

DÉBAT PUBLIC PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE PARIS-NORMANDIE

Réunion Publique Locale, Vernon, le 29 novembre 2011

Commission particulière du débat public

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

Maîtrise d'ouvrage

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

La séance est ouverte à 19h05 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Mot d'accueil

Philippe NGUYEN THANH, Maire de Vernon, souhaite la bienvenue au public et exprime son inquiétude face aux modifications du territoire que pourraient engendrer les projets de LNPN et du Grand Paris.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Jean-Philippe BLOCH, Membre de la Commission Particulière du Débat Public présente le cadre du débat et le rôle de la Commission. A ce jour 3150 personnes ont assisté aux réunions, le site a reçu 43 000 vites et 30 cahiers d'acteurs ont été publiés. Il annonce la tenue de deux réunions publiques supplémentaires, à Caen le 5 janvier sur le thème « Desserte et trafic » et à Rouen le 23 janvier pour présenter les résultats de l'étude complémentaire décidée par la CNDP sur les améliorations possibles de la ligne existante au-delà de Mantes.

PRESENTATION DU PROJET

Jean-Damien PONCET, Chef de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF, fait un état de la situation actuelle (réseau saturé, ponctualité défaillante, vitesses plafonnées). Il présente les grands objectifs du projet, en précisant qu'ils ont été définis par un cahier des charges rédigé par un Comité de Pilotage.

Philippe ADAM, Adjoint au Chef de la Mission Ligne Nouvelle Paris- Normandie à RFF, explique la nécessité de séparer les trains normands des trains franciliens, qui actuellement empruntent la même voie. Il présente les améliorations apportées par le projet Eole en-Ile

de-France, les 4 scénarios entre Paris et Mantes soumis au débat, ainsi que les deux possibilités de desserte du secteur de la Défense, en « ligne » (avec un arrêt à la Défense puis un terminus à St-Lazare) ou en « fourche » (avec deux lignes, l'une allant à St-Lazare, l'autre à La Défense). Il rappelle que la gare de La Défense intéresserait selon les scénarios entre 20 et 25 % des voyageurs en provenance de Vernon.

En Normandie, 3 scénarios sont présentés, un 4^e sera proposé sous peu. Ils se distinguent par le lieu où la ligne, arrivant de Mantes, bifurque d'une part vers Rouen et Le Havre et d'autre part vers Caen et la Basse-Normandie. Il souligne que le projet a cherché à s'adapter au territoire, caractérisé par des distances relativement faibles, un nombre important de personnes effectuant des trajets domicile-travail et un besoin en liaisons intra-régionales important.

Il précise enfin les potentialités offertes par le projet de LNPN pour Vernon : un apport en temps de parcours (Vernon-Paris en 39 minutes pour tous les trains directs, sans arrêts à La Défense), les connexions possibles à Rouen et à Nanterre/La Défense (avec les RER E et A, le futur métro automatique du Grand Paris et donc vers avec Roissy), une meilleure ponctualité et un développement des services du RER E.

Il souligne toutefois qu'il reviendra aux autorités organisatrices de transport (les Régions, le STIF, l'Etat) de décider de la consistance des dessertes telles qu'elles seront mises en œuvre à l'horizon de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Il précise enfin le développement que la LNPN apportera au fret, notamment en provenance des ports de Rouen et du Havre. Les trains de marchandises pourront emprunter la ligne actuelle, en réservant la nouvelle ligne au flux voyageur. Il précise également les travaux d'aménagement du tronçon Serqueux-Gisors, qui fournira un second accès entre le Havre et l'Île-de-France.

Jean-Damien PONCET rappelle que, s'il était décidé de donner suite au projet, une nouvelle phase d'étude et de concertation débiterait à la suite du débat.

Questions du public

Laurent DRISKET, Vernon, demande quelles seront précisément les conséquences sur les temps de parcours et la qualité du service, pour les usagers de Vernon. Philippe ADAM rappelle que le projet LNPN souhaite proposer les meilleurs temps de parcours possibles, une meilleure ponctualité, des connexions pertinentes avec le RER E et des développements à Rouen. Il précise qu'à l'horizon du projet LNPN, circuleront pour Vernon, par heure, 2 trains « utiles » (avec un arrêt ou non à Mantes) comme actuellement et 4 trains « omnibus » (avec un certain nombre d'arrêts intermédiaires, à Rosny, Bonnières, etc.). A Mantes-la-Jolie sont prévus 8 trains directs par heure.

