donc un trafic de fret ferroviaire du Havre vers Le Mans, ou d'autres voies permettent-elles à ce trafic d'exister ?

**Jean-Damien PONCET** : Aujourd'hui, il y a un trafic entre le port du Havre et Bordeaux. Il y a eu une navette vers Cognac – je crois que cela s'est arrêté pour des raisons de conjoncture économique et non pas pour des questions de réseau. Actuellement, il y a le moyen technique pour faire du ferroviaire entre le port du Havre et le Sud-ouest. Entre le port du Havre et la Basse-Normandie, c'est possible aussi ; certes, cela fait un détour, mais il faut bien regarder de quoi on parle.

Les ordres de grandeur sont : combien de trains par jour, ceci multiplié par un détour. Pour un train ce sera 10 euros du kilomètre, donc si l'on fait un détour de 50 kilomètres cela fait 500 euros, à multiplier par 30 trains par jour ; et en face, ce sont des investissements de milliards d'euros. Donc, à un moment, on voit tout de suite que cela ne tient pas.

On peut traverser l'estuaire par d'autres moyens que le ferroviaire, y compris pour reprendre le train derrière. Cela génère éventuellement des surcoûts d'exploitation, qui pourraient faire l'objet de subventions, mais ce ne sera jamais dans les mêmes ordres de grandeur que les centaines de millions d'euros dont nous parlons.

Le coût total du port du Havre, Port 2000, est 1,5 milliard d'euros. A partir de Port 2000 on peut aller dans un certain nombre de directions, si l'on voulait aller par le ferroviaire vers une

direction supplémentaire, combien pourrait-on mettre dans cet objet-là ? Cela ne devrait pas être du même ordre de grandeur que le coût total du port lui-même.

**Une Représentante du CREPAN :** Bonjour, je représente le CREPAN, qui est une fédération d'associations de protection de l'environnement.

La question que je voudrais poser est celle du respect des terres agricoles, du fait de ces installations très consommatrices d'espace.

On sait aujourd'hui que le développement agricole est gêné par le manque de terre. La consommation de terres agricoles, à notre sens abusive, est un problème. Cela a-t-il été chiffré ?

**Jean-Damien PONCET :** Je peux donner quelques chiffres, Philippe complètera peut-être en expliquant comment RFF essaie de gérer convenablement ce sujet, qui est un vrai sujet.

L'objet même du débat public est que cette infrastructure va s'inscrire dans un territoire et va donc le transformer, notamment prélever du foncier, et surtout du foncier agricole. On connaît les ordres de grandeur, il suffit de regarder ce qui s'est passé pour d'autres projets.

On considère que l'emprise moyenne est de 80 mètres de large. La voie ne fait pas 80 mètres mais il y a des chemins latéraux, des barrières de protection, on acquière un peu plus pour faire le chantier, ces bandes de terrain ne sont pas très utilisables même si l'on souhaiterait qu'elles retournent à l'agriculture. Il y a aussi des surfaces complémentaires pour les postes d'alimentation électrique... Cela fait donc 80 hectares au kilomètre.

C'est beaucoup, c'est un sujet vraiment important, mais si l'on prend le département de l'Eure (je ne l'ai pas fait pour tous les départements), j'ai lu dans le cahier d'acteur de la Chambre d'Agriculture que l'ensemble des aménagements de toute sorte (lotissement dans une commune, zone d'activité, zone commerciale, infrastructures) prélève chaque année 700 hectares.

Dans l'Eure, la LNPN prélèverait 700 hectares, donc cet investissement fait pour 50 ou 100 ans prélèverait l'équivalent d'une année de consommation de terre.

C'est juste pour donner les ordres de grandeur.

**Daniel BOSQUET, Equeurdreville :** Bonsoir, j'étais dans le mandat précédent Vice-président de la Commission Transport à la Région.

La question est simple. Vous parlez d'une échéance 2020, cela me paraît totalement irréaliste. On vient de parler des terres agricoles ; il va y avoir des contestations, qui vont amener au tribunal, qui vont aller très loin. Les travaux eux-mêmes vont demander beaucoup de temps. Je souhaiterais donc une estimation un peu plus réaliste.

**Jean-Damien PONCET :** Je ne crois pas avoir dit « 2020 »

**Daniel BOSQUET :** Vous l'avez dit tout à l'heure.

**Jean-Damien PONCET :** Cela m'a peut-être échappé mais ceci dit, on entend aussi « 2017 »... Pour un projet comme celui-là il y a des phases d'études et de procédures, qui peuvent être optimisées, mais pas en-dessous de certaines durées.

La question est souvent posée dans le système de questions-réponses et c'est à peu près la réponse que l'on a mise au point et que la Commission a acceptée : il n'est pas impossible que quelque chose soit mis en service, une petite partie du projet probablement, avant 2020, si

l'on s'en réfère à l'expérience d'un Maître d'ouvrage comme RFF, qui n'en est pas à son premier projet de ligne nouvelle.

Entre la fin du débat public et la fin des travaux, c'est plutôt de l'ordre de 10 ans.

Maintenant, il y a un contexte, qui a été rappelé tout à l'heure dans la première question ; j'ai cité l'existence du Commissariat au Développement de la Vallée de la Seine ; le Commissaire Général au Développement de la Vallée de la Seine est chargé de rechercher les moyens d'accélérer le processus, cela fait partie de sa mission. Nous lui livrons nos analyses en la matière et il est susceptible de nous demander d'aller plus vite, ou de trouver une possibilité législative ou réglementaire qui permettrait d'accélérer telle ou telle phase.

Vous avez évoqué les risques de recours ; oui, un tel projet est exposé à ces risques et cela diffère inévitablement les échéances lorsque cela se produit. Il appartient à RFF de mener ses études, ses procédures et surtout ses concertations, de manière à essayer de prévenir les difficultés.

Je signale qu'après le débat public, la concertation se poursuivra, selon des modalités qui ne sont pas encore complètement définies. La loi de juillet 2010 relative à la mise en œuvre des orientations du Grenelle de l'Environnement a apporté quelques évolutions sur ce point, mais la phase d'études qui s'engagerait après le débat public pour aboutir au dossier d'enquête d'utilité publique sera accompagnée d'un processus de concertation, sous le regard attentif d'un garant de la concertation, un peu comme le rôle qu'assume la Commission Particulière du Débat Public, mais ce rôle s'étendrait sur une période plus longue.

Les études et les concertations devraient permettre d'identifier les sujets délicats et d'apporter les réponses aussi satisfaisantes que possible, nous permettant de ne pas entrer dans des difficultés stériles ou qui résulteraient d'un manque de dialogue.

**Olivier GUÉRIN :** Sur le délai de mise en service, c'est vrai que la Commission n'a pas voulu vous mettre en difficulté en vous demandant de préciser quelle mise en service partielle pouvait exister avant 2020, puisque c'est ce que vous écrivez dans les réponses ; pouvez-vous le préciser puisque vous évoquez ce problème ?

Ma question complémentaire est : vous avez évoqué un autre projet, plus avancé, celui du prolongement du RER E à l'Ouest, pouvez-vous expliquer les délais de l'un, et la coordination des travaux des deux opérations, Eole, LNPN, compte tenu des problèmes qu'il y a en gare de Paris Saint-Lazare ?

**Philippe ADAM :** Le projet Eole a connu son débat public en 2011, il y a un an, et il sera mis en service en 2020 ; vous voyez que l'on est dans l'ordre de grandeur d'une dizaine d'années dont parlait Jean-Damien PONCET, pour ce projet Eole.

Je disais tout à l'heure que la question en Ile-de-France était la séparation des trafics franciliens des trafics normands ; puisque le Président m'y invite, je reviens sur cette question.

Le schéma à l'écran montre en bleu les trains « normands » (je mets toujours des guillemets à « normands » parce que certains d'entre eux desservent Mantes-la-Jolie au passage et sont donc chargés d'un certain nombre de Franciliens) ; ils poursuivent vers la Normandie, en l'occurrence vers la Haute-Normandie ; et il y a bien sûr des trains qui ne s'arrêtent pas, certains vont vers la Haute-Normandie, d'autres vers la Basse-Normandie.

En bleu clair, vous avez les trains franciliens, qui desservent cette fois-ci les gares intermédiaires qui sont utiles aux Franciliens qui habitent à l'intérieur de la zone Paris-Mantes.

Le premier élément qui vient répondre à cette situation est le projet de prolongement du RER E à l'Ouest (le projet Eole), avec creusement d'un tunnel entre Haussmann - Saint-Lazare et La Défense et prolongement jusqu'à la ligne existante, ici. A ce stade, on a résolu une partie du problème, puisque les trains franciliens ne sont plus en mélange avec les trains « normands » entre Paris et Nanterre ; on n'en a résolu qu'une partie puisqu'entre Nanterre et Mantes il y a encore cette mixité entre les trains « normands » et franciliens.

Donc, à ce stade-là, en 2020, on aura déjà un petit souffle, puisqu'à Paris Saint-Lazare il y a une partie importante des causes d'irrégularité qui sont aujourd'hui problématiques.

A l'horizon de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, la proposition faite est de construire une ligne nouvelle entre la zone de Nanterre et Mantes, pour réaliser cette fois la séparation complète.

En termes de calendrier, cela veut dire que la réalisation du projet de prolongement d'Eole à l'Ouest doit être faite avant la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, donc on se situe, au moins pour cette partie-là de la ligne, après 2020.

**Louis AVOINE, Flottemanville-Hague :** Bonsoir, ma première question concerne cette ligne nouvelle qui doit servir les citoyens, servir l'économie, d'une manière meilleure qu'aujourd'hui.

Je rappelle que l'on n'est pas du tout au même niveau que Caen. Par exemple, cette ligne nouvelle doit permettre à Cherbourg d'arriver à Paris à 8 h 30, et non pas à 9 h 05, et d'avoir un train arrivant le matin à 8 h 30 aussi à Cherbourg, et pas à 10 h 15. Si cela ne permet pas une meilleure communication, cela pose de réels problèmes.

La deuxième chose : que fait-on de Valognes au travers de ce projet ? Vous avez même oublié Lison.

On parle d'aménagement du territoire, beaucoup de gens se déplacent encore par le train ; que fait-on de ces lignes-là, dans la mesure où le laps de temps est énormément réduit ?

Troisième élément dans la réflexion : a-t-on pris en compte les pôles universitaires de Caen, Rouen, et Le Havre ? Pour l'instant, vos projets mettent en difficulté la communication entre ces trois pôles qui sont primordiaux pour les deux régions et leur avenir.

**Jean-Philippe BLOCH :** Merci.

**Philippe ADAM :** J'avoue ne pas bien comprendre la dernière question sur la mise en difficulté parce qu'au contraire, ce projet n'a pas, comme les TGV construits jusque là, uniquement une vocation radiale (Paris vers la province) ; il a une forte vocation intra-régionale.

On améliore fortement, de façon différente selon les scénarios, la relation Rouen-Caen. Vous avez entendu parler du pôle universitaire qui se crée entre les trois universités, cela y concourt fortement : mettre 45 ou 50 minutes entre Caen et Rouen, cela permet aux étudiants d'assister à des cours à Caen et à Rouen, et les professeurs peuvent faire des cours dans des lieux différents. C'est bien un renforcement des liens entre les villes, notamment sur les pôles universitaires.

On crée également une desserte entre Rouen et Evreux, il n'y en a pas aujourd'hui et cela devient possible avec le projet. Donc, on a une forte dimension intra-régionale.

Votre question autour de Valognes et Carentan est importante.

La question de la desserte des gares intermédiaires ne nous a pas échappé dans la construction du projet, le système devra prévoir deux types de trains : des trains qui sont sans arrêt entre Cherbourg et Caen, ce sont ceux qui permettent d'avoir un temps de 2 h 15 ; et des trains qui marqueront des arrêts, comme aujourd'hui, à Valognes et Carentan.

Lison, c'est à discuter ; le bassin de Lison demande-t-il d'être desservi ou pas ? Il faudra discuter de ce genre de chose, et nous aurons du temps avant que les trains commencent à rouler.

Bayeux, et puis Caen... Il est bien prévu d'avoir des trains qui desservent toutes ces villes.

La question sera celle de la proportion entre ces deux types de trains, mais nous n'en sommes pas encore là. Nous aurons peut-être un certain nombre de trains très rapides dans des périodes du matin et du soir, le reste du temps nous aurons peut-être plutôt des trains qui s'arrêteront ; ce sont des équilibres à trouver dans les années qui nous séparent de la mise en service, si jamais le projet poursuit son chemin.

Vous avez dit que Cherbourg n'était pas au même niveau que Caen, la géographie est malheureusement celle que vous connaissez, pour aller à Cherbourg il faut passer par Caen, donc forcément Cherbourg est plus loin que Caen. Par contre, le gain de temps est le même puisque le gain de temps de Caen est répercuté vers Cherbourg.

**Olivier GUÉRIN** : Sur les trains du matin qui arrivent à 8 h 30 ?

**Philippe ADAM** : Aujourd'hui, il y a un premier train vers 6 h 00... 5 h 56, est-ce bien cela ? Si l'on met 2 h 15 avec ce train-là on arrive donc à 8 h 15, si l'on s'arrête à des gares intermédiaires on devrait y être dans les heures que vous imaginez, je pense.

**Jeannine FLEURY, usagère, Cherbourg** : Bonsoir, deux questions rapides.

J'espère que le tarif du billet de train Cherbourg-Caen, qui ne verra aucun changement au niveau du temps, ne sera pas augmenté. Ce serait normal.

Avez-vous calculé le temps gagné lorsque la question entre Paris et Mantes-la-Jolie sera réglée ? C'est-à-dire tous les travaux sur Mantes-la-Jolie - Paris ; parce que dans votre schéma vous nous avez montré l'augmentation du trafic normand mais vous n'avez pas mis en parallèle l'augmentation du trafic banlieusard, qui doit avoir été beaucoup plus important dans la banlieue parisienne. Or je pense que ces travaux viennent justement du problème de la banlieue et que c'est l'Ile-de-France qui devrait en prendre la plus grande partie en charge, financièrement.

Avez-vous calculé le temps qui sera gagné quand ces travaux auront été réalisés entre Mantes et Paris ?

**Philippe ADAM** : La question est intéressante parce qu'elle permet d'éclairer les différentes parties du projet. Je vais revenir sur le schéma de tout à l'heure.

Entre Mantes et Paris, la question n'est pas de gagner du temps. On gagne 4 minutes mais ce n'est pas le lieu pour gagner du temps. Pourquoi ?

Vous dites à juste titre que les Franciliens devraient contribuer fortement à cette infrastructure, j'espère que la Mission de financement nous permettra de les convaincre. Pour qu'ils puissent y participer de façon forte, il faut qu'ils en retirent un bénéfice important et pour ce faire, il faut que l'on dégage complètement la ligne actuelle des trains « normands ». Or ces trains « normands », à l'horizon de la ligne nouvelle, seront composés de trains qui sont d'une part des trains rapides pouvant circuler à 250 km/h vers la

Normandie, mais aussi de trains qui quitteront la ligne nouvelle, desserviront Mantes, puis resteront sur le réseau existant, vers Vernon, vers Evreux. Ce ne sont pas des trains capables de rouler à 250 km/h ; ils roulent à coup sûr à 160 km/h, peut-être un peu plus dans un avenir ultérieur.

Cela veut dire que ces trains sont ceux qui vont dicter le tempo sur cette ligne nouvelle et nous prévoyons en Ile-de-France une ligne nouvelle dont la vitesse maximale est de 200 km/h ; c'est la condition nécessaire pour maximiser la capacité de cette ligne et des lignes actuelles.

J'ai oublié un élément du raisonnement : quand vous voulez mettre le plus de trains possible une ligne, il faut qu'ils roulent à la même vitesse. Si vous mettez un train rapide dans une trame de trains lents, vous consommez beaucoup de capacité ; si vous mettez un train qui ne va pas vite dans une trame de trains rapides, vous consommez également de la capacité. L'idée est donc de ne pas rouler à des vitesses très élevées entre Paris et Mantes, pour gagner de la capacité, pour que tout le monde y trouve son compte.

Le gain de temps est de 4 minutes parce qu'on a levé des contraintes, mais le gain de temps vers la Normandie se trouve au-delà, sur le contournement de Mantes et sur les lignes nouvelles vers la Normandie.

**Lucien RABAILLE, Etudiant, Cherbourg :** Bonjour, vous avez évoqué le problème du surcoût pour le tracé C. Il permettrait de rapprocher les trois villes normandes dans la perspective de la création d'une métropole, ou d'un PRES normand pour les universités. Ne craignez-vous pas que la question du coût fausse le débat, puisque l'investissement est pour des décennies, voire des siècles ?

Donc, l'amortissement sera étalé sur longtemps. Or la question du coût pourrait intervenir dans la décision, ce qui serait à mon sens regrettable.

**Jean-Damien PONCET :** Il n'en reste pas moins que si l'on compare, il faut 3 milliards de plus pour faire le même service, à une différence près : dans le scénario C on assure une meilleure liaison entre Caen et Le Havre. Potentiellement, cela peut générer en effet des synergies nouvelles, mais partant d'un niveau d'échanges aujourd'hui extrêmement faible, pour des questions géographiques. Ce serait donc un pari assez osé d'investir ces 3 milliards.

J'imagine que si l'on encourage les coopérations entre Le Havre et Caen, avec 3 milliards il y a peut-être d'autres choses à faire. Il faut regarder le delta : 3 milliards, pour faire quoi de plus ?

D'autre part, c'est amorti sur une longue durée, mais déjà pour trouver les 11 premiers milliards du scénario le moins cher, ce ne sera pas facile.

**Marine LEMASSON, Conseillère Régionale pour le Groupe Europe Ecologie – Les Verts :** Bonsoir, je souhaitais intervenir ce soir sur des questions que l'on se pose.

Ces questions viennent d'être confirmées le 17 novembre, lors de la présentation de l'actualisation du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport), qui en préambule lance un avertissement en disant que le plan avait été élaboré avant la crise de la dette publique actuelle que l'on connaît et qu'en conséquence il ne peut être qu'une proposition, et qu'il devra être revu et amendé (si je puis dire) en toute connaissance et pour cause de crise financière et crise de la dette.

Donc, ce n'est qu'une proposition et ce n'est pas quelque chose qui se réalisera forcément ; et que l'on passe d'une proposition de 170 milliards d'euros à 245 milliards d'euros en moins d'une année...

**Olivier GUÉRIN** : Pouvez-vous poser votre question ?

**Marine LEMASSON** : Oui, on a 3 minutes...

**Jean-Philippe BLOCH** : Non, après. Nous sommes dans la partie « une minute ».

**Marine LEMASSON** : Je suis désolée, je suis arrivée en retard...

La question était : quel financement aura-t-on ? Est-ce vraiment réalisable ? Ne va-t-on pas lâcher la proie pour l'ombre ? Sachant que l'on peut faire d'autres projets à la place, et des projets qui satisferont les besoins de proximité de déplacements quotidiens de beaucoup de Bas-Normands, puisqu'un projet tel que celui-là ne concerne que 2 à 3 % des Bas-Normands.

**Olivier GUÉRIN** : On a déjà répondu à la question du financement, vous n'étiez peut-être pas là. Je rappelle qu'il y aura un débat plus complet sur ces questions de financement le 17 janvier à Paris, et ce sera diffusé en direct sur Internet. Vous pourrez poser des questions, intervenir sur Internet, à l'occasion de ce débat.

Il y a déjà eu une réponse à ce sujet, on ne va donc pas recommencer le même sujet.

**Yves MARIE, La Glacerie** : Bonsoir, la personne dans le rang derrière a évoqué le peu de modifications ou l'absence totale d'amélioration entre Caen et Cherbourg, et vice-versa. Vous avez présenté une vue montrant que les vitesses seraient conservées (200 km/h maximum) mais vous savez probablement que la ligne souffre de beaucoup d'ennuis, dus à la sinuosité mais aussi à des éléments extérieurs tels que les chutes d'arbres, les divagations d'animaux, etc.

Sans retoucher le profil de la voie, ce qui serait sans doute très compliqué, serait-il possible de la mettre en site propre, pour éliminer ces inconvénients ?

Vous me direz que c'est aux propriétaires riverains de se clôturer, certes, mais c'était valable au XX<sup>e</sup> siècle, lorsque les trains marchaient à 40 km/h.

Pouvez-vous aussi apporter une précision sur le matériel roulant ? Est-ce que ce sera des rames du genre TGV ou des rames du genre Corail, ce qui me laisse un peu dubitatif au niveau des 250 km/h prévus sur une partie du parcours.

**Philippe ADAM** : La Direction Régionale de Réseau Ferré de France est là pour éventuellement apporter une précision ; je voudrais juste dire que le problème dont vous parlez n'est peut-être pas connu de tout le monde, en automne des feuilles tombent et s'accumulent sur les rails, ce qui fait glisser les trains sur les rails... Vous parliez des arbres qui tombent ? D'accord. Il y a quand même le problème des feuilles, sur lequel nous travaillons avec des campagnes d'élagage, nous travaillons avec la SNCF sur tous ces points. Pour les chutes d'arbres c'est un peu le même problème, il faut une surveillance accrue pour que les arbres qui risquent de tomber sur la voie en hiver lorsqu'il y a de la neige, du gel, ne tombent pas sur les voies.

Donc il y a un travail de fond, d'amélioration, sur ces sujets. Il ne faut pas attendre la Ligne Nouvelle Paris-Normandie pour travailler sur ces sujets.

Concernant le matériel roulant, on est sur quelque chose d'innovant, qui en France n'a pas circulé, puisque nous avons deux modèles :

- Le modèle « ancien » avec quelque part aussi le modèle des années 60, avec lequel on s'est dit qu'on allait gagner de la vitesse en augmentant la vitesse sur les lignes

classiques – c'était le Capitole sur Paris-Toulouse, etc. - ; c'est une rame tractée, une locomotive, et des vitesses améliorées sur les lignes actuelles ;

- Le modèle des années 80 en France : le TGV, on roule à 300 ou 320 km/h.

Là, il s'agit d'un modèle intermédiaire. L'idée est d'une part d'atteindre les objectifs, et d'autre part de chercher le modèle un peu économique.

Comme cela a été dit, le modèle TGV fonctionne sur des grands parcours, parce qu'il y a des gains de temps importants, les conditions de clientèle font qu'il y a des augmentations de tarif ; c'est un modèle économique en soi.

Là, c'est vraiment quelque chose de différent : des distances courtes, des trajets domicile-travail importants, une ligne sur laquelle il faut chercher un optimum et il nous semble qu'en ayant une vitesse de cet ordre de grandeur-là on diminue les coûts d'investissement, les coûts d'exploitation, et tout cela concourt à rechercher cet équilibre.

Ce sera aux entreprises ferroviaires de définir de quelles rames il s'agirait, néanmoins nous avons pris des hypothèses, avec des rames plutôt de type automotrices (et non pas avec une locomotive et des voitures), avec la vitesse dont vous avez parlé, des capacités d'accélération importantes pour pouvoir desservir de façon efficace les villes intermédiaires. Si l'on veut s'arrêter à Bayeux, puis Carentan, puis Valognes, puis Cherbourg, si l'on accélère bien, si l'on freine bien, on arrivera à grappiller un certain nombre de minutes pour toutes ces destinations.