Henri de VENNEVELLES, Chambray, demande des compléments sur la desserte entre Vernon et Paris, aujourd'hui et avec la LNPN. Philippe ADAM précise qu'actuellement, entre Vernon et Paris, circulent par jour 20 trains par sens (rapides et omnibus). Le projet permet techniquement d'augmenter les dessertes de façon importante mais que la mise en place de plus de services, notamment en heures creuses, relèvera de la volonté des autorités organisatrices.

Olivier GUÉRIN demande quelles sont les autorités organisatrices opérant pour ce réseau. Philippe ADAM précise que certains trains relèvent de la Région Haute-Normandie et

d'autres de l'Etat. Ce sont ces deux autorités organisatrices qui définissent les fréquences et la consistance des dessertes.

Viviane THAUVIN, Vernon, ne comprend pas la nécessité d'un arrêt à La Défense, au lieu d'aller directement à St-Lazare et rappelle qu'avant le cadencement de 2008, trois trains directs circulaient le matin entre Vernon et Paris St-Lazare. Elle souligne qu'actuellement seul un train est proposé et qu'il s'agit le plus souvent d'un train « court, déjà surchargé lorsqu'il arrive à Vernon. Elle demande des précisions sur les améliorations que pourra apporter la LNPN. Jean-Damien PONCET rappelle que seul le projet de ligne nouvelle peut offrir une solution à la saturation actuelle et éviter que la situation ne se dégrade encore davantage. Il précise que le projet proposé permettra d'augmenter considérablement le nombre de trains circulant entre la Normandie, y compris Vernon et l'Île-de-France, avec une meilleure régularité.

Jean-Pierre PORE, Vernon, demande si la réhabilitation de la ligne Bueil - Louviers a été envisagée. Philippe ADAM, répond que ce tronçon relève de l'ancienne ligne Rouen - Orléans, qui suivait la Vallée de l'Eure sur toute sa longueur. Elle traverse de nombreux villages et n'offre pas les performances attendues.

Stéphane GIBIER, Vernon, demande les raisons de la desserte privilégiée de Mantes, au détriment de celle de Vernon. Philippe ADAM, rappelle que les décisions définitives seront prises au moment de la mise en service du projet et explique que les besoins dans la zone de Mantes nécessitent des fréquences importantes. Jean-Damien PONCET, ajoute que le réseau est effectivement saturé et que seul le projet de LNPN peut apporter une solution.

Sophie OZANNE, Louviers, souligne qu'il serait préférable de proposer un réseau offrant une meilleure régularité, du confort de voyage, une fréquence satisfaisante et des possibilités de développement pour le fret, au lieu d'un train Grande Vitesse, très onéreux. Elle demande s'il serait possible d'améliorer le réseau actuel.

Jean-Damien PONCET, rappelle que le projet de LNPN propose des vitesses maximales à 250 km/h (et non à 320 km/h comme pour les TGV classiques). Il explique que la problématique du projet ne repose pas sur la grande vitesse en soi mais sur la nécessité de concevoir un nouveau réseau, répondant aux attentes des usagers. Il souligne que l'amélioration des temps de parcours est d'autre part nécessaire pour concurrencer la voiture et permettre un report sur le train.

Christophe BARBEAU, Vernon, souhaite avoir des précisions sur le type de matériel roulant envisagé sur les nouvelles lignes, et en particulier sur le tronçon Vernon-Paris. Philippe ADAM répond que la question du matériel roulant relève des autorités organisatrices et explique que pour la LNPN il est envisagé des trains allant à 250 km/h et des trains circulant à 160 km/h, voire 200 km/h, notamment sur le secteur desservant Vernon. Il précise qu'il n'est pas envisagé de RER jusqu'à Vernon, mais des matériels intermédiaires, offrant un confort intermédiaire entre le RER et un matériel de type grande ligne.