C'est un matériel, plutôt sur des destinations haut-normandes, mais aussi vers la Basse-Normandie, quand on va vers Evreux et un peu au-delà, qui demandera de la capacité, donc ce sera peut-être un matériel à deux niveaux.

Il n'y a pas ce type de matériel en France, par contre on rencontre des matériels à 250 km/h dans des pays étrangers qui sont, eux, sur un modèle différent.

En Allemagne les villes sont nombreuses, il ne s'agit pas de grandes distances et de trains roulant vite ; ce sont des trains qui roulent plutôt moins vite, avec des arrêts assez importants. Justement, la Deutsche Bahn a passé une commande de trains à 250 km/h très récemment. On est donc plutôt sur ce type de modèle qui existe à l'étranger.

**Yves-Marie BOSSÉ, Equeurdreville** : Bonjour, je suis un peu surpris de la réponse que vous avez donnée concernant Lison : « il faudra voir si la population le justifie ». Lison est quand même un point d'ancrage sur le réseau de Rennes.

J'ai une carte d'abonnement et je vais au moins une à deux fois par semaine à Caen : je voudrais aller à Caen, il me manque 10 minutes le matin pour pouvoir trouver le Caen-Rennes. Je me demande si cette amélioration permettra d'avoir une meilleure circulation.

Je reviens aux étudiants, sur Le Havre : il y a déjà depuis longtemps des relations Le Havre-Caen, il y a aussi tout un tas de gens... Il y a les écoles, Diderot, un tas de choses, et c'est très important pour la construction de la Normandie que les trois grandes villes soient reliées.

**Philippe ADAM** : Sur Lison, rien n'est tranché à ce jour, simplement les correspondances peuvent se faire aussi à Bayeux... Tout le monde voudrait que le train ne s'arrête plus une fois que l'on est monté dedans et tout le monde voudrait qu'il s'arrête là où l'on est, donc c'est une autre difficulté d'arriver à trouver l'optimum ; cela donne des insatisfactions parfois, mais l'idée est de faire en sorte que la grande majorité des voyageurs soient satisfaits. Ces choses pourront faire l'objet de discussions.



Sur la question du Havre : l'intérêt intellectuel d'aller vers Le Havre ne nous a pas échappé, puis que nous présentons également un scénario permettant cela, nous en débattons aujourd'hui ; simplement, notre analyse est que le coût est important, on sait que déjà pour faire les autres scénarios il faudra trouver de l'argent, et on ne voit pas apparaître des trafics venant soutenir cette possibilité intellectuelle qui nous a paru intéressante lorsque nous avons démarré le projet.

J'ajouterai que le train n'est pas le seul mode de transport ; le Conseil Général a un car express entre Caen et Le Havre, il met 1 h 25 et il s'arrête à Honfleur au passage. Peut-on imaginer un système encore plus express, ou pas ? C'est tout un système de transport et le car express peut avoir son intérêt aussi pour compléter le ferroviaire, lorsque le ferroviaire ne peut pas assumer cette fonction.

**Olivier GUÉRIN** : Les liaisons vers Rennes ?

**Philippe ADAM** : Aujourd'hui, une ligne Caen-Rennes fait très progressivement, avec l'appui de la Région Basse-Normandie, l'objet d'une rénovation. Si l'on se souvient de l'état dans lequel était cette ligne il y a quelques années, celui dans lequel elle est aujourd'hui et dans lequel elle sera demain, je crois qu'il y a eu énormément de progrès.

Je crois pouvoir dire qu'une ligne supplémentaire sera mise en service – je parle sous votre contrôle – en décembre. Donc, en effet, c'est une liaison sur laquelle il y a des progrès, sur laquelle il se passe des choses ; elle doit être intégrée à la réflexion LNPN par les correspondances que l'on peut faire vers cette liaison, dans les principales gares : à Caen, pour pouvoir faire Paris-Coutances notamment ; à Bayeux, pour éventuellement faire Cherbourg-Rennes. Il y a toute une réflexion à avoir autour de cet outil qui, progressivement, sort de sa léthargie avec des rails nouveaux, des trains nouveaux, et des dessertes nouvelles.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Nicolas VIVIER, Cherbourg** : Je voudrais revenir sur la question des rames.

Si je comprends bien, on débat sur une ligne en faisant l'hypothèse que roulera sur cette ligne un certain type de rame, mais tout cela dépendra de l'entreprise de transport. On pense à la SNCF, j'apprends que la Deutsche Bahn disposerait déjà des rames adéquates ; mais somme toute, rien ne nous garantit que lorsque la ligne existera, ces rames seront financées par les entreprises de transport et que cela ne posera pas de problèmes.

Confirmez-vous bien que dans tous les chiffres dont on parle le coût des rames n'est pas pris en compte ? Peut-on avoir des ordres de grandeur ?

**Jean-Damien PONCET** : Cela dépendra du nombre, mais on a tablé sur une quarantaine de rames pour assurer l'ensemble des dessertes, à terme (ce ne sera pas dès la mise en service puisqu'il faut ajuster l'offre de transport à la demande). Une quarantaine de rames à 25 millions d'euros pièce, cela fait 1 milliard d'euros.

Sur le choix des rames, le contexte évolue en effet, avec l'ouverture à la concurrence qui sera effective un jour ou l'autre ; c'est déjà le cas en Allemagne. Je pense que cela garantit la cohérence de l'approche, globalement ; l'intégration du projet d'infrastructure et du projet d'exploitation, incluant le matériel, c'est avec la présence dans le dispositif des autorités organisatrices que j'ai évoquées tout à l'heure.

Nous sortons du modèle simple de la ligne à grande vitesse avec les TGV exploités par la SNCF, nous avons dans le cas de la Normandie un modèle différent, avec une forte présence des autorités organisatrices de transport qui subventionnent abondamment les services de transport et qui ont évidemment voie au chapitre quant au type de desserte, au temps de

parcours, qui doivent être assurés par les entreprises ferroviaires, donc celles-ci devraient être amenées à se doter du matériel correspondant.

Je précise que même si l'on ne faisait pas le projet LNPN il faudrait renouveler le matériel dans des délais pas très éloignés, donc ce milliard d'euros n'est pas une dépense à imputer complètement au projet LNPN. Il y a des dépenses de matériel avec ou sans LNPN.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Roselyne BOUST, usagère, Cherbourg** : Bonsoir, je suis usagère de la SNCF tous les jours, pour aller à Saint-Lô. Rassurez-moi, la liaison Lison ne sera pas éliminée complètement ?

Ensuite, nous faisons 11 kilomètres en bus actuellement, cela prend 20 minutes, donc il faut 1 h 30 tous les jours pour faire Cherbourg - Saint-Lô ; nous sommes assez nombreux à être concernés.

Un autre petit point de détail : dans la liaison Cherbourg-Paris, à la gare de Lison nous n'avons plus d'abri, pour faire face aux attentes et retards assez réguliers en étant abrités ; nous avons fait une pétition, une centaine de personnes sont concernées et nous n'avons pas de réponse. Ce sont des petits détails du quotidien.

**Jean-Damien PONCET** : Nous avons évoqué tout à l'heure les arrêts des trains qui utiliseront la ligne nouvelle ; il y aura aussi sur le réseau des TER qui continueront à circuler, bien qu'ils soient dans des systèmes de correspondances plus efficaces – indépendamment des trains de la LNPN.

L'objectif du projet est une ligne nouvelle qui réorganise un réseau pour améliorer globalement le niveau de service, donc il y a lieu de penser que les dessertes dans leur ensemble, y compris celles de Lison et des communes plus petites en tant que gares, devraient être développées, grâce au coup d'accélérateur que le projet LNPN donnera à tout cela.

Nous avons fait les 11 kilomètres en bus, en allant à Saint-Lô il y a quelques jours pour le débat public, j'avoue que cela nous a donné l'occasion de faire un tourisme un peu différent et cela ne m'a pas déplu, mais je ne me suis pas posé la question. Ce serait plutôt à la SNCF de répondre.

Par contre, l'abri, c'est bien RFF ; les personnes de RFF Région sont derrière vous, ne les laissez pas sortir sans vous assurer qu'ils ont bien noté la question !

**Jean-Philippe BLOCH** : La SNCF a-t-elle quelque chose à ajouter ?

**Jincheng NI, Directeur aux Affaires Territoriales des Régions SNCF de Paris Saint-Lazare et Haute et Basse-Normandie** : En effet, c'est à cause des travaux ; quand les travaux seront finis le train circulera. Actuellement, soit on prend le car, soit on prend le train, mais quand les travaux seront terminés on ne prendra que le train.

**Olivier GUÉRIN** : La Direction Régionale de RFF peut-elle apporter des précisions sur l'abri ?

**Un intervenant de la Direction Régionale de RFF** : Nous allons noter le point et voir la situation.

**Olivier GUÉRIN** : N'avez-vous pas reçu la pétition ?

**Un intervenant de la Direction Régionale de RFF :** Non, pas au niveau de la Direction Régionale.

**Jérôme VIRLOUVET, Conseiller Régional de Basse-Normandie, Membre du Groupe Europe Ecologie - Les Verts :** Une question sur le plan financier. L'actualité nous montre que les finances publiques sont de plus en plus rares et qu'il va falloir les dépenser de mieux en mieux, donc un projet avec un coût entre 10 et 15 milliards d'euros, ce n'est pas rien.

Notre mouvement n'est pas contre tout le projet ; il est indéniable que sur le Mantois...

**Olivier GUÉRIN :** Votre question, s'il vous plaît ; vous interviendrez après.

**Jérôme VIRLOUVET :** Entre Saint-Lazare et le Mantois cela nous semble indispensable de le faire, et c'est 4 milliards d'euros.

Sur le reste, notre mouvement a obtenu – nous remercions la Commission Particulière du Débat Public – que des études complémentaires soient faites sur la ligne existante, pour connaître les améliorations possibles sur la ligne existante, entre Mantes et Cherbourg : quel temps on peut gagner et quel coût cela occasionnerait.

Je crois que ces études arriveront début janvier, donc vers la fin du débat ; comment seront-elles intégrées dans ce débat ? Merci.

**Olivier GUÉRIN :** L'expertise vient en effet de démarrer, après l'appel d'offres (pour lequel nous avons eu peu de réponses), mais la Commission Nationale a choisi le cabinet qui réalisera l'expertise, il devra la terminer pour début janvier. Elle sera communiquée, notamment sur le site Internet du débat, et elle fera l'objet d'une discussion au cours d'une réunion que nous organiserons à ce sujet, vers le 20 janvier.

**Philippe ADAM :** Je peux compléter par les premières analyses que RFF avait faites sur le sujet.

Comme l'a dit Jean-Damien PONCET, l'idée première est : peut-on atteindre les objectifs avec les lignes existantes ? Nous avons bénéficié d'une étude que la SNCF avait faite dans les années 90, qu'il faut peut-être relire à la lumière des années 2000, notamment en termes de matériel roulant. On peut en tout cas avoir un éclairage sur ce qui est permis en termes de vitesse.

Vous voyez sur cette carte, entre Mantes et Caen, des zones de vitesse plus ou moins élevées.

En rouge, 200 km/h : en 1996, les sections de voies qui pouvaient être portées facilement à 200 km/h, l'ont été. C'est le cas entre Bernay et Lisieux, et entre Mézidon et Caen.

On voit que pour les autres sections de lignes on est « sur des montagnes russes » en termes de vitesse : des petits morceaux à 160, 150, 140, 150, 130, etc. C'est une ligne sur laquelle sans travaux vraiment importants il nous semble difficile d'améliorer la vitesse, mais nous regarderons avec beaucoup d'intérêt ce que dira l'analyse complémentaire.