Olivier GUÉRIN demande si les temps de parcours pourraient être différents s'il était possible d'atteindre 200 km/h entre Paris et Mantes. Philippe ADAM répond qu'il serait en effet possible de gagner 2 à 3 minutes mais qu'à l'horizon de la mise en service la vitesse de tous les trains sera alignée sur celle du plus lent, soit 160 km/h.

M. AUBLAN, Saint-Marcel, demande si serait possible de déplacer la gare de Vernon en aval, à environ à 2 kilomètres dans la réserve foncière de la caserne Fieschi. Philippe ADAM répond que ce sujet ne relève pas du projet de LNPN mais qu'effectivement il sera peut-être nécessaire de prévoir des modifications dans la gare de Vernon pour pouvoir atteindre les niveaux de service attendus. Il ajoute que certaines modifications d'installations sont d'ores et déjà prévues le 11 décembre.

Etienne VAN TORNHOUT, Gauciel, demande comment sera articulée la LNPN avec le fret. Jean-Damien PONCET rappelle que le projet du Grand Paris vise à rapprocher Paris des ports maritimes, qui, pour assoir leur développement, doivent pouvoir s'appuyer sur une desserte ferroviaire efficace. Il précise que la LNPN pourra en effet offrir de nouvelles possibilités aux ports de Rouen et du Havre, en libérant de la capacité sur les lignes actuelles seront utilisé pour le fret. Il est d'autre part prévu, à court terme, la modernisation du tronçon Serqueux-Gisors.

Alexandre CREDOZ demande quelles sont les garanties données par le projet afin que la fréquence de ces trains rapides ne soit pas dégradée. Jean-Damien PONCET rappelle qu'il est difficile de parler de garantie et que seul le projet de ligne nouvelle peut permettre d'apporter une amélioration à la situation actuelle. Il précise que des arbitrages concernant les arrêts seront encore possibles après la mise en service. Et ajoute que le projet prévoit d'utiliser des trains plus longs, offrant plus de capacité de transport mais que cela implique des adaptations dans un certain nombre de gares.

Un intervenant de la SNCF apporte des précisions sur la distinction entre les rames courtes ou doubles. Il explique qu'en effet, Vernon est desservi par des trains constitués de rames Corail et des RER à deux niveaux financés par le Conseil Régional de Haute-Normandie. Il précise que la mise en service de rames courtes est induite par une insuffisance de parc causée par un accident ou un problème technique. Il rappelle que les installations de maintenance de la région parisienne font l'objet d'énormes travaux liés à la réalisation de la ZAC de Batignolles.

Henri de VENEVELLES, Chambray, s'étonne que les organismes concernés par les massifs forestiers, notamment privés, n'ai pas été consultés. Jean-Damien PONCET répond que les concertations avec les propriétaires interviendront ultérieurement, après le débat public, si opportunité du projet est démontrée. Corinne ROECKLIN, Responsable Environnement du Projet LNPN à RFF répond que tous les massifs ont été recensés géographiquement. Les concertations avec les forestiers, comme avec les agriculteurs interviendront lors de réunions organisées aux différents stades d'avancement du projet, auxquelles seront invités les professionnels agricoles et sylvicoles ainsi que les propriétaires et les personnes concernées par ces problématiques. Philippe ADAM précise que les scénarios soumis au débat ont été élaborés en fonction des enjeux environnementaux définis en collaboration avec des associations environnementalistes.

Eddy BOITHEAUVILLE, Commerçant à Vernon, Président de l'Union Commerciale, demande s'il serait possible de réduire le temps de parcours entre Paris et Vernon afin d'équilibrer l'attractivité entre Evreux, Rouen et Vernon. Jean-Damien PONCET rappelle que le projet LNPN prévoit un temps de parcours entre Paris St-Lazare et Vernon de 39 minutes, pour tous les trains, dans les deux sens, toute la journée. Il estime qu'on ne peut pas affirmer aujourd'hui qu'il ne sera pas possible de réduire le trajet, avec un train roulant à 200 km/h (2 ou 3 minutes en moins), sans arrêt à Mantes (4 ou 5 minutes en moins) ou à La Défense (4 minutes de moins).

Delphine VALLIER, Saint-Pierre-la-Garenne, demande pourquoi prévoir un arrêt systématique à Mantes pour les trains directs Vernon-Paris. Jean-Damien PONCET répond que cette desserte a été envisagée comme nécessaire mais qu'elle ne sera naturellement pas maintenue si, au final, elle n'est pas pertinente. Philippe ADAM ajoute que le potentiel de Mantes-la-Jolie est estimé à 30 millions de voyageurs annuels, dont 4 millions pour des trajets entre Mantes-la-Jolie et Paris. Un intervenant de la SNCF indique un flux d'environ 10.000 personnes par jour pour Mantes-la-Jolie et d'environ 2.000 ou 2.500 pour Vernon.

Jean-Luc LECOMTE, Vernon, demande quelles dispositions ont été prises au sein des autorités organisatrices de transport afin de réduire le temps de l'ensemble des parcours, y compris les trajets domicile/travail et comment sera établi le plan de financement du projet, notamment au niveau de la part de l'Etat. Philippe ADAM répond que le projet se fera naturellement en concertation entre les différentes autorités organisatrices de transport et il souligne le choix préférentiel de RFF pour les gares de centre-ville. Jean-Damien PONCET rappelle la loi d'application du Grenelle de l'Environnement de 2010 et le Schéma national d'infrastructures de transport, en cours d'élaboration.

Christine REGENTETE, Vernon, demande une estimation de la surface d'infrastructures qui sera nécessaire pour mener le projet. Jean-Damien PONCET répond que l'emprise foncière dépend du relief et de nombreux facteurs mais estime qu'un projet comme la LNPN va consommer 8 ha/km, soit l'équivalent d'une bande de 80 mètres de large.

Jacques BRIFAUULT, Président du CESER de Haute-Normandie, aimerait avoir une estimation de la capacité qui pourra être offerte une fois les travaux effectués sur le tronçon Serqueux-Gisors, avec ou sans la LNPN, afin d'avoir une vision de la capacité optimale de l'offre de transport de fret. Jean-Damien PONCET répond que le projet LNPN et les aménagements du tronçon Serqueux-Gisors permettent de répondre aux prévisions qui ont été établies par les ports de Rouen et du Havre, générateurs à 95 %, si ce n'est 99 % du trafic de fret. Il estime que le réseau ferroviaire n'a pas pour rôle d'anticiper des croissances de trafic allant au-delà de celles pour lesquelles les ports eux-mêmes prévoient de s'équiper.

Olivier GUÉRIN rappelle qu'une réunion portant sur la thématique du fret sera organisée le 10 janvier au Havre.

Jacques POUCHIN, de Fontaines-sous-Jouy demande si la nouvelle gare située au nord-est d'Evreux présente dans le scénario B sera également envisagée dans le scénario AB. Philippe ADAM répond qu'une gare nouvelle est également possible dans le scénario AB et que ce scénario offre plus de possibilités pour la rapprocher d'axes routiers importants.

Jean-Claude MARY, Vernon, estime que le développement du fret va également entraîner une augmentation du nombre de camions en circulation.

Sevinda MENDY, Vernon, demande des précisions sur le tronçon Rouen-Vernon. Philippe ADAM répond que la desserte sera identique à celle d'aujourd'hui, avec des temps de parcours équivalents mais que la nouvelle gare à Rouen offrira des meilleures connexions.

Martine TRAORÉ, Villegats, demande si la ligne passera au niveau de Chauffour, Villegats, Aigleville... Philippe ADAM répond qu'à ce stade du projet ont seulement été définies des

options de passage, relativement larges. Il précise que le choix d'une vitesse réduite permet une courbe plus sinueuse afin de pouvoir plus facilement éviter les villages.

Emmanuelle DUVAL, Vernon, demande quels sont les aménagements prévus en gare St-Lazare afin de pouvoir accueillir des trains supplémentaires. Philippe ADAM explique que le projet Eole va libérer des voies et que des travaux vont être menés pour allonger certains quais.

Arnaud BINARD, Saint-Pierre-du-Vauvray, demande des précisions sur le financement du projet et sur la tarification envisagée.

Olivier GUÉRIN rappelle qu'une réunion portant sur le financement sera organisée à Paris, le 17 janvier.