Un matériel roulant un peu plus performant pourrait apporter quelques minutes de gain, c'est sans doute possible.

**Olivier GUÉRIN :** Je précise, concernant cette expertise complémentaire, qu'elle ne repose pas sur les bases qui ont été rappelées par RFF tout à l'heure : une commande politique partagée par le Comité de pilotage, donc de façon très large par les responsables régionaux, qui était un temps de parcours vers Le Havre et le même temps vers Caen. Cela a été

expliqué, c'est à partir de ce temps de parcours que RFF a bâti le scénario de cette ligne nouvelle.

L'expertise complémentaire est sur d'autres bases, il s'agit de voir comment un complément de modernisation de la ligne actuelle permettrait de diminuer les temps de parcours et de répondre aux problèmes de capacité des lignes.

Mais, effectivement ce n'est pas sur la base qui a été donnée, l'objectif qui a été donné à RFF au cours du Comité de pilotage ; le problème étant la discussion de ce débat portant aussi sur ses objectifs : est-ce un objectif intouchable ? Ou des améliorations d'un moindre niveau concernant les gains de temps de parcours, si c'est à un coût moindre, pourraient-elles être acceptées lors de ce débat sur ce projet ?

**Jean-Philippe BLOCH :** Nous prenons trois questions, puis nous passerons à la deuxième partie, un peu plus longue.

**Claude CRESTEY, Tournaville :** Bonsoir, je suis un simple citoyen.

Votre nouveau projet créera-t-il au moins des nouveaux emplois ? Parce que le dépôt de Cherbourg n'existe plus, le matériel est mal entretenu, les toilettes n'en parlons pas ; les voitures sont tellement sales qu'on ne voit pas les passagers depuis le bas-côté de la voie... Ne parlons pas des machines, elles ont un aspect moderne, mais au niveau du rendement elles ne sont pas mieux que les machines à vapeur !

Le dépôt de Cherbourg sera-t-il remis en service ? Ou va-t-on continuer à voir passer des trains mal entretenus et qui ne sont pas nettoyés ?

Que comptez-vous faire de votre nouveau matériel moderne, comment allez-vous l'entretenir puisque pour celui-là, on a déjà du mal ?

**Philippe ADAM :** Cette question relève des entreprises ferroviaires qui feront les circulations sur la ligne. RFF met en place, si la collectivité le souhaite, un outil pour les entreprises ferroviaires ; et les autorités organisatrices, l'Etat, les Régions, organisent ces services.

Donc, derrière, il y a des entreprises ferroviaires, comme aujourd'hui la SNCF, demain peut-être d'autres, qui sont là pour remplir les tâches dont vous avez parlé ; ce sera à eux de répondre.

**Olivier GUÉRIN :** La SNCF souhaite-t-elle réagir ?

**Michel KNIPPER :** Je ne peux que compléter, cela dépendra de la desserte qui aura lieu demain...

**Olivier GUÉRIN :** Sur la situation actuelle, Monsieur ?

**Michel KNIPPER :** Sur la situation actuelle, là aussi l'organisation de la SNCF est basée sur les dessertes telles qu'elles existent et sur la productivité, sur l'organisation du travail qu'elle compte faire.

Après, il y a toujours des conducteurs sur Cherbourg ; des contrôleurs, il y en a à Caen, à Paris.

**Olivier GUÉRIN :** On a parlé de l'état des trains, pouvez-vous nous indiquer s'il y a des raisons particulières pour que ce soit dans l'état qui vient d'être signalé ? Ou ce qui a été indiqué est peut-être faux...

**Michel KNIPPER** : Je pense que c'est un tout petit peu exagéré.

*(Protestations dans la salle)*

**Olivier GUÉRIN** : Vous entendez les réactions de gens qui ont l'air de prendre le train de temps en temps.

**Une intervenante** : Les toilettes sont déjà fermées au départ de Cherbourg !

**Michel KNIPPER** : On ne peut pas dire que toutes les toilettes de tous les trains sont fermées, que tous les trains sont sales, ce n'est pas vrai ! Et que les trains vont moins vite que le train à vapeur. C'est un petit peu caricatural et exagéré.

**Olivier GUÉRIN** : La SNCF peut-elle dire comment elle peut améliorer les choses par rapport à une situation qui semble ressentie par un certain nombre de personnes ?

**Michel KNIPPER** : Absolument. On a abordé tout à l'heure le débat sur le matériel nouveau (indépendamment du matériel qui conviendrait pour la LNPN) ; l'Etat, qui est l'autorité organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire, dont le Paris-Caen-Cherbourg, a lancé une grande réflexion pour savoir ce qu'est l'après Corail, ce qu'est l'après locomotive actuelle, sur un certain nombre de lignes.

La réflexion ne débouchera pas en six mois, mais sachez que le problème est connu et que les autorités réfléchissent sur le matériel de demain. Ce problème est pris en compte.

Cela demandera d'investir des centaines de millions d'euros parce qu'il y a beaucoup de locomotives, beaucoup de voitures Corail (je ne parle pas seulement de Paris-Caen-Cherbourg, il y a une quarantaine de lignes en France). On est bien conscient qu'il faut faire quelque chose.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci. Y a-t-il encore des questions ?

**Lionel LEROGÉRON, Cherbourg** : Ma question rejoint la précédente. Si j'ai bien compris, les délais pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, qui est nécessaire au développement économique de la région, sont 10 ans pour Eole, plus 10 ans après, donc on arrive en 2030. D'ici 2030, que compte-t-on faire pour des questions simples qui ont été posées : arriver à 8 h 15 à Paris ? Peut-on avoir des trains dont le confort s'améliore un peu ?

Il y a le problème de l'entretien, il y a aussi le fait d'avoir une liaison Wifi par exemple, pour travailler à bord le long du parcours, pouvoir téléphoner à bord (aujourd'hui cela n'arrête pas de couper et c'est une vraie galère).

Donc, d'ici 2030, aura-t-on des améliorations significatives sur cette ligne Paris-Cherbourg ?

**Philippe ADAM** : Nous n'avons pas dit qu'il fallait 10 ans après Eole, il s'agit de 10 ans minimum après le débat public, donc les choses peuvent apparaître dans 10 ans.

Le reste ne ressort pas du projet LNPN, donc je laisse encore la SNCF dire ce qui peut être fait dans les années qui viennent. C'est aussi l'Etat, qui est aujourd'hui l'autorité organisatrice de ces lignes, qui doit répondre à ces questions importantes : WiFi, téléphone, ce sont des demandes qu'il faut entendre. En tout cas, ce n'est pas le projet LNPN qui peut y répondre.

**Olivier GUÉRIN** : Donc l'infrastructure elle-même n'apporte rien concernant ces problèmes de télécommunication ? On avait parlé à une époque de transmission par la voie ferrée... Donc ce n'est pas le projet, mais le matériel, les équipements, qui permettent d'avoir ces liaisons WiFi ou de meilleures communications ?

**Jean-Damien PONCET** : S'il est avéré que des dispositions particulières sont la condition pour avoir le WiFi dans les trains, l'infrastructure sera prévue avec cela ; ce qui ne semble pas très structurant pour le projet. Mais, je pense que cela ne répond pas aux attentes qui s'expriment à plus court terme.

**Jean-Philippe BLOCH** : Je vous propose de passer à la deuxième partie : les interventions.

Monsieur le Maire.

**Bernard CAZENEUVE** : Merci beaucoup. Associant une grande partie des Elus de la communauté urbaine, je voudrais dire quelques mots sur notre positionnement sur cette ligne à grande vitesse.

Je voudrais d'abord évoquer la situation transitoire dans laquelle nous nous trouvons, sans ligne à grande vitesse, avec une ligne dont vous avez pu remarquer, Messieurs de la SNCF, qu'elle ne donne pas entière satisfaction.

Je pense ne pas trahir ce que pense la population en disant qu'il n'est pas acceptable que sur une ligne qui dégage 10 millions d'euros de bénéfice par an, qui est l'une des plus rentables de France, les conditions de circulation ne garantissent ni la sécurité horaire, ni la qualité du transport.

Quels que soient les choix que nous ferons pour l'avenir, sur la ligne à grande vitesse, je redis très clairement à la SNCF qu'il est absolument indispensable que les engagements pris par le Président PÉPY concernant l'amélioration de la qualité de cette ligne, soient tenus.

Ces engagements ont été pris devant la population et devant le Président de Région, et nous souhaitons qu'ils soient tenus.

Concernant la ligne à grande vitesse, pour rester dans le temps qui m'est imparti, quelques mots sur les raisons pour lesquelles nous la voulons.

Nous la voulons d'abord parce que nous avons bien à l'esprit ce que sont les objectifs fixés par le Chef de l'Etat lorsqu'il a engagé la stratégie du Grand Paris. C'est une politique d'aménagement du territoire qui porte en elle l'idée que la Normandie est l'émissaire maritime de la capitale ; c'est un projet d'aménagement du territoire qui s'inscrit dans une vision assez juste de ce que doit être la Normandie dans ses relations avec Paris, à l'échelle de l'Union Européenne.

Par conséquent, nous voulons, à Cherbourg, que les quatre grands ports maritimes normands : Rouen, Le Havre, Caen, et Cherbourg, constituent l'émissaire maritime de Paris ; et que Paris soit l'hinterland de ces quatre grands ports maritimes normands.

Nous ne voyons aucune raison pour que ceux qui sont les plus éloignés de la capitale ne bénéficient pas de la possibilité de voir le temps de trajet raccourci par la mise en place de cette ligne, au bénéfice du développement du port.

On ne peut pas à la fois vouloir la diversification de l'activité économique du Cotentin et ne pas souhaiter que la distance soit raccourcie entre Paris et Cherbourg, pour y développer des activités maritimes.

Donc, au nom de cette logique de l'aménagement du territoire et de l'intérêt qu'elle représente pour le port de Cherbourg, dans sa relation avec celui de Caen et celui de Rouen, nous souhaitons cette ligne.

Le deuxième point est que nous avons des ambitions universitaires - un étudiant a parlé du PRES tout à l'heure, nous avons une Université qui se maintient et se développe.

Nous avons la volonté de développer l'activité économique dans de nouveaux secteurs qui sont ceux des énergies marines renouvelables, pour lesquels nous avons des projets, mais nous avons aussi une activité nucléaire qui a vocation à se maintenir, et une activité de construction navale qui a vocation à prospérer. Par conséquent, pour toutes ces activités, nous souhaitons aussi que l'on puisse rejoindre Cherbourg dans des conditions facilitées.

Cette ligne est importante pour l'environnement.

On ne peut pas à la fois vouloir la limitation des gaz à effet de serre par une moindre utilisation de l'automobile, on ne peut pas vouloir le transfert modal, c'est-à-dire le passage des camions vers les trains pour limiter la pollution liée à la circulation de ces véhicules très polluants ; et en même temps refuser les trains et le fret à grande vitesse.

Un dernier point : j'ai entendu à travers une intervention extraordinairement subtile, ciselée, et j'imagine dénuée d'arrière-pensées, que cette ligne-là ne pouvait exister que s'il n'y avait aucun changement politique. Je voudrais préciser que ce n'est pas le sujet du tout, parce que quel que soit le gouvernement qui sera en charge de la gestion du pays, il faudra bien payer la facture de la ligne de quelque 15 milliards d'euros. On ne peut pas, quelle que soit la sensibilité que l'on a – les Verts sont là, nous sommes là et il y en a d'autres – affirmer un objectif politique non financé.

Le financement de cette ligne, dans le contexte d'endettement et de difficultés budgétaires du pays, n'est pas assuré, et quel que soit le gouvernement il faudra faire de l'ingénierie financière de façon subtile pour parvenir à le financer.

Merci beaucoup.

**Olivier GUÉRIN :** Un directeur de la SNCF souhaite-t-il réagir sur le début de l'intervention ?

**Jincheng NI :** Pour Paris-Caen-Cherbourg, c'est vrai que l'année dernière c'était particulièrement difficile, il y a eu notamment une mauvaise exécution des travaux parce que le moyen n'était pas assez perfectionné. Il y a eu un accident sur l'axe Paris-Rouen-Le Havre, ce qui a limité les moyens pour faire de bons travaux en Basse-Normandie. C'est pour cette raison que la ligne a été classée parmi les 12 lignes sensibles par le Président de la SNCF.

Depuis le début de cette année, toute la partie travaux a été considérablement améliorée.

Il reste les causes externes, après les causes internes à la SNCF, mais avec l'effort fait depuis le début de l'année on a constaté que cette année cela marchait quand même mieux que l'année dernière. On a gagné au moins 3 points de régularité ; vous pouvez dire que ce n'est pas beaucoup mais pour un chemin de fer qui est dans un système saturé et qui a beaucoup vieilli, c'est considérable. Cet effort va continuer bien sûr l'année prochaine.

Mais, tous ces efforts-là ne vont pas résoudre le problème de régularité dans sa globalité, c'est pourquoi nous sommes là pour débattre du futur avec une ligne nouvelle, qui va nous apporter des progrès considérables.

Je pense que le Conseil Régional va exprimer un point de vue semblable.

**Un représentant du Conseil Régional :** Je partage tout à fait ce que vient de dire Bernard CAZENEUVE et je prendrai deux autres angles pour mon intervention.

Nous avons besoin en effet d'une ligne plus rapide, parce que nous sommes dans les temps d'il y a 15 ou 20 ans ; on a besoin aussi d'une ligne régulière et sûre et cela passe par une ligne nouvelle, de mon point de vue.

Je voulais dire aussi que lorsque le Président de la République a fait son annonce, il a parlé d'une ligne directe entre Paris et Le Havre, qui passait par le Nord de la Seine, et qui mettait hors jeu non seulement la Basse-Normandie, Rouen, etc. , mais aussi Mantes-Paris, qui est indispensable, et tout le monde le reconnaît.

Heureusement, la Basse-Normandie et d'autres avec elle, ont tout fait pour que l'on s'inscrive dans ce débat et aujourd'hui nous sommes inscrits dans ce débat et nous défendons les positions de la Basse-Normandie pour qu'elle ait cette ligne régulière, sûre, qui nous permettra un développement économique, parce qu'il y a un lien entre toutes les communications - la communication ferroviaire en particulier – et le développement économique.

Je voudrais intervenir sur un deuxième point : y a-t-il une alternative ?

Nous sommes favorables au tracé A, qui coûte 11 milliards d'euros : 1 h 15 entre Caen et Paris, 2 h 15 pour Cherbourg-Paris, 45 minutes avec Rouen.

On l'a dit, c'est très important pour un développement d'un réseau des grandes agglomérations de la Normandie : Caen, Rouen, Le Havre, et dans leurs relations avec la capitale. Donc la question se pose : y a-t-il une alternative ?

Il est vrai que 11 milliards d'euros, c'est beaucoup d'argent, mais l'alternative, c'est : Paris-Mantes, tout le monde est d'accord, avec entre 4 et 6 milliards, donc disons 5 milliards d'euros ; ensuite il faut faire absolument un tronçon commun qui nous emmène à la séparation entre Rouen et Caen, si l'on rejoint Rouen et si l'on fait une gare à Rouen c'est encore environ 1 milliard supplémentaire.

Ensuite, il faut améliorer les voies qui existent. Sur la voie qui nous emmène jusqu'à Caen il faut le shunt de Bernay, le shunt d'Evreux, c'est ce qui était dans le projet Bussereau. Il faut aussi améliorer la voie pour aller au Havre.

Si l'on met tout cela dans la balance, on arrivera si les chiffres sont confirmés à un projet de 7 à 8 milliards d'euros.

On travaille à 50-80 ans ; cela ne vaut-il pas la peine d'avoir, pour cette différence quand même minime, une ligne nouvelle qui sera opérationnelle pour 50 à 80 ans ? Alors que dans le cas contraire, on va un peu bricoler et on sera obligé d'y revenir, comme on l'a fait la dernière fois.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Catherine MARAIS\***, **Europe Ecologie** : Bonsoir. L'un des éléments qui semblent en faveur de cette ligne nouvelle serait le désenclavement de Cherbourg.

Il y a peu d'études économiques analysant l'impact des lignes à grande vitesse ; je les ai lues.

Une étude des Ponts et Chaussées nous dit : « *Les impacts sont limités, les lignes à grande vitesse semblent agir plus sur les conditions de l'activité que sur l'évolution de l'emploi. L'impact sur la dynamique urbaine est peu sensible* ».

Une étude de l'INSEE : « *Si d'une façon générale une LGV a des effets directs (gains de temps, meilleure desserte, etc.), les retombées socio-économiques ne sauraient en aucun cas*



*être automatiques, elles restent liées aux caractéristiques et [c'est très important] à l'importance du tissu économique existant ainsi qu'à la volonté des acteurs ».*

La DEE de Saône-et-Loire : *« Il n'y a pas de relation automatique de type cause à effet entre présence d'un grand équipement de transport et développement régional ».*

On peut dire donc avec la DATAR : *« Il convient de s'affranchir de tout discours qui établirait une relation déterministe ».* Donc, désenclaver Cherbourg.

Nous nous sommes renseignés auprès des cheminots. Je ne parlerai que de la ligne Cherbourg-Mantes. Pour eux, la ligne actuelle est une bonne ligne, qui a été refaite en 1996, et qui permet sur plusieurs tronçons d'atteindre 200 km/h.

On pourrait améliorer d'autres tronçons. Pour cela, il faudrait au moins qu'il y ait des locomotives pouvant aller à 200 km/h car d'après les cheminots, actuellement on utilise la 16000 qui ne dépasse pas 160 km/h, et jamais la 25000. Il faudrait aussi qu'il y ait des « IPCN » qui permettent de faire des bifurcations et de laisser passer le train d'à côté.

Ainsi, on pourrait, avec la ligne que nous avons et un autre matériel un peu amélioré, gagner environ un quart d'heure entre Caen et Cherbourg.

Mais, le temps n'est peut-être pas l'essentiel pour désenclaver Cherbourg.

Désenclaver Cherbourg, c'est se préoccuper du fret. La vitesse ne joue pas sur le fret. Nous avons longtemps cru qu'il y avait des problèmes de gabarit faisant que la ligne ne permettait pas le passage du fret. Les cheminots nous ont confirmé que le problème n'était pas là.

Le problème est qu'il n'y a pas de fret. Bien sûr, il en a eu, mais il n'y en a plus. On peut espérer que le fret viendra, avec d'autres éléments, dans le port de Cherbourg, mais comme la DATAR le dit, il n'y a pas d'automatisme, donc ce n'est pas le train qui va amener le fret et la croissance de Cherbourg, c'est la croissance de Cherbourg qui induira le fret.

Je conclus. Cela nous renvoie à la situation économique de Cherbourg, à la politique du « tout route » de la SNCF elle-même, et nous fait conclure que la ligne nouvelle n'est pas la solution pour désenclaver Cherbourg.

**Michel LERENARD, Cherbourg :** Je crois qu'il faut repartir de la position de Cherbourg : dans la presqu'île du Cotentin, c'est-à-dire une position excentrée par rapport à la région parisienne, avec trois côtés bordés par la mer. Donc, si l'on veut désenclaver le port de Cherbourg on n'a pas le choix, c'est soit la route, soit le chemin de fer.

La route, cela veut dire le transport individuel ; le train, cela veut dire le transport collectif.

Je crois qu'il est temps de faire un effort pour le transport collectif et désenclaver la région cherbourgeoise.

Que souhaitons-nous, nous, territoires de la région ? Travailler avec la région parisienne, avoir des liens encore plus étroits avec la région caennaise, et pour cela, je suis désolé de le dire, nous aurons des liens plus forts si nous pouvons nous déplacer plus facilement.

Pour parler de la situation actuelle, je voudrais dire aux représentants de la SNCF que nous comptons sur eux pour faire des efforts importants parce que la situation est bien difficile actuellement. Nous ne mettons pas en cause votre mauvaise volonté, mais nous attendons des résultats nettement meilleurs et répondant à notre attente.

Concernant cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie, je l'appelle de tous mes vœux, mais comme pratiquement tous les élus de la Basse-Normandie. Pour quelles raisons ?

D'abord, pour les usagers. Nous sommes à une époque où les usagers se déplacent facilement, et ils aiment bien se déplacer dans des conditions confortables, parfois aussi en pouvant connecter leur ordinateur à Internet. Mais, il n'y a pas que cela, il y a aussi l'économie. Dans la région, il y a des grands donneurs d'ordres, qui ont besoin de se déplacer, à Paris, dans le Sud de la France, à l'étranger.

Donc, on a besoin d'une liaison rapide Paris-Cherbourg, c'est indispensable.

Nous avons également une région touristique, cette année une vingtaine de paquebots sont venus, il y a des croisiéristes, qui ne sont pas de Cherbourg, certains viennent de Paris et d'ailleurs, donc il faut permettre à toutes ces personnes de venir rapidement dans notre région.

Il y a également un port de plaisance, des gens viennent de l'extérieur de la région pour faire du bateau à Cherbourg.

Nous avons un certain nombre d'atouts, il faut tous les faire valoir ailleurs que dans la région cherbourgeoise, et je peux vous dire que nous avons besoin du train à grande vitesse le plus tôt possible.

*(Applaudissements)*

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Jeannine FLEURY** : J'ai préparé cette intervention il y a six semaines et les choses évoluent au cours des semaines, et même ce soir, le débat m'a apporté des éclaircissements. Je ne suis pas une professionnelle de la parole et vais donc peut-être un peu bafouiller, excusez-moi.

Je ne suis pas contre cette ligne à grande vitesse, mais si ce projet existe, j'aimerais qu'il soit le plus direct possible pour rejoindre Cherbourg, car les autres projets passent par Deauville, et la banlieue du Havre et de Rouen, déjà desservies par l'autoroute et par l'aéroport. Au moins, Cherbourg étant éloigné de tout, que l'on nous donne un petit plus en faisant cette ligne la plus directe.

Vous nous avez expliqué que la liaison Mantes-Paris ne faisait gagner que 5 minutes, j'ai du mal à comprendre quand je vois comme on se traîne dans le train actuel.

La question que je me pose est le coût, car une grande partie du coût sera prise dans cette partie de la banlieue parisienne, et le reste dans la partie normande. Je ne suis pas du tout écologiste, je le dis, et je me demande si cela vaut la peine de dépenser tant d'argent pour faire des aménagements. En faisant des aménagements ponctuels, même des bifurcations de lignes, cela ne serait-il pas suffisant pour gagner le temps jusqu'à Cherbourg ?

Quand vous projetez les schémas du projet, on voit toujours Caen-Le Havre-Rouen, j'aimerais que ce projet soit Cherbourg- Caen- Le Havre-Rouen. Les enjeux de la Manche ne seraient pas mis à l'écart. Cherbourg n'apparaît jamais, ou simplement par bonne volonté, pour dire « on vous donne quelque chose ».

J'ai découvert récemment que le Maire du Havre était un ancien Chargé de communication d'Areva ; on comprend pourquoi les 2.000 emplois des éoliennes partent au Havre. Cherbourg devra se contenter de 500 emplois d'Alstom, et encore ce n'est pas sûr !