Jean-Damien PONCET explique que le prix final du billet dépendra en partie du taux de subvention des autorités organisatrices en charge. Dans les expériences de LGV classiques, un calcul est fait en fonction de la minute gagnée mais concernant le projet LNPN, la situation sera disparate, certains tronçons permettront de gagner du temps et d'autres de la régularité, comme pour Vernon ou Mantes. Il estime peu probable que le tarif entre Paris et Vernon soit augmenté.

Sophie OZANNE, Nouveau Parti Anticapitaliste, conteste l'intérêt général du projet, très onéreux. Elle estime que le gain de temps ne justifie pas les impacts environnementaux que le projet va engendrer et rappelle la disparition progressive en France d'espaces naturels et agricoles (236 hectares par jour), qui induirait à terme, une perte en autonomie alimentaire. Elle regrette que cette nouvelle ligne LGV soit essentiellement destinée au pôle financier de La Défense et souligne la nécessité de construire en priorité de nouvelles lignes dans le Mantois, d'améliorer les structures existantes, de proposer des trains en nombre suffisant et d'augmenter le nombre de dessertes.

Wenceslas de LOBKOWICZ, Breuilpont, s'interroge sur la desserte des gares normandes situées en amont du premier arrêt en Normandie, comme Bueil. Il rappelle que les forêts font l'objet d'un reboisement très important depuis des années, mené souvent avec le concours de fonds publics. Philippe ADAM, répond que le projet a veillé à ce qu'aucun territoire ne voie sa desserte se dégrader. Celle de Bueil se fera par l'intermédiaire de la ligne nouvelle entre Paris et Mantes. Jean-Damien PONCET ajoute qu'un projet comme celui-là rencontre naturellement des territoires sur lesquels des programmes ont été engagés.

Olivier GUÉRIN rappelle qu'une réunion sur les impacts sur l'agriculture et l'environnement aura lieu le 12 janvier, à Evreux.

Xavier AGUSTI regrette que la concertation ne soit pas plus étendue dans le territoire, afin de permettre à un nombre plus important de personnes d'intervenir. Il s'interroge sur la pertinence du débat, se demandant si les décisions n'ont pas d'ores et déjà été prises, au niveau de l'Elysée et par certains décideurs. Il souhaite avoir des précisions sur la ligne Paris-Granville et demande si un développement économique a été envisagé, en liaison notamment avec l'implantation d'entreprises, l'accroissement du fret ferroviaire et l'ouverture du canal Seine-Nord en 2017. Il rappelle que la desserte de Mantes est nécessaire, qu'elle offre notamment des correspondances vers la gare Montparnasse et que près de 200.000

personnes travaillent dans le secteur de La Défense et requièrent une desserte satisfaisante. Il souhaite enfin avoir plus de décisions sur le financement (partenariat public-privé ou un financement public).

Olivier GUÉRIN précise que le débat, organisé du 3 octobre au 3 février, compte 25 réunions réparties sur le territoire concerné par le projet et qu'il peut se poursuivre sur le site internet. Il explique que la commission a essayé de répondre aux demandes présentées et qu'il n'est évidemment pas possible d'aller dans toutes les communes.

Jean-Damien PONCET explique que la question du financement intervient normalement après avoir défini l'opportunité d'un projet. Concernant la LNPN, il précise qu'une Mission de financement a été mise en place et qu'elle rendra son rapport au Ministre en février. Il rappelle que le projet de LNPN s'inscrit dans le cadre du projet du Grand Paris et qu'un Commissaire Général a été nommé pour travailler au développement de la Vallée de la Seine. Il précise que la décision finale est indissociable des propositions du Commissaire et du compte-rendu du débat public. Il ajoute qu'un partenariat public, une maîtrise d'ouvrage ou concession peuvent tous être envisagés et précise que la participation de RFF est limitée par les perspectives de péages supplémentaires que le projet pourra lui procurer. En ce qui concerne Paris-Granville, Philippe ADAM explique que ce tronçon continuera à être desservi par la ligne actuelle et qu'il va bénéficier d'améliorations d'infrastructures et d'un meilleur matériel roulant.

Gilles TREUIL, Président de la Chambre de Commerce de l'Eure, fait part de son adhésion au projet, qui offrira des voies de communication performantes et permettra le développement des emplois dans le département. Il appelle à la mobilisation des acteurs économiques et des acteurs et souligne le rassemblement de 500 entreprises à travers l'association « Eure-Normandie + » pour soutenir le projet.

Jérôme BOURLET, Conseiller Régional Europe Ecologie-Les Verts, regrette l'absence d'une évaluation socioéconomique approfondie et demande des précisions sur la participation financière de RFF au projet. Il rappelle que la Région participe au financement des infrastructures et estime difficile qu'elle puisse également intervenir au niveau du coût de l'utilisateur via le prix du billet. Il prône un phasage qui permettra une réalisation financière par étape, afin de pouvoir répondre à l'urgence des utilisateurs, avec en priorité le doublement du Mantois et la gare de Rouen, dont il estime les coûts à environ 5 milliards d'euros.

Jean-Damien PONCET répond qu'une évaluation socioéconomique a naturellement été menée, selon la méthode de l'instruction-cadre ministérielle mais qu'elle ne permet pas de quantifier efficacement l'amélioration de la régularité ni de l'ambition de développement du territoire. De ce fait, des Comités scientifiques ont été mis en place, notamment pour Eole et pour le projet d'interconnexion Sud, pour avoir une évaluation économique pertinente, au-delà du calcul classique basé sur le gain de temps. Il rappelle que les Régions ont été associées à la définition du projet via le Comité de Pilotage, et qu'elles ont d'ores et déjà annoncé vouloir être associées au financement.

Olivier GUÉRIN demande des précisions sur le bilan de l'évaluation socioéconomique.

Jean-Damien PONCET précise que l'étude présentée dans le dossier est une évaluation habituelle qui prend en compte des avantages socioéconomiques relatifs aux gains de temps, et au transfert modal entre la route et le ferroviaire, mais ne permet pas de comptabiliser les avantages liés à l'amélioration et au développement des trains franciliens, ni au développement économique permis par la meilleure accessibilité, ni les développements économiques résultant de la croissance des activités portuaires permise par le fret ferroviaire. Il rappelle que c'est le postulat de toute la démarche « développement de l'Axe Seine, qui a pour objectif de développer les capacités et la fiabilité des transports, aussi bien de voyageurs que de marchandises.

Un intervenant, Association Vernon-Défis, regrette que les « grands élus » n'aient pas réfléchi au bilan avantages/coûts d'un tel projet, qui s'inscrit selon lui uniquement dans les objectifs du Grand Paris visant à faire de Paris une mégalopole. Il rappelle qu'environ 18 % de la population française vit en Ile-de-France (représentant 3 % du territoire). Il estime nécessaire d'établir des priorités au niveau des financements et regrette les impacts environnementaux (avec la destruction définitive de l'estuaire de la Seine et 1.800 hectares de terres agricoles et naturelles qui seront artificialisées). Enfin, il souligne les effets des lignes LGV sur les territoires en concentrant la population dans les grandes villes et invite à réfléchir à un autre type de développement économique.

Nicolas CATTEAU, Association Vernon Train de Vie remercie la CPDP d'avoir organisé une réunion à Vernon. Il regrette que la ville de Vernon ne soit pas plus prise en compte dans le projet, qui doit profiter à tous les territoires normands sans discriminer les villes qui n'auront pas de gare sur la LNPN. Il regrette la détérioration de la desserte à Vernon depuis le cadencement de 2008 et prochainement avec le projet Eole et s'étonne de la différence entre la proposition de desserte depuis Paris pour Mantes (8 train/h) et celle pour Vernon (3 trains/h). Il demande s'il pourrait être envisageable que la partie francilienne de la LNPN puisse être faite en même temps que l'arrivée du RER E, pour une mise en service vers 2020. Jean-Damien PONCET répond que le souhait de RFF est de pouvoir réaliser le projet au plus vite. Mais il estime peu probable que les deux projets puissent se synchroniser, vu l'avancement pris par Eole. Philippe ADAM précise qu'en gare St-Lazare, le projet Eole doit être effectif avant de pouvoir commencer les travaux pour la LNPN. Il ajoute qu'il faut environ 10 ans entre le débat public et la mise en œuvre, en fonction de la mise en place des financements et de l'avancement technique.