De Cherbourg on veut faire un désert économique - et du Cotentin, donc -, Monsieur CAZENEUVE, quand vous êtes avec vos amis VERNE\* et compagnie, tapez du poing sur la table ! Faut-il que la Haute-Normandie reçoive les roses et que la Manche reçoive les épines ? Les dragages de la Haute-Normandie qui viennent polluer nos huitres et coquilles Saint-Jacques, le charbon dont personne ne veut, le nucléaire dont personne ne connaissait la dangerosité à l'origine, les plaques d'amiante à Biville qui ne sont pas dangereuse mais sont transportées et stockées avec beaucoup de précautions...

**Olivier GUÉRIN** : Pouvez-vous rester sur le chemin de fer, s'il vous plaît ?

**Jeannine FLEURY** : Oui. Faut-il que l'on soit un désert économique à Cherbourg, pour être la poubelle des riches ! C'est pourquoi je rejoins un peu les débats, même des politiques.

La France n'est-elle pas capable de capter pour Cherbourg une partie des 20 % du trafic international maritime qui passe tout près ?

Je me demande comment il faut faire ; faut-il demander conseil aux Chinois ?

Je n'ai pas besoin de suivre un parti politique ou un syndicat pour penser et agir, je fais partie de cette majorité silencieuse qui ne supporte plus que les grandes décisions qui engagent nos régions soient le fait de copinages politiques, d'évolutions de carrières électorales, ou de bilan de fin de mandat qui marque son territoire.

Il faut enfin un aménagement honnête et équilibré. Montrez-nous que ce projet pourrait être ainsi.

**Olivier GUÉRIN** : Je voudrais simplement préciser, Madame, de l'endroit où je suis, comme Président de la Commission Particulière du Débat Public, que ce débat public est un débat citoyen, qui concerne tout le public. Les élus qui sont intervenus avant dans le cadre du Comité de pilotage et qui pourront intervenir après, n'ont pas de place particulière.

Nous écoutons la parole des uns et des autres ; cela a été dit, la Commission ne prend pas partie, elle rend compte, et ce débat public est important pour orienter les choix, donner des indications à RFF, qui prendra la décision ultérieurement.

**François BOUILLAUTE, Secrétaire CGT des Cheminots de Cherbourg** : Bonsoir, j'invite les personnes à ouvrir les cartons. Il y a 20 ans, le projet que vous nous présentez ce soir s'appelait « projet Normandie - Vallée de Seine », donc depuis longtemps on a la volonté d'améliorer la desserte vers la Normandie.

Les cheminots sont partagés. La CGT s'est exprimée, elle a travaillé, il y a un cahier d'acteur complet. La synthèse que l'on en fait est : l'existant peut être amélioré.

Méfions-nous du syndrome « grande vitesse », je crois qu'il pose problème. Le TGV répond à une vocation, sur des parcours importants avec des bassins importants de population ; ce n'est pas le cas du secteur qui nous concerne, à mon avis.

Ne créons pas un pôle d'excellence ; il va falloir penser aux 80 % d'usagers qui prennent le train quotidiennement et auront de réels besoins de transport.

Concernant le fret dans la région, la situation est claire : 300 machines dorment actuellement et sont en train de mourir dans la rouille, c'est un vrai problème, et c'est un scandale au niveau du fret. Donc, on peut faire une ligne fret à grande vitesse, mais il faudra de vraies installations, il ne faut pas que l'herbe pousse dans nos triages et que nos installations meurent ; c'est tout un état du réseau à penser, à maintenir.

Je suis un technicien de la voie, j'ai participé à l'électrification de la ligne Paris-Cherbourg, je peux vous dire que la grande vitesse coûte cher.

Notre collègue qui s'est exprimée au nom d'Ecologie - Les Verts a tout à fait raison, sur le réseau actuel Paris-Cherbourg, on met parfois des 15000, ce sont des machines à 160 km/h, alors qu'il nous faudrait des 26000 qui sont capables de tirer des trains dans de bonnes conditions, avec leurs 7.500 chevaux.

Je vous rappelle qu'il y a 88 kilomètres à V 200, vous l'avez montré sur vos tableaux, c'est tout à fait exact, sur les 370 kilomètres de la ligne. On peut faire du 245 sur Paris-Cherbourg, c'était le cas au début de l'électrification avec ce que l'on appelait le « train drapeau du matin », que l'on a supprimé.

Nous sommes pour des trains rapides, et des trains qui après font le complément : le ramassage à Valognes, Carentan, et Lison.

C'était le point de vue des cheminots de Cherbourg. Merci.

*(Applaudissements)*

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Jean-Claude CAMUS, Président de la Chambre de Commerce de Cherbourg** : Bonsoir, je m'exprimerai ce soir au nom du Président de Manche Développement, qui est boulangier et commence à 4 heures, donc il est parti. Il m'a demandé de le représenter.

Manche Développement est une association inter-consulaire qui regroupe la Chambre de Commerce et d'Industrie de Cherbourg Cotentin, la Chambre de Commerce et d'Industrie Centre et Sud Manche, la Chambre d'Agriculture de la Manche, et la CMA de la Manche.

A l'instar des projets autoroutiers, la réalisation d'une ligne à grande vitesse présente des enjeux en termes d'opportunités et de contraintes pour les territoires traversés, au-delà de l'intérêt général qu'elle présente. C'est pourquoi ces enjeux doivent être considérés dans leur globalité, notamment au plan économique et du fonctionnement des entreprises, quelle qu'en soit la nature : agricole, artisanale, commerciale, ou industrielle.

Dès lors, Manche Développement tient à apporter son soutien total à ce projet majeur pour le développement et l'aménagement du territoire de la Manche.

Cependant, les quatre compagnies consulaires qui regroupent l'ensemble des forces vives de la Manche souhaitent que le projet soit réellement considéré dans sa globalité et prenne en compte les exigences suivantes :

- ✓ La réalisation d'une liaison directe Paris-Cherbourg en 2 h 15 ; pour permettre aux acteurs économiques de la Manche d'être insérés dans le réseau européen des centres de décision, en assurant un lien direct avec Saint-Lazare, La Défense et Roissy, tout en facilitant l'interconnexion avec les grands réseaux européens de lignes rapides ; le nécessaire cadencement de la nouvelle ligne, avec les horaires dessertes locales (TER) notamment vers Saint-Lô, Coutances, Granville et le Mont Saint-Michel (bien sûr, via Pontorson), afin d'irriguer de façon satisfaisante l'ensemble du territoire de la Manche.
- ✓ Deuxièmement, le nécessaire renforcement de la ligne Caen-Rennes, afin d'assurer une bonne desserte de l'ensemble du territoire du département.

- ✓ Le développement du fret ferroviaire (tout le monde en parle) sur toute la Manche – je dis bien : sur toute la Manche, notamment au départ ou à destination de Cherbourg.
- ✓ Enfin, l'exemplarité de ce projet en matière de développement durable, c'est-à-dire : création d'emplois pendant et après les travaux, limitation des impacts liés aux travaux et des prélèvements fonciers sur les espaces agricoles.

Je vous remercie.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Frédéric BONNET\***, **Centre Hospitalier du Cotentin** : Cela vous paraîtra peut-être un peu curieux que je m'exprime sur un projet de transport de la part du monde hospitalier. Je précise que je suis un usager presque exclusivement de la ligne entre Cherbourg et Paris, pour tous mes déplacements professionnels et personnels.

C'est un très modeste témoignage parmi tous ceux qui ont été donnés : tout ce qui raccourcira le temps de trajet entre Paris et Cherbourg, et tout ce qui améliorera la qualité, sera favorable au maintien et au confortement de l'offre de soins sur notre Cotentin.

Pourquoi ? En quelques mots :

Paris est d'abord un vivier de recrutement, médical, ou de spécialités à haute technicité, en informatique, en radio-physique, etc. Si nous pouvons aligner – même si cela reste symbolique et pas déterminant – un temps de trajet un peu moindre que pour aller à Marseille ou à Bordeaux, cela peut influencer le choix de certains candidats, puisque le médecin n'est pas encore obligé de s'installer là où il est en défaut, c'est-à-dire dans nos régions, en Picardie, dans la région Centre..., des régions qui tournent autour de la région parisienne. C'est un élément essentiel.

Ces médecins ou ces spécialistes de haute technicité ont envie de ne pas être trop loin, ou ont envie de ces références universitaires, d'expertise, de formation, voire de références familiales ou personnelles. Pour cela, tout ce qui peut améliorer ce temps de trajet ne peut que nous aider à proposer aux habitants du Cotentin une offre de soins avec des spécialistes aussi performants que possible.

Très secondairement, avec Caen, c'est un peu la même chose, tout ce qui peut améliorer la qualité de service favorisera aussi le recrutement dans le Cotentin.

Nous partageons de plus en plus les médecins pour le fonctionnement quotidien de notre hôpital et il nous arrive d'aider ponctuellement le CHU de Caen en matière médicale. Cela joue dans les deux sens, donc des médecins prennent le train, régulièrement, pour faire fonctionner notre hôpital. S'il y a un bon temps de trajet, ce sera très favorable.

Concernant la participation à la vie caennaise ou parisienne, aux décisions qui sont prises au niveau régional ou national, on sait très bien qu'il ne faut pas laisser les décisions nationales aux Parisiens au nom de la proximité ; il faut pouvoir y aller facilement.

**Jean-Philippe BLOCH** : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

**Frédéric BONNET\*** : Si vous le permettez, j'ajouterai juste qu'à Rouen il y a trois organismes hospitaliers au moins qui ont une compétence haute et basse-normande et nous sommes aussi, plus à la marge, intéressés par une relation ferroviaire performante avec Rouen, d'autant plus que lorsqu'on unit les deux Normandie, vu de Paris, on choisit toujours

Rouen (je le regrette parfois mais c'est ainsi), donc une bonne liaison ferroviaire avec Rouen sera aussi intéressante pour nous.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Sylvie DELAUNAY, Conseillère Régionale Basse-Normandie** : Bonsoir, je voudrais rappeler à mon tour que la question du ferroviaire est un sujet stratégique pour le Nord-Cotentin, en matière touristique comme en termes de développement économique. C'est aussi vital pour le développement du port de Cherbourg.

Il me semble que l'ensemble des usagers attend beaucoup de ce projet LNPN, que ce soit les étudiants (on l'a vu ce soir) qui ont besoin de mobilité, ou le monde d'économique, comme on l'a entendu avec Monsieur le Représentant de la Chambre de Commerce.

Il n'est pas normal aujourd'hui que nous ayons plus d'avantages à prendre la voiture plutôt que le train. Pouvoir aller de Paris à Cherbourg ou de Cherbourg à Paris en 2 h 15 doit être une ambition réaliste.

Je crois qu'il faut être très ambitieux pour le ferroviaire, très ambitieux pour notre territoire et pour nos territoires.

Il me semble d'ailleurs que toutes les collectivités se sont mobilisées sur une plateforme commune autour de ce projet complètement innovant.

Le Conseil Régional, chef de file de ce projet, soutient le scénario A, qui nous semble être le plus cohérent et celui qui permet de développer au mieux l'ensemble du réseau ferroviaire bas-normand.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Muriel JOZEAU-MARINIÉ, Conseillère Régionale Basse-Normandie** : Bonsoir à tous, quelques mots qui vont dans le sens de ceux de mes collègues du Conseil Régional qui viennent de s'exprimer.

Cette liaison ferroviaire est indispensable pour le développement économique et l'arrivée de nouvelles activités. Nous sommes nombreux à en être archi-convaincus.

Pour exister, cette ligne nouvelle a besoin du Havre, de Rouen, mais aussi de Lisieux, Caen et Cherbourg. Elle doit offrir les mêmes conditions d'équité et d'efficacité, pour chacune de ces villes.

Elle peut nous apporter régularité, fiabilité, ce qui nous fait fortement défaut aujourd'hui, je suis désolée de le dire devant les responsables de la SNCF. Cela fait beaucoup parler, c'est dommage. Elles sont indispensables pour favoriser le transfert modal et réduire les émissions de CO2.