Olivier DUGAS, Architecte urbaniste, précise qu'il a participé à la définition de la proposition « Le Grand Evreux X ». Il souligne que le projet est hors des circuits politiques et qu'il repose sur le simple postulat que toutes les grandes métropoles ont un port. Il estime qu'une ligne ferroviaire est un argument du développement continu entre Le Havre et Paris et prône un cadencement des travaux, notamment sur la section partant de Val-de-Reuil. Il appelle l'ensemble des acteurs de l'Eure à se rassembler pour présenter des propositions complémentaires et définir un grand projet culturel dans le territoire.

Didier JAUMET, Association Vernon Train de Vie, souhaite que la priorité soit donnée aux tunnels dans le Mantois, seul moyen de gagner en régularité et en ponctualité. Il prévoit une dégradation progressive de la desserte du RER E, insiste sur la nécessité d'avoir des trains Vernon-Paris directs sur la LNPN et demande un équilibrage entre l'offre de trains à Mantes et à Vernon.

Philippe NGUYEN THANH, maire de Vernon relève l'inquiétude générale et regrette que Vernon ne soit pas plus considérée par le projet. Il reconnaît l'intérêt de la LNPN pour les territoires normands en termes de développement économique mais s'inquiète de la dégradation de la desserte de Vernon. Il souligne les impacts environnementaux que subira le secteur, sans en recueillir les avantages. Enfin il s'interroge sur les capacités financières de l'Etat à pouvoir assurer l'ensemble du projet et craint que ne soient privilégiés les tronçons rapides Paris-Rouen-Le Havre, au détriment des lignes secondaires.

Stéphane GOUY*, Conducteur de train à Paris Saint-Lazare, demande des précisions sur les fonctions des différentes autorités organisatrices. Jean-Damien PONCET précise le rôle de RFFF (gestion des infrastructures) et des entreprises ferroviaires (exploitation des trains) et indique les différents type de matériel roulant relatifs à chaque autorité (SNCF, Etat, communautés d'agglomération, STIF).

Stéphane GOUY*, Conducteur de train à Paris St-Lazare, demande s'il on peut étudier une mise en parallèle des lignes entre Paris St-Lazare et Nanterre/La Défense, sur la ligne classique et la LNPN. Et s'il serait ainsi possible d'accélérer la partie francilienne de la LNPN. Philippe ADAM explique que le prolongement d'Eole à l'Ouest nécessite la création d'un ouvrage souterrain entre Haussmann St-Lazare (et non la gare St-Lazare) et La Défense. Le projet LNPN prévoit depuis la gare St Lazare, de continuer vers Mantes en surface. Les deux lignes ne seront donc pas parallèles.

Gérard VOLPATTI, Maire de Saint-Marcel, Président de la CAPE, demande quand sera prise la décision finale et si d'autres solutions ont été envisagées au cas où le projet ne devait pas se réaliser, notamment pour les problèmes présents actuellement dans le Mantois. Jean-Damien PONCET rappelle les échéances : des orientations pourront être prises au printemps prochain sur la base des conclusions du débat, de la Mission de financement et de la Mission Rufenacht, afin de permettre à RFF, le cas échéant, de poursuivre les études, préparer le dossier d'enquête d'utilité publique et mener des concertations. Il ajoute, qu'effectivement, tant que le dossier sera en cours d'instruction, aucun autre projet d'envergure ne pourra être examiné mais que les projets d'entretien courant et de maintenance sont naturellement poursuivis.

Olivier GUÉRIN rappelle que dans les deux mois suivants la clôture du débat public, la Commission Particulière rédige le compte rendu, le Président de la Commission Nationale dresse un bilan. Puis dans les trois mois, RFF indique sa décision sur la poursuite ou non du projet.

Laurent LESIMPLE, Technicien à la CCI de l'Eure, estime nécessaire de commencer par les travaux dans le Mantois.

Olivier GUERIN clôt le débat et rappelle les prochaines réunions locales, à Bernay le 6 décembre, à Val-de-Reuil le 8 décembre puis les réunions thématiques.

*(Fin à 22h**)*

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