Il y a des attentes communes aux deux Normandie ; on n'a pas parlé de réunification mais on peut en rêver, au moins à moyen/long terme - : les liaisons avec Paris - nécessité du maintien du raccordement à Paris - ; les liaisons vers les autres gares (Monsieur CAMUS en a parlé), vers La Défense ; l'accès rapide vers Roissy à prendre en compte; les liaisons entre les agglomérations normandes. Nous sommes quelques uns à prendre malheureusement notre voiture alors que nous aimerions tant prendre le train.

Cela permettra aussi d'assurer la solidarité entre les territoires normands, c'est très important.

Si l'on recentre un peu les choses au niveau de la Basse-Normandie, les attentes sont évidemment encore plus spécifiques.

La desserte de Caen pourra assurer le rôle de nœud central de l'étoile ferroviaire normande, grâce aux prolongements vers Cherbourg et Saint-Lô-Coutances, et aux correspondances TER sur l'ensemble du territoire normand, ainsi que sur les régions limitrophes. On a parlé beaucoup de la Normandie mais il y a aussi toutes les régions limitrophes avec lesquelles notre région doit pouvoir travailler.

Il y a aussi la desserte de Lisieux, qui doit devenir un nœud ferroviaire aussi, permettant l'accès à Deauville (il faut penser à Deauville), Argentan et au-delà, Granville, et le Mont Saint-Michel.

Bien sûr, il y a Cherbourg : être à 2 h 15 de Paris serait vraiment formidable. Cherbourg doit bénéficier de cette liaison rapide en provenance de l'Ile-de-France et rester terminus, absolument.

La mobilité doit être pensée pour profiter à l'ensemble des habitants du territoire. Sylvie DELAUNAY en a parlé, on a parlé des étudiants mais beaucoup de salariés aussi font le trajet très régulièrement, nous en connaissons tous. Il y a des liaisons d'affaires aussi. C'est une ligne qu'il ne faut absolument pas négliger.

On a besoin d'une meilleure irrigation ferroviaire, j'oserai parler carrément de colonne vertébrale, par cette nouvelle ligne.

C'est un projet territorial ambitieux, on a besoin de cela ; sans ambition on recule rapidement.

Cette desserte ferroviaire rapide et cadencée est nécessaire ; il est urgent d'agir pour ne pas subir.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Stéphan CONSTANCE, Chef d'Entreprise et Président de la Filière Nautique Normande (F2N), Cherbourg** : Bonsoir, je m'exprime ce soir avec deux casquettes : la Filière Nautique Normande est une association régionale qui fédère 105 entreprises de nautisme en Basse-Normandie ; et à titre plus personnel, en tant que chef d'entreprise, puisque je dirige deux chantiers de construction de bateaux de plaisance, à Cherbourg et à Condé-sur-Noireau.

J'attends cette ligne avec une grande impatience, pour deux raisons principales :

La première est que nous avons vraiment besoin de nous rapprocher de nos marchés, dans un sens, vers nous : on peut imaginer de nouveaux plaisanciers dans le port d'Ouistreham, dans le port de plaisance Chantereyne, qui feraient se développer l'activité économique et mieux vivre les professionnels du port ; faire venir plus de clients, plus de prospects, pour essayer nos bateaux. Dans l'autre sens également, être en capacité de nous projeter vers nos marchés. L'industrie nautique française exporte deux tiers de sa production donc nous devons pouvoir facilement rejoindre les aéroports et les différents marchés.

La deuxième raison, que je ressens dans le quotidien de mon entreprise et des entreprises, est que l'on a à Cherbourg un déficit d'image, injustifié mais existant, qui tient surtout à cette notion d'enclavement, qui a été soulignée à de nombreuses reprises ce soir.

Au quotidien, j'ai de la difficulté à attirer des talents : quand je leur décris le poste et le métier ils ont enthousiastes, quand je leur dis que c'est à Cherbourg il n'y a plus personne au bout de la ligne.

Ce sont des enjeux importants. Pour continuer dans la métaphore médicale, j'ai l'impression que le train, c'est la respiration d'un territoire et nous sommes un peu dans une situation asthmatique aujourd'hui.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Ismaël CHENINA, Vice-président de la Communauté Urbaine de Cherbourg, Chargé des Transports publics** : Bonsoir, je ferai une intervention assez courte puisqu'il y a déjà eu des interventions d'un certain nombre d'élus, qui ont développé des arguments en faveur de cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Je ne reviendrai pas sur l'aspect économique, l'aspect touristique, l'aspect de la santé, l'aspect industriel, etc. Monsieur CAMUS, de la Chambre de Commerce, est intervenu dans ce sens, pour souhaiter à tout prix cette ligne.

J'interviendrai plus particulièrement sur les temps de parcours, puisqu'on se partage un peu les sujets. Ce sujet important a été abordé ce soir par plusieurs intervenants, naturellement.

Un rappel a été fait ; il est souligné dans le rapport (ce n'est pas moi qui l'ai écrit) que sur le Paris-Cherbourg il y a une stagnation depuis 1970, autrement dit depuis 40 ans. En 1970 il y a eu le TurboTrain, avec un temps de parcours de 2 h 49 pour Paris-Cherbourg et Cherbourg-Paris. Cela a été souligné tout à l'heure, en 2011 on est passé à pratiquement 3 heures, sauf le « train parisien » comme d'aucuns l'appellent maintenant : le 17 h 00 qui met 2 h 46. Vous avez noté dans le rapport « 2 h 46 » mais c'est une exception, en général c'est plutôt 3 heures, voire plus quand il a du retard.

Les temps de parcours se sont donc allongés en Normandie, contrairement aux autres régions françaises grâce à la grande vitesse ; c'est un constat. Aujourd'hui, il y a une nécessité de réduire le temps de parcours, évidemment.

On parle de désenclavement : nous n'avons plus d'aéroport, plus de liaisons aériennes ; que nous reste-t-il ? Le réseau routier et le ferroviaire, donc si l'on veut justement aller vers la mobilité durable, puisqu'on en parle tant et on parle du Grenelle de l'Environnement, il faudrait décourager ceux qui utilisent leur voiture et il faut qu'à tout prix nous soyons plus performants dans les temps de parcours pour attirer tous ceux qui roulent encore en voiture. Cela a été souligné, quand on sait que pour Cherbourg – Saint-Lô il faut une heure et demie, on prend sa voiture, et on met une heure. Il est donc nécessaire de réduire ce temps de parcours.

Un rapprochement entre les capitales de la Normandie est nécessaire aussi, cela a été dit, mais aussi de la capitale (tout court), pour relier l'interconnexion au niveau des TGV et de l'Europe. J'insiste beaucoup car certains pourraient considérer que le Nord Cotentin est mort-né, alors que justement l'accélération du temps de transport nous permet d'aller dans ce sens.

C'est pourquoi – vous le retrouverez dans les propositions de la Communauté Urbaine – nous sommes d'accord bien évidemment avec un temps de parcours ramené à 2 h 15, mais nous faisons une proposition : nous voulons renforcer l'offre entre Caen et Paris, qui permettrait la création de trois liaisons quotidiennes supplémentaires, avec un seul arrêt à Caen, avec un temps de transport ramené à 2 heures, sans nouveaux travaux ; et 45 minutes entre Caen et Cherbourg. Cela, tout en gardant les sept trains quotidiens actuels, voire plus si vous en proposez, qui desservent les gares de Caen, Bayeux, Lison, Carentan et Valognes.



**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Jean-Michel HOULLEGATTE, Conseiller Général de Cherbourg** : Je voudrais apporter un élément complémentaire sur l'économie locale, notamment la particularité du bassin d'emploi de Cherbourg.

La bassin d'emploi de Cherbourg comporte des entreprises qui ne sont pas exclusivement tournées vers des marchés locaux ou des marchés domestiques ou résidentiels, comme c'est le cas dans bon nombre de villes moyennes, mais qui ont la particularité avec le nucléaire (qui à mon sens n'est absolument pas remis en question), l'agroalimentaire, le nautisme (comme l'a souligné Stéphan CONSTANCE), la construction navale et les activités maritimes ; d'avoir par leur fonction de conception et de production, un rayonnement national et international. Donc, des connexions sont absolument nécessaires avec des centres de décision qui se situent ailleurs. A l'heure actuelle, elles sont pénalisées du fait de l'arrêt de la ligne aérienne entre Maupertus et Orly.

On assiste localement à une montée en puissance du tertiaire supérieur et les dernières statistiques de l'INSEE montrent que les professions dites intellectuelles et cadres ont augmenté de plus de 32 % entre 1999 et 2008.

Ces fonctions tertiaires prennent appui notamment sur le site universitaire qui constitue d'ailleurs un site délocalisé de l'Université de Caen Basse-Normandie, et qui lui aussi a besoin pour vivre de développer des relations quotidiennes avec la capitale régionale.

Ces fonctions prennent aussi appui sur d'autres établissements d'enseignement supérieur, mais aussi sur des laboratoires de recherche appliquée, qui se sont beaucoup développés ces dernières années et qui sont certes des laboratoires universitaires de l'Université de Caen, mais qui sont aussi des antennes de grands organismes, comme l'IRSN, comme le Groupe d'Etudes Atomiques de la Marine Nationale, ou encore des laboratoires d'entreprises, le Hall de Recherche de Beaumont et le CETEC (Centre d'Essais Techniques et d'Évaluations de Cherbourg) qui vient d'inaugurer ses nouveaux locaux le mois dernier.

Cette recherche appliquée s'élabore bien sûr en lien avec de la recherche fondamentale, qui se situe souvent en région parisienne ou dans le sillon rhodanien. Elle nécessite de ce fait des connexions physiques régulières.

A l'inverse, on peut dire aussi que le Cotentin est une terre d'application de procédés industriels complexes et qui accueille à ce titre de plus en plus de congrès, de colloques scientifiques et de journées thématiques, qui sont donc en adéquation avec les problématiques développées localement, et qui font de notre ville un lieu d'expertise et de ressources à l'extérieur.

Dans ces conditions, on ne peut que souligner que l'amélioration des dessertes, notamment avec Paris, va constituer un enjeu absolument déterminant pour le développement scientifique et technologique de notre territoire.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Frédéric BASTIAN, Maire Adjoint à Cherbourg-Octeville, Médecin généraliste** : Tout à l'heure, Monsieur a dit que l'on était en situation d'asthme. Je vais vous dire sincèrement : si l'on reste comme cela, dans 10 ans c'est l'arrêt respiratoire, car nous sommes aujourd'hui dans un contexte démographique des professionnels de la santé qui est catastrophique.

Comme le disait Monsieur le Directeur de l'Hôpital Pasteur tout à l'heure, on a des potentiels en termes de professionnels de santé qui sont à Paris, on a des potentiels en termes de

professionnels de santé qui sont à Caen, les collectivités locales territoriales s'interrogent pour créer de bonnes conditions, et on met en place des chantiers pour créer les bonnes conditions d'un exercice pour les médecins, notamment, puisqu'ils souhaitent aujourd'hui travailler regroupés au sein de pôles de santé.

Donc, les collectivités mettent les atouts pour mettre en place les pôles de santé, mais une fois que l'on a créé ces pôles de santé, il faut faire venir des professionnels de santé. Le contexte démographique à 10 ans, sur le territoire, c'est 50 % de médecins en moins. C'est écrit.

Si l'on ne comprend pas et on ne prend pas conscience que l'aménagement du territoire, c'est bien, mais qu'il faut aussi des professionnels de santé pour soigner et pour prendre en charge la population, notamment dans ce que l'on appelle la médecine de proximité, qui est essentielle aujourd'hui sur notre territoire..., si l'on ne fait rien, dans 10 ans, c'est l'arrêt respiratoire et il faut que tout le monde prenne conscience de cette problématique.

Je vous remercie.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci. Nous prenons trois dernières questions.

**Gilles LECOMTE, Chef d'entreprise à Beaumont-Hague, Président de l'Association des Sous-traitants de Basse-Normandie** : Bonsoir, je parle au nom de mes adhérents. Il est clair que gagner une heure sur Cherbourg est intéressant pour tout le monde, pour aller voir nos clients, pour recruter des salariés, pour toutes les autres liaisons avec le monde économique que nous pouvons avoir.

J'insiste sur le fait que quand on est à Paris, on n'est pas arrivé, nos clients sont rarement dans le centre de Paris, donc il faut absolument, sous une forme quelconque, trouver un moyen de nous amener le plus rapidement possible à Orly, où l'on peut reprendre d'autres TGV ou d'autres avions.

Je suis un peu étonné de ne voir nulle part un aéroport, dans vos trois projets d'implantation. Je suis convaincu qu'avant que la ligne soit opérationnelle, on parlera d'un aéroport en Basse-Normandie ou en Haute-Normandie ; il serait dommage qu'il soit à 15 kilomètres de la ligne.

**Olivier GUÉRIN** : Vous pouvez peut-être répondre pour Roissy ou Orly.

**Philippe ADAM** : On n'a pas parlé de l'accès à Roissy, mais c'est l'occasion.

Il y a plusieurs possibilités pour aller à Roissy.

Celle qui est le plus couramment et facilement évoquée est : imaginer des trains directs permettant de rejoindre Roissy, dans le jargon ferroviaire on les appelle « trains inter-secteurs » puisqu'ils vont d'un secteur de la France à un autre. Il existe des relations inter-secteurs qui desservent au passage l'aéroport de Roissy.

Venant de Normandie, c'est un peu compliqué, parce que le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie a pour vocation d'aller vers Paris, c'est son objectif.

Le fait d'aller un jour vers Roissy par des lignes nouvelles est un autre sujet, qui est en cours de gestation.

Même en imaginant des lignes performantes, cela reste, pour les villes qui aujourd'hui connaissent cela, des liaisons relativement peu fréquentes. Les villes comme Rennes ou

Nantes ont quatre liaisons vers Roissy dans la journée, cela ne tombe pas forcément à l'heure souhaitée.

Par contre, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie propose d'avoir un arrêt possible à La Défense, où le projet de métro du Grand Paris express doit permettre de relier La Défense à Roissy ; cette alternative nous paraît véritablement intéressante car elle offre cette fois la fréquence : si les trains arrivent tous en faisant peut-être un arrêt intermédiaire à La Défense et font une correspondance avec un métro très fréquent, alors la liaison vers Roissy est largement facilitée.

Vers Orly, vous savez que dans le même projet du Grand Paris, il y a l'idée du prolongement de la ligne 14 (le métro automatique qui va de Saint-Lazare à la Gare de Lyon et un peu au-delà). Il serait prolongé jusqu'à Orly et offrirait donc à Saint-Lazare la possibilité d'aller jusqu'à Orly, si le projet est mené à bien.

Donc, même si l'on n'offre pas de perspectives de liaisons directes au travers du projet, on a vraiment une réponse qui nous semble intéressante, vers les deux aéroports franciliens.

**Nicolas VIVIER, Dirigeant d'un Chantier naval artisanal, Porte-parole d'Europe Ecologie - Les Verts Cotentin :** Je voudrais dire d'abord, pour que ce soit acté dans le compte rendu du débat, qu'aujourd'hui on peut aller à Cherbourg en train, même si c'est dans des conditions dégradées.

Mes amis écologistes et moi sommes très favorables au développement du train, pour des raisons que tout le monde connaît et qui ont été développées précédemment.

Ceci dit, quand je vois les coûts annoncés – et on sait qu'en matière de grands travaux les coûts annoncés sont rarement les coûts finaux – et en plus les demandes périphériques qui sont faites (qui sont légitimes), notamment sur les autres dessertes, et quand je vois en parallèle l'état des finances publiques, que ce soit l'Etat lui-même, ou la pression qui est mise sur les finances des collectivités locales, je suis inquiet concernant la possibilité que quelque chose se fasse.

De toute façon, malheureusement, il n'y a manifestement aucun espoir que cela se fasse avant 10 ans, donc un certain nombre d'espérances exprimées auparavant ont peu de chances d'être satisfaites.

Je constate qu'il y a un point sur lequel tout le monde est d'accord, c'est la réalisation de la portion entre Paris et Mantes, qui résout une grande partie de nos problèmes ; certes, quasiment pas le délai du temps de trajet, mais il me semble que la régularité est le principal problème. Ne pas savoir à quelle heure on va arriver, ce n'est pas supportable ; cela ne permet pas de s'organiser.

Bien sûr, tout le monde aimerait mettre une demi-heure ou trois quarts d'heure de moins, mais si comme cela a été proposé avant, on pouvait travailler efficacement dans le train, avec téléphone et WiFi... C'est quand même extraordinaire, on peut aller jusqu'à Paris, sur une quatre voies, et là le téléphone marche partout (certes normalement on n'a pas le droit de s'en servir), par contre en train, on a le droit, sans gêner ses voisins, mais on ne peut pas ! C'est regrettable.

J'aimerais que l'on acte le fait qu'il y a un consensus sur cette première partie du trajet, et surtout que l'on essaie de la faire très rapidement, peut-être avant 10 ans si l'on se concentre là-dessus.

Je ne dis pas qu'il ne faut rien faire sur le reste, mais je pense que le projet tel qu'il nous a été présenté ici, dans sa totalité, présente surtout le danger de nous mettre dans une situation où rien ne se passe ; et c'est le pire.

**Daniel BOSQUET** : Je vais être rapide. J'estime que beaucoup de gens ici sont intervenus dans le sens d'une toute petite minorité.

Je rappelle ce qu'a dit le Délégué CGT des cheminots : 80 % gens qui prennent le train dans le Cotentin vont à l'intérieur de la région, ou juste à côté. Que réclament ces gens-là ? Ils réclament régularité, ponctualité, fréquence, qualité des matériels, des matériels en bon état ; mais ce n'est pas un quart d'heure de plus ou de moins qui les préoccupe. C'est vraiment la régularité.

On a oublié aussi tous ceux qui sont en dehors de la ligne Paris-Cherbourg, la région ce n'est pas seulement cela. Croyez-vous que la ligne Paris-Granville n'a pas besoin d'améliorations urgentes ? Caen-Rennes (quelques uns en ont parlé), mais c'est aussi Cherbourg-Rennes, celle-là en passant par Lison... Or on sait bien qu'une partie est encore à voie unique, sur laquelle on roule péniblement à 60 ou 70 km/h ; il est évident que les gens prennent plutôt leur voiture pour aller à Rennes.

Il y a aussi des travaux à faire de toute urgence sur les lignes vers Le Mans-Tours, vers Rouen aussi mais on en a parlé dans le projet général, et ce dans ce qui a été fait, à chaque fois c'est la Région qui a décidé de le faire ; ce n'est pas RFF, ni la SNCF. Il a fallu, pour que RFF et la SNCF bougent un peu, que la Région se batte beaucoup, et j'en sais quelque chose !

Le projet que l'on nous donne aujourd'hui n'est pas une ligne à grande vitesse. J'ai entendu ce soir dans la bouche de certains « ligne à grande vitesse », c'est fini, elle ne s'appelle plus ainsi, c'est la nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie ; ce n'est pas pareil.

J'ai l'impression qu'avec cette nouvelle ligne, on nous amuse, pour nous faire avaler le refus de résoudre les problèmes depuis trop longtemps, et on voudrait que cela continue.

Mais demandez à tous ces gens qui l'utilisent soit sur les lignes secondaires, soit tous les jours pour aller au travail ou à leurs études, s'ils préfèrent dans 30 ans avoir une demi-heure de mieux sur Paris-Cherbourg ou s'ils préfèrent des améliorations sérieuses tout de suite, pour un budget beaucoup, beaucoup plus faible, sur les lignes qui existent. Vous verrez le résultat.

**Jean-Philippe BLOCH** : Une dernière question.

**Dominique LOUZEAU, Cherbourg** : Je suis élu à la Chambre de Commerce de Cherbourg Cotentin et président de la Commission Aménagement du Territoire, le sujet débattu ce soir est, pour nous, d'importance.

Je tiens à marquer en premier lieu notre entière adhésion au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Je pense que si le projet du Grand Paris n'existait pas, si le projet de réunification des deux régions, Haute et Basse Normandie, n'existait pas, peut-être ce soir nous ne serions pas invités à contribuer au débat public sur cette ligne Paris-Normandie.

La Chambre de Commerce de Cherbourg Cotentin, ainsi que toutes les autres Chambres de Commerce de Basse-Normandie, se sont liées avec les Chambres de Commerce de Haute-Normandie, pour dire leur optimisme, leur enthousiasme pour ce projet.

C'est un projet fédérateur : c'est un projet fédérateur de développement industriel, de développement commercial, et c'est surtout pour Cherbourg un des rares projets de désenclavement de notre presqu'île. Contrairement à ce que j'ai entendu ce soir, malgré tout

ce sont les voies de communication matérielles et immatérielles qui font la promotion du commerce et des relations et échanges entre les personnes.

A l'échelle du Cotentin, l'enjeu de cette ligne nouvelle est fort pour le secteur touristique, les services à l'industrie, l'industrie navale, l'industrie nucléaire, et toutes les filières en voie de développement – on a entendu parler de la filière nautique, mais les filières agroalimentaires, les filières « agromers », ont besoin d'être désenclavées pour produire et vendre.

Ce sera aussi un élément fort du projet de création d'énergies nouvelles à travers les chantiers hydroliens et éoliens offshore que connaîtront peut-être le Cotentin et le port de Cherbourg.

La CCI, qui est consciente de l'enjeu du désenclavement du territoire pour les entreprises du Cotentin, a placé cette thématique comme étant l'une des quatre priorités de notre mandature : agir pour donner une nouvelle attractivité à notre territoire par l'amélioration de ses infrastructures d'accès.

Une enquête a été réalisée auprès de 1.500 entreprises, sur la thématique du désenclavement. Elles ont pu ainsi s'exprimer sur différents projets d'infrastructures, routières, ferroviaires, numériques, et sur leur satisfaction des équipements en place.

Il ressort très nettement de l'enquête que le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie et la réhabilitation de la ligne actuelle Paris-Caen-Cherbourg, sont classés comme prioritaires par toutes les entreprises du Cotentin, à la fois pour leurs activités, et pour les déplacements personnels et familiaux.

La majorité des entreprises qui ont répondu sont insatisfaites des infrastructures ferroviaires disponibles pour le Cotentin, et plus particulièrement la ligne actuelle Paris-Caen-Cherbourg, en termes de ponctualité, de confort et de régularité.

**Jean-Philippe BLOCH** : Veuillez conclure, s'il vous plaît.

**Dominique LOUZEAU** : Je vais donc conclure. Dans ce projet, notez notre adhésion, notre enthousiasme ; il faudra aussi que l'on réfléchisse sur la nécessité de maintenir ou de développer les mêmes proportions de liaisons Caen-Cherbourg, derrière les liaisons Paris-Caen, d'une part ; et d'autre part, pourquoi pas, faire des « trains-drapeaux » le matin et le soir, pour que Cherbourg soit à 2 heures de Paris.

**Jean-Philippe BLOCH** : Merci.

**Olivier GUÉRIN** : Nous vous remercions beaucoup de votre participation et de la qualité de vos questions, qui vont enrichir le débat, puisque tout est mis sur le site et va participer à l'ensemble.

Je vous souhaite une bonne fin de soirée.

*(Fin à 22 h 20)*